

***Derroteros  
de la  
Mar del Sur***

**Año 16**

**2008**

**Núm. 16**

**Lima (Perú) - Madrid (España) - Mulazzo (Italia)**

## DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú;
- Fondazione Alessandro Malaspina, onlus per gli studi Malaspiniani, Piazza Alessandro Malaspina 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Costit. 29/1/2007 (Rep. 135.402, Race. 26.043) Registrata 5/2/2007, Reconocimiento onlus 3/7/2007 n° 12, Codice Fiscale e Partita IVA 01157460450;
- Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Calle Talavera 3, 28016, Madrid, España.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Lorena Toledo Valdez

Fondazione Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Blanca Sáiz

Belén Fernández y Fuentes

Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez:

José Ramón García Martínez

Redacción y Administración:

Malecón Grau 325, Lima 17, Perú.

teléfono (51-1) 2614810

e-mail: [thalassa@terra.com.pe](mailto:thalassa@terra.com.pe) o [thalassajos@gmail.com](mailto:thalassajos@gmail.com)

<http://derroteros.perucultural.org.pe>

Publicación anual. Suscripción 15 dólares norteamericanos.

Impreso en el Perú.

Hecho el depósito legal n° 99-1761

## Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	7
<i>Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en materia de corso y presas. Óscar Cruz Barney</i>	9
<i>Una valoración crítica y comparada en torno al diario oficial de la expedición Malaspina (1789-94), y su primera versión inglesa. Fermín del Pino Díaz</i>	53
<i>En la guarida del lobo. Luis de Onís y la lucha diplomática contra el corso insurgente hispanoamericano, 1809-1819. Feliciano Gámez Duarte</i>	73
<i>The Spanish frigate Astrea around the world (1786 to 1788). The first circumnavigation achieved by an Italian: Alessandro Malaspina. Dario Manfredi</i>	93
<i>Historia Marítima y Naval en Latinoamérica, una aproximación al tema. Jorge Ortiz Sotelo</i>	105
<i>El proyecto aliado para liberar Cuba, 1866-67: Chile, Perú, y la Armada Confederada del coronel Barreda. David P. Werlich</i>	123
Noticias Diversas	161
Comentarios de libros	165
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	170



*en memoria de  
Carlos López Urrutia*

## Editorial

Como todos los años, durante los primeros meses del 2009 nos dedicamos a preparar la edición de la revista correspondiente al año anterior, revisando los aportes recibidos y elaborando las secciones fijas. Fue durante esa etapa que supimos que la salud de Carlos López Urrutia, uno de los más asiduos colaboradores de la revista, se había deteriorado sensiblemente. En una sentida conversación telefónica, a fines de febrero, me despedí de quien había sido un gran amigo y un entusiasta directivo de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Pocos días después me llegó la noticia de su deceso en Menlo Park, California.

Con Carlos López compartimos muchos intereses y proyectos, logrando dar fruto a un libro muy significativo para ambos, pues siendo él chileno y yo peruano abordamos la historia del monitor *Huáscar*, nave de profundo simbolismo para nuestros respectivos países. Coincidimos en varios eventos y en diversas ocasiones lo visité en Menlo College, tanto para tomar parte en algún acto académico como para disfrutar de una agradable charla. Coordinó durante varios años el capítulo norteamericano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, publicando con regularidad su boletín *Thalassa News*. Su obra historiográfica en el campo marítimo es extensa y se centró esencialmente en los temas navales chilenos, campo en el que se movía con gran solvencia, como lo demuestra en el comentario del libro *Archivo de Don Bernardo O'Higgins*, con el que contribuyó a esta edición.

Este número de nuestra revista está dedicado a honrar su memoria.

Como es usual, contamos en este número con la colaboración de investigadores de diversos países, siendo el primer artículo el del mexicano Óscar Cruz Barney, especializado en temas de corso, quien en un extenso trabajo aborda el tema de la influencia de la ordenanza de corso francesa de 1681 y su influencia en la legislación española sobre ese tema. El siguiente artículo es del español Fermín del Pino Díaz, quien realiza un exhaustivo análisis crítico de la edición británica, realizada por la Hakluyt Society, del diario de la expedición científica española liderada por el brigadier Alejandro Malaspina (1789-94). El también español Feliciano Gámez Duarte contribuye con un tema poco conocido, el de los denodados pero infructuosos esfuerzos del embajador español en Estados Unidos, Luis de Onís, por detener la actividad de los corsarios basados en ese país en favor de los independentistas hispanoamericanos.

El italiano Dario Manfredi, presidente de la Fondazione Alessandro Malaspina, coeditora de esta revista, contribuye con un trabajo sobre el viaje de circunvalación que Alejandro Malaspina realizara al mando de la fragata *Astrea*, por cuenta de la Real Compañía de Filipinas entre 1786 y 1788, que le brindó muchos elementos de juicio para plantear la expedición científica que dirigiría durante cinco años a partir de 1789. Nuestro aporte se centra esta vez en un estado de la cuestión sobre la historia marítima y naval en Latinoamérica. Finalmente, el norteamericano David Werlich contribuye con un artículo sobre los esfuerzos llevados a cabo en 1866 y 1867 por el embajador peruano en Estados Unidos, Felipe Barreda, por adquirir medios navales para hostilizar a España en el Caribe, en el marco de la guerra que juntamente con Chile sosteníamos con la antigua metrópoli.

Se vienen estudiando alternativas para establecer una página web que permita, al margen del apoyo que graciosamente ha venido brindando la Fundación Telefónica del Perú, seguir ofreciendo una versión virtual de *Derroteros de la Mar del Sur*. Asimismo, dados los crecientes costos postales, se está evaluando la posibilidad de continuar con la revista sólo en forma digital. Las decisiones que sobre ambos temas se tomen se darán a conocer de manera oportuna a nuestros suscriptores.

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

Jorge Ortiz Sotelo  
Editor General

## Normas editoriales

- La revista publicará artículos inéditos. En caso de ser muy extensos, podrán aparecer en dos partes o ser editados, previa consulta con el autor.
- También se publicarán documentos e ilustraciones, siempre que sean inéditos y de una calidad que amerite su publicación. En el caso de las ilustraciones, estas deberán ser remitidas al editor preferentemente en medio electrónico, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aparecerán en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Las colaboraciones podrán ser en todos los idiomas que se hablan en América (castellano, inglés, portugués y francés), apareciendo en su idioma original.
- Las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y no necesariamente reflejan los puntos de vista del Comité Editorial.

## Siglas utilizadas en la revista

- AAB Archivo Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España.  
 AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.  
 AGNM Archivo General de la Nación, México.  
 AGN Archivo General de la Nación, Lima, Perú.  
 AHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.  
 AN *The American Neptune*, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, Estados Unidos.  
 ANCh Archivo Nacional, Santiago, Chile.  
 BACH *Boletín Antártico Chileno*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.  
 BCN *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.  
 BIRA *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.  
 BL British Library, Londres, Gran Bretaña.  
 CCM *Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina"*, Mulazzo, Italia.  
 CETMER Centre d'Etudes de la Mer, Instituto Católico, París, Francia.  
 CIHCM *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid).  
 CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.  
 DM *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.  
 DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima, Madrid, Mulazzo.  
 EHN *Estudios de Historia Novohispana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas.  
 GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima.  
 HAHR *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Estados Unidos.

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

## Influencias de la *Ordonnance de la Marine* de 1681 en materia de corso y presas

Óscar Cruz Barney\*

La llegada de Duque de Anjou en 1740 al trono español como sucesor de Carlos II el Hechizado, quien había fallecido sin descendencia, marca el inicio de la Ilustración en España. Coronado como Felipe V, era nieto del rey Luis XIV de Francia y de María Teresa de Austria, y bisnieto de Felipe IV de España. Una guerra de carácter general se desencadenó en Europa, con el triunfo final del monarca español. Su victoria permitió la entronización de la dinastía Borbón en España y la puesta en práctica de múltiples reformas, tanto en España como en Indias. Esto se confirmó cuando el Duque de Borgoña, hermano de Felipe V, fue nombrado vicario general de los Países Bajos españoles y por la toma de posiciones de las tropas francesas en Flandes. Las potencias navales formaron en 1701 la Gran Alianza, a la que se unieron en 1703 Saboya y Portugal, y declararon la guerra a Francia y España en mayo de 1702.

Además del problema económico por el que atravesaba España en ese momento, prácticamente no existía un ejército regular y la flota se limitaba a cubrir de manera deficiente la Carrera de Indias. En virtud de lo anterior y para poder hacer frente a la situación, se implantó una serie de reformas encaminadas al sostenimiento de la guerra, lo que significó el fin de algunos privilegios y tradiciones españoles. La centralización en materia de recaudación de impuestos y la recuperación de los bienes enajenados por la Corona fueron los objetivos del nuevo responsable de las finanzas, Jean de Orry, enviado por Luis XIV.

Las hostilidades con la Gran Alianza se iniciaron en España con el ataque a Cádiz en 1702, en un intento por cortar el suministro de metales preciosos a la monarquía. En ese momento la flota de Indias quiso desviarse hacia Galicia, y fue perseguida por el inglés George Rooke, quien le dio alcance en Vigo. La flota de Indias estaba protegida por galeones españoles y por la flota francesa comandada por el almirante Chateaufort. El enfrentamiento tuvo como resultado la destrucción total de los navíos franceses y españoles, dejando en manos de Francia la posterior defensa de las costas y del comercio español.

\* Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Miembro del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano. Presidente del Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de México.

Mientras tanto, Felipe V llevó a cabo profundas reformas en el ejército español. Los nobles españoles que lo comandaban fueron sustituidos por generales franceses, el alistamiento se extendió al conjunto de la población y se estableció la obligación de reclutar un hombre por cada cien vecinos. La tradicional estructura de tercios del ejército español se sustituyó por los regimientos. Se cambiaron el mosquete, el arcabuz y la pica por el fusil con bayoneta. Además de lo anterior, Felipe V pidió ayuda a su abuelo Luis XIV, quien a comienzos de 1704 le envió un cuerpo de ejército comandado por el Duque de Berwick, nombrado rápidamente capitán general del ejército hispano-francés.

En Viena, la Gran Alianza proclamó rey de España al archiduque Carlos con el nombre de Carlos III y lo trasladó a Lisboa para intentar reconquistar el territorio español. El ejército de la Gran Alianza tenía aproximadamente veinte mil soldados de infantería y setecientos de caballería; el grueso de las tropas correspondía a los alemanes.

Felipe V atacó Portugal en 1704, con un ejército de dieciocho mil soldados de infantería y ocho mil de caballería al mando del Duque de Berwick, con la intención de llegar hasta Lisboa. Si bien tuvo éxito en sus primeras batallas, problemas de abastecimiento lo forzaron a detener su avance, cambiar de estrategia y dedicarse a defender los territorios conquistados. Por su parte, el ejército aliado tampoco pudo demostrar gran capacidad ofensiva, por lo cual el frente portugués quedó paralizado hasta mediados del año siguiente.

En el mar, los ataques de la Gran Alianza, comandados por Rooke, se enfocaron a posiciones costeras. Barcelona fue bombardeada, aunque no llegaron a conquistarla. El Peñón de Gibraltar fue ocupado en nombre del rey Carlos III. Un enfrentamiento a gran escala se produjo en la costa de Málaga, en el que participó gran parte de los navíos de que disponían los países involucrados: noventa y seis franceses y sesenta y ocho aliados. Aun cuando el resultado fue incierto, a partir de ese momento no se volvió a producir ningún enfrentamiento entre las dos flotas y su papel quedó limitado a apoyar las operaciones terrestres.

Los aliados, ante los escasos avances en tierra, decidieron abrir un segundo frente en Cataluña, aprovechando las protestas que en esa región surgieron contra la política de Felipe V. Así pues, en el verano de 1705 enviaron una fuerza expedicionaria al mando de Shovel. Fracasaron en el ataque a Alicante, pero se apoderaron de Altea, Denia, Oliva y Játiva. Barcelona cayó en octubre, y para finales de ese año casi toda Cataluña y Valencia estaban ya del lado de Carlos III. Como respuesta a esta rápida conquista, Felipe V marchó al frente de las tropas enviadas a la reconquista de Barcelona, pero no pudo tomarla y, además, dejó atrás Aragón, sublevado. Por tal motivo volvió a Madrid a través de Francia y Navarra.

A principios de 1706, los aliados llevaron a cabo una ofensiva por la frontera portuguesa, debilitada por la campaña en Barcelona, conquistando Plasencia, Ciudad Rodrigo y, en junio, Salamanca. Finalmente, las tropas aliadas entraron en Madrid. El pánico que provocó la toma de la ciudad ocasionó que parte de la nobleza castellana, las ciudades de Toledo y Alcalá y la reina viuda de Carlos II reconocieran a Carlos III. En esas mismas fechas cayó Zaragoza.

Luis XIV, para evitar la pérdida de la Corona envió refuerzos importantes y Berwick

pudo reconquistar Madrid en octubre. Con esta ofensiva se rompía el pasillo que unía al ejército anglo-portugués con la Corona de Aragón, aislando a las tropas de Galloway, quien tuvo que iniciar el repliegue hacia el Levante después de la toma de Alicante, zona en la que existía un control total de las fuerzas aliadas. Esta retirada le permitió a Felipe V pasar a la contraofensiva.

En abril de 1707 se produjo un enfrentamiento importante en Almansa entre el ejército compuesto por quince mil hombres comandado por Galloway y los veinticinco mil soldados guiados por Berwick. Fue una batalla costosa para ambos bandos, en la que Felipe V resultó victorioso, destruyendo al grueso del ejército aliado y recobrando al mes siguiente el reino de Valencia. Zaragoza fue atacada en mayo por el Duque de Orleans al mando de los refuerzos enviados por Luis XIV. El ejército de Berwick, proveniente de Valencia, y el de Orleans, que venía de Zaragoza, conquistaron Lérica en noviembre de ese mismo año. En el frente portugués se retomó Ciudad Rodrigo.

La fuerza recientemente adquirida por Felipe V le animó a declarar la abolición de los fueros en junio de 1707. Los reinos forales levantinos combatieron, a partir de ese momento, seguros de que su derrota implicaría su anulación como reinos.

Al año siguiente fueron derrotados los ejércitos franco-españoles en Cerdeña y Sicilia. Menorca cayó en manos aliadas y, como Gibraltar, no fue devuelta al término de las hostilidades. En 1709 España y Francia se vieron envueltas en una grave crisis tanto interna como externa. En Francia el ejército, la economía y las finanzas sufrieron serios problemas. En 1710 se dieron las peores cosechas, como consecuencia de las condiciones adversas provocadas por las guerras de 1708 y 1709. A esto deben sumarse las derrotas franco-españolas, motivo por el cual Luis XIV intentó negociar la paz solicitando a su nieto Felipe V que renunciara a una parte de los dominios de la monarquía española en favor de la Casa de Austria. Sin embargo, Gran Bretaña y Austria no buscaban la paz, pues aunque tenían dominada Cataluña, sostenían que la Corona española debía unirse bajo la titularidad de Carlos III.

Por su parte, Holanda estaba más inclinada a negociar la paz, pero dado que no podía actuar de manera independiente apoyó la reivindicación de España para Carlos III, aunque dispuesta a hacer ciertas concesiones a Felipe V en Italia.

Aprovechando los deseos de paz de Luis XIV, los aliados exageraron sus peticiones, por lo que el monarca francés se vio obligado a seguir combatiendo. En la frontera italiana, con ciertas dificultades, Berwick logró contener a los austro-saboyanos.

En España, a la crisis de subsistencias agravada por las circunstancias propias de la guerra, se añadió la temperatura excepcionalmente fría del invierno, por lo que en 1709 las operaciones militares se redujeron a algunas acciones aisladas. En abril los borbónicos tomaron Alicante, ciudad anteriormente ocupada por los ingleses. La inactividad militar se vio asimismo afectada por la salida de tropas francesas, hecho que generó sentimientos de indignación en la Corte española. Aun cuando Luis XIV dejó guarniciones en Pamplona, Fuenterrabía y Vizcaya, las relaciones hispano-francesas se deterioraron. La necesidad de ambos bandos por dirimir la supremacía militar influyó en las campañas militares de 1710.

Las conversaciones de paz continuaban sin éxito, aunque en el otoño las posibilida-

des de conseguirla aumentaron gracias al cambio político en Gran Bretaña, que tendía hacia una línea de corte pacifista. La nueva situación inglesa armonizaba con el resultado de las operaciones españolas: las tropas de Felipe V atacaron Balaguer, sin lograr tomarla. Éste y otros fracasos obligaron al monarca a retirarse hacia Lérida, que a pesar de haber sido asegurada convenientemente por el ejército, fue abandonada por el grueso de las tropas, que se retiraron hacia Aragón. Mientras el rey se dirigía hacia Castilla, los aliados recuperaron Aragón, pero se vieron obligados a abandonar Madrid, donde fue de nuevo recibido Felipe V. En la batalla de Villaviciosa se decidió la guerra de sucesión, aun cuando durante los dos años siguientes se registraron algunos combates, los más importantes de éstos en Cataluña.

En 1712 cesaron las hostilidades entre Gran Bretaña, las Provincias Unidas, Francia y España y se iniciaron las negociaciones que llevarían al Tratado de Utrecht. En 1713 se acordó la paz entre los aliados y Francia, y poco tiempo después con España. El tratado con los holandeses se celebró en 1714 y la paz con Portugal se materializó al año siguiente. Francia y Austria firmaron la paz en 1714. Mediante la paz de Utrecht España pierde diversos territorios y se ve obligada a hacer una serie de concesiones económicas y comerciales frente a los ingleses.

A lo largo del siglo XVIII se puso en práctica una serie de medidas para tratar de poner freno al comercio ilícito. Entre tales medidas podemos señalar: los sistemas de resguardos, guardacostas reales (corsarios o de la Real Armada), creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando, vigilancia de las rutas de navegación, legislación encaminada a combatir el contrabando, gestiones diplomáticas, y el corso.

El colapso del sistema de flotas y el auge del contrabando se habrá de conjugar con las reformas de la casa Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando.<sup>1</sup> Incluso se ordenó a los gobernadores de los puertos desarraigar de entre la población el error de no considerar pecaminosos los fraudes contra el erario.<sup>2</sup>

- 1.- Véase Alamiro de Ávila y Bernardino Bravo Lira, "Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur", *Revista chilena de historia del derecho* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1969), n.º 5, p. 136.
- 2.- Real orden de 15/9/1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario, AGN, Bandos, vol. 10., exp. 3, f. 5. Los guardas o ministros públicos que al no cumplir con su oficio como debían permitían se pasaran cosas vedadas de un lugar a otro pecaban mortalmente, quedando obligados a la restitución de los daños al Rey. Véase Universidad del Convento de Santiago de la Ciudad de Pamplona, Promptuario de la theologia moral, que ha compuesto el convento de Santiago, Universidad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, siguiendo por la mayor parte las Doctrinas del M.R.P. Maestro Fr. Francisco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que se reforman, y corrigen muchas de sus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Constituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV, Puebla, reimpresso en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Angeles, trat. XLIV, n. III, 1766, p. 388.

En el marco de las reformas borbónicas se concebía a la Armada como un pilar que sostendría al Estado resultante de las reformas políticas, jurídicas y económicas. Las medidas tomadas por los borbones mostraron especial interés en la economía y en particular en la economía marítima española. "Estaban influidos, sin duda, por las prácticas arbitristas y las ideas colbertistas del Seiscientos".<sup>3</sup>

Hacia finales de 1706 la injerencia de Luis XIV en la política española era importante y la marcha de las campañas militares en la Guerra de Sucesión aumentaron dicha influencia. La legislación española en materia de corso y presas recibiría, como veremos, esa influencia de manera notable y definitiva.

### Marco jurídico del corso español del siglo XVI al XIX

La corona española promulgó numerosas ordenanzas de corso.<sup>4</sup> Entre las que hemos podido ubicar se encuentran las de 1356,<sup>5</sup> 1621,<sup>6</sup> 1674,<sup>7</sup> 1702,<sup>8</sup> 1716,<sup>9</sup> 1718<sup>10</sup>

- 3.- Manuel Díaz Ordóñez, "El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica: el traslado de la Real Fábrica de Jarcia de Puerto Real a la Carraca", en *RHN* 76 (2002), p. 59.
- 4.- Véase Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997), salvo las de 1356, que se encuentran en el *Libro del Consulado del Mar* (México, Aseguradora Mexicana, S.A., 1983). La de 1716 se puede ver en la *Nueva Recopilación. Autos Acordados* (Madrid Joaquín Ibarra, 1772), L. 7. Tít. X. Aut. II. Las de 1734, 1739 y 1751 no las hemos localizado.
- 5.- Sobre ciertas reglas que deuen tenir en los Armaments de Corsairs particulares.
- 6.- Ordenanza de su magestad, para navegar en corso, así contra Turcos, Moros y Moriscos, como contra los Rebeldes de las islas de Holanda, y Zelanda. El Pardo 24/12/1621. Dictada en el marco de la guerra en los Países Bajos, establecía "La orden que han de guardar los vassallos destos mis Reynos, y Señoríos de España, que con licencia mia quisieren armar por su cuenta a Navios de alto borde para andar en la costa de la mhar dellos, en busca de Navios de enemigos, asi de Turcos, y Moros, como de mis Rebeldes de las Islas de Olanda, y Zelanda, y hazerles guerra...". Dunquerque se convirtió en un importante arsenal y base española, considerándose "la capital" del corso español en el Mar del Norte. El corso francés fue marginal en la primera mitad del siglo XVII [Patrick Villiers, *Les corsaires. Des origines au Traité de Paris de 16 avril 1856* (France, Editions Jean-Paul Gisserot, 2007), pp. 15, 19 y 20]. El éxito de Dunquerque fue el resultado de la combinación de operaciones navales y de corso [Patrick Villiers, *Les corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)* (Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000), p. 8]. Véase asimismo Francisco Velasco Hernández, *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental (o Mancha Mediterránea)* (Cartagena, Editorial Áglaya, 2005), p. 128.
- 7.- Ordenanza de la Señora Reyna Gobernadora á favor de los Armadores, que salieren á Corso en los Mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes, Madrid 22/2/1674.
- 8.- Ordenanza de corso para franceses y españoles. Madrid 5/8/1702.
- 9.- Ordenanzas, i reglas, con que se ha de hacer el corso contra Turcos, Moros, i otros enemigos de la Corona. El Pardo 17/11/1716.
- 10.- Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el Corso contra Turcos y Moros y otros enemigos de la Corona. 17/11/1718.

(adición de 1739),<sup>11</sup> 1734, 1739, 1751 (proyecto para Indias de 1754),<sup>12</sup> 1762,<sup>13</sup> 1778 (Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas), 1779 (más las adiciones para su observancia en Indias,<sup>14</sup> la Ordenanza de Corso adicional y real declaración de 1780 a varios artículos de ésta),<sup>15</sup> 1794,<sup>16</sup> 1796<sup>17</sup> y la de 1801.<sup>18</sup> Posteriormente, en 1802, se dictó una ordenanza de matrículas<sup>19</sup> que contiene diversas disposiciones sobre corso.

Adicionalmente, las ordenanzas de marina también se aplicaron a los corsarios, fundamentalmente en lo que se refiere a los procedimientos de presas y al uso de banderas, entre ellas podemos señalar las de 1633,<sup>20</sup> 1717,<sup>21</sup> 1748,<sup>22</sup> 1793,<sup>23</sup> y 1802.<sup>24</sup>

Las últimas disposiciones que sobre corso tuvieron vigencia en Indias y particularmente en la Nueva España fueron las ordenanzas de corso de 1801 con sus adiciones de 1803 y 1804, además de las *Ordenanzas de Matrículas de Mar* de 1802, las reales órdenes complementarias a dichas ordenanzas de 1806 y que contemplan cier-

- 11.- Adición a la Ordenanza de 17 /11/1718, que prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso. San Ildefonso 30/8/1739.
- 12.- Óscar Cruz Barney, "El proyecto de ordenanza de corso para Indias de 1754", en *Ars Iuris*, n.º 14 (México, Facultad de Derecho de la Universidad Panamericana, 1995).
- 13.- Ordenanza de 1/2/1762 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la corona. El Pardo.
- 14.- *Real Cédula del Rey Carlos III en que se inserta la Real Ordenanza de Corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias* (Madrid, Pedro Marin, 1779).
- 15.- *Real Declaracion a varios artículos de la ordenanza de corso de 1º de julio de 1779, relativas al reconocimiento y detención de embarcaciones neutrales* (Madrid 1780).
- 16.- *Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona* (México, Imprenta de Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1795).
- 17.- *Ordenanza de S.M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la corona*. San Lorenzo.
- 18.- *Ordenanza de S.M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la corona* (Madrid, Imprenta Real, 1805).
- 19.- *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar* (Mérida de Yucatán, Mérida de Yucatán, M. Guzmán, 1853).
- 20.- *Ordenanças del buen gobierno de la Armada del mar oceano de 24 de Henero de 1633* Barcelona, en casa de Francisco Cormellas, 1678 (ed. facsimilar del Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1974).
- 21.- *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España* (Cádiz 1717).
- 22.- *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748), 2 tomos.
- 23.- *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* (Madrid, imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra, 1793), 2 tomos.
- 24.- *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.* (Madrid, Imprenta Real, 1802). Véase Óscar Cruz Barney, *Historia del derecho en México* (México, Oxford University Press, 2004), 2ª edición.

tos aspectos sobre corso, además de las disposiciones dictadas para el armamento de corsarios españoles contra navíos insurgentes.

### El régimen jurídico del corso francés: influencias recíprocas con el derecho hispano-indiano

Señala Florence Le Guellaff<sup>25</sup> que el primer texto que reguló el corso marítimo francés fue la *Ordonnance sur l'amirauté, la piraterie et les prises maritimes* en veintinueve artículos, del 7 de diciembre de 1373. Estas se expidieron en el marco de la guerra de los Cien Años (1337-1453) y serían la base de toda la jurisprudencia europea en la materia.<sup>26</sup> Probablemente el puerto corsario más antiguo en Francia sea el de Boulogne, con las operaciones del corsario Eustache Le Moine bajo Juan Sin Tierra.<sup>27</sup>

Tiempo después, Carlos VI de Francia le dará forma definitiva al régimen jurídico del corso francés, al establecer en las *Ordenanzas del Almirantazgo* de 7 de diciembre de 1400<sup>28</sup> la obligación de contar con una patente de corso y que le corresponde al mismo Almirantazgo, oficio creado por la Corona en el año 1270, la vigilancia de las costas y del movimiento de los navíos. La regulación del corso francés se sucederá a partir de este momento con un sinnúmero de disposiciones y resoluciones que serán reproducidas en buena medida por las otras potencias europeas. Las grandes líneas de la regulación del corso en Europa serán aceptadas en la práctica no solamente por Francia sino por España, Portugal, Inglaterra y Escocia. Sin embargo, siendo el corso un fenómeno europeo, para 1660 los puertos franceses estarán lejos de ser los primeros en la materia por el número insuficiente de navíos y armadores, situación que se modificaría con el ministro de Luis XIV Jean-Baptiste Colbert (1619-1683).<sup>29</sup>

Sostiene Toussaint que la gran época del corso francés se sitúa entre la Guerra de la Liga de Augsburgo y la Guerra de Sucesión en España.<sup>30</sup> Efectivamente, todo cambia en 1688 con la mencionada Guerra de los Nueve Años o Guerra de la Liga de Augsburgo, finalizada con la firma del Tratado de Ryswick y durante la cual los éxitos de los corsarios franceses fueron importantes. Dos tipos de corsarios aparecerán claramente: los que tienen navíos de menos de 25 toneladas y los que los tienen de 60 a 100 toneladas. "Los primeros implican un financiamiento local, los segundos el recurso a los capitales regionales o a la Corte". Armar un corsario era una inversión importan-

- 25.- Florence Le Guellaff, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)* (Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1999), p. 33.
- 26.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 6.
- 27.- *Ídem*, p. 55.
- 28.- Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté de 7/12/1400, F.N. Dufriche-Foulaines, *Code des prises et du commerce de terre et de mer* (Paris, Impr. de Valade, 1804), I, pp. 9-10.
- 29.- Villiers, *Les corsaires...*, pp. 7, 10, 21-22. Francia adoptará las reglas que permitieron el éxito español en Dunquerque: base naval y corso de particulares navegando en cooperación con la marina de guerra. Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 9.
- 30.- Auguste Toussaint, *Histoire des corsaires* (Paris, Presses Universitaires de France, 1978), p. 24.



te pues requería de contar con un navío, encontrar una tripulación,<sup>31</sup> la adquisición de víveres para la travesía y el armamento y municiones del barco. De ahí que se requiriese contar con accionistas para la empresa corsaria.<sup>32</sup> Estas sociedades se designaban como *police d'armement* o *prospectus d'armement*,<sup>33</sup> sin que se exigiera la constitución ante notario de la misma, si bien a partir de 1778, salvo acuerdo en contrario, las sociedades corsarias se reputaban sociedades en comandita conforme al artículo 14 de la ordenanza de 1778.<sup>34</sup>

Se impondrá también la costumbre de poner a los navíos corsarios los nombres de los principales accionistas, moda impuesta por el gran ingeniero militar Vauban. Así, se armaron el *Duc d'Anjou*, el *Duc de Bourgogne*, el *Comte de Toulouse* y el *Princesse de Savoie*, entre otros.<sup>35</sup>

La tripulación de un corsario incluía al estado mayor compuesto por un capitán, un segundo, dos lugartenientes cuando menos, un piloto, un cirujano y su asistente. Incluía también a la maestranza compuesta por un maestro cañonero, uno de velas, un calafate, un carpintero y uno o dos maestros de tripulación, un capitán de armas, jefes de piezas de artillería, un cocinero, etc., y finalmente la marinería que incluía marineros, mozos, aprendices y voluntarios.<sup>36</sup>

Las ordenanzas de 1681,<sup>37</sup> obra de Colbert, quien desde que asume el cargo de *Secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies* en 1669<sup>38</sup> anunció su intención de vigilar la práctica del corso y de revisar la legislación de sus antecesores,<sup>39</sup> constituyeron conforme a Le Guellaff un verdadero *Corpus Iuris Maris*, dedicando treinta y cuatro artículos al tema de las presas y ocho a las patentes de marca o represalia. El papel de

Colbert en materia de impulso al comercio será también de enorme importancia,<sup>40</sup> bajo el principio de "décharger le royaume de ses marchandises et y apporter de l'argent".<sup>41</sup>

Colbert se encargó de devolverle a Luís XIV la autoridad sobre la Marina y de colocar a ésta al nivel de la holandesa, inglesa y española.<sup>42</sup> Le dio un gran impulso tanto a la marina de guerra como al corso que complementaría a la primera y en caso de desastre la supliría.<sup>43</sup>

A partir de 1661 los navíos de guerra franceses enarbolaban un pabellón blanco con la Flor de Lis, como símbolo de su "royalisation".<sup>44</sup> Los primeros resultados de las acciones de Colbert se verían en las victorias francesas sobre España y Holanda en 1675 y 1676.<sup>45</sup> La tarea de Colbert habría de continuarse por Seignelay y Jérôme de Pontchartrain (su liquidador)<sup>46</sup> hasta el reinado de Luis XVI, "gracias a la cual Francia poseyó una marina sólo comparable con las de la época de Napoleón III y del siglo XX".<sup>47</sup>

Las ordenanzas de marina de 1681 constituyen la legislación de base para la práctica posterior del corso francés.<sup>48</sup> Como veremos, las disposiciones posteriores sobre el tema harán poca diferencia respecto del texto de las ordenanzas de 1681, hasta que la participación francesa en la guerra de independencia de los Estados Unidos llevó a promulgar dos normas en 1778,<sup>49</sup> textos de gran importancia que modifican las disposiciones de 1681 buscando impulsar al corso francés.<sup>50</sup> Las ordenanzas de marina de marzo de 1765 dedican unos cuantos artículos al tema de las presas de guerra.<sup>51</sup>

Durante la época revolucionaria las normas sobre el corso marítimo y las presas en

- 31.- La tripulación era menor que la de un buque de guerra pero mayor que la de los mercantes. Le Guellaff, *Armements...*, p. 216. Véase André Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV* (Rennes, Éditions Apogée, 1995), pp. 81-82 y 111-118.
- 32.- Villiers, *Les corsaires...*, pp. 23 y 93.
- 33.- Le Guellaff, *Armements...*, pp. 266-269.
- 34.- *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l'etat* (Versalles, París, P.G. Simon, 24/6/1778). AGS Leg. 551. Esta declaración establecía también que los cañones del corsario serían provistos por los arsenales navales [Charles Cunat, *Histoire de Robert Surcouf capitaine de corsaire* (París, Jules Chapelle et Cie., Éditeurs, 1842), p. 15].
- 35.- Hubert Juet, *Louis XIV a la conquete du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)* (París, Les Éditions Le Sémaphore, 2001), p. 9.
- 36.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 217. Podían sin duda ser más e incluso llegar a tener doscientos tripulantes. Véase Edouard Ducéré, *Les corsaires sous l'Ancien Régime* (Bayonne, E. Mourquet, Libraire-Éditeur, 1895), p. 209.
- 37.- *Ordonnance de Louis XIV. Roy de France et de Navarre. Donée à Fontainebleau au mois d'Aoust 1681. Touchant la Marine* (París, Chez Denys Thierry et Christophle Ballard, 1681). Otras ediciones: *Ordonnance de la Marine du mois d'Aout...* (París, Chez Charles Osmont, 1715) y *Ordonnance de la Marine du mois d'Aoust 1681. commentée et consignée sur les anciennes ordonnances le droit romain et les nouveaux Réglemens* (París, 1714).
- 38.- Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 155.
- 39.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 27.

- 40.- Paul Butel, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers1790)* (Burdeos, Presses Universitaires de Bordeaux, 1997), p. 59.
- 41.- Juet, *Louis XIV a la conquete...*, p. 9.
- 42.- Noël Guy, *La Marine Française* (París, Fernand Nathan, Editeur, 1937), p. 85. Villiers, *Les corsaires du littoral...*, pp. 155 y 167.
- 43.- Jean Merrien, *Histoire des corsaires* (Saint-Malo, Editions L'Ancre de Marine, 1992), p. 76.
- 44.- La primera ordenanza que reguló el uso de banderas navales fue el Règlement sur l'Admirauté de julio de 1517, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I. Véase Villiers, *Les corsaires du littoral...*, pp. 169 y 177.
- 45.- Butel, *Européens et espaces maritimes...*, p. 119.
- 46.- Merrien, *Histoire des corsaires*, p. 80. André Lespagnol, "Guerre est commerce maritime durant la phase initiale de la 'seconde guerre de Cent Ans' 1688-1713", en Association des Historiens Modernistes des Universités, *Les européens et les espaces océaniques au XVIIIe siècle, Paris, Actes du Colloque de 1997* (París, Presses de l'Université e Paris-Sorbonne, 1997), p. 85.
- 47.- Michel Mollat Du Jourdin, *Europa y el mar* (Barcelona, Crítica, 1992), p. 134.
- 48.- Toussaint, *Histoire des corsaires*, p. 95.
- 49.- *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l'eta* (Versalles, París, P.G. Simon, 24/6/1778). AGS Leg. 551. *Ordonnance Du Roi, concernant les prises Faites par les Vaiffeaux, Frégates & autres Bâtiments de sa Majesté. Du 28 Mars 1778* (París, De L'Imprimerie Royale, 1778)
- 50.- Toussaint, *Histoire des corsaires*, p. 95.
- 51.- *Ordonnance Du Roi, concernant La Marine. Du 25 Mars 1765* (París, De L'Imprimerie Royale, 1765).

Francia sufrieron grandes cambios y numerosas disposiciones fueron expedidas.<sup>52</sup> A modo de ejemplo podemos mencionar las siguientes:

- 1) *Arretes relatifs à la retenue d'un décime par franc Ordonnée sur le produit net de toutes les prises faites sur les bâtimens de la République et du commerce, pour être employée au soulagement et à l'entretien des marins français faits prisonniers de guerre, Des 22 Ventôse an 6, 14 Brumaire et 7 Fructidor an 8* (París, De L'Imprimerie de la République, Fructidor an VIII);
- 2) *Décret de la Convention Nationale, Du Février 1793, l'an second de la république Française, qui accorde des Primes aux Corsaires qui ramèneront des bâtimens ennemis chargés de subsistances* (Chartres, Chez Fr. Labalte, 1793);
- 3) *Décret de la Convention Nationale, Du 2 Février 1793, l'an second de la République française. Contenant le modèle des lettres de marque pour l'armement en course* (s.l.i., Del'Imprimerie de Mallard, 1793);
- 4) *Décrets de la Convention Nationale, Du 14 Février 1793, l'an second de la république française. I. Relatif au jugement des contestations qui pourront s'élever sur les Prises faites par les vaisseaux de l'Etat ou par les Corsaires. 2. Qui accorde 100 livres de récompense à ceux qui découvriront ou seront arrêter une personne rangée par la loi dans la classe des Emigrés, ou dans celle des Prêtres qui doivent être déportés* (s.l.i., Del'Imprimerie de Mallard, 1793);
- 5) *Décret de la Convention Nationale, Du 19 Février 1793, l'an 2 de la République Française. Relatif aux Prises amenées dans les Ports de la République* (Bordeaux, Del'Imprimerie de Simon Lacourt, 1793).

Estas disposiciones culminarían con el reglamento de 1802<sup>53</sup> que se mantendría vigente hasta el fin del Imperio.<sup>54</sup>

Dunquerque y Saint-Malo serán las dos ciudades corsarias por excelencia, la segunda de ellas dedicada a la caza del comercio español y cuyas fortificaciones fueron consolidadas por Vauban. Corsarios franceses como Duguay-Trouin actuaron desde dicho puerto fundamentalmente.<sup>55</sup>

Existen diversas recopilaciones sobre el derecho de corso y presas en Francia. Su número acredita la importancia de la materia y la complejidad de la misma. Así, René-Josué Valin<sup>56</sup> publica una en 1766<sup>57</sup> en la que "offre un bon état récapitulatif de la

52.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 33. F. Robidou, *Les derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire 1793-1814* (Rennes-París, Imprimerie Oberthur, 1919).

53.- *Règlement sur la course maritime; ouvrage utile aux Armateurs, Négocians, Agents de change, Courtiers, Capitaines, Marins, et généralement à tout ce qui tient au Commerce ainsi qu'à la Navigation. Donné à Saint-Cloud, par le premier Consul Bonaparte* (Burdeos, De l'imprimerie de Simard, 1804).

54.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 33.

55.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 71.

56.- Abogado y procurador del Rey en el Almirantazgo de La Rochelle.

57.- *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (La Rochelle, Chez Jérôme Legier, Imprimeur du Roi, 1766), 2 tomos. Otro comentarista de esta ordenanza

legislation et de la jurisprudence depuis l'ordonnance de 1373 jusqu'à la guerre de l'Indépendance américaine".<sup>58</sup> Dedicó el libro III, título IX al derecho de presas y el título siguiente a las patentes de corso o de represalia señalando que la primera de las reglas del corso marítimo es la de contar con un permiso o comisión de la autoridad.<sup>59</sup> Afirma: "La razón primitiva de esta ley es que nadie sino el Soberano tiene el derecho de hacer la guerra".<sup>60</sup> Le corresponde en Francia al Almirante la tarea de otorgar las patentes de corso a fin de que la guerra pueda hacerse legítimamente y por eso le interesa al Estado que el corso se haga bajo las reglas y conforme a las leyes de la guerra, sin excesos con los enemigos y sin injuria para los amigos y aliados.<sup>61</sup>

Aquí Valin cita a Abreu y Bertodano, uno de los autores más importantes sobre la materia en el mundo hispánico, quien señalaba en su tratado sobre la guerra de corso que:<sup>62</sup>

*los Navios Armados en Guerra, y destinados al Corso, deben llevar legítima Patente, para que en su virtud, puedan Apressar las Embarcaciones, y Efectos de los Enemigos de el Estado, y que esta, debe despacharse por el Soberano de quien sea Subdito el Corsario; pues por razon del Vassallage, y obediencia, que todo Subdito debe a su legitimo Dueño, está obligado indispensablemente á pedir dicha Patente.*

Por otra parte, las ordenanzas de marina de 1748 establecían como obligatorio el que las embarcaciones que se equiparan para el comercio o en guerra, debían contar con la patente respectiva.<sup>63</sup> Valin utiliza la entonces muy reciente primera edición de la traducción al francés por Poncet de La Grave de la obra de Abreu y Bertodano, impresa en París en 1758.<sup>64</sup>

El mismo Valin publica en 1763 un tratado de presas en dos volúmenes que constituye una síntesis del derecho francés en la materia.<sup>65</sup> Unos años después, en 1784, aparece la obra de Daniel-Marc-Antoine Chardon,<sup>66</sup> y en 1795 se publica el trabajo de Martens,

fue Balthazard-Marie Émerigon, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (París, J. Mossy, 1780). Véase asimismo *Conférence de l'Ordonnance de la Marine de 1681 avec les anciennes ordonnances, le droit romain et les réglemens* (París, Saugrain et Prault, 1715), 2 vols.

58.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 17.

59.- Valin, *Nouveau commentaire...*, II, p. 214. Véase Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 48.

60.- Valin, *Nouveau commentaire...*, II, p. 214.

61.- *Ídem*, pp. 214-215.

62.- Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado juridico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso* (Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746), p. 151.

63.- Título II del tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada, 1/1/1751. AGN, Bandos, vol. 14, exp. 12, fs. 1-62, art. CI.

64.- *Traité juridico-politique sur les prises maritimes, et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Prises légitimes* (París, Chez la Veuve Delaguette, 1758), 2 tomos. La segunda edición francesa de Abreu fue publicada en París en 1802.

65.- René-Josué Valin, *Traité des prises, ou principes de la jurisprudence française, concernant les prises qui se font sur mer; par l'auteur du nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine* (La Rochelle, Jér. Legier, 1763), 2 vols.

66.- Daniel-Marc-Antoine Chardon, *Code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres*

quien, por cierto, también cita la obra de Abreu y Bertodano.<sup>67</sup>

Posteriormente en 1799 se publica en París la obra de Auguste C. Guichard,<sup>68</sup> quien señala que fue difícil iniciar su trabajo apreciando la obra de Valin, quien le dedica dos gruesos volúmenes en cuarto solamente a comentar la Ordenanza de 1681. Menciona asimismo la obra de Chardon, compuesta igualmente por dos gruesos volúmenes también en cuarto.<sup>69</sup> Sin embargo, Guichard decide reducir su obra a dos volúmenes en 12 “a fin de hacerlo más portátil, infinitamente menos caro y sobre todo, responder a la necesidad derivada de las actividades de los armamentos en corso”.<sup>70</sup>

El autor hace una referencia sumamente interesante respecto de los contenidos de las diversas reglamentaciones sobre corso, aplicables, como señalamos en otro lugar,<sup>71</sup> claramente a las disposiciones hispánicas sobre el mismo. Dicha observación es la siguiente: “...les lois sur la matière sont essentiellement temporaires, qu’on les renouvelloit presque mot à mot, ou sous de légères différences de circonstances, à l’ouverture et pendant la durée de chaque guerre; qu’ainsi ces lois, ces réglemens ne sont généralement que la répétition les uns des autres...”.<sup>72</sup>

El mismo año apareció en París el primer tomo de la recopilación de Sylvain Lebeau.<sup>73</sup> Sobre su obra señala Le Guellaff que los dos primeros volúmenes no son más que una nueva edición del código de presas de Chardon, adicionadas con cerca de cincuenta nuevas piezas legislativas, siguiendo el método de dicho autor. Le atribuye estos dos primeros volúmenes a otro escritor de nombre Desaint, en ese entonces Chef du bureau des gens de mer.<sup>74</sup> Agrega que su primer volumen incluye un discurso preliminar sobre la legislación

*patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l’administration des prises, depuis 1400 jusqu’à présent* (París, Imprimerie Royale, 1784), 2 vols.

67.- Georg-Friedrich von Martens, *Essai concernant les Armateurs, les Prises et surtout les Reprises* (Gotinga, J. C. Dieterich, 1795). De este texto existe una edición inglesa de 1801, de la cual se publicó una edición facsimilar en el 2004 por The Lawbook Exchange, *An Essay on Privateers, Captures, and Particularly on Recaptures, According to the Laws, Treaties, and Usages of the Maritime Powers of Europe. To Which is Subjoined, A Discourse, In Which the Rights and Duties of Neutral Powers are Briefly Stated* (Londres, E. and R. Brooke, and J. Rider, 1801).

68.- Auguste C. Guichard, *Code des prises maritimes et des armemens en course* (París, Chez Garnery, 1799), 2 vols. En el 2006 Elibron Classics series, Adamant Media Corporation, publicó una edición facsimilar.

69.- *Idem*, p. V.

70.- *Ibidem*, p. VI. La traducción es nuestra.

71.- Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 133.

72.- Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. VII.

73.- Sylvain Lebeau, *Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l’administration des Prises, depuis 1400 jusqu’au mois de mai 1789... suivi de toutes les lois, arrêtés... et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu’à présent* (París, Impr. de la République, 1799-1801), 4 volúmenes.

74.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 19.

marítima que es un análisis del tomo II de la obra de Doménico Alberto Azuni.<sup>75</sup>

En 1804 aparece la obra de F. N. Dufriche-Foulaines, quien al igual que Lebeau presenta el tema en orden cronológico.<sup>76</sup> Se trata de la más útil de todas las obras señaladas en lo referente a la materia de corso y presas. Repasa los orígenes y progresos de la legislación marítima, y refiere las leyes expedidas durante la guerra de sucesión en España como severas y numerosas. Las fuerzas navales disponibles en 1700 eran sumamente limitadas y la guerra iniciada en 1702 las debilitó de manera importante. Pocos eran los buques que podían ostentar el pabellón español en ese momento. Uno de los pocos navíos construidos en el periodo 1702-1704 lo fue en Campeche, el *Nuestra Señora de Guadalupe*, “tenido como el mejor buque de la Armada en esa época”,<sup>77</sup> al que le siguieron en *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*.

No olvidemos que precisamente el 5 de agosto de 1702 se expidió en España una ordenanza de corso para españoles y franceses que tuvo gran influencia en las ordenanzas posteriores.<sup>78</sup> Respecto a esta norma, Valin señala que esta totalmente conforme a las disposiciones de la ordenanza de marina de 1681 de Luis XIV ya que la copia en su mayor parte.<sup>79</sup>

En 1855 aparece el tratado de presas de Alphonse de Pistoye y Denis Charles Duverdy,<sup>80</sup> que ya no es una recopilación de legislación como los textos franceses anteriores sino una obra metódica y reunión de opiniones de diversos autores.<sup>81</sup> Por la misma época aparece el repertorio de Aine Dalloz,<sup>82</sup> que incluye un texto dedicado al derecho de presas. Sus ediciones posteriores a 1856 estarán inspiradas, según Le Guellaff, en el texto de Pistoye y Duverdy.<sup>83</sup>

### La Ordonnance de la marine de agosto de 1681 y el corso marítimo

Ya señalamos que la ordenanza de 1681 dedica treinta y cuatro artículos al tema de las presas y ocho a las patentes de marca o represalia. Se trata del libro III, títulos IX y X respectivamente. El primero de estos títulos establece que nadie podrá armar una

75.- Domingo Alberto Azuni, *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa* (Madrid, Imprenta Gómez Fuentebro y Compañía, 1803), tomo II.

76.- Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*

77.- José Cervera Pery, “La guerra de sucesión en el escenario americano” en *RHN*, XVIII, n.º 71, 2000, p. 77.

78.- Su texto en Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, pp. 362-369.

79.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 412.

80.- Alphonse-Charles de Pistoye y Denis Charles Duverdy, *Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin, en l’appropriant à la législation nouvelle* (París, A. Durand, 1855), 2 vols. Una segunda edición aumentada aparece en 1859, *Traité des prises maritimes dans lequel on a refondu en partie le Traité de Valin en l’appropriant à la législation nouvelle* (París, A. Durand, 1859).

81.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 21.

82.- Aine Dalloz, *Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence* (París, Nouvelle édition, Au Bureau de la Jurisprudence Générale, 1849-1853).

83.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 24.

embarcación en guerra sin la comisión del almirante que era la autoridad que también expedía los pasaportes y licencias exigidos por los puertos europeos para entrar y salir de ellos. Con él se confirma el rol esencial del Almirantazgo,<sup>84</sup> que según Valin<sup>85</sup> se remonta a las ordenanzas de 1400, específicamente al artículo 3 de la misma.<sup>86</sup> Guichard llama la atención en el sentido de no confundir las patentes de corso con los permisos y licencias destinadas únicamente al comercio.<sup>87</sup>

La validez temporal de la patente no se contempla en la ordenanza de 1681<sup>88</sup> y no será sino hasta el reglamento de 1693<sup>89</sup> que en su artículo 5 se establezca que la misma será de hasta cuatro meses. Duración que se aplicará sin cambios hasta el siglo XVIII.<sup>90</sup>

El artículo II de la ordenanza establecía que aquél que obtuviese la comisión para armar un navío en guerra, tenía la obligación de registrar dicha comisión en el Almirantazgo local, y de dar una fianza de quince mil libras, la cual se debía admitir por el teniente, en presencia del procurador. Se trata de una exigencia que existía en el derecho francés desde el siglo XV.<sup>91</sup> Exactamente en los mismos términos se redactó el artículo 6 de la ordenanza española de 5 de agosto de 1702.<sup>92</sup>

El artículo III, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que estaba prohibido a los súbditos franceses recibir patentes de cualquier otro monarca, príncipe o estado extranjero, o bien hacer el corso bajo sus banderas si no contaban con el permiso correspondiente, so pena de ser considerados piratas.<sup>93</sup> No obstante, existía el

84.- Villiers, *Les corsaires...*, pp. 6 y 27.

85.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 214.

86.- Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté de 7/12/1400, Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 9-10.

87.- Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 2.

88.- Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 176.

89.- *Règlement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic. des prises faites sur l'ennemi* del 25/11/1693, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 104.

90.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 28.

91.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 295.

92.- Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 363.

93.- Durante la invasión estadounidense a México de 1847, el gobierno mexicano expidió el *Reglamento para el corso de particulares en la presente guerra* (México, Imprenta de Águila, a cargo de Bonifacio Conejo, 1846) bajo el cual se armaron dos buques corsarios en el Mediterráneo: el *Único*, de 60 toneladas, y el *Mers-El-Kebir*. El primero fue detenido en Barcelona cuando llegó a puerto con la presa estadounidense *Carmelita* y el segundo fue detenido antes de zarpar. Véase Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, pp. 288-289. El gobierno francés, al enterarse en enero y febrero de 1847 que el gobierno mexicano había enviado patentes de corso acompañadas de cartas de naturalización, expidió una prohibición el 22 de marzo de ese año a los marinos franceses de embarcarse en los corsarios mexicanos a fin de mantener una estricta neutralidad. Dicha prohibición se publicó en la Martinica y Guadalupe basada en la prohibición del citado artículo III, título IX del libro III de la ordenanza de 1681. Véase Le Guellaff, *Armements...*, p. 148. Una de las penas que la ordenanza de 1689 fijaba para los piratas era la de galeras a perpetuidad. Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 78. Véase Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 4.

uso, confirmado por el Consejo de Presas en 1696,<sup>94</sup> de enarbolar banderas de otras naciones a fin de acercarse a sus presas sin ser descubiertos.

A partir de 1702, las ordenanzas de corso españolas establecieron que en el caso de que algún súbdito español tomase despachos o comisiones de príncipes o estados extranjeros para armar en corso, sería tratado como pirata. A partir de 1716 se extendió dicha sanción a los súbditos españoles que armasen una embarcación en guerra sin la correspondiente patente de corso. Comenta Valin que la razón de esta prohibición consiste en que el aceptar patentes de corso de potencias extranjeras es una suerte de deserción al implicar la solicitud del súbdito de la protección extranjera, con preferencia a la del propio soberano. Valin<sup>95</sup> cita lo dicho por Abreu<sup>96</sup> y remite como antecedente a una declaración de 1650.<sup>97</sup>

La ordenanza de 1681 consideraba buena presa todo navío de propiedad de los enemigos de Francia o que estuviesen comandados por piratas, bandidos u otras gentes que estuviesen corriendo la mar sin la comisión o patente de algún príncipe o estado soberano.<sup>98</sup> Los antecedentes de estas disposiciones son<sup>99</sup> la ordenanza de 1676<sup>100</sup>, confirmada por la de 1689<sup>101</sup> y por la de 1705.<sup>102</sup>

Todo navío que combatiera bajo otro pabellón que no fuera el de aquél que les otorgó la patente o bien que tuviese patentes de dos diferentes príncipes o estados sería buena presa, y si estaba armado en guerra, su capitán y oficiales serían castigados como piratas.<sup>103</sup> Afirma Valin que las antiguas ordenanzas francesas obligaban a todos los capitanes a portar las banderas, estandartes e insignias del almirante, es decir, el pabellón francés, teniendo prohibido enarbolar cualquier otra.<sup>104</sup> Los antecedentes de esta disposición se remontan al reglamento de 1517.<sup>105</sup>

En el derecho hispano indiano se reciben estas disposiciones casi textualmente a partir de 1702 y se consideraba buena presa todo navío que corriera la mar sin despa-

94.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 29.

95.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 236.

96.- Abreu y Bertodano, *Traité juridico-politique...*, II, pp. 2-4.

97.- Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer del 1/2/1650, art. 4, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 31.

98.- Según Guichard la primera parte de esta disposición, contenida en el artículo IV, no se repetiría en las disposiciones posteriores. La segunda parte era derecho común de todas las naciones marítimas de Europa [*Code des prises maritimes...*, I, p. 5].

99.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 237.

100.- Ordonnance défendant d'arrêter des vaisseaux étrangers, porteurs de passeports de S.M. del 5/8/1676, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 49.

101.- Ordonnance défendant aux armateurs d'arrêter en mer les vaisseaux étrangers, porteurs de passe-ports de l'État del 7/12/1689 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 78.

102.- Ordonnance défendant aux corsaires d'arrêter les vaisseaux écosais, porteurs de nos passe-ports del 18/3/1705 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 154.

103.- Ordenanza de la Marina de 1681, art. V.

104.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 239.

105.- Règlement sur l'Admirauté de julio de 1517, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 12.

cho de príncipe o estado soberano, así como las que pelearan con otra bandera que la del príncipe o estado de quien fuera su patente, y las que tuvieran de diversos príncipes o estados. En caso de que estuvieran armados en guerra, sus cabos y oficiales eran tenidos como piratas.<sup>106</sup>

Eran también buenas presas en el derecho francés los navíos con sus cargamentos cuando no contaban con los contratos de fletamento ni los conocimientos de embarque correspondientes. Se prohibía a los capitanes, oficiales y a la tripulación de los navíos apresadores sustraer dichos documentos so pena de castigo corporal,<sup>107</sup> teniendo como antecedente el artículo 43 del reglamento de 1543.<sup>108</sup> El reglamento de 1694 estableció que esos documentos debían estar firmados, de lo contrario se considerarían nulos,<sup>109</sup> lo que fue confirmado por el artículo IX del reglamento de 1744.<sup>110</sup>

Valin remite a la obra de Abreu en apoyo a sus comentarios sobre los requisitos de la documentación encontrada en las presas.<sup>111</sup> Guichard considera esta disposición extremadamente rigurosa, señalando que tratamiento similar se encuentra en el artículo 5 del reglamento de 1704.<sup>112</sup>

En el derecho hispano se reciben estas disposiciones con alguna modificación al considerar buenas presas, según las ordenanzas de 1702, 1716 y 1718, a todos los navíos con sus cargamentos en los que no se hallara carta partida, conocimiento de embarque, contratos de flete, pólizas de carga ni factura.<sup>113</sup> A partir de la Ordenanza de Corso de 1762 se estableció como excepción el que se justificara haberlos perdido por accidente inevitable, además se requería que todos los papeles que se presentaran estuvieran firmados.<sup>114</sup> A partir de las ordenanzas de 1794 se dispuso que si los capitanes u otros individuos de las embarcaciones detenidas arrojaban papeles al mar y esto era debidamente comprobado, quedaban por ese solo hecho como buenas presas.<sup>115</sup>

106.- Ordenanzas de 1702, arts. 7-8; 1716, arts. 6-7; 1718, arts. 6-7; 1762, art. 8; 1779, art. 8; 1794, art. 8; 1796, art. 26; y 1801, art. 27.

107.- Ordenanza de la Marina de 1681, art. VI.

108.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

109.- Règlement sur les passeports à accorder aux vaisseaux enemis par les princes neutres del 17/2/1694 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 106.

110.- Règlement concernant les prises faites sur mer, et la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre del 21/10/1744 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 240.

111.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 244.

112.- Règlement sur les prises faites en mer, et sur la navigation des vaisseaux des nations neutres et alliées, pendant la guerre contre l'Angleterre et la Hollande del 23/7/1704, en Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, pp. 7 y 93.

113.- Las Siete Partidas indicaban ya la forma de redactar las cartas de fletamento de las naves. Véase la ley 77, tít. XVIII, part. III. Utilizamos *Las Siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el Nono, Glosadas por el Licenciado Gregorio López, del Consejo Real de Indias de S.M.* (Madrid, Oficina de Benito Cano, 1789), 4 tomos.

114.- Ordenanzas de 1702, art. 10; 1716, art. 8; 1718, art. 8; 1762, art. 16; 1779, art. 16; 1794, art. 16; 1796, art. 31; y 1801, art. 32.

115.- Ordenanzas de 1794, art. 17; 1796, art. 32; y 1801, art. 33.

Todos los navíos que se encontrasen cargados de efectos pertenecientes al enemigo y las mercancías de los súbditos del rey de Francia o de los aliados que se encontraren en un navío enemigo se considerarían buena presa conforme al artículo VII de la ordenanza de 1681. Es muy interesante el comentario de Valin, ya que señala que encuentra la misma disposición en la ordenanza española de 1702 (que es precisamente para franceses y españoles) en su artículo 11 y en la española de 1718 en su artículo 9. Es notable la cita siendo que estas dos ordenanzas toman sus respectivas disposiciones de la Ordenanza francesa de 1681.<sup>116</sup> El antecedente en el derecho francés a estas disposiciones se encuentra en el artículo 42 del reglamento de 1543,<sup>117</sup> y en lo que se refiere a los bienes de neutrales y aliados, en un dictamen de 1692.<sup>118</sup>

En el derecho hispano, como ya se adelantó, era buena presa toda embarcación o navío de cualquier especie armado en guerra que navegara con patente o bandera turca, mora,<sup>119</sup> o de príncipe o Estado a quien el Rey le tuviese declarada la guerra, con todos los efectos que en ella hubiese aunque pertenecieran a vasallos del Rey en caso de haberlos embarcado después de la publicación de la guerra y de pasado el tiempo suficiente para tener noticia de ella.<sup>120</sup> Los bienes de los neutrales y aliados seguían la misma suerte.

Eran también buenas presas las embarcaciones que transportaban los géneros y mercaderías pertenecientes a enemigos, pues aunque había potencias que gozaban de la inmunidad de su bandera, era necesario que para que el Rey se la concediera, le hicieran constar que la inmunidad no le era negada por los enemigos de cuya nación fueran los efectos. Agrega la ordenanza de 1796 que estos bienes eran declarados buenas presas y dejados libres los de pertenencia neutra que pudiese haber en el mismo buque.<sup>121</sup> Según Abreu, si dichas mercancías venían en navíos franceses y holandeses quedaban libres de toda confiscación. En cuanto a Francia, según lo expresado por el artículo 19 de la Paz de los Pirineos (1659), se establecía que "...tambien será libre, y exceptuado todo lo que estuviere, y se hallare en los Navios pertenecientes á los Vassallos del Rey Christianissimo, aunque la Carga, ó parte de ella sea de los Enemigos de dicho Señor Rey, salvo las Mercaderias de Contravando, respecto de las cuales se procederá conforme á lo dispuesto por los Articulos precedentes"; y en cuanto a Holanda de acuerdo con el artículo 13 del Tratado de Comercio y Navegación de 1650 y que decía que "Por otra parte tambien será libre, y exceptuado todo lo que se hallare en los Navios pertenecientes á los Subditos de dichos Señores Esta-

116.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 252.

117.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...* I, p. 21.

118.- Arrêt du conseil qui sans s'arrêter à ceux des 15 mars et 18 sept. 1692, port. main-levée du vaisseau le S.-Jean-Baptiste, le déclare de bonne prise, et ordonne l'exécution de l'art. 7 de l'ordon. de 1681, tit. des prises del 26/10/1692, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 21.

119.- La especificación de que sean banderas turcas o moras desaparece a partir de la Ordenanza de 1794.

120.- Ordenanzas de 1762, art. 11; 1779, art. 11; 1794, art. 11; 1796, art. 29; y 1801, art. 30.

121.- Ordenanzas de 1702, art. 11; 1716, art. 9; 1718, art. 9; 1762, art. 14; 1779, art. 14; 1794, art. 14; 1796, art. 24; y 1801, art. 25.

dos, aunque la Carga, ó parte de ella sea de los Enemigos de dicho Señor Rey, salvo las Mercaderías de Contravando". Así, si las mercancías quedaban libres de confiscación, con mayor razón los navíos. El que la nave en donde se transportan las mercancías de los enemigos pueda ser legítimamente apresada, señala que no hay razón que persuada a que el amigo pueda ser despojado de su navío por el hecho de transportar en él mercancías del enemigo, ya que esto sólo prueba que tiene tratos y comercio con dicho Estado, cosa que no tiene nada de malo siendo su amigo o neutral. Pero en el caso de que el navío que transportara las mercancías fuera de un vasallo del rey de España, sí se podía apresar lícitamente dicha nave, pues no podía ignorar que desde el día en que se declaró la guerra le estaba prohibido todo comercio y comunicación con los enemigos y era justo castigo el que le fuera apresada su embarcación.<sup>122</sup>

Abreu dice que el artículo 9 de la ordenanza de 1718 está diametralmente opuesto a los tratados existentes con Holanda y Francia. Estas potencias reclamaron a España en 1739 por el apresamiento de embarcaciones holandesas y francesas con cargamentos ingleses. Al hacerle la reclamación formal al Rey español con fundamento en los tratados en vigor (cuyos artículos ya transcribimos más arriba), éste les respondió que no creía que tuviesen justo motivo de queja, ya que dichas embarcaciones eran tratadas de la misma manera en que los ingleses lo hacían en igualdad de circunstancias con los bienes de vasallos del Rey.<sup>123</sup> Simplemente actuó el monarca español igual que el inglés en tales circunstancias, siendo los franceses y holandeses los más perjudicados.

El artículo VIII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que si algún navío de los súbditos franceses era represado después de pasadas las 24 horas de haber sido apresado por los enemigos, este sería buena presa. Sin embargo, si la represa se efectuaba antes de dicho término, el navío debía de ser restituído a su propietario, y se les otorgaba a los represadores la tercera parte de su valor como recompensa.

El texto del artículo citado repite lo establecido en el artículo 61 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>124</sup> Valin considera esta una prudente disposición aunque con posibilidad de presentar situaciones "curiosas y extraordinarias"<sup>125</sup> y remite a lo dicho por Loccenius en su *De jure maritimo et navali*, lib.2, cap. 4, n. 4 y 8.<sup>126</sup> En este sentido, la represa solamente podía hacerse respecto de las presas hechas por los enemigos. Señala Le Guellaff que en principio todas las represas son buenas conforme a derecho francés, con la única limitación de tiempo señalada líneas arriba para efecto de su reparto.<sup>127</sup>

122.- Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político...*, pp. 116-124.

123.- *Ídem*, pp. 125-127.

124.- Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...* I, p. 22. Cabe mencionar que la Ordenanza de 1584 es una repetición de las anteriores de julio de 1517, febrero de 1543 y agosto de 1582, Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 41.

125.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, pp. 256-257.

126.- Johannes Loccenius, *De jure maritimo et navali* (Janssonii, 1642).

127.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 774.

Señala Martens que el derecho español concurre casi enteramente con el francés en lo referente a las represas pertenecientes a súbditos españoles.<sup>128</sup> Las ordenanzas de corso de 1621 y 1674 señalaban que las presas debían ser y repartirse en beneficio de los armadores y de su gente. Las presas que se quitasen a enemigos y piratas que constaran haber estado en su poder más de 24 horas, eran buenas presas.<sup>129</sup> Las ordenanzas de 1702, 1716 y 1718 contenían tal disposición, pero influenciadas por la Ordenanza francesa de 1681 añadieron el caso de que si se represaban navíos pertenecientes a súbditos españoles después de pasadas las 24 horas, estos serían buenas presas. Sin embargo, si la represa se efectuaba antes de dicho término, el navío debía de ser restituído a su propietario, y se les otorgaba a los represadores la tercera parte de su valor como recompensa.<sup>130</sup>

El artículo IX, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que el navío que sin ser represado era abandonado por los enemigos por tempestad u otra situación similar o volvía a la posesión de los vasallos del Rey antes de haber sido conducido a puerto enemigo, se debía restituír al propietario que legítimamente lo solicitase dentro de un año y un día aunque hubiese estado anteriormente más de 24 horas en poder de enemigos. Valin comenta que esta misma disposición se repite en la ordenanza española de 1702 y en la de 1718.<sup>131</sup>

Con las ordenanzas de 1762 y 1779 se establecieron nuevas restricciones y se confirmaron las anteriores. Se estableció una excepción en el caso de apresar embarcaciones de piratas y levantados. Consistía en que los bienes que se justificase pertenecían a personas que no habían contribuido a la piratería y que además no eran enemigos de la Corona, se les debían devolver si los demandaban dentro de un año y un día contados a partir de la declaración de la presa. De cualquier manera, la tercera parte de la represa pasaba, según la ordenanza, a la propiedad de los apresadores como gratificación.

Se estableció también que los bienes pertenecientes a vasallos españoles que hubiesen sido embarcados en buques que navegasen con bandera turca, mora o de príncipe o Estado enemigo después de la publicación de la guerra o de un tiempo suficiente para haberse enterado de ella, eran buena presa.<sup>132</sup> En cuanto a la represa de embarcaciones pertenecientes a vasallos del Rey, de naciones neutrales o de aliadas, que hubiesen estado en poder del enemigo por 24 horas, éstas se adjudicaban íntegramente a los corsarios, excepto los navíos empleados en la Carrera de Indias, para los cuales se atendía a la regla común si se trataba de navíos cuyo valor no excedía de cien mil

128.- Martens, *An Essay on Privateers...*, p. 169.

129.- Ordenanzas de 1621, arts. 7 y 10; y 1674, art. 10. Véase también a Joseph Manuel Domínguez Vicente, *Ilustración y continuación a la Curia Philipica* (Valencia, Imprenta de Francisco Berton, 1770), III, p. 331, n.º 19.

130.- Ordenanzas de 1702, arts. 9, 10 y 12; 1716, art. 7, 10 y 11; y 1718, arts. 7, 10 y 11.

131.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 260.

132.- Ordenanzas de 1762, art. 9, 11; y 1779, art. 11.

pesos. Si era igual o sobrepasaba dicho monto, se retenía el 50% por los represadores y el remanente se le restituía a sus dueños.<sup>133</sup>

En cuanto a las embarcaciones españolas, aliadas o neutrales represadas antes de transcurridas las 24 horas, se restituían a sus propietarios, no sin antes haber dado el premio a los represadores, equivalente a la tercera parte de su valor si era del comercio ordinario (por europeo) y en las de la Carrera de Indias se fijaba el mismo tope de cien mil pesos antes señalado.<sup>134</sup>

Las ordenanzas de 1794 y 1796 abandonaron el sistema de las 24 horas para determinar la propiedad de los bienes apresados. Dispusieron que toda embarcación que perteneciera a vasallos del Rey y sus aliados que fuera represada por corsarios particulares o por navíos de la armada real se debía devolver a la potencia o particulares dueños de ella, una vez hechos los exámenes de todos los papeles y siempre que no se encontrasen en ellas bienes de enemigos. Al represador le correspondía, si era de la armada real, una octava parte del valor de la represa, y si era corsario, una sexta (a partir del 21 de mayo de 1799, la mitad de la represa). La entrega de dicho navío se hacía únicamente al apoderado de sus dueños o al cónsul de la potencia correspondiente, que residieran en el lugar en donde se hubiese iniciado el procedimiento.<sup>135</sup> Cabe señalar que la Ordenanza de 1796 hacía hincapié en que estas disposiciones sólo tendrían efecto si las potencias dueñas del buque represado observaban igual conducta con España. En el supuesto de que no existiera tal reciprocidad, la represa se retenía hasta que la potencia interesada diera el ejemplo o se obligara formalmente a hacerlo. De hecho, la buscada reciprocidad no se presentó, por lo que en 1799 se estableció que ya "que ni las Potencias aliadas ni las neutrales nos restituyen nuestros buques ni los efectos represados de los enemigos, se observará lo mismo por nuestra parte, quedando á favor de los apresadores toda represa de buque aliado ú neutral, sin embargo de qualquier ley ú ordenanza que obligue á tales restituciones".<sup>136</sup>

La ordenanza de 1801 ratificó lo dispuesto en la ordenanza anterior pero regresó en cierta medida al sistema de las 24 horas, aunque modificado. Estableció que todo corsario que represara un buque español dentro del término de 24 horas de su apresamiento, sería gratificado con la mitad del valor de la presa y la otra mitad se devolvería al primer dueño. Mandaba que tal división se debía hacer de manera breve a fin de moderar el monto de las costas judiciales. En el caso de que la presa se hiciera pasadas las 24 horas, pasaba en su totalidad a manos del corsario.<sup>137</sup>

133.- Ordenanza de 1779, tercera declaración sobre el artículo 23.

134.- Ordenanzas de 1762, arts. 23 y 24; y 1779, art. 23 y declaración al mismo.

135.- Ordenanzas de 1794, art. 26; y 1796, art. 37. Este artículo se modificó el 21/5/1799, estableciendo que si el buque represado era nacional, los buques de la armada no percibirían derecho alguno por la represa. Véase Adición a la Ordenanza de 12/10/1796. AGN, Bandos, vol. 20, exp. 24, fs. 110-111. Se publicó en México el 11/9/1799.

136.- Adición a la Ordenanza de Corso de 12/10/1796..., foja 111.

137.- Ordenanza de 1801, art. 39.

La Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802 estableció una serie de requisitos de carácter registral para el caso en que una embarcación española matriculada fuera apresada por el enemigo y represada por sus dueños o por otros vasallos. En tal caso, se debía anotar tal suceso al matricularse nuevamente. Si la represa se hacía en mar abierto bastaba con hacer la anotación para que la embarcación pudiera continuar su rumbo sin tener que renovar la matrícula. Si la represa se hacía en puerto extranjero, salvo expresa licencia real, la embarcación quedaba inhabilitada para cualquier navegación que no fuese la de retorno a España.<sup>138</sup>

Conforme al artículo X, título IX del libro III de la ordenanza de 1681, los navíos y los efectos pertenecientes a los súbditos franceses o a sus aliados que fueren represados de manos de los piratas y fuesen reclamados dentro de un año y un día de la declaración de buena presa hecha por el Almirantazgo se devolverían a los propietarios, quienes debían pagar el tercio de su valor para cubrir los gastos de la represa. Esta disposición se confirmó por la ordenanza de 1718.<sup>139</sup>

En el derecho hispano se estableció en términos prácticamente idénticos que los navíos y efectos de súbditos de España o de aliados, represados de los piratas, y demandados dentro del año y día después de la declaración que se hubiere hecho de ellos en el Tribunal donde tocara, se debían restituir a los propietarios, pagando el tercio del valor del navío y de las mercaderías por los gastos de la represa.<sup>140</sup>

El artículo XI, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que las armas, la pólvora y otras municiones de guerra así como los equipajes transportados para el servicio de los enemigos serían confiscadas en cualquier embarcación que fuesen encontrados y perteneciendo a cualquier persona sea súbdito de Francia o aliado. Valin comenta que la confiscación de este tipo de mercancías dirigidas al enemigo es inevitable. Este comercio hecho por un aliado es además incompatible con la neutralidad.<sup>141</sup>

Los antecedentes de esta disposición se encuentran en el artículo 42 del reglamento de 1543<sup>142</sup> y en el artículo 69 de la Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>143</sup> Esta disposición se confirmó por el artículo XIV del reglamento de 1744.<sup>144</sup>

138.- Ordenanza de Matrículas de Mar, Art. 8, tit. IX.

139.- Ordonnance sur les prises des pirates; amnistie pour les forbans français de 5/9/1718, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 199.

140.- Ordenanzas de 1702, art. 14; 1716, art. 12; y 1718, art. 12. En este sentido está el artículo 24 de las ordenanzas de 1762 y 1779. Véase también la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias* (Madrid, Viuda de Ibarra, 1791), lib. IV, tit. XIV, ley 10.

141.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 264.

142.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

143.- Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

144.- Règlement concernant les prises faites sur mer, et la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre del 21/10/1744 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 240.

En el derecho hispano también se recibe esta disposición, ya que era buena presa la embarcación que transportase géneros y mercaderías pertenecientes a enemigos, pues aunque había potencias que gozaban de la inmunidad de su bandera era necesario que para que el Rey de España se la concediera, le hicieran constar que la inmunidad no le era negada por los enemigos de cuya nación fueran los efectos; si no lo justificaban, agrega la ordenanza de 1796, esos bienes eran considerados buena presa y dejados libres los demás de pertenencia neutra que pudiese haber en el mismo buque.<sup>145</sup>

El artículo XII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que era buena presa toda embarcación que se rehusare a bajar sus velas después de haber sido advertido para ello por los navíos de la armada francesa o por particulares armados en guerra y que hayan ofrecido resistencia y/o combate. La amonestación o *semonce* se hacía de viva voz o bien mediante un tiro de cañón sin bala. Una vez hecha la amonestación se esperaba que el capitán del navío amonestado bajase las velas y permitiese la aproximación para hacer una verificación de la documentación de una manera "civil y modesta".<sup>146</sup> Según Valin,<sup>147</sup> se trata de la confirmación del artículo 65 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>148</sup>

Señala Le Guellaf que durante el Consulado y el Imperio, los corsarios franceses podían utilizar banderas de otros estados al momento de hacer la *semonce* pero debían necesariamente enarbolar el pabellón francés con exclusión de cualquier otro antes de entrar en combate.<sup>149</sup>

En las ordenanzas españolas de 1702, 1716 y 1718 se establecía que era también buena presa cualquier navío que rehusara bajar las velas después de habérselo advertido los navíos españoles armados en guerra y haber, los apelados, ofrecido resistencia. A partir de la ordenanza de 1762 sólo se refieren a la defensa hecha contra el corsario, salvo que se justifique que el corsario dio fundado motivo para resistirle.<sup>150</sup> En 1734 se emitió una real cédula que estableció que serían buenas presas todas aquellas embarcaciones extranjeras que se encontraran fondeadas en las costas o navegando en rumbos sospechosos, sin importar que hubieran sido impelidas por el viento a esos parajes.<sup>151</sup> Sin embargo, el 9 de agosto de 1738 se modificó lo señalado respecto al

hecho de que hubiesen sido impelidas las embarcaciones extranjeras a las costas por fenómenos meteorológicos. En la cédula en cuestión se ordenaba que si los extranjeros comprobaban tal situación no sólo no podían ser apresados sino que debían de ser auxiliados por los corsarios españoles en lo que necesitaran.<sup>152</sup>

El artículo XIII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 prohibía a los capitanes de navíos armados en guerra detener los de los súbditos, amigos o aliados de Francia que hayan amainado sus velas y presentado su carta partida. Se prohibía, además, causarles molestia alguna o tomar sus bienes, so pena de la vida. Esta disposición proviene del artículo 64 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia<sup>153</sup> y del artículo 2 de una norma emitida en febrero de 1650.<sup>154</sup>

Valin considera que si bien la sanción podría parecer rigurosa en ciertos casos, la tendencia natural de los corsarios por el pillaje hace pensar en la necesidad de reprimir esos casos con penas severas.<sup>155</sup>

En las ordenanzas de curso de 1702, 1716 y 1718 se sancionaba al capitán corsario con la pérdida de la vida si detenía o embargaba los navíos de súbditos, amigos o aliados que hubieran amainado sus velas y presentado su carta partida o póliza de carga, y además tomaba o permitía que se tomasen bienes de dichos navíos.<sup>156</sup> A partir de 1762 se permitió a los corsarios el reconocimiento de cualquier embarcación, pero se les responsabilizó de los atrasos que pudieran ocasionar. La sanción era la misma y se extendió al caso en que los capitanes o marineros corsarios pidieran alguna contribución a los apresados o les extorsionasen de algún modo.<sup>157</sup> El proyecto de 1754 disponía que en tal caso, se le aplicaría a los corsarios un castigo ejemplar y si se trataba de un asunto demasiado grave, el capitán corsario debía ser remitido preso a España junto con el testimonio elaborado especialmente para tal situación. Además, señalaba a los armadores y corsarios como responsables del cumplimiento de las instrucciones recibidas con la patente.<sup>158</sup>

Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977), III, n.º 84].

152.- Real Cédula de 9/8/1738 para que los Virreyes, Presidentes de las Audiencias y Gobernadores de los puertos de Indias ejecuten lo que se expresa sobre presas de las embarcaciones extranjeras, que estuvieren dadas fondo o navegaren por rumbos sospechosos, auxiliándolas en los casos que se prescriben. AGI. Indiferente general. Legajo 652, Impresa [Muro Orejón, *Cedulario Americano...*, III, n.º 101].

153.- Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 25.

154.- Véase la Declaration portant réglemant sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer del 1 de febrero de 1650, Art. 2, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 31.

155.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 271.

156.- Ordenanzas de 1702, art. 16; 1716, art. 14; y 1718, art. 14.

157.- Ordenanzas de 1762, arts. 5, 6 y 19; 1779, arts. 5, 6 y 19; real declaración de 1780, art. 7; ordenanzas de 1794, arts. 5, 6 y 22; 1796, art. 18; y 1801, art. 19.

158.- Proyecto de 1754, arts. 9, 20 y 32.

145.- Ordenanzas de 1702, art. 11; 1716, art. 9; 1718, Art. 9; 1762, art. 14; 1779, art. 14; 1794, art. 14; 1796, art. 24; y 1801, art. 25.

146.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 270.

147.- *Idem*, II, p. 269.

148.- Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

149.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 329.

150.- Ordenanzas de 1702, art. 15; 1716, art. 13; 1718, art. 13; 1762, art. 6; 1779, art. 6; 1794, art. 6; 1796, art. 30; y 1801, art. 31.

151.- Real Cédula de 30/5/1735 para que los virreyes, presidentes de las audiencias y gobernadores de los reinos del Perú y Nueva España, hagan se observe y cumpla la resolución que se expresa sobre las dudas, que se ofrecen, con las presas hechas por los corsistas de embarcaciones extranjeras, en AGI, Indiferente general, Legajo 538, libro YY 11, folio 339 [Antonio Muro



El artículo XIV, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que los navíos apresados por capitanes que tuvieran comisión extranjera no podían quedarse más de 24 horas en los puertos franceses, salvo que los detuviera el temporal, o bien si la presa se hizo contra enemigos de Francia.

El artículo 5 de la declaración de febrero de 1650<sup>159</sup> es la primera de las disposiciones francesas en establecer esta prohibición. Señala Guichard que la aplicación de este artículo está subordinada a tres hipótesis que son:<sup>160</sup>

1. Si Francia está en guerra y la presa llevada a puerto fue hecha por un aliado sobre un barco de un enemigo común, se le darán todas las ventajas y facilidades que se puedan esperar del aliado.
2. Si Francia es totalmente neutral, se aplica estrictamente este artículo.
3. Si Francia tiene un tratado con la potencia que hizo la presa, se ajustará a dicho tratado.

Las ordenanzas españolas de 1702, 1716 y 1718 establecieron disposiciones similares, señalando que ningún navío apresado por capitanes con despacho o comisión extranjera podía permanecer más de 24 horas en los puertos españoles si no era porque los detuviera el temporal, o que la presa se haya hecho contra enemigos de la corona.<sup>161</sup> No encontramos esta disposición en ordenanzas posteriores.

El artículo XV, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que si en las presas llevadas a los puertos franceses por navíos de guerra armados con comisión extranjera, se encontraban mercancías pertenecientes a súbditos o aliados de Francia, las de los súbditos debían ser restituidas y las otras no podían ser puestas en almacén ni compradas por persona alguna, bajo cualquier pretexto que fuera. El antecedente de esta disposición se encuentra en la citada declaración de 1º de febrero de 1650 en su artículo 5.

En el derecho hispano encontramos una disposición en idénticos términos en las ordenanzas de corso de 1702, 1716 y 1718.<sup>162</sup> No encontramos esta disposición en ordenanzas posteriores.

El artículo XVI, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que una vez que los capitanes de los navíos armados en guerra se hubieren apoderado de algunos navíos, recogieran sus licencias, pasaportes, cartas partidas, conocimientos y todos los demás papeles concernientes a la carga y a descarga del navío. Debían apoderarse de las llaves, cofres, alacenas, y aposentos, haciendo cerrar la escotilla, y otros parajes donde hubiere mercancías. El antecedente<sup>163</sup> de esta disposición se encuentra en el artículo 43 del reglamento de febrero de 1543<sup>164</sup> y en el artículo 70 de la

Ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>165</sup>

Por necesidad más que por obligación legal, ya que las circunstancias del apresamiento y sus motivos determinarían la validez o no de la presa, el capitán corsario debía además establecer un proceso verbal de presas que no se exigía en la Ordenanza ni en otra disposición posterior a ella. Algunas instrucciones dadas a los corsarios por los armadores suplían este silencio normativo con disposiciones precisas a tal efecto.<sup>166</sup>

Esta misma disposición la encontramos en las ordenanzas españolas de 1702, 1716 y 1718,<sup>167</sup> siendo adicionada por el artículo 16 del reglamento de noviembre de 1693<sup>168</sup> que estableció que el capitán que abordase la nave apresada debía acompañarse del escribano para que hiciera el inventario de los papeles encontrados.

Este requisito se recibe en la ordenanza española de 1762 y se mantiene en adelante.<sup>169</sup> Efectivamente, una vez que se resolvía detener una embarcación, los pasos a seguir eran: recoger todos sus papeles, de los cuales tomaba razón su escribano, y entregar recibo de ellos al capitán de la embarcación detenida. Se advertía al capitán detenido que no ocultase ningún documento, ya que únicamente los presentados en ese momento serían admitidos para juzgar sobre la presa. Al mismo tiempo, se clavaban y sellaban las escotillas del navío, se recogían las llaves de las cámaras y se hacían guardar los géneros encontrados sobre cubierta. Si había tiempo, se tomaba razón de todo lo que pudiera perderse para encargárselo a quien se destinase a mandar la embarcación.

El artículo XVII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 ordenaba a los capitanes corsarios que cuando hicieran alguna presa, la debían llevar o enviar junto con los prisioneros al puerto donde se hubieren armado, so pena de perder su derecho y de la imposición de una multa a juicio de la autoridad; salvo que por el temporal o por los enemigos hayan sido orillados a entrar en algún otro puerto. En ese caso, tendrían la obligación de dar cuenta inmediata de ello a los interesados en el armamento. Será a partir del reglamento de 1802<sup>170</sup> que se exigirá contar con una *comission de conducteurs de prises* para los encargados de llevar el navío apresado a puerto, siendo la primera norma en contemplar esta comisión.<sup>171</sup> Señala Valin que el origen de

165.-Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 26-27.

166.-Le Guellaff, *Armements...*, pp. 348-349.

167.-Ordenanzas de 1702, art. 19; 1716, art. 17; y 1718, art. 17.

168.-Règlement sur les avances à faire aux offic., matelots et soldats de vaiss. armés en course, et sur les parts à revenir à chacun desd. offic. des prises faites sur l'ennemi del 25 de noviembre de 1693, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 104.

169.-Ordenanzas de 1762, art. 25; 1779, art. 25; 1794, art. 27; 1796, art. 39; y 1801, art. 41.

170.-*Règlement sur la course maritime; ouvrage utile aux Armateurs, Négocians, Agents de change, Courtiers, Capitaines, Marins, et généralement à tout ce qui tient au Commerce ainsi qu'à la Navigation. Donné à Saint-Cloud, par le premier Consul Bonaparte* (Burdeos, De l'imprimerie de Simard, 1804).

171.-Le Guellaff, *Armements...*, p. 311.

159.-Véase la Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer del 1/2/1650, Art. 2, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 31.

160.-Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 17.

161.-Ordenanzas de 1702, art. 17; 1716, art. 15; y 1718, art. 15.

162.-Ordenanzas de 1702, art. 18; 1716, art. 16; y 1718, art. 16.

163.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 276.

164.-Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

esta disposición se puede encontrar en el artículo 28 del reglamento de febrero de 1543,<sup>172</sup> en el artículo 43 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia,<sup>173</sup> y en el acuerdo de consejo de julio de 1666.<sup>174</sup>

El motivo de esta disposición es el interés del almirante de recibir su décimo de la presa, derecho que no era siempre respetado en todas las costas francesas.<sup>175</sup> A esto hay que añadir que la jurisdicción del captor es en principio la única competente para determinar la validez de las presas, salvo algunas excepciones como cuando el apresamiento se hacía en aguas de un estado neutral o cuando el navío apresado era propiedad de súbditos del estado neutral.<sup>176</sup>

La ordenanza de 1621 señalaba en un principio que era el virrey, gobernador o justicia ordinaria del lugar en donde se armó la embarcación corsaria y que hubiese tomado las fianzas, el que tenía la facultad para conocer en primera instancia de las causas de presas de acuerdo a derecho. Por ello, los corsarios debían de llevarlas a dicho lugar. Además, dichas autoridades podían otorgar las apelaciones para el Consejo de Guerra. Dos años después, por real cédula de 27 de agosto de 1623 se les permitió a los corsarios llevar sus presas a la parte que más cómoda y cerca de ellos estuviera y ahí conocían de la causa de presas en primera instancia el virrey, capitán general,<sup>177</sup> gobernador, corregidor, alcalde mayor o justicia del Rey, salvo alcaldes ordinarios o de tierras de señorío. En este sentido, Juan Francisco de Montemayor señaló que el "...puerto donde se á de vender, y dividir la presa; es el lugar, y parte de donde salió la Armada, ó exercito, segun se ordena por ley de partida...Si ya el impedimento de bolver fuesse tal, que les escusase desta obligacion. Por que entonces, en cualquier otro lugar conviniente, se podrá hazer, assi la venta de los bienes del despojo, como su repartimiento".<sup>178</sup> Las autoridades debían de proceder conforme a derecho y a la ordenanza, otorgando las apelaciones al Consejo de Guerra.

172.-Réglement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 19.

173.-Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 24.

174.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 277. Cabe mencionar que esta última disposición no se encuentra en Dufriche-Foulaines ni en Guichard.

175.-En 1706 el décimo correspondiente al Almirante de Francia ascendió a \$1,356,000 l.t. Véase Villiers, *Les corsaires...*, p. 36.

176.-Le Guellaff, *Armements...*, p. 593-595.

177.-Véase Juan Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca, *Discurso político: histórico jurídico del derecho y repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos de los soldados* (México, Juan Ruiz, Impresor, 1658), fol. 103 v. Hay una edición con estudio preliminar de Óscar Cruz Barney, coordinada por Pablo Montero (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, ICAVE, Gobierno del Estado de Veracruz, 2001).

178.-*Ibidem*. La ley de partida a que hace referencia Montemayor es la Ley 30, tít. 26, part.2, que trata del repartimiento de presas y que en la parte que nos interesa establece que éstas se repartirán "...despues que fueren traydos al lugar donde movieron, en que deve ser fecha el almoneda dellas".

Según la ordenanza de 1674, los corsarios podían llevar sus presas al puerto que más les conviniese y conocían de las causas de presas en primera instancia: el gobernador, corregidor o justicia ordinaria a falta de alguno de los dos anteriores (siempre que no fuere un alcalde ordinario). Las apelaciones se tenían que otorgar para las audiencias del distrito en donde se encontrasen, y se debía enviar testimonio de las sentencias con relación de la causa y copia del inventario. Un testimonio más se remitía al puerto en donde se armó el corsario. El repartimiento de presas lo hacían los oficiales de la Real Hacienda.<sup>179</sup>

En la ordenanza de 1702 encontramos una referencia a la disposición francesa y se añade en el artículo 21, que si bien estaba antiguamente prevenido en las ordenanzas españolas, se consideró que esto resultaba en un daño a los armadores y se les permitió hacer la venta en donde mejor les pareciere, conociendo la Justicia Real de las causas en primera instancia, y otorgando las apelaciones al Consejo de Guerra. Atendiendo en 1702 a lo que establecía el derecho francés, se determinó aplicar la disposición española.

Las ordenanzas de 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801 establecían que los corsarios debían remitir las presas que hacían al lugar en donde fueron ellos armados, o, al menos, a lugares dentro del dominio español. Se ordenaba que evitaran entrar en los puertos extranjeros y si lo hacían debían justificarlo. Estaba a la elección de los corsarios remitir la presa sola o en su conserva. En el primer supuesto debían ir con ella todos los instrumentos que fueran necesarios para el proceso, así como su capitán o maestre junto con otros sujetos que pudieren declarar y deducir su defensa. En el segundo caso, el capitán corsario presentaba los papeles y hacía las declaraciones necesarias.<sup>180</sup>

El artículo XVIII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 prohibía bajo pena de muerte a los corsarios el echar a pique las naves apresadas y el abandonar a los prisioneros en islas y costas remotas con la finalidad de ocultar la presa. Esta disposición tiene su origen en el artículo 7 de la ordenanza de 1400, que disponía castigo y justicia en esos casos,<sup>181</sup> el artículo 5 del reglamento de 1517,<sup>182</sup> el artículo 22 del reglamento de febrero de 1543,<sup>183</sup> y el artículo 35 de la ordenanza de 1584.<sup>184</sup>

179.-Ordenanza de 1674, arts. 6 y 8. Existía ya en ese momento la inquietud respecto a la necesidad de llevar ante el juzgado de presas al menos a dos de los miembros de la tripulación del buque apresado para que sirvieran de testigos de su propia causa. No será sino hasta la ordenanza de 1702 que veamos la presencia de oficiales y demás tripulantes de la presa actuando en los procedimientos. Véase el Informe dado en Madrid sobre aumento de la marina de guerra, medios para ello y su distribución en los mares, 1622, Colección Fernández de Navarrete, M.N. Nav. VIII, fol. 303, dto. 45, fol. 311.

180.-Ordenanzas de 1762, art. 32; 1779, art. 32; 1794, art. 34; 1796, art. 44; y 1801, art. 46.

181.-Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Admirauté de 7/12/1400, Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 10.

182.-Réglement sur l'Admirauté de julio de 1517 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 16.

183.-Réglement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

184.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 280.

En el mundo hispánico las ordenanzas de 1702, 1716 y 1718 reciben la disposición francesa, ya que se penalizó con la pérdida de la vida el echar a pique los navíos apresados y el abandono de los prisioneros en islas y costas remotas con el propósito de ocultar la presa.<sup>185</sup> Las ordenanzas posteriores únicamente establecieron que se debía castigar a los corsarios en este supuesto "con todo el rigor del caso".<sup>186</sup> El proyecto de ordenanza de corso para Indias 1754 es omiso a este respecto.

El artículo XIX, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecía que cuando los apresadores no pudiesen llevar la presa ni la marinería, le debían quitar las mercancías. Si dejaban todo mediante un ajuste o rescate de la presa, tenían la obligación de apoderarse de los papeles, y traer consigo cuando menos a dos oficiales del navío apresado, so pena de ser privados de lo que les podría tocar en la repartición de la presa, y aun de castigo corporal, si así lo exigiere el caso.

Sostiene Valin que es precisamente en este artículo que se presenta por vez primera la posibilidad de tratar el rescate de la presa.<sup>187</sup> Esta posibilidad dio lugar a abusos que llevaron a la emisión de diversas disposiciones para prevenirlo; entre ellas la ordenanza de octubre de 1692,<sup>188</sup> que establecía una limitación de ocho horas a los salvoconductos dados a los pescadores para retornar a sus hogares, y la de septiembre de 1693.<sup>189</sup>

Un límite máximo de rescate de diez mil libras se estableció en 1693,<sup>190</sup> siendo modificado de manera retroactiva tres años después, en beneficio de los armadores y corsarios que habían contravenido la norma precedente.<sup>191</sup> Posteriormente, la ordenanza de 1696 fue modificada a favor de los armadores que hicieran el corso en los mares americanos, al aumentarse el tope máximo de cada rescate a treinta mil libras,<sup>192</sup> y en 1706 se otorgó libertad absoluta de tratar el rescate de las presas.<sup>193</sup>

185.- Ordenanzas de 1702, art. 21; 1716, art. 18; y 1718, art. 18.

186.- Ordenanzas de 1762, art. 27; 1779, art. 27; 1794, art. 33; 1796, art. 56; y 1801, art. 56.

187.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 282.

188.- Ordonnance limitant le tems que les capitaines des vaisseaux armés en course donneront, par un sauf-conduit, aux capitaines et maitres des bâtimens pêcheurs et autres qu'ils rançonneront, pour retourner à leur destination del 1/10/1692 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 93.

189.- Ordonnance defend. à nos corsaires et armateurs de rançonner batimens chargé de blés, à peine de perdre la rançon, qui sera confisquée de 30/9/1693 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 99-100.

190.- Ordonnance défendant aux corsaires de rançonner les bâtimens ennemis au-dessus de 10,000 l. et au-dessous de 1000 l. de 2/12/1693 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 104-105.

191.- Ordonnance défendant aux capitaines commandant les vaisseaux de l'État, ou à ceux des particuliers armés en course, de tirer le coup de semonce ou d'assurance sous I autre pavillon, que sous celui de France del 17/3/1696 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 122-123. Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 284.

192.- Ordonnance permettant aux capitaines des vaisseaux armés en course por l'Amérique, d'y faire des rançons jusqu'à 30,000 l. del 6/2/1697 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 126.

193.- Règlement sur les rançons des bâtimens pris en mer, et prescrivant la forme des billets de

Esta disposición se repite textualmente en las ordenanzas de 1702, 1716, 1718.<sup>194</sup>

Posteriormente, si se presentaba el caso de que fuera imposible conservar la presa y por ello fuera necesario venderla, tratar su rescate con su dueño o maestro, o bien quemarla o echarla a pique, se debía de tener presente lo establecido por el artículo 31 de la ordenanza de 1762<sup>195</sup> en cuanto a la seguridad de los prisioneros, ya sea recogiendo el apresador a su bordo o disponiendo su embarco en alguna de las presas a falta de otro medio. Ningún armador o capitán corsario podía rescatar presa alguna sino hasta después de haber enviado a puerto de los dominios del Rey o tener en conserva tres presas, hechas éstas desde su última salida. En tal caso, debían de recoger todos los papeles e instrumentos pertenecientes a personas y a la embarcación, y debían además conducir al menos dos de los principales oficiales de cada presa para que sirvieran como justificantes de su conducta, so pena de ser privados de lo que les podía tocar en la presa u otro castigo mayor.<sup>196</sup> Este mismo procedimiento se repite en las ordenanzas de 1794, 1796 y 1801. Según una real orden del 22 de octubre de 1804, si se trataba el rescate de la embarcación tomada del enemigo, el capitán corsario debería dejarles los papeles que hicieran falta a los rescatados para navegar libremente y entregar los bienes a sus dueños o consignatarios, pero sin dejar de conducir a los dos oficiales principales de la presa como prueba de su procedimiento.<sup>197</sup> Los prisioneros en el puerto y en los buques eran tratados de la misma manera dispuesta en las ordenanzas de 1762 y 1779.<sup>198</sup>

El artículo XX, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 prohibía a los corsarios la apertura de los cofres, sacos, pipas, barriles y toneles de las presas, así como la venta de cualquier mercancía apresada. Asimismo, prohibía a todas las personas el adquirirlas hasta en tanto la presa no hubiera sido juzgada o que se ordene la venta por la justicia, so pena de restituir el cuádruplo y del castigo corporal correspondiente. Señala Valin que se trata de una disposición antigua, ya que en todo momento las tripulaciones corsarias han sucumbido a la tentación del pillaje sobre las presas.<sup>199</sup>

El que toda presa debía ser juzgada era un principio universalmente reconocido y recibido en Francia desde el siglo XIV, derecho que se atribuiría al Almirantazgo.<sup>200</sup> La disposición de la ordenanza de 1681, según Valin, se remonta a las ordenanzas de diciembre de 1400, específicamente al artículo 10.<sup>201</sup> El reglamento de julio de 1517

rançon del 27/1/1706 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 163-165. Este reglamento puede también consultarse en Valin, op. cit., II, pp. 289-291.

194.- Ordenanzas de 1702, art. 22; 1716, art. 19; y 1718, art. 19.

195.- Este artículo disponía que no se podía dejar abandonados a los prisioneros en islas o costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que correspondía.

196.- Ordenanza de 1762, arts. 44-45.

197.- AGN, Reales Cédulas. vol. 195, exp. 65, Fs. 20.

198.- Ordenanzas de 1794, arts. 33 y 46; 1796, arts. 54-57; y 1801, arts. 56-59.

199.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 291.

200.- Le Guellauff, *Armements...*, p. 405.

201.- Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté de 7/12/1400, Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 10.

contiene la disposición en su artículo 8,<sup>202</sup> mientras que el de 1543 lo ubica en el artículo 24,<sup>203</sup> repitiéndose esta disposición en los artículos 37 y 38 de la ordenanza de 1584.<sup>204</sup> También se encuentra el texto en el artículo 10 de la declaración de febrero de 1650.<sup>205</sup>

Cabe señalar que si bien la declaración de junio de 1778<sup>206</sup> no contiene esta prohibición, la ordenanza de 1681 continuaba en vigor, por lo que la prohibición subsistió pese a no estar incluida en el ordenamiento de 1778.<sup>207</sup>

Señala Valin que el pillaje de las presas era tan común que las tripulaciones corsarias solían jurar ante un sacerdote y sobre el pan, el vino y la sal que nada dirían a la justicia, propietarios o armadores de todo lo que pudieran robarse en oro, plata, perlas o joyas de las presas. Este juramento fue prohibido por el artículo 26 del reglamento de febrero de 1543,<sup>208</sup> y por el artículo 40 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>209</sup>

Se solía tolerar el llamado *pluntrage* o “petite piraterie”,<sup>210</sup> por el cual cada tripulante corsario despojaba a su homólogo de la tripulación apresada.<sup>211</sup> Al respecto, en agosto de 1710 se dictó un reglamento para tratar de frenar los abusos de los corsarios franceses sobre los bienes apresados.<sup>212</sup> Durante el Consulado y el Imperio los corsarios siguieron cometiendo pillajes, si bien en mucho menor medida que en los años anteriores. Señala Le Guellaff que entre 1793 y 1814 se trató de un fenómeno marginal.<sup>213</sup>

Cabe destacar que grandes corsarios franceses como Jean Bart, Forbin y Duguay-Trouin fueron acusados de cometer pillaje en sus respectivas presas.<sup>214</sup>

El derecho hispano prohibía a los corsarios saquear los géneros que encontraran sobre las cubiertas, en las cámaras, camarotes y alojamientos del equipaje, privándoseles absolutamente del derecho llamado de pendolaje,<sup>215</sup> el cual sólo podía tolerarse cuando

202.- Règlement sur l'Admirauté de julio de 1517 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 16.

203.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 18.

204.- Ext. de l'Éd. sur la juridiction de l'Admirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 23.

205.- Declaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer del 1/2/1650, art. 4, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 33.

206.- Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l'etat (Versalles, París, P.G. Simon, 24/6/1778). AGS Leg. 551.

207.- Le Guellaff, *Armements...*, pp. 360.

208.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 18.

209.- Valin, *Nouveau commentaire.*, II, p. 292.

210.- Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 50.

211.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 30.

212.- Règlement du Roi, Pour informer des pillages des prises de 31 de agosto de 1710 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 179-181.

213.- Le Guellaff, *Armements...*, pp. 344-345.

214.- Villiers, *Les corsaires du littoral...*, p. 179.

215.- Es el “...derecho de apropiarse en las presas de mar todos los géneros que estén sobre

se haya resistido la embarcación, hasta el momento de su abordaje; en tal caso se debían evitar los desórdenes que pudiera producir la sobrada licencia.<sup>216</sup> Aunada a la prohibición anterior existía la de abrir las escotillas cerradas, barriles, arcas, fardos, etcétera, en que hubiere mercaderías y géneros, la sanción establecida era la pérdida de la parte que le correspondiera, la del cuádruplo, y además se le formaba causa castigándosele según el resultado de ésta.<sup>217</sup>

El artículo XXI, título IX del libro III de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 disponía que el capitán o quien estuviese encargado debía reportar a los oficiales del Almirantazgo y entregarle en mano los papeles y prisioneros, la hora y el día en que se llevó a cabo el apresamiento, la altura, si el capitán apresado se rehusó a amainar las velas, a mostrar su comisión o licencia, y si presentó defensa o atacó. Asimismo cuál pabellón portaba y las demás circunstancias de la presa y del viaje.

“Aquí comienza el procedimiento que debe ser seguido por los oficiales del Almirantazgo en las presas que son presentadas en los puertos de su jurisdicción”, señala Valin, y sostiene que es sustancialmente igual al contenido en el reglamento del 5 de abril de 1710.<sup>218</sup> Destaca la restauración en 1695 de un *Conseil des Prises*,<sup>219</sup> encargado a partir de ese momento<sup>220</sup> de juzgar los apresamientos conforme a las ordenanzas y disposiciones aplicables, confirmado en 1744.<sup>221</sup>

El Consejo de Presas se integraba por tres miembros del Consejo Real de Finanzas, tres consejeros de Estado, el Secretario de Estado de Marina y tres *maîtres de requêtes*. El Almirante de Francia tendrá a partir del reglamento de 9 de marzo de 1695 la autoridad para juzgar las presas y por tanto presidirá el Consejo de Presas, con voto de calidad en caso de empate. El Consejo Real de Finanzas conocía de los asuntos de presas en caso de apelación. El Consejo de Presas será suprimido por la Revolución y

cubierta, y pertenecen a los individuos de la embarcación apresada”. Escriche Joaquín, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1993). Actualmente puede traducirse este término por requisa, o por el de botín o saqueo.

216.- Las de 1702, 1716 y 1718 no señalan nada a ese respecto. El proyecto de 1754 en su art.30, prohibía absolutamente el pendolaje, sin importar las circunstancias de la detención. Ver también las ordenanzas de 1762, art. 27; 1779, art. 27; 1794, art.29; 1796, art.41; y 1801, art. 43.

217.- Ordenanzas de 1702, art. 22; 1716, art. 20; 1718, art. 20; Proyecto de 1754, art.31; 1762, art. 29; 1779, art. 29; 1794, art. 31; 1796, art. 43.; y 1801, art. 45.

218.- No se encuentra en Dufriche-Foulaines ni en Guichard.

219.- Règlement que le Roi veut être observé dans l'Instruction & l'Judgement des Prises del 9/3/1695 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 109-113. Se habían establecido por vez primera en 1659 como Conseil de Marine y posteriormente ya como Consejo de Presas en 1676. Le Guellaff, *Armements...*, pp. 406, nota 9. Según Villiers el Consejo de Presas se establecerá en cada guerra. Villiers, *Les corsaires...*, p. 31. Ver asimismo Toussaint, *Histoire des corsaires*, p. 117.

220.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 28.

221.- Règlement du Roi, pour l'établissement du Conseil des Prises del 23/4/1744 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 128-230. Dufriche-Foulaines lo data el 22/4/1744.

restablecido por el Consulado.<sup>222</sup>

En el mundo hispano, conforme a las ordenanzas de corso de 1702, 1716 y 1718, una vez que la presa era llevada a puerto, el capitán o su encargado tenía la obligación de presentar un informe ante el ministro de marina. Dicho informe debía contener lo siguiente:<sup>223</sup> a) día, hora, paraje y altura en la que fue apresado el navío; b) si el capitán detenido rehusó amainar las velas, mostrar su comisión o licencia; si presentó defensa o atacó; c) la bandera del apresado; y d) demás circunstancias de la presa y del viaje.

El artículo XXII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 señala que recibida la declaración, los oficiales del Almirantazgo debían abordar la embarcación apresada a fin de verificar la calidad y la cantidad de las mercancías y del estado en que se encontraban los camarotes, armería, escotillas y bodegas, las que debían de cerrar y sellar dejando una guardia para su cuidado. Este es el segundo paso que debe darse en un procedimiento de presas según Valin. Se debía revisar también que no hubiere signos de pillaje. Remite como antecedentes al acuerdo de consejo del 31 de julio de 1666<sup>224</sup> y al reglamento de junio de 1672.<sup>225</sup>

En las ordenanzas españolas, una vez que el ministro recibía la declaración<sup>226</sup> debía pasar a bordo de la presa y verificar verbalmente la calidad y cantidad de las mercaderías y el estado en que se hallaban los aposentos, alacenas, escotillas y otras secciones, las cuales se sellaban, cerraban y se colocaban guardias para su cuidado.

Los artículos XXIII y XXIV, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 establecían que posteriormente debía darse inicio a un proceso verbal en presencia del capitán o patrón de la nave apresada y en su ausencia ante dos de los principales oficiales de la misma. Debían estar presentes también el capitán u otro oficial del apresador y quienes tuviesen interés en la presa, escuchando al capitán del apresado y al apresador y sus respectivos oficiales.

El objetivo del proceso verbal y de que se haga con la presencia de la tripulación del apresado es determinar si la presa es evidentemente buena o bien si es dudosa.<sup>227</sup> Remite Valin al artículo 5 del acuerdo del 7 de agosto de 1744<sup>228</sup> y al del 15 de marzo de 1757.<sup>229</sup> La práctica de escuchar a la tripulación del navío apresado se remonta al

222.- Villiers, *Les corsaires...*, pp. 31-32.

223.- Ordenanza de 1702, art. 24; Ordenanza de 1716, art. 2 y 21; Ordenanza de 1718, arts. 2 y 21.

224.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 320. Cabe mencionar que esta última disposición no se encuentra en Dufriche-Foulaines ni en Guichard.

225.- Règlement sur la procédure des prises maritimes del 6 de junio de 1672 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 37, véase el art. 3.

226.- Todos los autos formados por los jueces debían de pasar a manos del intendente o de su subdelegado para su determinación jurídica. Art. 25 de la Ordenanza de 1702; arts. 22. de las ordenanzas de 1716 y 1718.

227.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 323.

228.- Arrêt du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'Etat del 7/8/1744 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 232.

229.- Arrêt du Conseil réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat del 15/3/1757 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 292.

artículo 4 de las ordenanzas de 1400,<sup>230</sup> al artículo 20 del reglamento de febrero de 1543,<sup>231</sup> al artículo 33 de la ordenanza de 1584<sup>232</sup> y al artículo 9 de la declaración de febrero de 1650.<sup>233</sup>

En el derecho hispano se debía dar inicio a un proceso verbal en presencia del capitán o patrón del navío apresado, y si no estaba presente se hacía con la asistencia de dos oficiales principales o marineros de su tripulación. Intervenían también el capitán u otro oficial del buque apresador y quienes tuviesen algún interés en la presa. La autoridad escuchaba al capitán del navío detenido y a los principales miembros de su tripulación, y si fuera necesario a los del apresador.<sup>234</sup>

Conforme a los artículos XXV y XXVI, título IX del libro III de la ordenanza de 1681, si las presas eran presentadas sin prisioneros, cartas partidas, ni conocimientos de embarque, se debía interrogar por separado a los oficiales, soldados y tripulación del corsario apresador sobre las circunstancias de la presa y del porqué se había presentado sin prisioneros. La nave y las mercancías debían ser visitadas por expertos a fin de determinar de ser posible quién había sido el apresado.

Si por la declaración de la tripulación corsaria y la visita (en la obra de Guichard se lee "venta")<sup>235</sup> del barco apresado y su mercancía no era posible determinar contra quién había sido hecha la presa, se debía inventariar el todo, valorarlo y ponerlo bajo custodia a fin de restituirla a su legítimo dueño si la reclamaba dentro de un año y un día. Si no se reclamaba en ese término se procedería a su repartición como bienes mostrencos *épave de mer*<sup>236</sup> por partes iguales entre el Rey, el Almirantazgo y los armadores.

Era raro en el siglo XVIII que una presa sea presentada sin prisioneros y más raro aún que se presente sin prisioneros, cartas partidas, ni conocimientos de embarque u otras piezas documentales capaces de permitir reconocer si la presa se hizo sobre un enemigo o no, sin embargo era posible que sucediera, lo que explica la redacción del texto de la Ordenanza según Valin.<sup>237</sup> Sin embargo, tal situación sí se presentaba en el

230.- Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté de 7/12/1400, Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 9-10.

231.- Règlement sur le fait de l'Almirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 18.

232.- Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Almirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 22.

233.- Véase la Déclaration portant règlement sur la navigation, l'armement des vaisseaux et les prises de mer del 1/2/1650, art. 4, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 31.

234.- Ordenanzas de 1702, 1716 y 1718, arts. 27, 23 y 24, respectivamente.

235.- Señala Guichard que este artículo está mal redactado, ya que no se puede ordenar la venta del navío y de las mercancías desconocidas y luego ordenar su inventario. Aparentemente se trata de un error de lectura o transcripción del propio Guichard, ya que el texto de Valin habla de visita y no de venta, lo que sí tiene sentido [*Code des prises maritimes...*, I, p. 27].

236.- Proveniría del latín *metu seu pavore animalium*, Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 27.

237.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 327.

XVI y XVII, de ahí las disposiciones contenidas en el artículo 21 del reglamento de 1543<sup>238</sup> y en el artículo 34 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia. En cuanto al reparto de la presa después de un año y un día sin haber sido reclamada, Valin sostiene que se trata de una novedad en el derecho francés.<sup>239</sup>

En el derecho hispano si se daba el supuesto de que la embarcación detenida se hubiera llevado a puerto sin prisioneros y sin documentación, se interrogaba a los oficiales, soldados y marineros del corsario por separado para averiguar la razón de ello y las circunstancias de la presa. Además se examinaba la carga con la ayuda de expertos para, de ser posible, reconocer contra quién se hizo la presa. De ser imposible tal determinación, se levantaba un inventario de todo, se valuaba y se ponía bajo custodia para su restitución a quien le perteneciese si lo reclamaba dentro del término de un año y un día.<sup>240</sup> Si no se reclamaba se repartía como bienes mostrencos después de dar la tercera parte a los armadores.<sup>241</sup>

Conforme a los artículos XXVII, XXVIII y XXIX, título IX del libro III de la ordenanza de 1681, se podían sacar las mercancías de la nave antes de que fuera juzgada la presa a fin de evitar su destrucción o pérdida. Para ello se debía hacer un inventario en presencia del procurador y de las partes interesadas, quienes lo firmarían (si es que podían hacerlo). Las mercancías se debían depositar en manos de una persona solvente o en un almacén bajo tres llaves, una de las cuales conservaba el armador, otra el recaudador del Almirantazgo y otra el apresado, de no estar presente este último se le entregaría la llave al procurador.<sup>242</sup>

La descarga de mercancías de la presa previa a su juicio obedecía a la absoluta necesidad de preservarlas en buen estado, a fin de evitar que perdiesen su valor. En principio, la descarga debía hacerse a petición de parte, nunca de oficio, salvo que los daños a las mercancías fueren evidentes. En todo caso, con el consentimiento o no del apresado, éste podía asistir a la misma en los términos fijado en 1697;<sup>243</sup> precisados en el artículo 4 de una nueva norma emitida en 1744<sup>244</sup> y en el artículo 3 de un dispositivo de 1757.<sup>245</sup> Todo ello debía hacerse bajo inventario, conforme lo señala Valin,<sup>246</sup> refiriendo los artículos 6 y

12 de las ordenanzas de 1400,<sup>247</sup> el artículo 9 del reglamento de julio de 1517, el artículo 22 del reglamento de febrero de 1543 y el artículo 35 de la ordenanza de 1584 sobre la jurisdicción del Almirantazgo de Francia.<sup>248</sup>

Las mercancías que no se podían almacenar o conservar debían venderse a solicitud de las partes interesadas y ser adjudicadas al mejor postor en presencia del procurador después de haberse hecho tres posturas de tres en tres días, pregonado y puesto las proclamas en la forma acostumbrada.<sup>249</sup> Se trataba claramente de una medida de conservación y no de ejecución sobre las mercancías.<sup>250</sup> El precio de la venta debía depositarse *entre les mains d'un bourgeois solvable* a fin de que éste lo entregase una vez juzgada la presa a quien le pertenezca.<sup>251</sup> Esta disposición se origina en el artículo 10 del reglamento de 1672,<sup>252</sup> confirmado como práctica acostumbrada por el artículo 3 del reglamento de 1688.<sup>253</sup>

Señala Guichard que no conoce a ningún *bourgeois* ni a otros depositarios judiciales más que a la Tesorería Nacional en París.<sup>254</sup>

La práctica se desarrollará en el sentido de poder vender las mercancías bajo dos circunstancias: la primera será para evitar que pierdan su valor y la segunda si se trataba de presas evidentemente buenas, como en el caso de mercancías de enemigos para evitar su depreciación.<sup>255</sup> Así se recogerá en el artículo 45 de la declaración real del 24 de junio de 1778.<sup>256</sup>

Durante la Revolución, el Consulado y el Imperio la venta podía hacerse no solamente a solicitud de parte interesada, sino también de oficio por las autoridades competentes.<sup>257</sup>

En el derecho hispano, si se presentaba el caso de tener que sacar las mercaderías antes de ser sentenciada la presa con el objeto de impedir que se perdieran, se debían inventariar en presencia del intendente o de su subdelegado y de los interesados. El inventario se firmaba por los presentes y las mercancías se depositaban en persona solvente o en almacenes que se cerraban con tres llaves diferentes. De éstas conservaba una el ministro, otra el apresador y otra el apresado.<sup>258</sup> Las mercaderías que no

247.- Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté de 7/12/1400, Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 10-11.

248.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 330. Cabe destacar que los artículos citados por Valin no se encuentran entre los transcritos por Dufriche-Foulaines.

249.- Ordenanza de la Marina de 1681, art. XXVIII.

250.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 573.

251.- Ordenanza de la Marina de 1681, art. XXIX.

252.- Règlement sur la procédure des prises maritimes del 6/6/1672 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 38.

253.- Règlement sur les prises maritimes à faire pendant la guerre del 21/10/1688 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 68.

254.- Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 30.

255.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 568.

256.- *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l'etat* Versailles, París, P.G. Simon, 24/6/1778. AGS Leg. 551.

257.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 570.

258.- Ordenanzas de 1702, art. 30; 1716, art. 27; 1718, art. 27.

238.- Règlement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 17.

239.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 328.

240.- Sobre la restitución de los bienes a sus antiguos dueños en el derecho hispano indiano, véase Domínguez Vicente, *Ilustracion y continuación...*, III, p. 331.

241.- Ordenanzas de 1702, arts. 28 y 29; 1716 arts. 25 y 26; 1718 arts. 25 y 26.

242.- Art. XXVII.

243.- Arrêt du Conseil portant que les sceaux ne seront apposés sur les prises, que par les offic. de l'amirauté, en présence des commis des fermes; et ne seront levés, qu'en leur présence, on eux dûment appelés del 2/7/1697 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 132-133.

244.- Arrêt du Conseil portant Règlement sur les marchandises provenant des prises maritimes sur les ennemis de l'Etat del 7/8/1744 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 232.

245.- Arrêt du Conseil réglant les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat del 15/3/1757 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 292.

246.- Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 330.

se podían conservar se vendían con citación de las partes interesadas y se adjudicaban al mejor postor en presencia de la autoridad. Lo anterior después de haberse hecho tres posturas de tres en tres días, pregonado y puesto los papeles públicos en la forma acostumbrada. El precio de la venta se depositaba en manos de un ciudadano solvente para que éste lo entregara una vez sentenciada la presa.<sup>259</sup> Esto se venía haciendo desde tiempos de Montemayor y demuestra que se recogió dicha práctica. Señalaba que “si se formare pleyto sobre la justificación de la presa, no deve passarse á repararla antes bien en el interin que se litiga, se á de depositar en persona abonada...”<sup>260</sup>

En el artículo XXX, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 se ordenaba a los oficiales del Almirantazgo que procedieran inmediatamente a la aplicación de las órdenes y resoluciones sobre presas, así como a la entrega de las naves, mercancías y efectos que se mandare desembarcar (*main-levée*), so pena de interdicción y de quinientas libras de multa más las costas, gastos e intereses generados. Esta disposición tiene su antecedente en una norma de 1676,<sup>261</sup> si bien ya se encuentra en el artículo 11 del reglamento del 6 de junio de 1672.

La forma de las reclamaciones en los procedimientos de presas se reguló mediante una ordenanza de enero de 1692, que exigió sobre todo a los extranjeros la presentación de poderes en buena forma.<sup>262</sup>

Según Patrick Villiers la decisión del Consejo de Presas tardaba entre un mes y dos en ser notificada a las partes.<sup>263</sup>

En las ordenanzas hispanas eran los intendentes o sus subdelegados del lugar los que conocían de cualquier causa o controversia que pudiera surgir sobre las presas. Si alguna de las partes se sentía agraviada podía recurrir directamente al almirante general, quien debía resolver sumariamente.<sup>264</sup> La ordenanza de 1702 transcribe textualmente la disposición francesa y establece que respecto a lo mucho que convenía alentar a los corsarios, el conocimiento de las causas y controversias que se presentaren sobre las presas, se vería y determinaría por las justicias ordinarias de los parajes donde llegaren con ellas. Si alguna de las partes se tuviera por agraviada, podía recurrir al Rey.<sup>265</sup>

259.- Ordenanzas de 1702, art. 31-32; 1716, arts. 28-29; 1718, arts. 28-29.

260.- Montemayor, *Discurso político...*, fols. 103 v y 104.

261.- Arrêt su conseil défendant aux officiers de l'amirauté de surseoir l'exécution des arrêts de main-levée des vaisseaux pris par nos armateurs del 13/10/1676 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 51-52.

262.- Ordonnance sur la réclamation des prises, et les pouvoirs nécessaires aux réclamans del 30/1/1692 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 83-84.

263.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 33.

264.- La ordenanza de 1702, art. 33, recurría a las justicias ordinarias. Las ordenanzas 1716, art. 30; 1718, art. 30; y la adición de 1739 advertían a la autoridad que debía de atender con gran cuidado el despacho de las partes so pena de incurrir en la indignación del Rey o, en su caso, en una multa fijada en la de 1702.

265.- Ordenanza de 1702, art. 33.

*que se le administrara justicia breve, y sumariamente. Advirtiendo dichas Justicias Ordinarias, que han de atender con gran cuidado al breve despacho de las partes; y que si se experimentare lo contrario, incurrirán en las penas señaladas en la instrucción Francesa, que vienen referidas, y en todas las demas que se añadiran, si llegare a experimentarse la menor omission en esto.*

Las ordenanzas de 1716 y 1718 repiten el texto de la de 1702 pero sin incluir la posibilidad del castigo de la disposición francesa. Se establece que si las autoridades no actuaban conforme a lo dispuesto, incurrirían en la indignación real y en la suspensión de sus empleos.

La ordenanza de 1796 señala en cuanto a la puesta en libertad de los navíos declarados como mala presa, que si se le detenía más tiempo que el necesario en el puerto, los causantes de esta nueva detención serían considerados los responsables del pago de los daños y perjuicios que resultasen a los propietarios.<sup>266</sup>

Establecía que en tales casos no sólo no se le podía cobrar derechos de ancoraje<sup>267</sup> al apresado, sino que el apresador debía de cubrirle los gastos, daños y perjuicios causados antes de su salida del puerto y que reclamase en justicia si se trataba de una estancia prolongada debido a una segunda instancia o a retrasos imputables al apresador. No había lugar a tales reclamaciones si el apresado daba lugar a sospechas.<sup>268</sup>

Establecía, además, un recurso de revisión por la misma autoridad, situación novedosa y benéfica para el corsario. En el caso de que el apresador no estuviera satisfecho de la declaración del ministro sobre la ilegitimidad de la presa y quisiera seguir la instancia se debía de admitir la demanda, precediendo fianza a satisfacción del capitán apresado antes de dar inicio al procedimiento, para poder responder a éste de los daños y perjuicios que se ocasionaran por deterioro del buque y carga, pérdida de tiempo y fletes, además de lo que se le reclamara al apresador después de confirmada, en su caso, la sentencia de primera instancia. Los perjuicios y costas judiciales los debía pagar el apresador al capitán apresado antes de su salida del puerto, y si no podía hacerlo se recurría al fiador. Los ministros de marina de las provincias, sus asesores y las juntas de los departamentos eran responsables del cumplimiento de esta disposición.<sup>269</sup>

266.- Ordenanza de 1796, art. 13.

267.- Este derecho se estableció en 1772 y se aplicaba a todas las embarcaciones mayores y menores que entraban en Veracruz. Cada embarcación pagaba diez pesos con seis reales. Con el reglamento de libre comercio, los navíos de comercio quedaron exentos de dicho cobro y únicamente pagaban dos pesos. Véase Conde de Revillagigedo, *Instrucción reservada que el Conde de Revilla Gigedo, dió a su sucesor en el mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su Virey* (México, Imprenta de la Calle de las Escalerillas a cargo del C. Agustín Guiol, 1831), p. 328, n.º 1343. Sobre el libre comercio en el Pacífico sur véase Ávila Martel y Bravo Lira, “Nuevo régimen del comercio...”, pp. 148-156.

268.- Ordenanza de 1796, art. 50.

269.- Ídem., art. 14.

Se hace especial recomendación a las autoridades para que observen puntualmente lo dispuesto en la ordenanza y que la hagan observar a los interesados.<sup>270</sup>

En los artículos XXXI, XXXII y XXXIII, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 se ordenaba que debía tomarse antes de la repartición de la presa la suma de los gastos de descarga, custodia de la nave y de las mercancías conforme al tanteo que sería ordenado por el lugarteniente del Almirantazgo en presencia del procurador y de los interesados.

La repartición de la presa se podía hacer conforme a una división *en nature* o bien procederse a la venta de la presa por los oficiales del Almirantazgo y a la repartición de los dineros obtenidos, previa entrega del diezmo al propio Almirantazgo conforme al artículo XXXII, cuyo antecedente son los artículos 12 y 13 del reglamento de junio de 1672.<sup>271</sup> Los gastos de justicia se tomarían del resto del valor de la presa. El diezmo se podía cobrar en especie o *en nature* sin que el Almirantazgo tuviese que sufrir la venta de las mercancías y su liquidación.<sup>272</sup> Este derecho se remonta al artículo 4 del reglamento de julio de 1517,<sup>273</sup> confirmado por el artículo 12 del de 6 de junio de 1672.<sup>274</sup> Lo anterior será confirmado posteriormente mediante edicto real de agosto de 1743, particularmente en su artículo III.<sup>275</sup> Este derecho se suspendió en 1755 a fin de propiciar la actividad corsaria.<sup>276</sup>

Conforme al artículo XXXIII, título IX del libro III, la repartición de la presa en ausencia de un contrato de compañía corsaria se haría: dos tercios de la presa pertenecían al armador junto con las municiones y vituallas, y el resto a los oficiales, marineros y soldados. Señala Valin que antiguamente los armadores y avitualladores de naves corsarias tenían derecho solamente a un octavo de la presa, conforme al artículo 25 del reglamento de febrero de 1543<sup>277</sup> y del artículo 39 de la ordenanza de 1584.<sup>278</sup> Destaca que la ordenanza de 1681 ya no distingue entre armadores y avitualladores debido a que ya para ese momento dicho método para armar corsarios estaba en desuso.<sup>279</sup> La

270.-Ibidem, art. 36.

271.-Réglement sur la procédure des prises maritimes de 6/6/1672 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 39. Valin le dedica un amplio espacio a este artículo de la Ordenanza de 1681 [*Nouveau commentaire...*, II, pp. 339-358].

272.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 359.

273.-Réglement sur l'Admirauté de julio de 1517 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, pp. 14-15.

274.-Réglement sur la procédure des prises maritimes del 6/6/1672 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 39.

275.-Edit du Roi concernant le dixième de l'Amiral de France, sur les prises & conquêtes faites en mer del mes de agosto de 1743 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 227.

276.-Villiers, *Les corsaires...*, p. 44.

277.-Réglement sur le fait de l'Admirauté de febrero de 1543 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 18.

278.-Ext. de l'Éd. sur la jurisdiction de l'Admirauté de France de marzo de 1584, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 24.

279.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 392.

distribución por tercios se adoptó en el derecho francés por el artículo 6 del reglamento de 1674,<sup>280</sup> volviendo a regularse en octubre de 1793.<sup>281</sup>

En las ordenanzas hispánicas del siglo XVII se estableció que el reparto de la presa debía de hacerse conforme al tercio vizcaíno,<sup>282</sup> aplicando una tercera parte a municiones, otra al navío y artillería, y otra al armador y marineros. El reparto lo hacían los veedores y contadores de la localidad, o en su defecto el corregidor o justicia acompañados de una o dos personas nombradas por el armador y gente de los navíos, sin que por ello pudieran tener derecho alguno.<sup>283</sup>

Las ordenanzas de 1702, 1716 y 1718 establecieron que antes de hacer el repartimiento de la presa se debía sacar la suma de los gastos ocasionados por la guarda del navío y descarga de las mercaderías, según cálculo formado por el gobernador o justicia en presencia de los interesados. Este cálculo se debía hacer con moderación, con el castigo correspondiente si se actuaba con exceso. La ordenanza de 1702 eximía del pago del diezmo señalado en el derecho francés.

Si no existía contrato alguno de la compañía corsaria, dos tercios de la presa pertenecían al armador y el resto a los oficiales, marineros y soldados.<sup>284</sup>

En el proyecto de ordenanza para Indias de 1754 se pretendía establecer un procedimiento bastante detallado para la venta y posterior repartición de la presa. Se permitía que los armadores determinaran la venta del buque, su aparejo pendiente y de repuesto, armas, municiones, víveres, utensilios y en general todo aquello que no fuera carga o géneros, cómo y dónde ellos quisieran. Si los armadores y tripulación no se ponían de acuerdo, debían acudir ante el gobernador, el cual, inmediatamente tenía que mandar valuar todo aquello y en primer lugar pagar a la tripulación según lo convenido por éstos con el armador si es que deseaban quedarse con la embarcación, de lo contrario debía venderse en almoneda pública. De la venta se cubrían, en primer lugar, los gastos del proceso, almacenes, almoneda, desembarco y demás erogaciones precisas mediante una tasación sujeta a arancel y a la costumbre del lugar. Posteriormente se descontaban los derechos correspondientes a la Real Hacienda de la manera siguiente: si el producto no excedía en su valor a los cien pesos se consideraba exento de toda contribución; si sobrepasaba tal valor, se debía descontar un 5% del total siempre

280.-Réglement sur les conditions auxquelles les vaisseaux de l'Etat pourront être donnés à armer en course, aux armateurs particuliers del 5/10/1674 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 46.

281.-Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 33. Loi déterminant le mode de répartition des prises faites par les vaisseaux français sur les ennemis de la République de 1/10/1793, en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, II, p. 644-650.

282.-Según Celestino Andrés Arauz Monfante, el tercio vizcaíno significaba que una tercera parte correspondería a la Real Hacienda, y el resto a los oficiales y marineros de los navíos. Véase su *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII* (Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984), p. 184.

283.-Ordenanzas de 1621, art. 3; y 1674, art. 3.

284.-Ordenanzas de 1702, arts. 34 y 36; 1716, arts. 31 y 33; y 1718, arts. 31 y 33.



que no pasara de trescientos pesos. Entre esa suma y quinientos pesos se descontaba un 10%, elevándose a 15% entre quinientos y setecientos cincuenta pesos, y 20% si superaba este último monto. Disponía además que una vez hecho el pago señalado, todos los géneros quedaban relevados del pago de los derechos, impuestos y cargos a que por ley o costumbre normalmente estarían sujetos por introducirse y venderse en los puertos de Indias. De esta tasación quedaba libre el buque con todo lo necesario para su servicio. Posteriormente se les entregaba a los armadores el producto de la presa para que pagaran a sus acreedores, de lo cual tenían que presentar un testimonio ante la autoridad, la que a falta del cual y a petición de la parte interesada, podía obligarles a pagar.

Disponía también que si al apresamiento concurrían varios corsarios que no tenían formada una compañía entre ellos y no se ponían de acuerdo en la repartición, se les obligaría a que se comprometieran en un juicio arbitral "de personas inteligentes imparciales" electas por los mismos interesados y con base en su decisión, una vez autorizada por el juzgado de presa, se haría la repartición.<sup>285</sup> Finalmente el proyecto señalaba que todos los géneros de la presa encontrados a bordo del navío apresador se decomisarían sin admitirle al corsario disculpa alguna.<sup>286</sup>

A partir de las ordenanzas de 1748, reflejado posteriormente en las de 1762, se estableció que el ministro de marina debía auxiliar en la descarga del navío para evitar pérdidas y había de procurar que la repartición de la presa se apegara al convenio entre los interesados en orden y armonía. Tenía obligación de vigilar que del producto total de la presa, se destinase una parte a cubrir los gastos legítimos ocasionados.<sup>287</sup> Cabe señalar que en las ordenanzas de curso de 1794, 1796 (al menos en un inicio) y 1801 se ordenaba pagar los derechos a la Real Hacienda, mientras que en las de 1762 y 1779 éstos les eran concedidos a los corsarios. La ordenanza de 1796 fue modificada en 1799, exceptuando a los corsarios del pago de derechos a la Real Hacienda.<sup>288</sup>

Es importante hacer notar la evolución experimentada por las ordenanzas en este tema. Se transita de la total pérdida de derechos de propiedad por parte de los dueños de los buques represados a la posibilidad clara de su recuperación y la obligación de entregarles sus bienes (con la excepción de las modificaciones a la ordenanza de 1796). Así, el respeto a los derechos de terceros se fue enraizando cada vez más en la legislación española sobre curso. Estos vaivenes en las ordenanzas son, a nuestro parecer, muestra de la falta de consenso entre los juristas de la época y de la clara influencia del derecho francés en la regulación hispánica.

El artículo XXXIV, título IX del libro III de la ordenanza de 1681 prohibía terminantemente a los oficiales del Almirantazgo ser adjudicatarios directa o indirectamente de

los navíos, mercancías y otros efectos provenientes de las presas, so pena de confiscación, mil quinientas libras de multa e interdicción de sus cargos. Esta norma se basaba en el artículo 14 del reglamento de 1672.<sup>289</sup>

Las ordenanzas españolas de 1621 y 1674 prohibían a los virreyes, capitanes generales, gobernadores, corregidores u otra autoridad tomar parte alguna en las presas o joya alguna, las cuales debían repartirse en beneficio de los armadores y gente que las hicieran.<sup>290</sup> Las ordenanzas de 1702, 1716 y 1718 prohibían que los funcionarios se hicieren adjudicatarios directa o indirectamente de los navíos, mercaderías u otros bienes procedentes de las presas so pena de confiscación, dos mil ducados de multa (mil quinientas libras en la de 1702 conforme a la disposición francesa) y la inhabilitación de sus cargos.<sup>291</sup>

El proyecto para Indias de 1754 prohibía a los gobernadores y oficiales reales que, ni al tiempo de despachar al corsario, a su regreso y desarme, ni al de la venta y almoneda de los bienes conducidos al puerto, le exigieran o permitieran exigir la menor cosa con título de derecho, regalía, premio u otro pretexto. Se establecía como pena la pérdida de sus intereses y multa proporcional, así como incurrir en el desagrado del Rey.<sup>292</sup>

Las ordenanzas de 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801 establecieron que ningún virrey, gobernador o individuo que gozara de sueldo de marina podía exigir estipendio o contribución por las diligencias en que se hubieren empleado para el juzgado de presas. Se les prohibía también que se adjudicaran o apropiaran de las mercaderías u otros efectos de ellas, so pena de confiscación y privación de sus empleos. Para Indias, la Ordenanza de 1779 hizo hincapié en este punto y recomendó además que se auxiliara y protegiera a los corsarios. Las dos últimas ordenanzas añadieron que ninguna persona de cualquier grado o condición podía comprar u ocultar género alguno que supiera pertenecía a la presa o a la embarcación detenida, pues se le aplicaría la pena de restitución y multa del triple del valor de los géneros comprados u ocultados, más el castigo corporal si lo exigía el caso. Esto se debía de tramitar como incidente en el juzgado de presas.<sup>293</sup>

La ordenanza de 1681 dedica el título X del libro III a las patentes de marca o de represalia. Valin explica que las represalias son un derecho que le corresponde a todo potentado de hacer justicia por sí mismo frente a acciones realizadas en su perjuicio por otro príncipe o por sus súbditos cuando no ha recibido satisfacción por dichas acciones.<sup>294</sup> Guichard señala en este sentido que las patentes de represalia son obteni-

289.-Réglement sur la procédure des prises maritimes del 6/6/1672 en Dufriche-Foulaines, *Code des prises...*, I, p. 39.

290.-Ordenanzas de 1621, art. 7; y 1674, art. 7.

291.-Ordenanzas de 1702, art. 37; 1716, art. 35; y 1718, art. 35.

292.-Proyecto de 1754, art. 19.

293.-Ordenanzas de 1762, art. 35; 1779, art. 54 y declaración al mismo; 1794, art 37; 1796, arts. 17 y 49; y 1801, arts. 18 y 51.

294.-Valin, *Nouveau commentaire*, II, p. 414. Sobre el tema véase Ángel Alloza Aparicio, *Europa*

285.-Proyecto de 1754, arts. 74, 77, 78 y 79.

286.-Ídem, art. 80.

287.-Ordenanzas de la Armada Naval 1748, art. CVIII; Ordenanzas de 1762, art. 46; 1779, art. 46; 1794, art. 48; 1796, art. 52; y 1801, art. 54.

288.-Véase la Adición a la Ordenanza de 12/10/1796..., fol. 111.

das por buenas y justas causas debidamente verificadas.<sup>295</sup> Sostiene Le Guellaff que las patentes de represalia requieren de un acto positivo de denegación de justicia o una negación injustificada de pago de una deuda y no entraña en principio el rompimiento de hostilidades entre dos Estados.<sup>296</sup> Esta distinción es importante para entender la diferencia entre patentes de corso y represalia, ya que las primeras se otorgan en un entorno bélico entre dos o más Estados y contra las naves enemigas. Por eso se dice que los que cuentan con una patente o letra de marca o represalia llevan a cabo una guerra privada, mientras que los que cuentan con una patente de corso ejercen por delegación un derecho público de guerra.<sup>297</sup>

Podían solicitar una patente de represalia aquellos súbditos del monarca francés que hayan sufrido depredaciones por parte de los súbditos de otros estados, debiendo informar de ello al Almirantazgo para que se haga la valoración respectiva de lo perdido.

Las patentes de marca se denominan así debido a que le permiten al tenedor violar la marca o frontera.<sup>298</sup> La patente de marca más antigua en Francia se expidió el 25 de mayo de 1206. También se conocen como comisiones en guerra y no deben confundirse con la comisión en guerra y mercancía o letras de marca y mercancía que le permitían a un navío mercante el llevar a cabo una presa si la ocasión así lo permitía. Sólo a los que tienen una patente de corso se les denomina corsarios.<sup>299</sup> Las patentes de marca debían registrarse a finales del siglo XVIII en Francia en los tribunales de comercio.<sup>300</sup>

El artículo II, título X, libro III exige un proceso verbal previo al otorgamiento de las patentes de represalia. Además, requiere de la realización de las gestiones correspondientes por los embajadores franceses ante los estados y príncipes cuyos súbditos hayan cometido la injuria al solicitante, conforme a los tratados internacionales celebrados con ellos a fin de obtener la satisfacción correspondiente.

Las patentes de represalia debían mencionar el valor de los efectos a capturar y debían ser garantizadas por el tenedor de las mismas y registrarse en el Almirantazgo.<sup>301</sup>

Las presas hechas en virtud de las patentes de represalia serían juzgadas de la misma forma que las hechas a los enemigos del estado. Si la presa era declarada buena, la venta de la misma se debía hacer por el Almirantazgo y el precio obtenido entregado a los apresadores conforme al monto autorizado para la represalia en cuestión. El resto se depositaría en el Almirantazgo para ser devuelto a su dueño.<sup>302</sup> Si se determinaba que la represalia había sido efectuada con información falsa, el particular

*en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII* (Salamanca, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 2006), pp. 15-34.

295.- Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 38.

296.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 301.

297.- *Ídem*, p. 302.

298.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 5.

299.- *Ídem*, p. 3. Le Guellaff, *Armements...*, p. 204.

300.- Guichard, *Code des prises maritimes...*, I, p. 40.

301.- Artículos III y IV, título X, Lib. III.

302.- Artículos V y VI, título X, Lib. III.

apresador sería condenado al pago del cuádruplo de las sumas recibidas y al pago de los intereses correspondientes.<sup>303</sup>

Villiers señala que las disposiciones contenidas en la ordenanza de 1681 no fueron inventadas por Colbert sino que son una síntesis de la legislación sobre corso no solamente francesa sino europea. En Francia, la mayor parte de las disposiciones de la Ordenanza serán retomadas por la legislación posterior de la Revolución y el Imperio.<sup>304</sup> En este sentido, señala Robert Cunat que la ordenanza de 1681 regularizó la legislación y los procedimientos anteriores en materia de presas.<sup>305</sup> Estas ordenanzas descansan en una "herencia secular", basada en multiplicidad de fuentes.<sup>306</sup>

Sostiene Le Guellaff, coincidiendo en este punto con Bonnel,<sup>307</sup> que, en lo esencial, las disposiciones sobre corso del Antiguo Régimen se conservaron en la legislación posterior, incluyendo a partir de 1793 algunas restricciones, cada vez más exigentes para el corsario, a fin de controlar su conducta y asegurar además una mayor eficacia del mismo en guerra. También a partir de esa fecha se otorgan diversos beneficios a los corsarios a fin de hacer más atractiva la actividad.<sup>308</sup>

## Conclusión

Existieron influencias recíprocas en materia de corso y presas entre España y Francia. Los franceses adoptaron tácticas de guerra marítima utilizadas por España y acudieron sus juristas a las traducciones francesas de la obra de Abreu y Bertodano, también citado por Martens. Claramente, la obra de Abreu será la obra de literatura jurídica española sobre corso marítimo con mayor presencia en el exterior.

La influencia francesa en la legislación española se percibe de manera total a partir de la Guerra de Sucesión, en particular con la Ordenanza de Corso de 1702 para franceses y españoles, que significará la recepción jurídica con algunos pequeños ajustes de las disposiciones contenidas en la ordenanza de 1681 fundamentalmente de los treinta y cuatro artículos dedicados al tema de las presas en el libro III, título IX.

Las ordenanzas de corso de 1716 y 1718 mantienen en gran medida las disposiciones de 1702. Las ordenanzas posteriores a la de 1762 introducirán cambios respecto al derecho recibido de la ordenanza francesa de 1681.

Destacamos lo dicho por Valin en el sentido de que la Ordenanza de Corso de 1702 está totalmente conforme a las disposiciones de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 de Luis XIV, ya que las copia en su mayor parte.

Por lo anterior, un mejor entendimiento del corso marítimo indiano pasa necesariamente por una revisión de la legislación francesa en la materia.

303.- Artículo VIII, título X, Lib. III.

304.- Villiers, *Les corsaires...*, p. 33.

305.- Cunat, *Histoire de Robert Surcouf...*, p. 7.

306.- Mollat Du Jourdin, *Europa y el mar*, p. 111.

307.- Véase Ulane Bonnel, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)* (París, Nouvelles Éditions Latines, 1961), pp. 44-45.

308.- Le Guellaff, *Armements...*, p. 886-888.

## Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

### Publicaciones

Desde 1993 la Asociación ha publicado dieciséis números de *Derroteros de la Mar del Sur*, algunos de los cuales se encuentran agotados, y editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US\$ 10
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999). Agotado
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001). Agotado
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002); traducido por Lorena Toledo Valdez. US \$ 15
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US \$ 25
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US \$ 15
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US \$ 10
8. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (2007). US \$ 15
9. Lawrence Clayton, *W.R. Grace & Co., los años formativos 1850-1930*; traducido por Lorena Toledo Valdez (2008). \$ 30

Los interesados en adquirir alguno de estos títulos pueden contactar al suscrito. A los precios indicados se deberán añadir los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo  
Secretario General  
thalassajos@gmail.com

## Comentarios a la primera edición inglesa de la expedición Malaspina (1789-94)

Fermín del Pino-Díaz\*

Se trata de la primera traducción inglesa –parcial o completa– del diario oficial de la expedición Malaspina, reconocida ya como “The most ambitious voyage of exploration and surveying undertaken by Spain in the eighteenth century” (2001, XV). Comparable a las mejores expediciones ilustradas de Inglaterra y Francia (Cook, Bougainville, Lapérouse), contó con el apoyo sin límites del Rey, la Marina y las autoridades coloniales, que financian y colaboran voluntariamente en una expedición de cinco años por las dispersas posesiones coloniales, aunque fue inicialmente proyectada alrededor del mundo. Solicitada en 10 de septiembre de 1788 por el oficial de la marina española Alejandro Malaspina, recién regresado de un viaje alrededor del mundo de dos años (1786-88), fue aprobada por el Rey en menos de un mes, comunicándose al ministro de Marina el 14 de octubre. La expedición de dos corbetas zarpó de Cádiz en julio del 89 y regresó en septiembre del 94.

Todo se llevó a cabo bien desde el comienzo de acuerdo a los minuciosos preparativos en España, salvando felizmente tempestades y dificultades de todo tipo y llevando a cabo los proyectados envíos de materiales de estudio desde puertos hispanos del Pacífico, y una asombrosa cantidad de mediciones científicas con los correspondientes textos, dibujos y planos. Pero su terminación coincidió con una guerra con Francia, dirigida ahora no por una monarquía aliada sino por la Revolución republicana de 1789 –ocurrida pocos meses después de la salida de la expedición–, y hallándose al frente del gobierno hispano el todopoderoso Godoy, nombrado ‘príncipe de la paz’ por haber

\* Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid. Una versión preliminar y con cinco páginas menos apareció en *Bulletin of Spanish Studies*, Volume 84, Issue 1 (Glasgow, enero 2007), pp. 101-113.

1.- Andrew David, Felipe Fernandez-Armesto, Carlos Novi y Glyndwr Williams (editores), *The Malaspina Expedition 1789-1794. Journal of voyage by Alejandro Malaspina. vol. I. Cadiz to Panama*. Introducción de Donald Cutter (Londres, The Hakluyt Society en asociación con el Museo Naval (Madrid), III serie, nº 8, 2001), xcvi, 318 pp., 39 láminas, 9 mapas, ISBN 0 904180 72 7, ISSN 0072 9396. *Vol. II. Panamá to the Philippines...*, III serie, nº 11, 2003, XX, 511 pp., 44 láminas, 7 mapas, ISBN 0 904180 81 6. *Vol. III. Manila to Cadiz... Translated by Sylvia Jamieson...*, III serie, nº 13, 2004, XXI, 487 pp., 38 láminas, 6 mapas, ISBN 0 904180 84 0.

firmado una difícil paz con Francia. Ello dio, a su vez, lugar a un imprudente enfrentamiento final de Malaspina con el primer ministro, confiado en el éxito público de su empresa expedicionaria y en sus ideas de reforma política del imperio, que insistió en presentarlas al Rey. Este desgraciado empeño provocó el silencio oficial sobre todo lo que llevara su nombre, y su encarcelamiento de por vida en un penal de La Coruña (al menos, un puerto de mar), interrumpido en 1802 por intercesión personal de Napoleón, y su expulsión final de España. Encarcelado a su vez el primer ministro por el príncipe heredero (Fernando VII), y puestos los destinos reales hispanos en manos de Francia, también fue Napoleón quien lograría la libertad de Godoy en 1809, que también saldría de España como refugiado en Italia, con sus patronos personales los ex-reyes Carlos IV y María Luisa.

Al igual que las expediciones contemporáneas de Bougainville (1766-69), Cook (1768-71, 1772-75 y 1776-79) y Lapérouse (1786-88), la de Malaspina tenía un carácter marcadamente internacional por la ambiciosa ruta recorrida, por la buscada repercusión de sus resultados publicados y por su propio espíritu competitivo. Tal vez no se ha destacado suficientemente la frecuencia de este modelo competitivo con que se realizaron todas las expediciones científicas ilustradas (caso de Cook con Bougainville, y de Lapérouse con Cook), que se cierra con la propuesta de Malaspina al ministro de Marina, transcrita así en la reciente traducción inglesa actual: "For the past twenty years two nations, the English and the French, in a noble competition, have undertaken voyages of this sort in which navigation, geography and humanity itself have made very rapid progress... The proposed voyage [Malaspina] would aim to accomplish the objectives... in the wake of Cook and la Pérouse." (Hakluyt, 2001, I, p. 312, subrayado nuestro).<sup>2</sup>

Me he ocupado de este fenómeno de la competición científica como un rasgo general de la historia hispánica, que he hallado presente desde comienzos del s. XVIII, cuando se aprueba la colaboración española con la expedición francesa del meridiano (1735-43), hasta esta misma expedición.<sup>3</sup> No obstante, creo que en el caso de Malaspina—motivado desde el principio por la emulación preexistente entre Bougainville, Cook y Lapérouse—es particularmente notable este espíritu de emulación, y el propio D. Cutter considera en

2.- Sobre este elemento competitivo ver F. del Pino, "Los estudios etnográficos y etnológicos en la expedición Malaspina". *Revista de Indias*, vol. XLII, nº 169-170, págs. 393-465 + XVI láminas (Madrid, C.S.I.C.), 1982. Cf. Apéndice.

3.- Ver "Ciencia y contexto histórico nacional en las expediciones ilustradas a América", un número monográfico de la *Revista de Indias*, XLVII, 180, coordinado por mí en 1987. En otras expediciones científicas españolas se dio también este motor de la competición política internacional. Fueron las dudas de Linneo sobre el interés español por las ciencias en los años 50, transmitidas por socios ingleses de la sociedad linneana en España, o las críticas en la Enciclopedia metódica en los 80 las incitaciones internacionales que desencadenaron una furia nacional a la búsqueda de ancestros científicos (Hernández, en primer lugar), pero también una serie de aperturas de Museos, traducciones y envío de expediciones.

su estudio introductorio a esta edición inglesa: "It is tempting even after the lapse of two centuries to compare the Spanish voyage commanded by Malaspina with those of Cook or the contemporary French scientific explorer... La Pérouse, specially since Malaspina... had initially indicated that the scientific aspects of the expedition would be modelled on those of the British and French navigators" (2001, XXIX).

De hecho, en la correspondencia con el ministro Valdés que la traducción inglesa recoge como apéndice en los tomos I y II, Cook es el personaje más citado, lo mismo que a lo largo del Diario de navegación (Cf. en el Índice ofrecido al final del tomo III, donde las alusiones a Cook siguen a las de Malaspina y Bauzá, en volumen). Creo que la mejor prueba de esta emulación sentida por la expedición española con la inglesa es el cambio de nombre que realizó Malaspina a las dos corbetas—primeramente llamadas *Santa Justa* y *Santa Rufina* (las dos patronas cristianas de Sevilla), y luego *Descubierta* y *Atrevida*—, exactamente la traducción de *Discovery* y *Resolution*, con que embarca Cook en su tercera expedición (mencioné este hecho en mi trabajo de 1982, en *Revista de Indias*, sin que haya visto recogida la sugerencia posteriormente).<sup>4</sup> A su regreso, Malaspina era llamado "nuestro capitán Cook", como el capitán de fragata D. Ciríaco Cevallos—nombrado sustituto del brigadier para la edición del diario de la expedición—era llamado "nuestro Anderson", en referencia al naturalista de Cook en las islas Tonga, encargado de coleccionar diccionarios (en sustitución de Banks y de Forster en los dos anteriores viajes).

Aunque estuvo prohibido incluso mencionar el nombre de Malaspina en tiempos de Godoy, se publicaron a nombre de otros participantes algunos de los resultados parciales de la expedición (algún tratado de parte de Cevallos sobre Ferrer Maldonado en 1797, viaje de las goletas *Sutil* y *Mexicana* en 1802, y especialmente resultados cartográficos a cargo de Espinosa en 1805 y 1809). Pero el mundo estaba expectante respecto de los resultados, y gentes como Humboldt se aprovechaban de los resultados obtenidos directamente (en México) o través de sus contactos (Espinosa, Bauzá, etc.). La España de Fernando VII no parecía luego tener interés en la ciencia de Malaspina, ni siquiera por su hostilidad contra Godoy, tras ser éste expulsado en 1808. No se sabe cómo, pero tal vez por ese espíritu internacional competitivo de que hablamos, la primera publicación de los diarios de Malaspina se hizo en ruso por el almirante de la marina imperial Iván Fedorovich Kruzenshtern, en *Anales del Almirantazgo*: "Viaje al mar del Sur, costas occidentales de América, e islas Marianas y Filipinas..." (en seis entregas diversas de 1824, 1825 y 1827). Se usó la misma copia que aprovecharía sesenta años después el marino español D. Pedro Novo y Colson para publicar la primera versión oficial española. Me imagino que un hilo de 'simpatía' corría entre las monarquías rusa y española para haber provocado esta publicación oficial, tras haber participado ambas en la derrota de Napoleón. O tal vez se proponía la monarquía rusa participar ella también en la competición científica europea, siguiendo el relevo de la española.

4.- El diario de Malaspina de 7 abril 92 menciona las corbetas de Cook y Clerk como *Resolution* y *Descubierta*, a la que la edición Hakluyt re-traduce como *Discovery*.

Ha sido con motivo del quinto centenario del descubrimiento de 1492 –más que de la conmemoración misma de la expedición Malaspina (1989-94)– cuando el Museo Naval de Madrid se propuso publicar toda la documentación de la expedición, en doce tomos.<sup>5</sup>

### La traducción inglesa de la Hakluyt Society

Esta traducción inglesa misma tiene mucho de esa emulación hispana, si se tiene en cuenta el carácter abierto con que han colaborado media docena de autores, de un total de catorce, que componen el grupo numeroso de “Contributing Editors” (los hispanoamericanos Eduardo Estrella y Jorge Ortiz, y los españoles Dolores Higuera, Manuel Lucena, Juan Pimentel y Blanca Sáiz).

En el caso de Malaspina ha habido, pues, una colaboración especial del equipo hispano con el inglés, de modo que funciona el Museo Naval como ‘editor in association’, y su director firma el “Joint Foreword”. La mayor parte de las ilustraciones proceden del Museo Naval, siendo algunas otras del Jardín Botánico o del Museo de América.<sup>6</sup> Como se reconoce en el prólogo antes citado, también se agradece a España por “a most generous grant toward the heavy translation and other costs of this edition” (2001, XVI), de parte del Ministerio de Asuntos Exteriores (Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas), que por eso aparece con su *logos*, en página aparte, tras el título. Fue objeto el proyecto traductor también de una beca Lampadia, de Argentina –en la JCBL–, y otra del Dr. Alex Malaspina. De hecho, como es reconocido, la traducción inglesa se beneficia directamente del anterior proyecto editor español, llevado a cabo entre 1987 y 1999 por el Museo naval por parte de este equipo hispano ahora incorporado.

El nombre de Richard Hakluyt nos trae a la memoria a un personaje inglés del siglo XVI interesado en la historia de la navegación inglesa, a cuya consideración de gesta nacional contribuyó grandemente con su colección de publicaciones (1588-1600). Justamente en 1588 inicia Hakluyt la famosa serie *The Principal Navigations, Voyages & Discoveries of the English Nation* (luego reunida en 3 vols). Fue seguido luego por Samuel Purchas a comienzos del siglo XVII (1616, el mismo año en que muere

5.- En realidad, el programa final de publicación logró una edición en 9 tomos, siendo el diario el II tomo –doble– de 1990, a cargo de D. Ricardo Cerezo (proyecto original en 1987 de 12 tomos para 1989-94, que se ha retrasado y abreviado en tomos). Esta versión inglesa de Hakluyt corresponde a la versión anterior española, en dos tomos: Alejandro Malaspina: *La expedición Malaspina 1789-1794, tomo II, vols. 1º. Diario General de viaje por... Estudio [y edición crítica] de Ricardo Cerezo Martínez, Transcripción del texto Carmen Sanz Álvarez. Coordinación general M<sup>a</sup> Dolores Rodríguez (Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval y Lunwerg Editores, 402 pp., folio, láminas s/n, ISBN 84-7782-115-1, ISBN (completa) 84 7782-003-1.-Ídem...y 2º... 345 pp., laminas s/n, ISBN84-7782-116-X, ISBN (completa) 84 7782-003-1).*

6.- Otras pertenecen al Servicio Hidrográfico inglés o a la Oregon Historical Society, pero casi todas proceden de la expedición Malaspina. Posiblemente a través de Bauzá, miembro de la expedición encargado de la cartografía, que se exilió en Londres y murió en 1834, siendo enterrado después en la Abadía de Westminster, mausoleo de hombres ilustres que sirvieron a Inglaterra y a la cultura universal.

Shakespeare), que se llamó a sí mismo “Hakluyt póstumo”. El capellán Hakluyt se interesaba en promover para su país el mismo desarrollo de la navegación y la predicación en otras tierras del Nuevo Mundo que el obtenido previamente por las católicas naciones de Portugal, España y Francia, y no tiene otra estrategia inicial que recoger los relatos dispersos que recogen esas gestas, para compararlos con las propias y con las de otras naciones protestantes (Países Bajos, Alemania...).

Las tres colecciones de viajes más destacadas del siglo XVI fueron la del italiano Juan Bautista Ramusio (1550-59, Venecia), la inglesa de Hakluyt (1589-1600, Londres) y la alemana de Teodoro De Bry (1590-1634, Frankfurt und Mein). Los dos últimos (Hakluyt y De Bry) estuvieron en contacto personal y se intercambiaron manuscritos viajando ambos por el continente europeo, siendo conocido el viaje a Francia de Hakluyt en 1587 como capellán del embajador inglés. Se da entre ellos tres una evolución compleja, ganando simultáneamente cada uno en popularidad y en sentido de la competencia nacional, como afirma un especialista en noticias etnográficas, hablando del último:<sup>7</sup>

*Al devenir un producto de mercado, perdió mucho del nivel académico por que había luchado denodadamente Ramusio, y bastante del fervor nacionalista con que Hakluyt había envuelto sus Voyages, pero las colecciones alemanas en tanto que literatura popular probablemente contribuyeron significativamente a la difusión de la información sobre los mundos ultramarinos, particularmente en el norte europeo.*

El nombre de Hakluyt quedará asociado en Inglaterra a las colecciones selectas de los mejores viajes de exploración, y a mediados del siglo XIX se constituye como Sociedad patrocinadora de estos viajes en el presente (desde 1846). Tal vez la figura más eminente de estos traductores y viajeros sea sir Robert Clement Markham, historiador y geógrafo especializado en el área andina y miembro directivo por mucho tiempo de la Hakluyt Society. Por todo ello, como dice en su Foreword a esta traducción Sarah Tyacke, entonces President of the Hakluyt Society, se trata tal vez en este caso de un hito en el interés y estudio de los textos hispanos de exploración, pero dentro de una tradición asentada:

*The Hakluyt Sociey has been publishing accounts of voyages and travels since 1847, and among its volumes are translations of important narratives in languages other than English. Its second and fourth volumes were translations of early Spanish accounts of the Americas, and of the volumes published to date thirty-seven have been based on Spanish sources; but if the Society's edition of Malaspina's journal takes its place in a well elaborated tradition, in terms of size and importance it is a landmark in the history of Anglo-Spanish scholarly collaboration both in Europe and in the Americas” (2001, I, xvi)*

Ahora quisiera yo destacar los méritos particulares de esta versión inglesa, que en absoluto repite –o traduce literalmente– el método editor de la reciente edición española del viaje de Malaspina, y menos aún del Diario de viaje, el texto traducido. Eso no

7.- Traducción nuestra de Donald Lach, *Asia in the making of Europe. Vol.1 The Century of discovery. Book one* (Chicago y Londres: The University of Chicago Press, 1965), pp. 215-216.

disminuye nada los méritos de la traducción inglesa, que ha pretendido hacerse eco fiel del original, pero refinando sus criterios de modo que el resultado pudiera verdaderamente parecerse a lo que pretendiera el autor original (los varios autores que formaban el "equipo Malaspina", para ser exactos).

En la versión inglesa no hay solamente que atender a la traducción término a término, sino a la concepción general con que plasman su edición. Ante todo, físicamente ya innovan al lograr meter en tres tomos tamaño 8º y de letra normal el contenido de los dos tomos hispanos, tamaño folio u holandesa y con letra pequeña. Ellos mismos reconocen estas diferencias formales, marcando con negrita los días y singladuras (no la ponen al margen izquierdo en letra pequeña) pero no recogiendo la página de los mss. (a la derecha), que completan frases sueltas (hay muchos sinsentidos por la manía paleográfica del editor hispano, de modo que incluso en el índice y en los cabezales de cada página consta el nº de manuscrito), y sobre todo agregan numerosas notas "identificando términos técnicos, personas y lugares, y completando con otros diarios y documentos" (I, xviii). Aquí se destaca la labor de Fernández Armesto, así como Andrew David, John Kendrick, Richard Campbell, y especialmente para la costa noroeste americana la supervisión de Robin Inglis e Iris Engstrand, para Vavao de Phillis Herda, y para Filipinas la de J. S. Cummis. Es mérito de la Hakluyt Society que una parte de estos colaboradores pertenezcan previamente, o luego de este trabajo (caso de Fernández Armesto), a sus órganos directivos.

En realidad, la traducción contiene menos y más que el texto español del diario de Malaspina. Ya hemos dicho la falta de manía paleográfica pero, a cambio, se añaden varios apéndices en cada uno, que a veces incluyen nuevos textos del viaje: como el viaje de Tova por las costas de Luzón (en tomo II) o el de Bustamante por las Malvinas (en el III), y algunos documentos complementarios: correspondencia Malaspina-ministro de Marina en ambos tomos I y II, métodos de medición de Malaspina en el tomo I, documentos relacionados con el *affaire* del paso del Noroeste por el falso marino Ferrer Maldonado en el II, y excelentes trabajos en el tomo final, sobre la prisión de Malaspina —a cargo de C. Novi—, sobre libros y objetos de medición a cargo de A. David, una prosopografía de los miembros y de las corbetas por el almirante González-Aller, y una acabada lista ordenada de documentos, por la especialista Lola Higuera. Pero, tal vez para emular el ambicioso programa hispano del Museo Naval, los traductores han procurado "compensar" la ausencia de la otra documentación de la expedición publicada en los restantes ocho tomos de la colección del Museo Naval, con alusiones puntuales en nota a todos esos tomos de la colección española. Esa pretensión les ha obligado a cuidar mucho más la elección del apartado gráfico y de las notas.

En este esfuerzo anotador, gráfico y re-traductor se advierten las opciones habituales de una comunidad científica diversa, la inglesa, que evita la reiteración y la vaguedad retórica, explica cada alusión nominal o topográfica, añade bibliografía de última hora y, sobre todo, discute con los "redactores" marinos españoles la precisión de sus datos o —sobre todo— sus continuas referencias a los viajes ingleses. Creo no exagerar demasiado diciendo que en las notas reside el mérito principal de esta traducción ingle-

sa. Si bien hay una larga y autorizada introducción de D. Cutter (I, xxix-lxxvii), y algunos artículos monográficos de valor (sobre traducción, sobre los libros, instrumentos o sobre los sistemas de medición empleados), la mayor parte del trabajo interpretativo está contenido en las notas numerosas.<sup>8</sup> No todas ellas son breves o explicativas, y algunas tienen media página con numerosa bibliografía y elaboración intelectual.

Aunque sea la versión de otro país y una tardía edición, procura sujetarse de un cierto modo a la intención original de los autores, y yo diría que lo logra satisfactoriamente y que, en algunos casos, superan la versión española: por ejemplo, aciertan cuando añaden el "discurso preliminar" —como llamaría Novo y Colson con mucha propiedad a la Introducción—, aunque aquí le quitan las consideraciones políticas que gustaba Malaspina añadir a su versión histórica. La versión española no lo incluye porque no se conserva en el mismo manuscrito (pero saben los copistas que formaba, obviamente, parte de su edición oficial). Yo creo que aciertan incluso en suprimirle las partes más "personales" que contiene esta Introducción (el contenido esencial de sus *Axiomas políticos*), porque es evidente que pertenecen al ámbito personal del autor, no como director de la expedición, y es dudoso que reuniese el asentimiento de los demás miembros (mucho menos, la sanción oficial de la Marina). Sin embargo, no colocan los ingleses en el texto —sino en forma de apéndice— el discurso de Ferrer Maldonado (y le añaden la opinión de Malaspina, Espinosa y el propio descubridor J. B. Muñoz), porque "realmente" es un documento ajeno a la expedición, aunque fundamental. Forma parte del contexto, no del texto oficial.

Como prueba de este cuidado en trasladar los textos de Malaspina, se le dedica en el tomo I un cuidadoso artículo a los problemas de la traducción, a cargo de Carlos Novi ("Translating Malaspina", pp. XXIII-XXVIII) donde se hacen constar los procedimientos empleados para encontrar el léxico y el sentido original, contando con las dificultades emanadas tanto del propio autor (italohablante, idealista y filósofo) como de la materia náutica (que precisa vocablos precisos) y de la inmensa documentación manejada (manuscritos varios, transcripciones varias y ediciones varias). Novi es traductor también de los ensayos españoles en apéndice del tomo III. Por otro lado, en

8.- La numeración de las mismas es nueva en cada página, lo que obliga a contarlas personalmente y tal vez equivocarse, y con alguna frecuencia las notas de los editores ocupan más que el texto malaspiniense. Las he contado capítulo a capítulo de cada libro, sumando 169 el I, 229 el II, 121 el III, 110 el IV, 448 el V, 313 el VI, 185 el VII, 148 el VIII, 17 el IX, 471 el X, 233 el XI, 176 el XII, 138 el XIII y 217 el XIV = total, 2.975). Debemos sumarle en el tomo II las 60 notas del apéndice de Tova, y en el III las 64 del relato de Bustamante sobre la isla Falkland o Malvinas. Eso significa una anotación superior a las 3000 en los tres tomos (3.199). No mencionamos naturalmente las notas puestas a los trabajos introductorios o a los apéndices, algunos de los cuales son también documentales, pero no documentos de la expedición Malaspina estrictamente hablando. El total de páginas de los tres tomos es de 1.336 (338, 511 y 487), y no dudaría en asignarle a todas las notas un total mínimo de 250 pp., computando el tamaño menor de su letra; es decir, tendríamos una proporción de casi 1/5 del texto total.

cada tomo hay una lista inicial de palabras españolas para cargos de la Marina y de pesos y medidas ("List of equivalents and abbreviations").

### Textos, ilustraciones, apéndices y notas

Tal vez merezca la pena detenerse un poco en esta estrategia de trasvase textual, porque es más sofisticada de lo que pudiera suponerse por causa de sus decisiones 'correctoras' respecto de la edición española original. Ante todo, les preocupa evitar todo tipo de errores en la transmisión del original, y distinguen cuatro tipos de errores en el caso: a) los detectados en la transcripción por los editores españoles; b) los producidos en la transcripción actual; c) en su edición, y d) errores de interpretación (p. XXIII). Pero ellos no llegan a conservar la actitud editora española con las tachaduras (que conservan, e incluso destacan, ¡encerrándolas entre comillas!), excepto si tiene información no distorsionadora: atribuyen este conservadurismo editor con razón a razones estéticas ("In a effort to provide readers of the Spanish text with a fair 'view' of the original manuscript [the holograph mss]", p. XXIII). Para asegurarse de la buena traducción inglesa de términos náuticos, han consultado diccionarios marinos españoles e ingleses bajo un pensamiento riguroso ("The accuracy of meaning in the marine's vocabulary is inextricably linked to the proper choice of terms", XXV); pero eso no cuenta con otros aspectos formales del texto, pues saben que en el XVIII las reglas de puntuación y mayúsculas no eran tan consistentes como para respetarlas. Ni incluso es literal el léxico náutico y toponímico, que no necesariamente coinciden en ambas tradiciones náuticas (a veces en franca competencia sobre un mismo lugar). Lo importante es la conciencia que tienen los autores del fenómeno de "transcultural transfer" (XXVIII) que ocurre en toda traducción, de manera que es imposible una traducción literal.

Frente al criterio paleográfico estricto que vemos en la transcripción del diario de Malaspina por el editor Ricardo Cerezo (director del proyecto y del Museo Naval por entonces, en 1990), los ingleses han deseado en esencia que todos los términos se correspondan exactamente, y que tengan sentido. A veces ponían simultáneamente a trabajar un marino español y otro inglés hasta estar de acuerdo en el sentido.<sup>9</sup> De esta manera han podido llegar a captar las dificultades idiomáticas de la expresión del autor Malaspina, en parte debido a sus italianismos o a su refinado gusto aristocrático, y en parte a su espíritu filosófico, poco castizo. Todo ello le llevaba a frecuentes cambios de estilo, que el traductor debe advertir al lector inglés. Cuando no habla de temas náuticos o científicos, su prosa se vuelve alambicada y llena de sentencias, muchas veces extravagantes y llenas de ingenuidades chocantes (testimonio del *citoyen noir*, del escritor anónimo ofrecido a Malaspina, el P. Manuel Gil).

9.- He visto, no obstante, que algunas notas aisladas revelan un cierto nivel de malentendido: en vol. II, p. 262, nota 1; en p. 362, n. 1; o en p. 463, n.6, etc. Es posible que en estos casos no se hallan revisado entre ambos equipos.

La versión española del diario realmente —como advertían educadamente los traductores— tiene una intención estética o museística, más que científica: como cuando decide no poner apenas notas al texto del diario (la mayor parte sirven para indicar que la frase esta tachada en el original), al trasladarlas todas al final de cada capítulo, al insistir en el n° del mss. copiado incluso en el índice de la obra (que repite al inicio de cada página, junto al dato de la fecha y lugar atravesado en la singladura, o mejor en la ruta). Hasta en la letra pequeña sigue la versión española los criterios de una edición estética, no científica,<sup>10</sup> lo que no disminuye mucho su tamaño final. La versión inglesa tiene letra mayor y más apretada, aunque solamente lo ocupan tres tomos de tamaño mediano, modelo Hakluyt.<sup>11</sup>

De hecho, el criterio particularmente paleográfico de estos dos tomos no fue seguido luego reiteradamente en toda la colección, especialmente en los tomos VII y IX, donde se explica esta 'adaptabilidad' al lector moderno. Juan Pimentel advierte en el estudio introductorio de su "Descripciones y reflexiones políticas" (VII, 1995, p. 19): "La farragosa sintaxis de la época, apoyada por el gusto del italiano por las frases largas, dificultaba en ocasiones la comprensión del texto, por lo que nos hemos visto obligados a colocar comas y puntos, y desplazar otros en aras de facilitar su lectura" (VII, 1995, p. 19). Por su parte, Dolores Higuera expresa el mismo criterio modernizador en el tomo a su cargo, con el diario del comandante de la corbeta *Atrevida*:

*Se ha corregido la ortografía para proporcionar una lectura más fácil y sólo se ha modificado la puntuación lo necesario para hacer el texto más comprensible. En cambio se ha conservado la ortografía original de todos los nombres propios de personas... aunque se ha unificado la grafía y corregido los errores para su inclusión en los índices de la obra (IX, 1999, p. 10).*

Por el contrario, el editor del diario tiene otras preferencias que la lectura fácil actual:

*Hemos decidido respetar la ortografía original de su autor... cuya corrección por copiosa, habría sido motivo de un esfuerzo selectivo de no fácil solución, sin que con ello quedara enriquecida la literatura original sino todo lo contrario (letras capitales, alteraciones ortográficas de los nombres, añadido de las h)... habría eliminado un rastro de investigación interesante para los lingüistas (Cerezo, 1990, I, p. 24, Presentación, fin).*

- 10.- A este respecto, es pertinente la distinción que existe en los modos de presentar gráficamente las exposiciones de museo: los museos de arte prefieren dejar en segundo término los letreros que acompañan a los objetos, y con letra pequeña, mientras las exposiciones científicas subrayan la importancia de los letreros y paneles que acompañan a los objetos expuestos. Incluso en cuanto a los objetos mismos, las de tipo científico no reclaman siempre el objeto original, sino copias representativas y pedagógicamente representadas.
- 11.- Los tres tomos de la Hakluyt tienen 1.336 pp. (338 + 511 + 487), frente a las 765 pp. (402 + 345) que tienen los dos tomos de la edición española, 1990, lo que viene a equivaler en extensión física, habida cuenta de la diferencia de letra y del tamaño respectivo de la página.

Los títulos de los capítulos en la versión inglesa son más breves y concretos (al mismo tiempo), y en las cabeceras se respetan los títulos de libros, no de capítulos. Toma decisiones más sensatas en cuanto a la ubicación (como ya dijimos) y tratamiento de documentos anexos, preocupándose de completar el manuscrito. Por ejemplo, el caso de la incorporación en el libro V de la edición española (como apéndice intercalado en pp. 279-285) de la "Disertación sobre la legitimidad de la navegación hecha en 1588 por Ferrer Maldonado", AMN Ms 92 (246r-251v), es bien demostrativo de los riesgos de una transcripción puramente paleográfica. Reúne por un lado los graves inconvenientes del conjunto: sin puntuación, acentuación, mayúsculas y ortografía consistentes, y encima añadiendo entre comillas las frases tachadas, sin solución de continuidad ni otra advertencia que noventa y seis llamadas de nota (que se ofrecen al fin del capítulo, para tortura de los curiosos). Pero además, por otro lado, se producen otras consecuencias no queridas:

- a) se olvida de adjuntar las notas que va intercalando en el texto con letras que van de la *a* a la *o*, que sólo una lectura atenta percibe como tal (confundidas con el fárrago de signos arcaicos ofrecidos).
- b) no advierte al lector realmente de la verdadera dimensión de la falta que tiene el Ms. 92 del Museo Naval usado (dice en la nota inicial que falta una página final, pero tenemos que esperar a la traducción inglesa para saber que son 7 párrafos: tomo II, en p. 477, nota 6).
- c) Al fin se olvida de añadir esos párrafos ausentes al texto ofrecido, lo que advertimos otra vez por la traducción inglesa, o comparando con la edición española en la Colección de Documentos Inéditos de 1885.

Creo que es por la confianza a-crítica que se concede a la paleografía, por lo que se conforma su editor con advertir el fallo documental al principio, para incumplirlo al final sin que podamos advertirlo. Ya el propio Novo y Colson se tomó la molestia de usar la copia completa en 1885 (ver pp. 189a-190b), y lo completó con la disertación original, y el comentario francés del Sr. Buache). Ignoro por qué el editor actual prescinde de todos esos anexos, e incluso del texto original completo de Malaspina.

A pesar de la intención marcadamente estética de la versión española, la versión inglesa tiene mejores ilustraciones, eligiendo variantes más apropiadas y colocándolas en las páginas donde se habla de ellas, aludiendo además a ellas en las notas. Y, sobre todo, acompañándolas de croquis cartográficos que reflejan mejor las singladuras de cada etapa, y su configuración geográfica (normalmente en la contrapágina de inicio de capítulo). Con frecuencia, aparece además en la ilustración el marco del cuadro original, donde a veces consta el título, al contrario que la versión española. No se ofrecen nunca "fragmentos" de un cuadro, como en la versión española (caso inexplicable de la amputación de Lima, vista por Brambila, en libro IV cap. 2, y alguna más), ni se ofrecen innecesariamente a doble página sino los mapas o cartas procedentes de la expedición. Se añaden además mapas de la expedición Malaspina conservados en el Depósito hidrográfico inglés, o en la Oregon Historical Society, H. P. Krauss, etc., procedentes probablemente de Bauzá (no siempre especificado en el pie).

Un recuento al índice de cada tomo arroja las siguientes cifras comparadas, atendiendo al cap. de "Illustrations and maps" recogido en los tres: el tomo I incluye un retrato anónimo de Malaspina a color en el frontispicio (frente al título interior del tomo), ocho ilustraciones a la introducción de Cutter, veintiséis al texto y tres a los apéndices, así como nueve mapas esquemáticos (total, cuarenta y siete). El tomo II un retrato inicial de Bustamante, cuarenta y un ilustraciones al texto y tres a los apéndices, así como siete mapas esquemáticos, del recorrido marino (total, cincuenta y nueve). El tomo III, finalmente, otro retrato inicial de Malaspina (el de José M. Galván, del Museo naval), treinta ilustraciones al texto, y ocho a los apéndices, así como seis "sketch maps" de recorridos principalmente (total, cuarenta y cinco). La suma total de ilustraciones en los tres tomos arroja la cifra de ciento cincuenta y un, entre mapas y dibujos o fotos. A lo largo de los tomos hay otros retratos a color de otros personajes miembros, siempre del Museo naval: en el tomo I los de Valdés, Alcalá Galiano y Bauzá, así como los del ministro de Marina Valdés, y los naturalistas Pineda, Née y Haenke (éste procedente de fondos ajenos al Museo Naval). En el II no hay ninguno de este tipo, y en el III, vuelve a salir el botánico Née, en dibujo de Bauzá, y el oficial Espinosa y Tello.

Verdaderamente el mérito principal de la traducción son las notas, que he ido revisando con cierto detalle. Se ve en ellas que hay un equipo variado que conoce bien las materias y zonas diversas que atraviesa la expedición, y señala la bibliografía adecuada a cada caso, algunos con puntos muy especializados. No solamente esclarecen los problemas de esta expedición sino de otras contemporáneas, con las cuales se compara permanentemente Malaspina, especialmente con las inglesas. Hay algunas estancias y notas especialmente largas e informativas, como la escala en Chiloé (libro II, cap. 5), en Lima (IV, 2), de Callao a Guayaquil y en Guayaquil (V, 1 y 2), en Acapulco (V,8), de Acapulco a San Blas, como en Mulgrave y Nutka (todo el libro VI, especialmente eruditas y críticas en toda la Costa NO.), en Filipinas (el libro X), Australia (cap. 5 del XI) y Vavao (cap. 2 del XII). Incorpora además en las notas del libro VI, 3 (de Mulgrave a Nutka) amplias citas documentales de los diarios de Tova y Suria, para discutir puntos concretos de etnografía. Algunas promesas del tomo I para el II no se cumplen, como poner el diario de Suria 'in full' (I, xliii, nota 1), un texto previamente editado en inglés por Cutter, en 1980.

Con gran frecuencia las notas precisas corrigen la plana del propio Malaspina en cuestión de longitudes, de ubicación o nombres de territorios, especialmente procedente de los diarios ingleses que Malaspina menciona con frecuencia. Correspondiendo a la obsesión de Malaspina por emular a Cook, algunas de estas notas del libro VI en la costa noroeste parecen asumir una "justificación" del famoso viajero inglés (llegan a eliminar una cita del texto de Malaspina, porque no corresponde a la realidad: Cook no estuvo allí donde le señala Malaspina (II, 178, 2). Recogen asimismo estas notas la disidencia comparada de informes etnográficos sobre el canibalismo indígena del NO., en nota 2 de p. 179 y nota 2 de p. 185. Cuando trata en este mismo capítulo del superior valor etnográfico de Moziño, y a continuación de Malaspina, dice entre paréntesis "(like that of Cook



thirteenth years earlier)", no tolerando la primacía etnográfica de Malaspina en las lenguas o en la recolección etnográfica. Es evidente que Cook no se interesa apenas por la organización social nativa, o no tanto como otros.<sup>12</sup>

El amplio espacio dedicado a las notas en este libro VI, cap. 4, es incluso mayor que el dedicado al texto traducido, y parece anidar cierta pasión nacional detrás de la discusión sobre la precedencia del descubrimiento de Nutka por Pérez en 1774 (que no entró) o por Cook en 1776 (que sí), o sobre si las reclamaciones territoriales sobre Nutka, basadas en la amistad hispana de este jefe, no suponía 'en realidad' manipulación colonial de parte española (nota 1, p. 179 y nota 1, p. 186). Podía haberse aludido a la exagerada reclamación inglesa por la muerte de un cacique indígena de parte de J. Pérez, y a la enfática denuncia inglesa para reclamar la posesión de Nutka, pero ni una palabra: en realidad, este asunto se relaciona de modo 'estratégico' con la competencia imperial entre Inglaterra y el binomio España-Francia, que en este momento precisamente —cuando el conflicto de Nutka— está en crisis y dará lugar a una paz forzada entre España y Francia.<sup>13</sup> Tampoco se hace notar la reiterada ignorancia inglesa de nombres geográficos españoles, destacando solamente un caso excepcional: en la nota 1 de la p. 191, cuando Cook Breaker's Point recibió en 1849 su antiguo nombre de Juan Perez Point.

En Monterrey de México, como luego en Filipinas (II, p. 361, nota 2, y p. 362, nota 1), son consideradas "parciales" —cuando no "europocéntricas"— las descripciones favorables de los ilustrados españoles hacia los misioneros europeos, a veces en competencia con el clero nativo<sup>14</sup>. El mismo criticismo hay en la nota 1 de la p. 262 del

- 12.- Tema de enorme interés histórico-comparativo es que los diarios hispanos sobre el NO. son más informativos sobre la estructura social que sobre la cultura material, al contrario que los diarios ingleses. Eso se puede deber en parte a la duración de la estancia (caso Moziño), y en parte también a los intereses previos de los observadores. A pesar de su breve estancia, es obvio que a Malaspina le interesaban previamente los problemas políticos (debate sobre la esclavitud, poder real de los nobles o 'tais' en general y de cada uno de ellos, modos de establecer alianzas, advertencia de la agresividad indígena y el descontrol de jefes en Mulgrave, etc.). Los editores ingleses insisten a lo largo de sus notas en la 'manipulación' española de la amistad indígena en Nutka, sin advertir el interés hispano por las estructuras sociales, única verdadera explicación de la superioridad del informe de Moziño, y de su comprensión de las fiestas 'potlatch' (también Suria y Tova). Lo mismo sucede en las islas Tonga por parte del marino Ciríaco Cevallos, que acepta las invitaciones de 'kava' de Vuna, o por parte de Malaspina, que sabe pactar el control de los robos isleños. Queda por saber si la muerte de Cook en Tahití podría haberse evitado con una mayor curiosidad por las reacciones sociales locales.
- 13.- No solamente conducirá a un rompimiento final entre España e Inglaterra en 1797, o a un choque entre Godoy con Malaspina o con el ministro de Marina en 1795, sino a la dimisión forzada y exilio del propio secretario de Estado Floridablanca, que emite en 1792 un informe reservado —que dedica un espacio amplio al conflicto de Nutka— llamado "su testamento político". Cf. A. Rumeu de Armas, *El testamento político del conde de Floridablanca* (Madrid, C.S.I.C., Escuela de Historia Moderna, 1962).
- 14.- Nada recogen estas notas, por ejemplo, de la vieja y sabia observación del antropólogo Robert Lowie en 1937 (*History of Ethnology*, Nueva York) sobre la superioridad de los misioneros ante los viajeros ilustrados como informadores de la vida cotidiana de los indígenas,

tomo II, a la historia de la ciencia natural española del siglo XVII, usando un antiguo artículo de López Piñero (y no su monografía de 1979, *Ciencia y técnica... española... siglos XVI y XVII*), cuando el texto simplemente relata la división de trabajos de los expedicionarios en la isla de Guam. Por el contrario, con espíritu transnacional en la p. 404, nota 4, se destaca con entusiasmo la modernidad de los conocimientos bibliográficos de los expedicionarios (en cuanto a aguas termales). Como también, a su tiempo, se reconocen los méritos de los religiosos (dominicos) en cuanto a estudios lingüísticos y botánicos filipinos. Su notable erudición clásica está presente también cuando detecta a Horacio como el autor de una frase latina de Malaspina (II, p. 389, nota 2), que el editor español solamente traduce (II, p. 105). O cuando corrige el latín de T. Haenke para el mausoleo filipino a Pineda (p. 413, nota 2), por confundir la fecha exacta de las "calendas" de un mes romano.

La calidad de las notas desciende tras la ruta de la costa NO., aunque algunas siguen siendo muy eruditas: como la II, p. 240, nota 3 (sobre el concepto de "utilidad" en España) y la II, p. 300, nota 1 (sobre la relación entre ciencia y guerra). Pero suelen ser simplemente precisiones y correcciones de puntos, nada comparables con la riqueza en el caso de la Costa NO., con puntos críticos precisos, entre otras correcciones de Bustamante (al capitán Cook y Dalrymple en p. 333, notas 2 y 3; y a Lapérouse en p. 358, nota 2). La elevación del interés y sofisticación vuelve a plantearse en el tomo III con las estancias en Puerto Jackson y, sobre todo, en las islas Tonga: si bien nada equivalente a los libros V (p. 448) y X (p. 471), es decir a las intensas singladuras del Callao a Acapulco, y la estancia larga en las muchas islas Filipinas, con misiones específicas a cada marino y naturalista. En general, las notas suelen ser ahora observaciones dispersas y breves. No obstante, la densidad de notas del libro XII alrededor de Vavao equivale un poco a la estancia en la Costa NO., y en ambos casos se ha dispuesto de especialistas (Robin Inglis en la Costa NO., y Phyllis Herda en Vavao, que ha hecho su tesis doctoral en 1983 con este material).<sup>15</sup>

Hay dos escalas de esta etapa final que han suscitado muchas "reflexiones" complementarias de los anotadores, la de P. Jackson y la de Vavao. En el primer caso se atribuyen los especiales cuidados a las intenciones de "espionaje", no teniendo suficientemente en cuenta la verdad del afán "altruista" de Malaspina, al quererse presentar como puro cultivador de la ciencia. Es interesante a este respecto comparar esta estancia con la carta inicial de Malaspina al naturalista Joseph Banks, donde muestra el altruismo hispano en pro de la ciencia internacional de publicar el viaje y cartas náuticas del viaje al Estrecho del marino A. de Córdoba (a cuyo viaje asistieron Alcalá Galiano y Cevallos), zona de gran interés "estratégico" en relación con Inglaterra (ver

que revelan los expedicionarios españoles conocer, al no cuestionar a los misioneros locales (y que el propio Humboldt incorporó). El asunto es pertinente especialmente a la larga estancia en Filipinas, pero es también un tema que interesa particularmente como capítulo de una historia comparada —y por ello, antropológica— de la Etnografía, aún tal vez por hacer.

- 15.- *A translation and annotation of the journals of Malaspina...* (Auckland, New Zeland, 1983).

las dos notas interesantísimas en p. 76, nota 3, y en p. 77, nota 4). Las largas anotaciones de P. Herda sobre la estancia en Vavao (pp. 101-114, 78 notas, el máximo de todo el tomo), materia de la cual ha hecho su tesis doctoral, prescinden aparentemente de esas consideraciones políticas por un interés en los nombres de personas, alimentos, topónimos, etc. A pesar de su artículo de 1987 sobre "Rango, género y poder...", creo que sus intereses son más materiales y filológicos, al menos en estas anotaciones. Se interesa incluso por los versos italianos de Malaspina, pero no tiene en cuenta los relatos de Viana y, sobre todo, los de Cevallos, que intentan conectar el vocabulario al estado social de un modo revolucionario (un poco al estilo del informe de Joseph de Gérando, 1799, a la *Société des Observateurs de l'Homme*, de París). En realidad, la anotadora parece operar para entendidos en lenguas oceánicas, y no para lectores de la Hakluyt Society.

### Ideas generales de los editores ingleses acerca de la expedición

En su largo estudio introductorio D. Cutter va haciendo repaso de algunos elementos de interés, que conviene destacar. Ante todo, el autor sostiene que se trató de una empresa del estado español, incluso de la marina española, y no principalmente del propio Malaspina, al que se ha atribuido tal vez demasiada importancia por sus biógrafos, especialmente por los italianos como D. Manfredi ("a rather romantic view of the explorer"). Yo diría que este planteamiento propio de Italia ha tenido eco también en España, por mucho que sorprenda. Creo que esta observación revela la procedencia naval de D. Cutter. El mérito principal de la empresa es de la marina, pues todos los miembros científicos eran marinos, menos los varios pintores (media docena en total, nunca a la vez todos), los tres naturalistas (Pineda, Née, Haenke) y el servicio adscrito a los oficiales. A ello se debe también que se haya fijado tanto en la resolución de dificultades materiales, o en la vida azarosa de la tripulación (muertes, desertiones, etc.).

Es notable el número de oficiales de alta formación que no hubo en las demás expediciones científicas, y que hicieron su propio diario de viaje. Algunos han sido reivindicados (Bustamante, Espinosa, Galiano, Valdés, Tova, Viana, Bauzá), pero de otros nos faltan los datos más elementales. Incluso de Tova y Bauzá, y por supuesto de Espinosa, merecería ampliarse el análisis sistemático de su vida y producción. Pienso especialmente en Cevallos, a quien debemos datos fundamentales de la Costa NO. y Vavao, y que tuvo luego misiones estratégicas en España, Francia y Centroamérica, para perderse su rastro en la Lousiana. A él se le dejó la responsabilidad de la redacción conjunta del viaje, en ausencia de Malaspina, pero desgraciadamente no encontramos su diario (tal vez no lo hizo por pereza, como le acusaba Malaspina). Ciríaco aparece menos en esta edición inglesa que en la del Museo, y en ésta menos que en la de Novo y Colson.

Otro detalle a destacar de la introducción de Cutter es el aprovechamiento de su familiaridad con la vida hispana en el Oeste americano, sabiendo enfatizar las diferencias entre la expedición Malaspina y las otras ilustradas, con quienes quería compararse. La principal de todas es que Malaspina viajó sobre todo por territorios colonizados

por España, de lo cual el marino era consciente también, desde su primera solicitud al ministro de Marina (siendo especialmente verdad, al suprimirse la ruta del Norte de Asia y el regreso por el sur africano). Los objetos enviados por él a los gabinetes científicos pasaban solamente por puertos controlados por españoles, y a esa circunstancia es a la que se debe que pasara el 50% de su tiempo en puertos españoles (a destacar sus largas estancias de varios meses en Lima, México y Manila, o puertos aledaños de esas mismas colonias), y solo el 40% en el mar: frente al 3% que residía en puertos el capitán Cook (Cutter, I, lv).

Incluso sus estancias en puerto lo eran en calidad de alto enviado real, de modo que tenía superioridad sobre los barcos que hallaba a su paso, o los funcionarios reales, de quienes se hacía ayudar con gran solicitud y eficacia (a cambio, trasladó en su propio camarote al nuevo gobernador de Guatemala desde Quito, y se carteó ampliamente con los virreyes de Perú y México, así como con el gobernador de Filipinas, adonde había viajado anteriormente en tres ocasiones: 1773, 1783 y 1786). Tiene un contacto directo con el ministro de Marina e Indias, cófrade de la Orden de Malta que le abre la puerta al rey, que le concede su proyecto de viaje en menos de un mes, le aprueba los cambios de ruta, le concede ascensos generalizados...: tal vez esta situación de favor real le engañó para proponer reformas a su regreso, del todo impensables en un marino normal sin cargo político alguno (atreverse a criticar la paz de Basilea, de que se vanagloria el primer ministro, y "re-establecer" la relación colonial de España en plena Revolución Francesa). Recordar también, a este respecto, que Malaspina había intervenido de modo protagonista en el *affaire* de Nutka —cosa que destacan los editores en sus notas de la Costa NO., donde se estuvo a punto de provocar una guerra con Inglaterra—. Cutter enfatiza la posibilidad de haberse dado otra guerra colonial con Inglaterra por causa de las islas Hawai o Sandwich, donde no entraron, pero a cuyo lado pasaron en 1792 camino de las islas Marianas.

Tampoco debieran exagerarse estas notas diferenciales con expediciones ilustradas europeas, ya que Malaspina atravesó muchos territorios no ocupados formalmente por España (Costa NO., Malvinas, Australia, Tonga), y estaba tan al tanto de la documentación española como de las publicaciones inglesas y francesas sobre expediciones alrededor del mundo. Él respeta muchos de los topónimos ingleses, y compara permanentemente la experiencia de sus predecesores viajeros, para lograr la seguridad del viaje y adquirir alguna ventaja propia o hispana. Además de los "reconocimientos" de tierras conocidas, Malaspina —como Cook o Lapérouse— se ve obligado a "bautizar" muchas tierras "de nadie". Interesante de estudiar sería la política de competencia "bautismal" de españoles, franceses e ingleses en cuanto a los nuevos territorios, parecida a la política nominal con las nuevas especies botánicas.<sup>16</sup> De otro lado, Cutter exagera varias veces en su introducción la diferencia entre la ciencia al servicio

16.- Ver el interesante artículo de Jean-Pierre Clement al respecto, "De los nombres de plantas", *Revista de Indias*, XLVIII, 180 (1987), 501-512. Monográfico de expediciones ilustradas citado en nota 3.

del imperio (como sería el caso hispano) y al servicio de los descubrimientos (como sería la inglesa de Cook): ambas sirven al imperio, ambas tienen la pretensión de ofrecer descubrimientos útiles a la humanidad (en lo cual consiste la nueva competencia internacional, ahora basada en criterios morales y políticos).<sup>17</sup>

Los editores no parecen apreciar las propuestas de H. Capel, en su famoso texto de 1982,<sup>18</sup> al tratar estas expediciones como parte del crecimiento institucional de los cuerpos de ingenieros y marinos, y me sorprende al verlos tan buenos conocedores de la bibliografía hispánica sobre la Ilustración. Creo que no es correcta una apreciación de Cutter de que “Malaspina denied that his expedition was intended to rival or surpass those of Cook” (I, p. lxxiv), porque lo declaró explícitamente en su *Plan de viaje* de 10.IX.88, al ministro de Marina e Indias (doble, entre 1788 y 1790). No solamente es el marino más mencionado en toda la correspondencia con Valdés, como dijimos, sino que aparece permanentemente en el diario oficial dando lugar a numerosas notas de la edición Hakluyt.

Algunas apreciaciones de Cutter resultan “injustas” con el propio Malaspina (cuando no entiende las razones ecológico-adaptativas por las que el navegante hispano-italiano llama “cultura homogénea” a todas las sociedades de la Costa NO.: por su dependencia especializada del mar, cosa reconocida por la antropología contemporánea, y que ha sido objeto central de la tesis doctoral de Fernando Monge<sup>19</sup>), o cuando consideran los editores actuales a los marinos Ulloa y Juan “ostensibly observers” (I, p. 329) respecto de la expedición de La Condamine, en su artículo final del tomo I, “Malaspina’s Survey Methods” (sin firma). Ésa fue la posición oficial francesa del principio, pero fue rechazada por las autoridades españolas y reconocida finalmente tanto por Francia (haciendo miembro de l’Academie a J. Juan) como por Inglaterra (miembro de la Royal Society a Ulloa). Como a los oficiales jóvenes de Malaspina (I, p. xlvi) en contacto con otros veteranos, a los de la anterior expedición del meridiano les tocó beneficiarse del largo contacto de varios años con los miembros franceses.

17.- Cf. F. del Pino, “Utilidad y honor nacional en la política científica ilustrada”, en J. Fernández Pérez e I. González Tascón (editores), *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada* (Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia y Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, 1990), pp. 31-43. La tesis doctoral de Juan Pimentel, *La Física de la monarquía*, justamente muy mencionada a lo largo de las notas de esta edición inglesa (y miembro de este equipo editorial, y del español, en que se ocupa en exclusiva de los documentos políticos) insiste en la especificidad política de esta expedición científica. Tal vez sea esta obra una de las pocas hispanas en que la labor personal de Malaspina queda bien contextualizada dentro de la monarquía española, si bien se haga fundamentalmente en honor del marino italiano.

18.- *Geografía y Matemáticas en la España del s. XVIII* (Barcelona, Oikos Tau, 1982).

19.- Fernando Monge Martínez, “La Etnografía en la expedición Malaspina (1789-1794)”, Universidad Complutense de Madrid, 1990, publicada con variaciones como *En la Costa de la Niebla. El paisaje y el discurso etnográfico ilustrado de la expedición Malaspina en el Pacífico* (Madrid, CSIC, 2002)

Como se ve, no solamente importa para caracterizar la expedición Malaspina la introducción general sino también los apéndices, especialmente en el tomo III. En esto es importante este tomo no solamente por el número (seis), sino por la variedad y extensión con que se tratan temas: hay al menos tres artículos sustanciales de los cinco no meramente documentales (el 1º es el viaje de Bustamante a las Malvinas), que merecen análisis (prisión de Malaspina a cargo de Novi; biografías de oficiales y miembros de la expedición a cargo de González Aller; y catálogo de las fuentes a cargo de Higuera, ambos traducidos por Novi).

Creo que los otros dos (sobre instrumentos por A. David, y la historia de las corbetas) no tienen mucha extensión ni profundidad: caso notable de David, que no analiza el uso de instrumentos o libros sino solamente su compra, destacando la dependencia de Inglaterra, más que de Francia. Otro tanto ocurre con el breve artículo dedicado en el tomo I a los “survey methods” empleados en la expedición Malaspina (pp. 325-329), un artículo que no va firmado (supuestamente, debe ser a cargo de A. David), y en el que someramente se alude a las mediciones costeras y de puertos, destacando de pasada su servicio en el equipo de Tofiño (luego en p. 327 se hace observar el modelo de Tofiño de homogeneizar la medición del reloj por banderas o tiros de pistola). Se hace alguna alusión a la fórmula complicada de medición para distancias entre barcos empleada por Galiano (sin precisar más en nota 3 de la p. 325, que se reconocen como poco conocidos en tomo III, p. 63, nota 2; pero de los cuales se habla a lo largo del libro). Se alude de forma breve a la medición geográfica por medio trigonométrico, a la medición de longitudes y latitudes, y al establecimiento del grado terrestre. Echamos de menos un análisis comparado con los métodos de medición franceses o ingleses contemporáneos, o al menos un estudio —o alguna alusión detenida— de los mapas publicados por Mendoza (1805, 1809), o de la documentación reunida por Bauzá y compartida en archivos ingleses.

En cuanto al trabajo de Novi, creo que merece la pena tenerlo en cuenta, pues nos propone aceptar las nuevas investigaciones sobre Godoy (Hans Magol, Carlos Seco, Emilio La Parra, Emilio Soler), que revolucionan la visión tradicional y heroica sobre el destino final de Malaspina. Aunque sin muchos aspavientos, se rechaza la tradicional visión heroica de Malaspina frente a un Godoy que habría truncado la carrera final de un marino prestigioso. Parece que el marino prefirió dejar de serlo, y dedicarse entonces fundamentalmente a publicar el resultado de su viaje, luchando por una reforma en profundidad del imperio español. Como decía Cutter en su introducción general, se ha construido de la expedición principalmente una versión apologética personalizada en su director, que ha dejado de lado no solamente al otro comandante de la *Atrevida*, sino la contribución de otros marinos relevantes (Valdés y Galiano, Viana y Bauzá, Espinosa y Cevallos principalmente).

Tengo la impresión que no se ha apreciado del todo esta labor de equipo, porque se ignora o menosprecia la honda pasión nacional que explica la rápida y generosa aprobación de la expedición. Dentro de esta expedición Malaspina irán algunos criollos americanos (Pineda, Olavide, Viana) y extranjeros (el propio director, dos pintores y

los dos botánicos –Née y Haenke–, aparte de dos guardiamarinas como Ali Ponzone y Murphy, el intérprete en Australia), pero sobre todo muchos ilustres alumnos de Tofiño (Bauzá, Galiano, Cevallos, Espinosa, Valdés, Salamanca...) y estudiantes de alta calificación, que han estado en otras expediciones de valor científico (sobre todo Galiano y Cevallos). Pero todavía más importante es su destino posterior, llegando un alto porcentaje de ellos a altos cargos de la marina (ocho brigadieres y generales: Malaspina, Bustamante, Valdés, Galiano, Espinosa, Viana, Salamanca, y Gutiérrez de la Concha), o comandantes regionales (Valdés, Bustamante, Viana, Tova, Salamanca, Olavide, Murphy, Gutiérrez de la Concha, Novales). A pesar de las circunstancias bélicas que siguieron a la expedición (que contribuyeron a truncar la carrera del director y de la mayor parte de los miembros), fueron muy destacadas las misiones de observación y las publicaciones que llevaron a cabo los miembros de la expedición. El artículo del almirante González Aller permite asomarse al verdadero mérito náutico de la expedición, cuando se ve no solamente cada una de las posteriores misiones americanas de las dos corbetas (apéndice 4) sino la apretada biografía que se hace de ellos (apéndice 3). Esa tensión comparativa interna con otros países europeos se ve en la compra de libros e instrumentos extranjeros (masivamente ingleses), analizada por Andrew David en el apéndice 5, así como en la cita generalizada y reiterada del capitán Cook.

La calidad organizativa de la misma asoma también –aunque más claramente– en el trabajo de Lola Higuera, que no es solamente un catálogo depurado de las diversas fuentes conservadas sino un esfuerzo de medir su importancia como ‘obra de estado’ (desde el mismo título de su contribución).<sup>20</sup> Ella misma nos indica varias veces la oportunidad de usar la documentación de la expedición para medir la sociedad que la producía, puesto que la expedición estuvo organizada de acuerdo al propio espíritu ilustrado: “these materials offer an incomparable synthesis of the state of knowledge of a whole epoch” (III, p. 376). Efectivamente, gozó de la protección real y del apoyo incondicional del gran ministro de Marina e Indias, don Antonio Valdés, que envía con ella a su sobrino Cayetano, que fue quien logró puestos más altos en la administración estatal, saliendo vivo de Trafalgar y mereciendo el grado de teniente general de la Armada y luego capitán general, ministro de Marina e incluso miembro del Consejo de Regencia en 1823 (III, pp. 355-356).

Además de catalogar las fuentes según los archivos en que se hallan (fondo Museo Naval con exhaustividad, y los otros archivos de forma tentativa y selecta; en realidad, también exhaustiva hasta donde la autora ha podido), los divide taxonómicamente en textos y dibujos, y los primeros asimismo en documentación administrativa, hidrográfica y astronómica (en puerto y en el mar), diarios, e información extractada de origen ajeno. De ellos se nos indica el número y extensión, su interés y el estado de publicación. Artículo muy compendioso, basado en su propio catálogo (1985-94) y en sus muchas indagaciones sobre la suerte de este galimatías documental. Gracias a su

‘paralización’ súbita –por obra de Godoy, que no dejó publicar nada directamente relacionado con Malaspina– se conserva reunido hoy este enorme *dossier*, enterrado en el mismo Depósito Hidrográfico en que se instaló originalmente (obra del propio Malaspina, luego dirigido por sus miembros viajeros Espinosa y Bauzá, el cual llevó una parte de la colección a Inglaterra). Cabe una comparación metafórica con las ciudades de Pompeya y Herculano, paralizadas en medio de su vida cotidiana por la acción imprevista del Vesubio, y abiertos luego por ello a la futura indagación en profundidad.

Esta metáfora nos lleva a concluir, esperando que la tardía pero magnífica traducción inglesa nos permita recuperar aquel ambiente inicial de la Ilustración, en que varios países europeos intercambiaban información sobre el cosmos y competían para lograr ofrecer a los demás sus conocimientos universales, en una sana competición llena de sobresaltos apasionantes.

20.- “The sources. The Malaspina and Bustamante Expedition. A Spanish State Enterprise”, pp. 371-390.

## En la guarida del lobo Luis de Onís y la lucha diplomática contra el curso insurgente hispanoamericano, 1809-1819

Feliciano Gámez Duarte\*

En el momento de escribir este artículo parece que las relaciones entre España y los Estados Unidos pueden comenzar a recomponerse tras el enfriamiento sufrido desde la salida de las tropas españolas en Irak en 2004. No obstante, la Historia revela que las relaciones entre ambas naciones no han sido fáciles a lo largo de estos más de dos siglos que han transcurrido desde el nacimiento de los Estados Unidos. A diferencia de lo que ocurrió con el Reino Unido desde el Tratado de Gante, España y los Estados Unidos no han sabido o no han podido mantener una relación sin altibajos, sin malentendidos, sin enfrentamientos verbales o armados (Cuba y Filipinas, 1898). El ejercicio de la embajada de Luis de Onís en los Estados Unidos desde 1809 a 1819 fue un eslabón más en esta cadena de relaciones complicadas.

Cuando me enfrenté a la figura de Onís no sabía muy bien cómo enfocar su trayectoria como embajador en Washington, no veía claro un término explícito que lo definiese en su trayectoria vital o en su labor diplomática. Sin embargo, de una manera casual, el visionado de una película intrascendente me dio una clave. En este filme, un maestro de espías decía una frase bastante elocuente a uno de sus pupilos: *“somos recordados por nuestros fracasos, se ignoran nuestros éxitos”*.

Por desgracia, este personaje crucial en los años de la guerra de la Independencia española y del inicio de la emancipación hispanoamericana, es ignorado, no ya en sus éxitos, sino en toda su labor. Onís fue abandonado a su suerte en los Estados Unidos, en la “guarida del lobo”, ya que aunque neutrales, los Estados Unidos sabían que con una actitud ambigua en el conflicto que mantenía la metrópoli con sus colonias obtendría jugosos réditos.

El embajador español no fue reconocido oficialmente por el gobierno de los Estados Unidos como tal durante un lustro y aun así hubo de afrontar, sin medios y sin un claro apoyo desde Madrid, una de las más complicadas negociaciones diplomáticas de la historia de España: fue uno de los signatarios del tratado por el que España cedió a los Estados Unidos el territorio de Florida. Su nombre siempre aparece ligado al de perso-

\* Doctor en Historia Moderna y Contemporánea, Grupo de Investigación *Esteban de Boutelou*, Universidad de Cádiz, Profesor del IES *Cornelio Balbo*, Cádiz.

najes como James Monroe, Madison, Henry Clay o John Quincy Adams, políticos estadounidenses conocidos hasta el hastío.

Como dijo Newton en alguna ocasión, Onís caminó a hombros de gigantes y alcanzó a ver el horizonte, sin embargo, en su caso sólo han sido recordados los "gigantes". Creo que ha llegado el momento de que el "enano", este diplomático y espía, sea recordado por sus éxitos y por sus fracasos, por lo que alcanzó a ver en el horizonte.

### Luis de Onís en la historiografía

Luis de Onís, embajador de España en los Estados Unidos entre 1809 y 1819, lejos de ser un personaje reconocido por la historiografía española, es casi un perfecto desconocido. No obstante, para los estudiosos (y sobre todo para los panegiristas) del corsarismo insurgente hispanoamericano Luis de Onís puede parecer un personaje bastante antipático; no en vano, desde su puesto en Filadelfia y, posteriormente, desde Washington, actuó de un modo mucho más enérgico que la propia Real Armada española en la lucha contra estos corsarios y sus protectores. La historiografía norteamericana sobre el corsarismo (entre ellos L. W. Bealer<sup>1</sup> y Currier<sup>2</sup>) no ha cargado mucho las tintas contra él, lo ve como un hombre molesto para los movimientos de estos corsarios dentro del territorio y los puertos de los Estados Unidos; sin embargo, la historiografía hecha en países como Argentina, Uruguay, Venezuela o Chile (Rodríguez y Arguindeguy,<sup>3</sup> Beraza,<sup>4</sup> Duarte French<sup>5</sup> o López Urrutia<sup>6</sup>) lo ven con la mirada propia de una forma de hacer historia demasiado imbuida de nacionalismo, muy subjetiva y extremadamente determinista. Una historiografía que huye de la definición del proceso de emancipación hispanoamericano como de guerra civil y que divide a los contendientes entre "patriotas" y "realistas", definiciones algo alejadas de la realidad, ya que ambos bandos pueden ser considerados como patriotas con una muy divergente idea de Patria.

Pocos, casi ninguno, son los estudios monográficos dedicados al embajador. Aunque circunstancialmente, la figura de Onís ha sido tratada por Manuel Ortuño en su estudio sobre Xavier Mina.<sup>7</sup> Poco más podría decir acerca de este interesante diplomático espa-

- 1.- Lewis Winkler Bealer, *Los Corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispanoamericanas de la Independencia 1815-1821* (Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas, 1937).
- 2.- Theodore S. Currier, *Los cruceros del "General San Martín": Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas* (Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas, 1944).
- 3.- Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy, *El curso rioplatense* (Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996).
- 4.- Agustín Beraza, *Los corsarios de Artigas* (Montevideo, Revista Histórica, 1949), XV y XVI.
- 5.- J. Duarte French, *Los tres Luises del Caribe* (Bogotá, El Áncora Editores, 1988).
- 6.- Carlos López Urrutia, *Los insurgentes del Sur*, en <http://www.prodigyweb.net.mx/jrossow/History/Default.html>
- 7.- Manuel Ortuño Martínez, *Xavier Mina. Guerrillero, liberal, insurgente. Ensayo bibliográfico* (Pamplona, UPN, 2000).

ñol, a quien dediqué un amplio capítulo de mi tesis doctoral, ya que, como en el caso de Ortuño, su labor me interesaba de manera circunstancial.<sup>8</sup> No obstante, no todo ha sido olvido para este embajador que hubo de causar más de un quebradero de cabeza para las autoridades norteamericanas de la época. Ángel del Río, catedrático de Literatura Española de la Universidad de Nueva York, publicó un trabajo acerca de su misión en los Estados Unidos, el mismo que vio la luz en Barcelona en 1981, diecinueve años después del fallecimiento de su autor. Esta obra<sup>9</sup> se centra en la labor ejercida por el diplomático en sus años de residencia en los Estados Unidos, no obstante, este autor no pudo acceder a la documentación diplomática depositada en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, la cual sí fue una importante fuente para nuestra tesis.

### Verus en la guarida del lobo

*Verus*, en latín, el verdadero, el auténtico. Es, cuando menos paradójico elegir este seudónimo para, precisamente, ocultar la propia identidad. Una paradoja que se acentúa en el caso de un diplomático, alguien bastante acostumbrado ya, por su cargo, a ocultar sus verdaderos pensamientos y a disfrazar con hermosas palabras expresiones enérgicas, amenazadoras o persuasivas. Onís empleó este seudónimo para publicar memorias en las que se criticaba, desde el punto de vista de un ciudadano norteamericano, la actitud del gobierno de los Estados Unidos con respecto a la Florida Occidental (Alabama) o la falsa neutralidad de dicha nación en el proceso emancipador de la América hispana o incluso en la lucha contra Napoleón. En el tiempo en que estos escritos se hacían públicos, el embajador aún no había obtenido el reconocimiento oficial, lo que implicaba que no podía efectuar ninguna clase de protesta de tipo político por conducto oficial. La interinidad de su cargo se explicaba, de manera formal, porque el gobierno norteamericano se mantenía neutral en la guerra que se vivía en España desde 1808, y pretendían no ponerse de parte de ninguna de las naciones beligerantes. Sin contar con el correspondiente plázet como embajador,<sup>10</sup> Onís permaneció en Filadelfia como simple encargado de negocios.<sup>11</sup> El gobierno norteamericano se man-

- 8.- Feliciano Gámez Duarte, *El desafío insurgente: Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular, 1812-1828*, tesis doctoral en [http://dialnet.unirioja.es/servlet/fichero\\_tesis?articulo=1404456&orden=0](http://dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_tesis?articulo=1404456&orden=0)
- 9.- Ángel del Río, *La misión de Don Luis de Onís en los Estados Unidos (1809-1819)* (Barcelona, 1981).
- 10.- *Anuncióseme prontamente, que el gobierno Americano, aunque aplaudía los esfuerzos de los españoles en su gloriosa lucha, y deseaba seguir con ellos en buena amistad, y perfecta armonía, no podía admitir ni reconocer ministro alguno de los gobiernos provisionales de España, porque la corona estaba en disputa, y la nación dividida en dos partidos opuestos; y que hasta la decisión de esta lucha los Estados Unidos se mantendrían neutrales, o como simples espectadores, sin tomar parte alguna en favor de uno ni otro*, en L. de Onís, *Memoria sobre las negociaciones entre España y los Estados Unidos de América que dieron motivo al Tratado de 1891* (Madrid, Imprenta de D.M. de Burgos, 1820), p. 2.
- 11.- *El gabinete de Washington permaneció firme en el plan que se había propuesto, y no se*

tenía en una neutralidad claramente “interesada” a sabiendas de los jugosos réditos territoriales que podrían obtener.

No obstante, el seudónimo elegido por Onís no era nuevo, antes había sido empleado por otros diplomáticos, todos ellos relacionados de un modo u otro con los Estados Unidos. Quien lo empleó en primer lugar fue Sir James Bland Burgess, subsecretario de asuntos exteriores británico entre 1789 y 1796. A imitación de este diplomático y escritor británico, el Marqués de Casa Irujo, antecesor de Onís en el cargo de ministro plenipotenciario en los Estados Unidos, también empleó este seudónimo, quien hacia 1797 publicó una serie de cartas en las que se analizaban los derechos de navegación en el río Mississippi, uno de los temas más espinosos de las relaciones entre norteamericanos, españoles y franceses, toda vez que este río, amen de frontera era una vía abierta de navegación en la que estaban interesadas todas estas potencias. La autoría de estas cartas también se atribuyó a Felipe Fatio, secretario del embajador y, posteriormente, vicecónsul en Nueva Orleans.

Aquel 5 de octubre del año 1809 en que fue nombrado ministro plenipotenciario en los Estados Unidos de América, Onís estaba lejos de imaginar la trascendencia del puesto para el que había sido designado; le enviaban a una nación con poco más de treinta años de historia independiente. Ya en 1792 había sido designado, para ocupar ese cargo en la recién nacida república, sin embargo, la caída del ministerio de Floridablanca hizo que este nombramiento se aparcara, permaneciendo en Alemania hasta 1798, momento en el que fue nombrado primer secretario en la Secretaría de Estado en Madrid, cargo que ocupó hasta su elección por parte de la Junta Central para ocupar la embajada en Washington. Sin embargo, antes de partir hacia los Estados Unidos acompañó a Ceballos, secretario de Estado, a Bayona, allí, en 29 de abril redactó un dictamen oponiéndose a la renuncia a la corona por parte de Fernando VII; las vacilaciones de Ceballos entre la obediencia a José I o al rey legítimo forzaron a Onís a salir de Francia.

Para la misión en los EE.UU. se le habían otorgado amplios poderes: conseguir el reconocimiento de Fernando VII como rey legítimo, compra de armamento, actuar como contrapeso de la propaganda bonapartista y vigilar los movimientos insurgentes de la América española. Poderes que, sin el conveniente plácet, no pudo llegar a ejercer.

Según Ángel del Río, este diplomático que primero tuvo que vencer su repulsa a este cargo (le parecía poco honroso “...dada su categoría de oficial mayor y más antiguo de la Secretaría de Estado, sus conocimientos del idioma alemán y la preparación que poseía en derecho público, hubiera preferido ir a una de las cortes euro-

*prestó a reconocerme, ni a tratar conmigo oficialmente, hasta que vio enteramente disipada la perspectiva que lisonjeaba sus esperanzas, cuando Napoleón fue depuesto y exterminado... de modo que las relaciones diplomáticas... quedaron interrumpidas desde el principio de nuestra gloriosa revolución hasta fin de diciembre de 1815... en Onís, Memoria..., pp. 2-3.*

peas”),<sup>12</sup> se convirtió desde muy pronto en un agudo observador de la realidad de este Estado recién nacido. Sus opiniones, a veces exageradas y desmedidas, muchas veces faltaban a la objetividad propia de un observador neutral; sin embargo, aún poseen un gran valor por su diáfana descripción de los habitantes de aquella nación. Sus opiniones, sobre todo en lo referente al sistema político norteamericano o a las diferencias de carácter entre los habitantes de los estados del Sur y los del Norte, casi no difieren de las emitidas por otro agudo observador de los Estados Unidos: Alexis de Tocqueville. No obstante, no podemos pasar por alto algunos juicios críticos propios de los europeos de entonces (y de ahora) que observaban a los habitantes de Norteamérica (y también de la América hispana) desde un punto de vista bastante altanero.

Aun cuando no podemos obviar sus exageraciones e injusticias, en lo referente a la política exterior norteamericana, Onís no se engañaba, ahí es precisamente donde más agudo y acertado se mostraba:

*Los Estados Unidos tiene formado su plan con sabia y madura reflexión, lo siguen con impavidez y al par de la Inglaterra; sean cuales fueren los gobiernos no se altera un ápice, si las vicisitudes o tratados no lo exigen imperiosamente, porque hayan variado sus relaciones e intereses.*

Y aun es más categórico en su carta reservada de primero de abril de 1812 a Venegas, virrey de Nueva España, en ella vertía afirmaciones como la que sigue:

*Cada día se van desarrollando más y más las ideas ambiciosas de esta República... este gobierno se ha propuesto nada menos que el de fijar sus límites en la embocadura del río Norte o Bravo, siguiendo su curso hasta el grado 31 y desde allí tirando una línea recta hasta el mar Pacífico, tomándose por consiguiente las provincias de Tejas, Nuevo Santander, Coahuila, Nuevo México y parte de la provincia de Nueva Vizcaya y la Sonora. Parecería un delirio este proyecto, pero no es menos seguro que el proyecto existe, y que se ha levantado un plan de estas provincias por orden del gobierno, incluyendo la isla de Cuba, como una pertenencia natural de la República. Los medios que se adoptan para preparar la ejecución de este plan son... la seducción, la intriga, los emisarios, sembrar y alimentar las disensiones en nuestras provincias de este continente, favorecer la guerra civil, y dar auxilios en armas y municiones a los insurgentes...*

Donde menos erraba Onís era al verificar las verdaderas intenciones de esta nación bajo su supuesta neutralidad en la guerra que España mantenía con sus colonias. Los pensamientos de Onís sobre los Estados Unidos eran bastante acertados; a ciertos niveles sociales la lucha de las colonias españolas se identificaba con la Independencia de las Trece Colonias y también con la reciente victoria sobre los ingleses en la guerra de 1812. Se publicaban artículos en prensa alabando el heroísmo de los hispanoamericanos frente a la tiranía de los españoles e incluso senadores como Henry Clay aboga-

12.- Pilar León Tello, *Documentos relativos a la Independencia de Norteamérica existentes en Archivos Españoles*, T. III, 1 y 2, Archivo Histórico Nacional, correspondencia diplomática (años 1801-1820) (Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales, 1976), p. XII.

ban por un reconocimiento *de facto* de la independencia de estas colonias. Pero para una gran masa de comerciantes y hombres de negocios esta guerra era una gran oportunidad para obtener jugosos beneficios; para el gobierno estadounidense era el momento de jugar sus cartas para obtener los mayores réditos posibles en cuanto a sus pretensiones de expandirse hacia el sur y el Pacífico. Una España incapacitada para atender muchos frentes de manera simultánea era la máxima aspiración de los estrategas de Washington; más tarde o más temprano, los políticos españoles tendrían que negociar la cesión de las Floridas y de cualquier otro territorio en el cual los Estados Unidos tuviesen puestas sus miras.

### Un hombre solo

Onís hubo de sufrir, en cierto modo, no sólo la falta de reconocimiento oficial por parte del gobierno norteamericano sino también una tremenda sensación de soledad con respecto a su gobierno o, mejor dicho, los diferentes gobiernos que se sucedieron en España durante su residencia en aquella república. Una sensación de soledad provocada por la falta de fondos para atender su misión, por la falta de apoyo en sus acciones y, sobre todo, por la clara percepción del tremendo alejamiento de la realidad que vivían los políticos españoles con respecto a la situación en América.

Sobre ello se puede afirmar que el embajador tenía bien claro que el conflicto que mantenía la metrópoli con sus colonias estaba inmerso en una dinámica irreversible; para Onís una posible solución venía dada por una política de generosidad y sacrificio por parte de España. Una política que aconsejó en diversas ocasiones, no obstante, no dejaba de lado la constante reclamación de un reforzamiento de la Real Armada o acusaba a las autoridades militares de la isla de Cuba por no haber actuado con la celeridad necesaria en el caso de la Florida Occidental y haber sofocado los intentos de insurrección justo cuando éstos comenzaban.

Las ideas de Onís no encajaban bien con las ideas del entorno o la camarilla de Fernando VII. En un despacho de enero de 1818 a León y Pizarro, secretario de Estado y amigo personal, le sugería algunas recomendaciones para pacificar y mantener, al menos, una parte del imperio:

*Comercio libre a todas las Naciones en toda nuestra América; reforma en toda ella del sistema de rentas..., extinción de todo género de estancos; y libertad absoluta de propiedad, destrucción absoluta de todas las trabas que se oponen a los progresos de la agricultura, fábricas, industria y comercio, exención de derechos a todo lo que sea exportación de frutos y géneros del país... y finalmente igualaría [a la América española] a las Provincias de la Península en derechos y prerrogativas, así como en contribuciones y cargas.*

Poco tiempo después de ocupar su cargo, aún desprovisto del reconocimiento oficial por parte del gobierno estadounidense, Onís encontraría razones para hacer llegar sus protestas al secretario de Estado norteamericano: el contrabando iba en aumento en el área del Golfo de México, muchos de estos contrabandistas simplemente eran traficantes que introducían armas para los rebeldes de Venezuela o de Nueva España. Desde el inicio de la guerra anglo-norteamericana de 1812 y a lo largo de toda

su duración, las protestas de Onís se hacían más frecuentes, sobre todo cuando las acciones de los corsarios norteamericanos afectaban a los mercantes españoles, los cuales eran neutrales en esa guerra; como todas las neutralidades, la española también tenía una salvedad: España era aliada de los ingleses en la lucha contra Napoleón, con lo cual no podía ser considerada neutral en un sentido estricto, ya que, aún sin haber una alianza explícita entre norteamericanos y franceses, ambos consideraban que estaban colaborando a derrotar al enemigo común.

A lo largo de 1813 y 1814, siempre a través de sus cónsules, Onís dirige varias cartas de queja al secretario de Estado norteamericano acerca de los constantes perjuicios ocasionados por los corsarios norteamericanos al comercio español en su lucha contra los ingleses;<sup>13</sup> la excusa empleada por los corsarios para actuar contra los mercantes españoles era la de que éstos transportaban mercancías consignadas por los ingleses o dirigidas a puertos británicos. Ya en 1813 aparecen las primeras quejas sobre actividad de corsarios cartageneros apoyados por norteamericanos.<sup>14</sup> No obstante la premura de las primeras quejas de Onís, no parece que aún a la altura de 1817, las autoridades españolas reaccionasen con la suficiente eficacia y energía como para detener lo que empezaba a ser una amenaza creciente.<sup>15</sup>

¿Qué leyes estadounidenses violaban estos corsarios? Según Onís no eran otras que el Tratado Pinckney suscrito entre España y los Estados Unidos en 1795 y que sentaba las bases de la neutralidad que debían mostrar los norteamericanos en el conflicto que sostenían las colonias con la metrópoli. El armamento de corsarios en puertos norteamericanos, así como las entradas en los mismos de presas españolas vulneraban abiertamente la neutralidad que debía exigirse de los Estados Unidos; la prensa norteamericana, por lo general, se mostraba defensora de la aplicación estricta de las leyes de neutralidad, sin embargo, no faltaba quien desde esas mismas páginas alentase a los corsarios a seguir con su lucha, tal es el caso del *Niles Weekly Register* de Baltimore;<sup>16</sup> por otra

13.- Por ejemplo las cartas dirigidas a Monroe en 28/12/1812, 19/10/1813 y 26/10/1814; Archivo Histórico Nacional (AHN en adelante), Sección Estado, legajo 5639, expedientes nº 1145, 1222 y 1305 respectivamente.

14.- AHN, Sección Estado, legajo 5639, expedientes 1214 y 1252, donde se expone la ayuda que comienzan a recibir los corsarios cartageneros en los puertos norteamericanos; y legajo 5640, expediente nº 7, acerca de la misma cuestión.

15.- AHN, Sección Estado, Correspondencia Cuba-Puerto Rico, legajo 6367, expediente nº 27, carta de Onís a Pizarro, secretario de Estado, Washington, 9/5/1817: *Incluye a SE algunos artículos de Gacetas, cuyos contenidos le harán ver, que si no se toman medidas muy enérgicas y prontas para aniquilar los Piratas que infestan estos mares y bloquean la Isla de Cuba, y otros puertos del Seno Mexicano, es de temer la ruina total de nuestro comercio. Acompaña igualmente otro artículo de Gaceta, para que SE vea cual es el espíritu público de este país, con respecto a nuestro Gobierno; lo que se afanan para excitar la rebelión en la Provincias de SM, y las tramas de estos americanos para lograr posesionarse de las Floridas.*

16.- Desde este periódico se afirmaba el 3/10/1818 que "... siempre que los gobiernos regulares de



parte más o menos voluntariamente los diarios se convertían en los mejores propagandistas del corso ya que al hablar de las campañas exitosas de los mismos se promovía el enrolamiento de nuevas tripulaciones ansiosas de jugosos botines; la prensa publicaba con bastante frecuencia historias de ricos botines, generalmente exageradas, con el fin de reclutar nuevas tripulaciones para los buques corsarios; esta circunstancia se explica por las extensas ramificaciones que tenía la práctica corsaria en la sociedad norteamericana, donde muchos estratos de la misma estaban involucrados en el ejercicio del corso.<sup>17</sup> No obstante, no puede decirse que hubiese una actitud homogénea respecto al corso en la prensa norteamericana, incluso los medios que una vez se mostraron defensores de esta práctica abandonaron esas posiciones conforme se fue haciendo cada vez más difícil

Sudamérica tengan algún contralor, las reglas y prácticas de la guerra entre países civilizados serán tan estrictamente observadas como se pueda esperar". La actitud de este periódico se fue haciendo cada vez más ambigua conforme el corso fue degenerando, si bien siempre procuró inclinarse a favor de los corsarios de Buenos Aires, así, el 17/4/1819 censuraba los procedimientos de los corsarios sin dejar por ello de ejercer la defensa de los corsarios bonaerenses: "Sería necesario agregar que los gobiernos independientes no acepten de ninguna manera las piraterías que nosotros repudiamos; y quizá, desde que el corso empezó, no ha habido ningún barco que haya sido gobernado con más propiedad que los que tenían patente regular de Buenos Aires...", cfr. Currier, *Los cruceros del "General San Martín"*, pp. 48-49

17.- Los casos más palmarios se daban en el puerto de Baltimore. El cónsul español en dicha ciudad y el embajador Onís señalaban a diversas autoridades locales como involucradas en negocios de corso, casos que el propio gobierno norteamericano calificó como escandalosos. En una carta fechada en Bristol en 16/6/1818 Onís exponía a Adams la presencia en Baltimore de corsarios insurgentes de Buenos Aires y de presas españolas y la incapacidad de hacer prosperar los casos en los tribunales de esa ciudad; el embajador identifica a los corsarios y sus capitanes: *Independencia del Sur*, capitán Grennolds; *Pueyrredón* (a.) Mangoré, capitán Barnes; *Republicano*, capitán Chase; y la goleta *Alerta*, capitán Chaytor. Onís, en su carta, los llama reiteradamente piratas, aun cuando ellos se digan corsarios o buques de guerra del "supuesto gobierno de Buenos Aires". Se queja de que se autorice el armamento de estos buques en Baltimore y de que no se haya hecho nada en el caso del cuarto de estos buques: la goleta *Alerta* se trata de una nave de la Real Armada capturada por estos corsarios. Muestra su repulsa porque la mayor parte de la oficialidad y tripulaciones de estos buques es norteamericana: *...cualquiera que haya leído la llamada Constitución y leyes provisionales que rigen en Buenos Aires (porque nada hay allí que no sea provisional) sabe que ningún barco de los rebeldes puede navegar bajo su bandera sin tener el capitán y la mitad de su tripulación de naturales de aquel país, y que ningún individuo extranjero puede ser naturalizado sin que haya residido en él por espacio de cinco años. Dejo a la consideración de V.S. si supuestos estos datos pueden reputarse esos buques en cuestión por corsarios de Buenos Aires, y por ciudadanos de aquel país los capitanes y tripulaciones americanos que navegan bajo su bandera, tengan o no tengan comisión de aquel gobierno rebelde, y si con arreglo a las leyes de las naciones, y al tratado existente entre S.M. y esta República, pueden considerarse bajo otro aspecto que el de piratas...*

*Yo bien sé que V.S. me dirá que los tribunales están abiertos para atender a reclamaciones de este género, y para aplicar la ley en los casos que ocurran... pero también debo decir a*

distinguir a corsarios de piratas; en torno a 1820 el apoyo de la prensa se fue haciendo cada vez más débil. No hay que perder de vista que, aunque las posiciones fueran divergentes y que el apoyo se fuese haciendo cada vez más débil, la opinión publicada pesaba considerablemente en la política del gobierno de los Estados Unidos para con los corsarios. No era extraño encontrar editoriales en la prensa norteamericana augurando una más que segura guerra contra España si no se tomaban decisivas medidas para impedir que los corsarios tomasen como bases los puertos norteamericanos.<sup>18</sup>

Varios podían ser los motivos que movían a la prensa contraria al corso, pero era sobre todo la falta de voluntad por parte del gobierno de los Estados Unidos de tomar medidas decisivas que podían poner en peligro los intereses comerciales de la nación,<sup>19</sup> la razón que más peso específico tenía en esta toma de partido. Por otra parte, existía la consideración de que el comercio hispano-norteamericano era de tal magnitud que no debía ser amenazado tolerando la actividad de los corsarios, lo cual podría conducir

*V.S... que hallándose interesada una gran parte del comercio de Baltimore en los casos contra que se reclama, nadie quiere presentarse a dar las declaraciones sobre asuntos tan opuestos a lo que llaman el interés general: que de aquí procede que se eludan las sabias disposiciones del Gobierno, que se paralice la justicia y se... difieran los pleitos de corte en corte, para privar a los vasallos de S.M. de la justicia que sin duda alguna se les haría en los tribunales sobre todas sus reclamaciones...*, AHN, Sección Estado, legajo 5643, expediente n° 95. En esta carta en concreto Onís no identificaba a ninguna autoridad por su nombre, sin embargo, autores como Bealer o Currier sí señalan a quienes desde su cargo protegían y se beneficiaban de las actividades de los corsarios. *Toda la administración de Baltimore, ya sea federal, estatal o local, estaba casi unánime a favor de los corsarios; muchos de los funcionarios se hallaban directamente interesados financieramente. El fiscal de distrito Glenn, rehusó intervenir en los casos a menos que la prueba fuese indiscutible... El recaudador del puerto, 'un entusiasta a favor de la causa patriota', no vaciló jamás en favorecer a los corsarios en cualquier caso dudoso; el jefe de correos de Baltimore, Skinner, acusado de complicidad, fue liberado en forma rápida. Al nombrar el presidente Monroe a Bland como juez de distrito para Maryland no hizo sino empeorar la situación, no en vano Bland había formado parte de la comisión norteamericana que visitó Sudamérica entre 1817 y 1818 y era un ferviente partidario de los insurgentes. De hecho su nombramiento fue calificado por el Fiscal General de los EE.UU. como "una licencia general para los piratas", Bealer, *Los corsarios de Buenos...*, pp. 165-166.*

18.- Esta opinión apareció publicada en el *Federal Republican and Baltimore Telegraph* del 9/11/1816, cuando el corso aún estaba en sus inicios. En ese mismo año el *Norfolk Herald* señalaba que lo deseable sería exterminar a esos nuevos piratas y así proteger al comercio de todo peligro, cfr. Currier, *Los corsarios del Río de la Plata...*, p. 47.

19.- En esta línea se enmarcaría la opinión mantenida por el *New York Evening Post* de 1/9/1818, según la cual el comercio más dañado por los corsarios habría sido el de los Estados Unidos, un daño causado por buques "...tripulados por la escoria de todas las naciones cuya inclinación al robo la hacían equipar barcos privados, bajo el reprochable nombre de corsarios"; cfr. Currier, *Los cruceros del General San Martín...*, p. 106. Resulta cuando menos llamativo que para este periódico la mayor parte de las tripulaciones la formasen la "escoria de todas las naciones" cuando, realmente, la mayor parte de las tripulaciones era de origen norteamericano.

a una guerra contra España; por último, se consideraba la posibilidad de que se formase una amplia coalición europea contra los Estados Unidos.

El 31 de marzo de 1815 Luis de Onís dirigía desde su residencia en Filadelfia una carta a su superior inmediato en Madrid, el secretario de Estado Pedro Ceballos, en la que exponía las líneas generales de lo que sería una ardua misión que le ocuparía los siguientes cinco años. En esa misiva señalaba la abundancia de oficiales y aventureros dispuestos a partir desde diversos puertos norteamericanos hacia Cartagena de Indias. Le inquietaba al embajador Onís la imposibilidad de contener estas expediciones y otras portando armas de contrabando a los puertos rebeldes de la América española.<sup>20</sup>

La situación aún no había llegado a desbordarse como ocurriría poco más de dos años después y, sin embargo, ya se perfilaba la pauta del comportamiento del gobierno norteamericano en el conflicto entre España y sus colonias rebeldes. Onís advertía a Ceballos de la imposibilidad legal de detener a gentes que salen “a buscar fortuna donde mejor les convenga”; el embajador avisaba también que las autoridades norteamericanas no podían impedir “el que los comerciantes, de su cuenta y riesgo lleven armas, municiones y otros socorros a donde lo juzguen más útil a sus intereses”.<sup>21</sup> Onís veía en esa actitud del gobierno estadounidense, republicano por otra parte, una manifiesta connivencia con los contrabandistas y, por extensión, con los rebeldes; por ello sugería la posibilidad de ejercer medidas coercitivas de carácter comercial contra los Estados Unidos para “...atraerle a sentimientos más humanos y más análogos a la buena correspondencia que debe existir entre las dos potencias”.<sup>22</sup> Los escritos del embajador reflejaban la forma de pensar no sólo de un funcionario del gobierno absoluto, en ellos se exponían, por medio de su ministro plenipotenciario, las ideas que la monarquía fernandina tenía acerca de cómo debían conducirse los Estados Unidos en la guerra que la metrópoli mantenía con sus colonias. A Madrid le irritaba sobremanera ver que aquella república era el principal foco de suministro de armas y hombres para las colonias rebeldes.

Onís, testigo y agente sobre el terreno, compartía estas ideas y esta irritación, sin embargo, veía el problema bajo otra óptica. Mientras que el gobierno en Madrid se inclinaba por construir una imagen de los Estados Unidos como altruistas colaboradores de la independencia de las colonias hispanoamericanas o como simples emisores de propaganda insurreccional, el embajador describía a los estadounidenses como personajes interesados económica y estratégicamente en el proceso de emancipación.

La actividad del embajador provocó una gran hostilidad hacia su persona y en varias ocasiones el gobierno de los Estados Unidos advirtió a la Regencia que Onís podría ser considerado “persona *non grata*”. Su vehemente modo de proceder, a veces desprovisto de tacto, motivó que el congreso norteamericano llegase a estudiar una propuesta para su expulsión.<sup>23</sup> No sólo irritaba a las autoridades, también los par-

tidarios de la independencia de las colonias así como todos aquellos que participaban del negocio del contrabando a la América española y en el corsarismo insurgente veían en Onís un tremendo obstáculo para el normal desarrollo de sus actividades. Entre los senadores había fuertes opositores a cualquier acto del gobierno norteamericano contra los corsarios (los cuales eran propiamente ciudadanos de esa república) como por ejemplo Henry Clay.<sup>24</sup>

No faltaron intentos por parte de Onís de atraerse al bando español a autoridades civiles<sup>25</sup> y judiciales<sup>26</sup> por cualquier medio, incluido el soborno. Así, en 1817 comunicó al Secretario de Estado en Madrid, mediante una carta cifrada, la posibilidad de comprar la voluntad de un senador para conseguir que influyese a favor de España en los debates que se seguían en la Cámara para la aprobación de un *bill* contra el armamento de corsarios.<sup>27</sup> Al margen de éxitos (infrecuentes) y de fracasos (muy abundantes), la correspondencia entre la embajada durante el período que la ocupó Onís y la Secretaría de Estado en Madrid seguía una línea muy pesimista, en la que las notas de hastío suenan por encima de las de otra consideración; el embajador reconocía su pesimismo ante los pocos réditos obtenidos por sus gestiones y trataba de hacer ver a sus superiores que poco o nada podía lograrse por vías diplomáticas, sumándose a la corriente general que clamaba por el reforzamiento de la marina de guerra para acabar definitivamente con la persistente amenaza de los corsarios.

24.- Este senador por Kentucky se distinguió por ser un ferviente defensor del reconocimiento de las repúblicas insurgentes. A lo largo de marzo de 1818 Clay y sus aliados políticos forzaron el debate en el Congreso en torno al reconocimiento de la independencia de Buenos Aires, debate en el cual no tuvieron ningún éxito a pesar de las magníficas argumentaciones empleadas. Véase Monica Henry, *Henry Clay et la "South American Question" La champagne au Congrès pour la reconnaissance des republiques hispano-américaines (1818)* (París, Transatlántica, 2002).

25.- AHN, Sección Estado, legajo 5645, expediente nº 23, carta al Marqués de Casa Irujo, Washington 2/2/1819: acusa recibo de una Real Orden para que instase al gobierno norteamericano a poner término a los continuos armamentos de piratas que se hacían en sus puertos, especialmente en Baltimore. Dice que no podía hacer más, pero que estaba intentando convencer a algunos miembros del Congreso para que hiciesen alguna reforma.

26.- AHN, Sección Estado, legajo 5642, expediente nº 164, carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia 26/9/1817, propone recompensas pecuniarias para el fiscal de los Estados Unidos y el alguacil mayor de Charleston por sus servicios en este caso.

27.- “Vea V.E. en esto una prueba de lo que le he dicho en otras ocasiones, que es indispensable [cifrado hasta el final]: tener a nuestro sueldo uno o dos representantes en el Senado y otros en la Cámara de representantes para promover nuestros intereses y saber todo lo que ellos pasan a puerta cerrada; si esto se hubiese hecho habría promovido este asunto [el *bill* contra la piratería y los armamentos de corsarios en los Estados Unidos] mucho tiempo ha. 8000 pesos fuertes es una bagatela para una monarquía y pueden producir muchos millones bien dirigidos y administrados. La Francia e Inglaterra conocen bien estas ventajas y han adoptado este sistema. Yo espero que V.E. medite sobre ello y destine otros dos mil más a lo menos para la Secretaría de Estado”; AHN, Sección Estado, legajo 5642-I, carpeta 2, expediente nº 27.

20.- AHN, Sección Estado, legajo 5640, carpeta 2, expediente nº 13.

21.- *Ibid.*

22.- *Ibidem.*

23.- Bealer, *Los Corsarios de Buenos Aires*, p. 160.

Desde Madrid llegaban frecuentemente órdenes indicando que debía reclamar por los daños ocasionados a los comerciantes españoles, órdenes que, a su vez, estaban motivadas por las continuas quejas de particulares o de los consulados de comercio en los diferentes puertos españoles; el tono de respuesta de los oficios del embajador es bastante indicativo del estado de ánimo con que se enfrentaba a la presentación de estas quejas ante las autoridades norteamericanas. Por ejemplo, en una carta de 26 de enero de 1818 dirigida a Pizarro, secretario de Estado en esas fechas, le advertía que quedaba enterado de la captura del quechemarín español el *Santo de los Afligidos* a cinco leguas de Sanlúcar de Barrameda, por un corsario armado en Nueva Orleans con bandera de Buenos Aires, y de la orden de hacer la reclamación competente. A pesar de sus muchas quejas de esta clase al gobierno norteamericano, nada había conseguido excepto el que se remitiesen a los tribunales, pero la sentencia había sido siempre favorable a los apresadores. En cuanto a la orden de que se reclamase la observancia de los tratados a Estados Unidos, decía que bajo apariencia de paz seguían haciendo la guerra y perjudicando a las posesiones, comercio e intereses españoles.<sup>28</sup>

Como queda claro, para Onís se trataba de una guerra encubierta entre los Estados Unidos y España, y en cierto modo no estaba falto de razón, pues las acciones de los corsarios servían como acicate para forzar a España a llegar a un acuerdo en el asunto de la cesión de las Floridas. Sin embargo, era ésta un arma de doble filo, pues también España podía afirmar que no llegaría a ningún acuerdo sobre tal asunto en tanto los norteamericanos no hiciesen cumplir las leyes o promulgasen una ley efectiva contra el armamento de corsarios particulares en puertos norteamericanos. No obstante, en el caso de España, esta posición se adoptaba desde la debilidad de una potencia en evidente decadencia.

A lo largo de todo el año de 1818 su tono continuó siendo bastante pesimista; en febrero recibía la representación documentada de don Rafael Guesala sobre el apresamiento de la fragata *Industria* y del bergantín *Tenerife*, a la altura de La Palma, por el corsario de Buenos Aires denominado *Congreso* del capitán Almeyda; en su respuesta hacía ver a sus superiores que poco o nada podría conseguirse, pese a todo ello haría la correspondiente reclamación.<sup>29</sup>

Hacia abril de 1818 Onís recibía nuevas instrucciones a adoptar en las negociaciones con los Estados Unidos para la cesión de las Floridas:<sup>30</sup>

1. Impedir su reconocimiento a los gobiernos revolucionarios establecidos en la América española;
2. Poner fin a la piratería y a la ayuda económica que los rebeldes encontraban en ese país;

28.- AHN, Sección Estado, legajo 5643, expediente nº 12, carta a Pizarro, Secretario de Estado, Washington 26/1/1818.

29.- AHN, Sección Estado, legajo 5644, expediente nº 33, Washington 20/2/1818, carta a Pizarro.

30.- Miguel Artola, "La España de Fernando VII", en Ramón Menéndez Pidal (dir.), *Historia de España* (Madrid, Espasa, 1982), XXV, p. 461.

3. Fijar una línea de demarcación en el Oeste: "...se halla V.E. en el caso de poder asegurar a ese gobierno con positiva certeza que España está dispuesta a ceder sin restricción ni limitación alguna ambas Floridas, con tal que se conceda a SM un razonable equivalente en la parte occidental del Mississippi"; y

4. Concluir las cuestiones pendientes acerca de las indemnizaciones.

Salvo los dos últimos apartados, estas instrucciones no diferían en nada de la política seguida hasta ese momento por el embajador: frenar la piratería e impedir el reconocimiento de los gobiernos rebeldes; dos instrucciones que, por otra parte, estaban ligadas íntimamente.

En julio continuaba señalando a Madrid la futilidad de sus reclamaciones, por tal razón remitía un oficio a la Secretaría de Estado adjuntando una copia de "un dictamen de un juez de la Corte Suprema sobre los corsarios de Buenos Aires y sus presas, para que se convenza de lo poco que podemos esperar de los tribunales y menos del gobierno en cuanto a indemnizaciones".<sup>31</sup>

En el mes de septiembre, en un oficio remitido a la Secretaría de Estado después de haber visto cómo las autoridades judiciales nada hacían en los casos de reclamaciones españolas, Onís hacía ver que sólo la marina de guerra española podía ser quien realmente acabase con las amenazas de los corsarios y el contrabando de armas dirigido hacia los insurgentes. Por un oficio del secretario de Estado, Pizarro, quedaba enterado de que tenía que reclamar al gobierno norteamericano sobre la conducta que se observaba en los puertos de este país donde se hacía el comercio de armas con los insurgentes, y concretamente, sobre los buques norteamericanos *Salvage* y *Adelina*. Onís decía que estas protestas no servirían de nada, por estar permitido dicho comercio en Estados Unidos, no quedando otro medio para contrarrestarlo, que el de apresar los barcos y sus cargamentos por los cruceros de España y confiscarlos de acuerdo con las leyes conocidas.<sup>32</sup>

La proximidad de su sustitución en aquella embajada no varió ni en un ápice su pesimismo, antes bien, al contrario, se acentuaba conforme llegaba el momento de dejar los Estados Unidos; un destino que en el momento de su llegada él consideraba de categoría inferior y que, con el paso de los años, se había revelado como de una importancia capital en el proceso de emancipación de la América hispana. Creemos que podría alegar como un coadyuvante de este pesimismo la enfermedad y defunción de su esposa en 1818. Fueron muchas las cartas dirigidas a la Secretaría de Estado en las que mostraba su preocupación por el estado de salud de mujer y en las que solicitaba un destino en un clima más apropiado para su restablecimiento, tantas peticiones envió el embajador como respuestas negativas hubo por parte de la Secretaría de Estado, la cual consideraba que no era conveniente remover de su puesto a un hombre clave para las negociaciones en torno a la cesión de las Floridas.

31.- AHN, Sección Estado, legajo 5644, expediente nº 114, Bristol 5/7/1818, carta a Pizarro.

32.- AHN, Sección Estado, legajo 5644, expediente nº 166, carta al Marqués de Casa Irujo, secretario de Estado, Washington 1/11/1818.

Uno de los últimos oficios que remitió a Madrid revela su verdadero estado de ánimo. En él expresaba sus pensamientos acerca del acta del Congreso de los Estados Unidos para acabar con la piratería, sobre lo negativo que resultaría para España el acuerdo de cesión de las Floridas, sobre lo inútil de todas las gestiones y reclamaciones efectuadas ante el gobierno y los juzgados para reclamar por los daños ocasionados al comercio y la navegación españoles y sobre la necesidad imperiosa de tener bases en los Cayos para controlar la navegación en el Golfo de México y proteger a Cuba mediante una marina potente que arrancase de raíz el daño que causaban los corsarios insurgentes. No escapa a su crítica la poca colaboración que había obtenido de los demás neutrales en las reclamaciones ante los Estados Unidos, para ellos auguraba un destino aciago una vez que los corsarios acabasen con el comercio español.<sup>33</sup>

### La tela de araña

Onís actuaba dentro de la guarida del lobo. Su situación no respondía realmente a la de un agente diplomático en territorio neutral. Como dije antes, se trataba de una neutralidad interesada, los Estados Unidos tardaron en equilibrar la balanza y lo hicieron justo en el momento en que percibieron que la "fruta estaba madura", es decir, cuando vieron que España cedería territorios a cambio de una determinación gubernativa contra el corso norteamericano bajo bandera insurgente.

33.- AHN, Sección Estado, legajo 5645, expediente nº 68, Washington 8/4/1819, carta al Marqués de Casa Irujo, en ella indica que el Acta del Congreso contra la piratería es un instrumento hueco, que nada va a conseguir. Se queja Onís de que a pesar del tratado tan ventajoso que acababan de suscribir ambas naciones para la cesión de la Florida no existía una contrapartida franca por parte de los Estados Unidos, por ejemplo, persiguiendo a los piratas. Piensa que los corsarios continuarán sus depredaciones hasta acabar con el comercio español y el portugués para a continuación atacar el de los países neutrales: "...los cuales pagarán bien cara su apatía en tolerar esta desmoralización general, y esta organización de los más horribles crímenes. Yo no veo, Sr. Excmo., otro medio de atajar estos males sino el de armar todos los buques que se puedan para cruzar contra ellos, y el de convidar y empeñar a las demás naciones a una liga general contra estos filibusteros, empezando por cortar todo comercio con la ciudad de Baltimore, y por tratar los barcos de aquel puerto, como se trataría a los de las potencias berberiscas, que no conocen el derecho, ni los usos establecidos entre potencias civilizadas, declarando al mismo tiempo que se continuará en la mejor armonía con esta República, y se respetarán los buques de todos los puertos en donde no se armen ni abriguen semejantes aventureros".

Observa que para poder realizar estas acciones es necesario que estas medidas las adopten más potencias, sabe de la dificultad de atraerlas al bando español, cree que es necesario convencer a Francia y Rusia. Afirma que los Estados Unidos no acabarán su expansión en la Florida: "...fortificará los Cayos del Vizcaíno y demás que no son de la Florida para dominar el seno mexicano y tener a los ingleses a raya en caso de una guerra; se prepararán para extender sus dominios en la California y México... yo hubiera aconsejado a SM. que hubiese ocupado estos cayos y los hubiese fortificado antes de hacer entrega de las Floridas, pues aunque valen poco, sus puertos y la posición los hace sumamente ventajosos para la seguridad de la Isla [Cuba]".

No obstante, conocedor como era del ambiente en que se movía, Onís trató de actuar como un lobo entre lobos. Controlaba desde su residencia en Filadelfia a todos los cónsules y agentes consulares españoles en los principales puertos norteamericanos, quienes le informaban convenientemente de todos los movimientos de buques corsarios. Uno de sus principales éxitos fue la captación de los hermanos Laffite, antiguos piratas redimidos por el gobierno norteamericano. Tras su colaboración en la defensa de Nueva Orleans frente a los ingleses en 1815, ambos pasaron de ser contrabandistas y colaboradores de los insurgentes, a convertirse en agentes del gobierno español entre las filas de éstos.

Advierte Manuel Ortuño que la definitiva derrota de Bonaparte en Waterloo acabó con las esperanzas inmediatas de una posible recuperación del imperio napoleónico y todos, españoles y refugiados hispanoamericanos en los Estados Unidos, se apercibieron de que el final de las guerras en Europa podía significar dejar las manos libres a Fernando VII para fortalecer sus posiciones en una posible reconquista de América.<sup>34</sup> Fue justo en ese momento cuando Pierre Laffite, el mayor de esta pareja de hermanos piratas, acabó siendo captado por Picornell<sup>35</sup> para pasar a formar parte de la red de espías dirigida por Luis de Onís. De Pierre Laffite decía Picornell en carta a Onís: "...la justificada esperanza que tenemos de que este hombre solo, si se le ofrecen los medios de pagar a su gente, podrá fácilmente arruinar todos los proyectos que nuestros enemigos están preparando en el Golfo".<sup>36</sup> Su hermano Jean, a su regreso de Washington de solicitar el perdón presidencial en agradecimiento por su participación en la batalla de Nueva Orleans, supo del acuerdo de Pierre en marzo de 1816; aceptó, y desde ese momento se convirtieron en dos de los principales informadores de la red de espías españoles en los Estados Unidos.

Jean Lafite, por boca de Onís, reivindicaba España como su patria y para ello estaba dispuesto incluso a embarcarse en los bajeles de guerra del que había sido hasta entonces su mayor enemigo: un pirata aparentemente redimido conduciendo a la marina de guerra española a la captura de otros piratas. El plan, a pesar de los buenos oficios y voluntad de Onís, no podía prosperar. Nadie más allá de él mismo y de Alejandro Ramírez, intendente general de la isla de Cuba, parecían confiar en el corsario gascón. Las autoridades que debían ser sus enlaces en Nueva España y, en concreto el Virrey, conde del Venadito, no creían que Laffite actuase de buena fe.

A juzgar por otros documentos, cartas del Virrey de Nueva España al Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra, la alianza con los Laffite debió romperse en torno a 1819, al desaconsejar éste a Luis de Onís que aceptase las propuestas que Jean le había hecho. Según el Virrey, la razón estribaría en que:<sup>37</sup>

34.- Ortuño Martínez, *Xavier Mina*, p. 312.

35.- Juan Mariano Picornell, recluso en La Guayra tras participar en el motín de San Blas, en Madrid en 1793. Participó en los levantamientos de Caracas y Cartagena, se instaló en 1813 en Nueva Orleans, allí sufrió su particular conversión que le llevó a ponerse de nuevo al servicio de Fernando VII y de su embajador en los Estados Unidos, Luis de Onís.

36.- Ortuño Martínez, *Xavier Mina*, p. 312.

37.- AGI, Sección Estado, 33, nº 20 fol. 1 y verso.

*Laffite está convenido, según él dice para ocupar la Bahía de Galveston cerca de la frontera de la provincia de Texas con el Estado de la Luysiana [sic], a nombre y con fuerzas y auxilios que le han de suministrar los rebeldes de Buenos Aires con el objeto de piratear y hostilizar sobre nuestros buques y costas; y ofrece que al propio tiempo que haga a cara descubierta el papel de jefe de aquel establecimiento y cabeza de los piratas, dar avisos secretos a La Habana y otros puntos de los parajes que cruzan aquellos y las presas que conducen para que sean atacados por los buques de S.M. y se represen éstas.*

Donde el Virrey veía un juego artero, Onís percibía con claridad que Laffite actuaba de buena fe, razón por la que creía conveniente oír y aceptar su propuesta:<sup>38</sup>

*Cada día estoy más convencido de la buena fe con que procede el n° 19 y de que si ese gobierno quiere poner la actividad que es necesaria se podrá apoderar de cantidad de presas y de una porción de corsarios que aumentarán nuestras fuerzas marítimas y pagarán con usura los gastos que se hicieron para ello.*

El n° 19 o, mejor dicho, Jean Laffite, presentó a Onís el convenio por el cual él ocuparía Galveston y realizaría desde allí sus tareas de agente doble: jefe aparente del establecimiento e informante de las autoridades españolas:<sup>39</sup>

*1ª Restableceré el puerto de Galveston luego que esté informado que estuviere evacuado, le abasteceré de subsistencias y de todo lo que fuese indispensablemente necesario.*

*2ª El Gobierno Español me autorizará para comunicarme con el General que manda las Provincias Internas; este General me hará saber sus necesidades escribiéndome por algunos hombres de confianza, que tomarán el pretexto de contrabando, según sus pedimientos le suministraré víveres, armas, municiones de guerra etc. Mediante que el Gobierno Español promete y se obliga de reenvolverme a su presentación las anticipaciones que yo hiciere.*

*3ª Como de paso informaré exactamente al Gobierno Español de todo lo que yo pueda descubrir concerniente a sus intereses, como también de los parajes donde deberán cruzar los corsarios que salgan del puerto de Galveston, previniendo al Gobierno que para estar más exactamente informado, tomaré un interés más o menos grande en cada uno de ellos, bajo la condición que el jefe del Gobierno autorizado a este efecto hará luego después de recibir mi aviso, salir buques para perseguirlos.*

*4ª Para mi satisfacción particular, y de estar al abrigo de los ataques de la calumnia, exijo que el Gobierno envíe un hombre investido de toda su confianza que permanecerá en Galveston cerca de mí, y podrá en todo tiempo dar cuenta de mi conducta. Es necesario que este hombre no se ponga en evidencia en ningún partido: que tenga el exterior de un republicano y sobre todo de buenas costumbres; en fin, es más fácil concebir lo que pido, que me es el expresarlo.*

*5ª Todos los gastos que hiciere con la autorización de la persona encargada de poderes suficientes en la Nueva Orleans, me serán reembolsados a la presentación de mi cuenta y sin ninguna demora, de lo contrario me será imposible continuar.*

38.- *Ibidem*, fol. 2 recto.

39.- AGI, Sección Estado, 33, n° 20 fol. 2/2 recto.

*6ª Como trato este asunto con el Sr. De Onís y el Sr. Ramírez, que me he confiado de ellos, según el conocimiento positivo que tengo de sus luces, lealtad y discreción, exijo que si estos dos señores fuesen llamados a otros empleos, y llegasen a salir de los Estados Unidos y La Habana, me prometerán arreglar y saldar mis cuentas antes de su partida. Declaro amás, que nadie podrá determinarme a confiar el depósito de mi tranquilidad en manos desconocidas, mi servicio cesará en el instante que no sea dirigido por ellos, entonces y en ese caso, tendré derecho a pedir el cumplimiento de promesas de indemnizaciones que me fueron hechas.*

Las condiciones impuestas por Laffite se basaban en la confianza puesta exclusivamente en una persona: el creador y cabeza de la red de espionaje española en los Estados Unidos, Luis de Onís. No pensaba trabajar para la Corona española si no era teniendo como contacto y enlace al diplomático; además, como buen negociante, Laffite no perdía la oportunidad de dejar claro que no pensaba renunciar a ningún dinero que él hubiese tenido que adelantar. Cualquier suministro que él hiciese llegar a las tropas realistas debería ser abonado convenientemente; no parecía dispuesto a consentir que pudiera ponerse en duda su entrega en el trabajo para el que se ofrecía, por lo que el "supervisor" que vigilase sus acciones no podía ser cualquiera sino sólo una persona que no levantase sospechas de ningún tipo.

Ninguna mención hay en este convenio a la recompensa que esperaba obtener por estos servicios nada desinteresados. Según Onís, Laffite<sup>40</sup>

*todo lo que desea por estos servicios es el perdón del Rey o una recompensa o un empleo honorífico para vivir honradamente en España, su Patria. V.S. no puede menos que conocer las ventajas que presenta este plan y que el hombre se ofrece hasta ponerse a bordo de los buques del Rey, si se cree conveniente para conducirlos a donde convenga para que acosen a los piratas.*

Onís tejó una importante red de espías en territorio norteamericano, entre los que se contaban no sólo estos dos hermanos gascones, sino también Juan Mariano Picornell, José Álvarez de Toledo o el padre Sedella. La obsesión por el secretismo y por el uso del lenguaje cifrado que hemos constatado en el caso de la correspondencia relacionada con Laffite era algo plenamente justificado. Las posibilidades de que un navío fuese capturado por los insurgentes o por la marina de guerra española podría poner al descubierto los planes y dejar desnuda la estrategia de cualquiera de los bandos contendientes. La probabilidad de la existencia de infiltrados entre los insurgentes es tan alta como lo era también la de la presencia de agentes de los insurgentes en los principales puertos españoles y americanos.

No obstante, como se ha podido ver en estas páginas, Onís no vio nunca una utilidad práctica en la mayor parte de cuantas reclamaciones o acciones tuvo que emprender ante las autoridades norteamericanas. Su misión sufrió por dos motivos principales: primero por la actitud norteamericana renuente a conceder el plácet al representante diplomático de una nación en guerra; y, en segundo lugar, por el desconocimiento de las autoridades españolas de la realidad de la guerra que mantenía en la América hispana.

40.- *Ibidem*, fol. 2/1 verso.

Entre tanta desolación, motivada por la imposibilidad de hacer prosperar en los tribunales la mayoría de las reclamaciones y lo poco que se lograba obtener como compensación cuando éstas llegaban a ser tenidas en cuenta en algún juzgado, a veces llegaban buenas noticias. Si bien el puerto de Baltimore o el de Savannah parecían ser territorios poco propicios para triunfar en los tribunales, en otros puertos los cónsules lograban ser oídos y tenidos en cuenta, e incluso ganar algunas reclamaciones. A lo largo de 1817, las noticias relativas a procesos judiciales por reclamaciones de los cónsules españoles eran realmente frustrantes. La mayoría de las comunicaciones de Onís con el Secretario de Estado daban cuenta de procesos paralizados o perdidos en los tribunales de Baltimore: la detención del *Mangoré* y la posterior puesta en libertad de todos sus tripulantes,<sup>41</sup> la detención de Almeyda por delitos fiscales y no por piratería;<sup>42</sup> etc. Sin embargo, en septiembre de ese año Onís dio cuenta a sus superiores de los buenos oficios del cónsul en Charleston,<sup>43</sup> el cual consiguió la colaboración de las autoridades del estado en la persecución de los corsarios.

En 1818, los consulados de Savannah y Charleston continuaban destacándose por ser casi los únicos en los cuales sus titulares lograban hacer prosperar en los tribunales las reclamaciones de los comerciantes contra los corsarios que conducían allá sus presas. Cada vez eran más frecuentes las cartas de Onís a la Secretaría de Estado en Madrid conteniendo términos bastante laudatorios para los diplomáticos españoles destacados en ambos puertos.<sup>44</sup> La excepción la puso el intento del cónsul en Nueva

- 41.- AHN, Sección Estado, legajo 5642, N° 22, "Por el cónsul de Baltimore había sabido que después de haberse embargado el barco pirata Mangoré, se dejó marchar a toda la tripulación sin hacer que declarasen siquiera, y aun permitieron que el referido corsario saliese a la mar bajo fianza; por este motivo había enviado una nota de protesta [Washington, 11/2/1817] al secretario de estado americano [Monroe]".
- 42.- AHN, Sección Estado, legajo 5642, expediente n° 81, Washington 25/4/1817: por el cónsul de Baltimore, Joaquín Zamorano, se ha enterado del arresto de Almeyda [por infracciones contra las leyes norteamericanas y no como pirata, su caso sería seguido por el fiscal del estado de Maryland], y que seguía la pista de los efectos robados por este corsario, para embargarlos. Autorizaba a pagar el 10% del valor de dichos embargos a los abogados que se encargasen de éste y otros casos parecidos. Expediente n° 97, Washington 6/5/1817: por el cónsul en Baltimore había sabido que por fin se formaría causa criminal contra Almeyda y, además, contra Chase, capitán del *Potosí*, Onís mantenía la idea de recompensar a los abogados con el 10% de lo que se cobrara en caso de prosperar la reclamación.
- 43.- AHN, Sección Estado, legajo 5642, expediente n° 164, Filadelfia 26/9/1817: Onís daba parte del celo del cónsul en Charleston en la persecución de MacGregor y sus tropas, y pedía 10,000 duros para los gastos originados por los pleitos seguidos contra corsarios en los tribunales de los EE.UU.
- 44.- AHN, Sección Estado, legajo 5643, expediente n° 41, Washington 10/3/1818: Onís avisa a sus superiores de que el vicecónsul en Savannah había reclamado y detenido a beneficio de sus dueños, tres bergantines españoles y dos goletas. Asimismo habían sido embargados en aquel puerto el corsario *General San Martín* y otros tres, contra los que el vicecónsul había conseguido pruebas de piratería.

York de hacer encarcelar a Thomas Taylor,<sup>45</sup> algo que, en el medio plazo habría de traer graves consecuencias.

Mateo de la Serna, sustituto de Onís en los Estados Unidos, informó a lo largo de 1819 de algunos éxitos judiciales en la lucha contra los corsarios. Entre todos ellos cabe destacar el juicio ganado en el tribunal del almirantazgo, que puso a disposición del cónsul, don Bartolomé Renguenet, el bergantín español *Fortuna*<sup>46</sup> con su cargamento, apresado anteriormente por piratas. En opinión de la Serna, el éxito en esta causa podría ser muy ventajoso, no sólo por lo importante del cargamento de dicho buque, sino para los pleitos que hubiera en lo sucesivo.<sup>47</sup>

En opinión de Currier, el valor de lo cobrado por reclamaciones en los tribunales era muy inferior a los esfuerzos desplegados para poder obtener el éxito. A veces, para

Expediente n° 59, Washington 10/4/1818: por medio de este oficio Onís da cuenta de que el cónsul de Charleston, Antonio Argote Villalobos, había ganado el pleito de reclamación del místico español *San José y Dolores*, perteneciente a dos comerciantes de Cádiz, y de la parte del cargamento descubierto hasta entonces. Había dicho al cónsul que después de liquidar las cuentas con el tribunal le diese aviso de la cantidad neta que resultase, e informase al Consulado de Cádiz. Estaba satisfecho del celo de dicho cónsul en la defensa de los intereses españoles.

Expediente n° 73, Washington 22/4/1818: Onís reporta que el cónsul en Charleston le había informado que había logrado recobrar las propiedades españolas apresadas por corsarios insurgentes, y conducidas dentro de los límites de su jurisdicción, y que se había decidido a favor de sus propietarios, el caso del bergantín español *Júpiter* y el del místico *San José*, y ya tenía en su poder el importe para entregarlo a los interesados. Anuncia remisión de este oficio con las cuentas de haberes y la copia de las sentencias para que se hiciese pasar al consulado de Cádiz, y éste lo hiciese saber a los interesados.

- 45.- AHN, Sección Estado, legajo 5643, expediente n° 146, Bristol 1/9/1818. Onís informa de la comunicación que había recibido del cónsul en Nueva York, por la cual le avisaba que había hecho poner en la cárcel a Thomas Taylor, almirante del gobierno insurgente de Buenos Aires, por haber robado cien mil pesos de propiedades españolas, y que no lo dejaría salir si una persona no daba fianza por dicha suma y quedaba responsable. El valor de las propiedades que se reclamaba era de presas hechas por su corsario *Patriota* armado y equipado en Baltimore antes de tomar su patente de corso, otorgada en la Margarita por Brion.
- 46.- Capturado en abril de 1819 en su trayecto de La Habana a Cádiz por el corsario de Buenos Aires *Julia de Forest*, capitaneado por Jorge Wilson y armado con 8 cañones de a 18 y tripulado por 93 hombres. Carecemos de la fecha y las coordenadas exactas de la captura. Se supo de ella por haber llegado a Cádiz ocho miembros de una familia que viajaban a bordo de este bergantín y que fueron embarcados por el insurgente en un bergantín inglés a ocho leguas al O. del Cabo de San Vicente. La presa fue remitida a la isla Margarita pero sucedió algo relativamente frecuente entre las tripulaciones de presa, ésta se amotinó y condujo el bergantín a Filadelfia donde, como se dijo antes, fue embargado y entregado al cónsul español.
- 47.- AHN, Sección Estado, legajo 5645, expediente n° 64, Filadelfia 8/9/1819, oficio al Marqués de Casa Irujo.

evitar el deterioro de algunas cargas detenidas tales como azúcar, maderas, algodón o tabaco, era necesario vender el barco y buena parte de las mercaderías, lo cual conducía a pérdidas inevitablemente grandes. Es imposible no compartir con el embajador la terrible sensación de identificarse con Sísifo y su castigo, el enfrentarse, por mandato de sus superiores, a una tarea repetitiva y frustrante, sin recompensa y sin final aparente. Era lógica, pues, la frustración y la desazón que invadía al embajador en los últimos meses de su misión.

### Epílogo

En la historiografía norteamericana, e incluso en la hispanoamericana, este diplomático ha obtenido un enorme reconocimiento: sus acciones son vistas como las de un tenaz y correoso diplomático en la negociación con los estadounidenses y como las de un intrigante enemigo para los independentistas hispanoamericanos. Sin embargo, para los españoles, este fiel servidor público es un verdadero desconocido. En un tiempo en el que se sucederán diversos actos conmemorativos con motivo de los diversos bicentenarios (guerra de la Independencia, Cortes de Cádiz o independencia hispanoamericana) no estaría de más reivindicar a aquellos que, como Onís, se fajaron en esas "bregas" de las primeras décadas del diecinueve y, hoy día, como decía aquel espía del principio de este artículo, no son recordados ni por sus éxitos ni por sus fracasos.

## The Spanish frigate *Astrea* around the world (1786 to 1788)

The first circumnavigation achieved by an Italian:

Alessandro Malaspina

Dario Manfredi\*

Translated by Graham Corlett

In the second half of the 18<sup>th</sup> century circumnavigation of the world had already been a reality for two and a half centuries. Nevertheless, if we consider that some navigators lost their lives during the voyage (beginning with Magellan and adding the names of Lemaire, J. L'Hermite and U. Schapenhan) and that others did not manage their ship for the whole voyage (Elcano and Schouten) or at least not the same ship on which they had departed (Roggeween, Clipperton and Shelvock), we see that no more than a dozen navigators returned after a complete circumnavigation accomplished in command of their ship.

It is worth remembering their names: Francis Drake (*Golden Hind*, 1577 to 1580), Thomas Cavendish (*Desire*, 1586 to 1588), Olivier van Noort (*Maurice*, 1598 to 1601), George Spilbergen (*Aeolus*, 1614 to 1617), Woodes Rogers (*Duke*, 1708 to 1711), George Anson (*Centurion*, 1740 to 1744), John Byron (*Dolphin*, 1764 to 1766), Samuel Wallis (again *Dolphin*, 1766 to 1768), Philip Carteret (*Swallow*, 1766 to 1769), Louis-Antoine de Bougainville (*Bodeuse*, 1766 to 1769) and James Cook (*Endeavour*, 1768 to 1771, and *Resolution*, 1772 to 1775).

Taking into consideration the relatively small number of sailors who succeeded on this venture, it is rather surprising that no historiographer of sailing navigation has stopped to study the circumnavigation of the globe achieved by Alessandro Malaspina. This Italian navigator, famous particularly for the scientific-political expedition carried out between 1789 and 1794<sup>1</sup> for the Spanish Crown, was in fact the 13<sup>th</sup> man who

\* Presidente de la Fondazione Alessandro Malaspina, de Mulazzo, provincia de Massa-Carrara, Italia.

1.- Alessandro Malaspina planned and carried out, with the corvettes *Descubierta* and *Atrevida*, an important geographical, naturalist, socioeconomic and political expedition. Unfortunately, the results of this voyage remained unappreciated by the public and foreign scientists, mainly because Malaspina was arrested a little more than a year after his return (his political ideas were different from those of the Prime Minister, Manuel Godoy) and he was shut up in the fortress of San Antón de la Coruña. After seven years he obtained the commutation of punishment to that of exile and he returned to Lunigiana (Italy), his

could take pride in having completed a circumnavigation. Moreover, he was the first Italian (obviously, we do not count Pigafetta, who sailed with Magellan and Elcano, but never had command of a ship). In her turn, the *Astrea* was the first Spanish ship to return home having completed the voyage around the world under the command of the same captain.

For these reasons, it is worth to undertake a fresh approach to this voyage. To this end, we can use a set of documents totally ignored until a short time ago when surfaced from Italian and Spanish archives.<sup>2</sup>

Around 1785, the Spanish minister of the Indies, Joseph de Gálvez, conceive some ideas to improve the trade between Spain and her most distant possession, the Philippines. Until then trading had been carried out by means of an annual convoy (the famous Manila Galleon which frequently became prey to pirates and sea-robbers) between the Philippines' capital and Acapulco, in Mexico. From this port, goods were transported overland to Veracruz, in the Atlantic coast, and then shipped again destined to Spain. Both the Royal Company of the Philippines and Spanish Government realized that it was not the most efficient way to handle that trade and began to think on the possibility to replace that route for another one based on a circumnavigation. The idea was quite courageous not to mention rather hazardous, but, good international relations at that time (especially with England) made it feasible at least on paper.

To realize this goal, minister Gálvez first of all had a decree approved by King Charles III, by which the Royal Company of the Philippines could charter naval vessels, whose efficiency was notably superior to that of the merchant ships. In the following year (1786), a second decree established some facilities for the Company and that the chartered ship will be in command of a naval officer. It was precisely on the basis of these two decrees that in the Spring of 1786 the directors of the Company asked the Navy Minister (Antonio Valdés y Bazán) to charter a frigate to make a voyage to the Philippines, via Cape Horn on the outward journey and Cape of Good Hope on the return. They also asked commander Alessandro Malaspina to lead that voyage.

By 1786 the Italian Alessandro Malaspina had already served in the Real Armada for twelve years, having distinguished himself on various occasions for his remarkable professional ability, his scientific knowledge and his valour and courage.

In 1775 he took part in some engagements with the Barbarians at Melilla and Algiers. Two years later achieved his first oceanic crossing. In 1780, during a new war with

homeland. For Malaspina and his expedition see (also for the rich preceding bibliography) Various Authors, *Alessandro Malaspina nella geografia del suo tempo* (Genova, Civico Istituto Colombiano, 1987).

2.- The documents referring to the preparation of the voyage are kept in Madrid and at Ciudad Real. Those concerning the navigation are at Florence (see list of sources). The Florentine documents were gathered with the help of Felipe Bauzá y Cañas, a member of the Malaspina's expedition, who lived in England from 1823 to 1834. We sincerely thank who have continuously helped us in this research, as Dr. Lola Higuera and both Fathers Osvaldo Tosti and Dino Bravieri we have lost in our way,

Great Britain, he save his ship, the *San Julián*, from capture by the fleet of admiral Rodney (after the battle of Cape of Santa María). In 1782 he fought courageously in the siege of Gibraltar. In the years from 1783 and 1784 he accomplished an important voyage to the Philippines on the frigate *Asunción* provided with a special English safe-conduct, with the purpose of taking to Manila the news that hostilities had ceased. Then he worked under the geographer Vicente Tofiño on the creation of the Spanish Maritime Atlas. Before, in September 1782, when on board the frigate *Santa Clara* and ready for attacking Gibraltar with floating planked batteries, Malaspina came across his first real problems, mainly because of his involvement in science and his thirst for knowledge. In fact, he was denounced to the Court of the Inquisition with the charge, inter alia, of reading English and French books before they had been censored.

The request of the Company of the Philippines to charter a naval vessel was quickly approved by the King. The definition of the various contractual particulars was left to a commission led by the officer of the Company, Domingo de Olza, and by the vice-inspector of the Carraca's Arsenal (Cadiz), Fermín de Sesma.

Among the first things decided was that the ship was to unload her cargo of European merchandise at Callao and then continue towards the Philippines. Having taken on other merchandise at Manila, she was to return to Spain circumnavigating Africa.

The frigate *Astrea* was chosen to accomplish this mission and Malaspina was appointed in command.

Negotiations for drawing up the contract were somewhat more difficult than foreseen and, in fact, the voyage began even before the agreement was approved and ratified. Moreover, both parties had every interest to reach an agreement even if details appeared very problematic. There were indeed many points for discussion, the main ones including: the cost of charter (which was to take into account the value of the ship, the equipment and rigging), the frigate's conditions, the exact locations for taking, delivery and restitution and the type of modifications necessary for the frigate in order to convert a naval frigate in a merchant ship. Also the responsibility and evaluation of possible damages in the event of the loss of the ship, measures to guarantee the best care of the frigate and her load, the Company would have to pay an additional amount) and the responsibility for possible delays.

Malaspina, however, did not want to wait for all these aspects to be clarified and immediately set about organizing the expedition. He wished to follow personally the alterations on the frigate, the choice of equipment and selection of men and moreover wanted to dictate precise rules for organizing the work onboard, maintaining discipline and preserving the men's health. He was convinced that the same disciplinary and organizational methods of a naval mission could not be applied to a commercial voyage but, instead, it would be necessary to operate on the basis of a more flexible philosophy.

The *Astrea* was a 543.50 ton frigate, launched at Cartagena during 1756 and originally armed with 34 guns.

First of all, Malaspina had the keel doubly reinforced with planks of wood and copper sheets, then he wanted the deck and some bulkheads between various sections



of the holds to be waterproofed. He intended to put the cargo in all the spaces which in naval expeditions were used as troops' quarters and, to lighten the frigate, considerably reduced both the artillery and the ammunition. He left just 22 guns on board and even these were small calibre.

Some alterations were also made to the sails: he eliminated the fore top-gallant, the main royal and the sprit topsail. In their place he added two staysails: a mizzen topsail and a lower main top gallant. Obviously, the captain had realized that working the more peripheral sails would have meant an increase in speed but at the expense of too many men.

He was particularly for-sighted in his supply of sails and spare mast elements, which were so made as to be interchangeable.

However, Malaspina gave his greatest attention to nautical books and scientific instruments which he wanted on board (with special preference to those manufactured in England): in fact three sextants (Ramsden, Nairne and Dollond), a marine clock (Arnold<sup>3</sup>), a graphometer (Nairne), an achromatic (Dollond), two sets of binoculars (Nairne and Dollond) and an azimuth compass (Martínez) were taken on board.

With regard to the ship's library, unfortunately we do not have the exact list, but we do know that "all modern voyages, many maps and portolanos" were on board.<sup>4</sup>

Regarding officers Malaspina appointed lieutenant Luis de la Concha and ensign Francisco Xavier de Viana.<sup>5</sup> He also chose midshipmen Juan de Dios Izquierdo and José Orozco. However, the pilots were appointed officially and unfortunately the captain was late to complain of their capacity. The crew was recruited with preference given to those who had already completed at least one voyage to Peru.

For those who had families, a system was studied to enable their relatives to directly receive part of the wages. However, in order to avoid the risk of the Company unduly paying money to the relatives of men who had deserted, it was established that no payment should be made until several months had passed from the start of the voyage.

Overall, the *Astrea* was given a crew of 115 men, with another 20 as passengers, amongst them 14 recruits destined to Manila and an officer of the Company, Manuel Agote.

All these people were guaranteed good nourishment thanks to quality food-stuffs not unlike those used on the ships of that era (cereals, vegetables, ship's biscuits, meat, fats and dried fish). Barrels of cabbages and San Lucar's wine were also loaded because of their antiscorbutic properties and live stock were also taken on board to be

3.- The clock was marked with n°. 71. It had already been used by Antonio de Córdoba during his expedition to the Strait of Magellan with the frigate *Santa María de la Cabeza* (1785) and then used by José Bustamante y Guerra on the corvette *Atrevida* of the Malaspina's expedition.

4.- See Estado de fuerza de la fragata *Astrea*, 1786. Among the books on board there were certainly those by Anson, Dixon, Byron, Wallis, Carteret, Bougainville, Cook, Juan and Ulloa.

5.- The latter of these accompanied Malaspina on the scientific expedition as well and left an important report of the voyage.

6.- 40 cattle, 15 sheep, 20 pigs and 300 hens were loaded.

slaughtered during the voyage.<sup>6</sup>

Just before the departure, the captain also compiled a brief but precise document concerning methods and reasons for discipline on board.<sup>7</sup>

He wrote that the main worries of a ship's captain were looking after the vessel and keeping the crew in good health. The first of these could be obtained by maintaining obedience, clarifying all the various duties and orders, and keeping the ship clean and in excellent working conditions.

The job of preserving good health was entrusted to one's own personal hygiene and this meant ventilating cabins, frequent disinfection, the right sort of clothing and the right nutrition with food chosen according to the season, climate and latitude.

He advised against the rigid application of naval discipline and said that the officers' behaviour, good example and art of persuasion would bring about better results. It was most important he said to ensure not only obedience but also constructive team-work amongst all sailors.

In addition, he agreed upon and signed another contract with the directors of the Company. In this document the working relationship between the Company and the Ship's captain were established as well as the latter's exact powers and duties.

Having taken care of all these jobs and having made clear all objectives and intentions of the voyage to his colleagues, on the 5 of September, 1786 Malaspina, with cargo on board and without waiting for the bureaucrats to finalize their contract negotiations,<sup>8</sup> gave the order to weight anchor and to loosen the sails.

The frigate reached the Canary Islands after a week. On September 13<sup>th</sup> the ship passed through Santa Cruz and Gran Canaria and then headed South with the wind in her favour until the latitude of the Cape Verde Islands.

At that point the weather conditions changed and the ship endured 28 consecutive days of uneasiness. The opposing currents meant the planned course could not be kept and so the *Astrea* was pulled into waters very close to the African coast. They came across the favourable South Easterly winds only when they had about reached the Equator.

On October 23, Malaspina called together the officers' council and suggested heading for the Portuguese Island of Trindade do Sul. There was, however, a lot of uncertainty as to the exact position of the island. In fact, there were those who maintained that two islands exist, separated by almost one hundred leagues. This depended on the different appearances that the island had if approached from the North East or South West. On a number of maps, it was called Ascension, not to be confused, of course, with the island of the same name further to the East in the middle of the Atlantic. Malaspina wanted to clarify the matter as he was well aware of its strategic importance. He arrived there on October 31, worked out its exact coordinates and, certain then that it

7.- See Estado de fuerza de la fragata *Astrea*, work quoted.

8.- This was signed only in March 1787.

9.- La Pérouse had reached the same conclusion the year before, but Malaspina, of course, could not have known it.

was just one island,<sup>9</sup> moved off towards the Argentine coast.

From 26° S the winds were variable and often head-winds; then they came across the *pamperos* which gradually became more intensive until by 40-41° S they were extremely severe.

The ship reached the extreme South of the Gulf of San Jorge during the first days of December. A very strong *pampero* and other adverse atmospheric conditions discouraged a stop in the Falklands (at that time called Malvinas), so that the 14 the *Astrea* passed by 15 leagues to the West of the archipelago and on the 19 was about 20 leagues to the East of States Island. Continuing South the ship run into the fog, rough seas, hailstorms and sleet. On 28 December the *Astrea* was at latitude 60° 51' S about 12° W from States Island.

Here Malaspina faced a rather critical moment due to the aschewing conduct of father Pedro Pinedo, the chaplain on board. Besides neglecting his duties, this man tried to stir up the crew. He encouraged disobedience, predicting disaster if the ship continued with the criterion which he did not consider right. With a firm hand, Malaspina shut the chaplain in his cabin while Luis de la Concha and Francisco Xavier de Viana sought to convince and calm down the crew. The operation was successful and on a very short time tranquillity was restored. Naturally, the chaplain was put ashore at the next port of call and replaced by another priest, as we will see.

Besides the adverse weather conditions (with the currents constantly against them and winds blowing alternatively from South-West and West-North West), the captain had to deal with the fragile mentality of the sailors who, noting the frigate was heading still further South, feared coming across even colder conditions. On the other hand, Malaspina knew that if he turned too soon the ship will be pulled too close to the dangerous waters just before the western entrance of Cape Horn.

Therefore, the *Astrea* maintained direction prevalently towards the South-South West for about 100 leagues after which she veered to the North and then the North-East, until on January 11, 1787 when the frigate came right in sight of Concepción of Chile.

Accounting to his own testimony, Malaspina essentially followed Captain Cook's map, previously he had also followed indication from Anson, Byron, Wallis and Carteret.

The *Astrea* reached Concepción in good condition. Despite the sails being constantly under strain not one was torn. The crew was in excellent health<sup>10</sup> and was again in good spirits having completely regained trust in their officers.

After a short stop the frigate set sail again. Using Antonio de Ulloa's map, she maintained a course along the coast (always five or six leagues from the shore) until she reached Callao on February 1<sup>st</sup>, 1788.

During this last passage in which everything went according to the plan, Malaspina wrote several letters and a report with the aim of informing both the Navy Minister and the Directors of the Company of Philippines about the voyage's success.

10.- There were only three ill on board, but this was a venereal disease, contracted before the departure.

At Callao the unloading only began on February 5, but Malaspina immediately contacted the Spanish Viceroy and the Count of San Isidro, who was the Company local agent. However, first of all the Captain arranged for all the necessary repairs to the ship and, while this work was being carried out, Malaspina took a series of measurements of the true depths in order to define the real coordinates of that port with greater precision. He did not forget to send a series of recommendations and advices on how to obtain more profitable trade than in the past.

Ten more men were added to the crew and, as we have already said, a new chaplain of much better character than his predecessor. The new priest, called Manuel Cos, performed his duties to the satisfaction of all the men.<sup>11</sup>

When all was done, the *Astrea* left Callao for Manila in the evening of March 1<sup>st</sup>, 1787. Before setting sail, Malaspina wrote to Valdés saying he would complete the Pacific crossing in 70 to 80 days.

The route traditionally taken by the Spanish ships was immediately dismissed by Malaspina so that they would not meet with the very still weather to the West of the Galápagos. Therefore, the *Astrea* headed decisively to the West.

Straight after the departure a tertian fever epidemic broke out. Those falling ill showed symptoms of remarkable weakness. Foods too caloric like honey were avoided and to some extent the illness was contained.

As Easter approached, the Chaplain was especially enthusiastic in showing the Passion of Christ. The officer of the Company on board, Manuel Agote, said this was very important and excellent for the morale of the crew.

Having sailed 700 leagues to the West, the frigate turned towards the North-West on March 15<sup>th</sup> and on the 22<sup>nd</sup> of the same month crossed the Equator on the longitude of 118° West of Cadiz.<sup>12</sup> The main point here is that although the ship had followed a long course with respect to the route which passes to the West of the Galápagos, she had completed this part of the voyage in half the time.

Now past the Equator, the *Astrea* continued North-West until on April 1<sup>st</sup>, 1787, when she took the traditional route of the nao of Acapulco, on the latitude of 12° 30' N.

The tertian fever did not completely disappear and Malaspina considered it necessary to stop briefly at the Marianas to let his crew rest for a few days. Besides, the ship's clock had to be adjusted since it had been rather unreliable.

At this point, Malaspina (who at first had planned to pass by Tinian and reach Manila sailing round the northern Cape of the Island of Luzón) changed his mind and chose to direct the ship towards the Island of Guam to enter into the Strait of San Bernardino.

11.- Malaspina remained so satisfied with father Manuel Cos that, in 1789, he suggested he came on board again for the scientific expedition. Manuel Cos, however, could not and did not want to.

12.- That means 124° 20' West of Greenwich. Malaspina worked out the longitudes either from the Meridian of Cadiz or from that of the nearest town.

The ship arrived at Guam on April 26 and landed at Humatac. The rest was quite relative, since steps were taken to renew the provisions of water and wood, trace the hydrographical map of the bay and regulate the ship's clock with the measurement of 60 series of lunar distances. The captain also hoped to find a local pilot who knew well the Strait of San Bernardino, but he did not succeed.

After four days at Humatac, the *Astrea* set sail for Cape of Espiritu Santo, which came into sight during the night of May 6.

The adverse sea conditions stopped the ship entering the strait immediately and because of this Malaspina ordered to anchor to the North East of the Punta of Viri (Island of Samar). Here a storm took the frigate by surprise and she lost an anchor. It must have been a very critical moment. During this period, another difficult moment was encountered due to the negligence of some of the sailors: a barrel of aqua-vitae caught fire and the flames, which spread rapidly, were not extinguished for four days.

The evening of May 8<sup>th</sup>, the ship moved to Balicuatro. It was there that at last they found a pilot under whose direction the *Astrea* sailed towards Capul. The winds were favourable so that by the evening of the 11 the frigate reached the entrance of Mariveles (the far North of the Gulf of Manila). At the port of Cavite, however, it was not possible to haul alongside the quay before the morning of May 14<sup>th</sup>.

Seventy five days had elapsed since the departure from Callao, six of which had been spent at Humatac and Mariveles. The cargo was in perfect condition, the ship in excellent state and even the captain's prediction on the length of that part of the voyage from Callao was correct.

During the stay at Manila, Malaspina, as he did at Lima, sent despatches to the Minister of the Navy and the Directors of the Company of the Philippines, informing them of the voyage's progress.

He wrote to Valdés that the officers' behaviour was excellent, not so positive was that of the pilots. He also gave information about the movements of foreign vessels in that area.

Naturally, during the stay, the captain did not forget to introduce himself to the local authorities and discuss with them the problems of the colony. These men were the same officers whom Jean-François de la Pérouse had greeted a few weeks before just prior to April 9 when, having left Cavite, he set off on the last tragic part of his voyage.

The stay at Cavite lasted until late Autumn for both the necessary maintenance to the ship and the wait for the cargo from China destined for Spain. However, it would have been useless to speed up a departure and to find oneself navigating through the difficult conditions of adverse monsoon winds and rains.

On November 20<sup>th</sup>, 1787 the *Astrea* set sail for Batavia. During the night of December 3 she passed by Pulo Sapata and from here she continued towards Pulo Tjuman. The South East winds grew in strength and soon became hurricane force thus compelling the captain to drop the sails for 24 hours.

By December 6<sup>th</sup> the weather had improved and on the following day the frigate arrived at Pulo Aor and headed on towards Pulo Faya. There they found thick fog,

adverse currents and weak winds meaning that the ship could make little headway and sounding was the only aid; the sea was still quite shallow. In these difficult conditions, the ship managed to enter into the Strait of Bangka, passed right the way through and moor at last at Lucepara. From there Malaspina tried to sight the Dos Hermanas,<sup>13</sup> but the mist prevented this. Navigation continued very slowly using sounding all the time until on December 23<sup>rd</sup>, in the middle of a violent storm, it became necessary to cast anchor. Then seeing the sea calm again and the fog clearing, the bay of Batavia unexpectedly appeared before them. The *Astrea* sailed immediately and reached it on Christmas Eve.

The bad weather had damaged the keel on both sides so Malaspina asked the Dutch authorities if the necessary repairs could be carried out and in addition if fresh water supplies could be taken on board. His request was granted and they even found a pilot who could guide them through Sunda Strait. On December 28<sup>th</sup> Malaspina wanted to take advantage of the favourable weather conditions and so left. A week later he completed the strait and prepared to cross the Indian Ocean headed for the Cape of Good Hope.

The documents concerning this last section of voyage are unfortunately very limited and, therefore, we are not able to trace the navigation of the *Astrea* in all its details.

We do know that they reached the Cape of Good Hope in the night of February 22 and sailed round without stopping. Then the ship continued in a North-North direction, passed near Ascension Island and, having crossed the Equator, met with a series of terrible weather conditions.

The extra work caused by continuous rain and sharp differences in temperature had disastrous effects on the crew's health and among other things there were even evidence of symptoms of scurvy. Sixteen men, in fact, died from that point until the arrival.

The frigate had been forced well out to sea off Portugal and at first Malaspina decided to head for Vigo. Then he changed his mind and turned towards Cadiz. On May 18<sup>th</sup> the ship was in the waters outside Regla. The captain sent a boat with a small party of men to Cadiz with the duty to ask the port authorities to provide, with the utmost urgency, supplies of fruit, vegetables, fresh bread and fish. He also required a chaplain (probably something had happen to father Manuel Cos) and a doctor, knowing that life of many men depended entirely on the speed with which they were given help.

To the surprise of many, the *Astrea* was able to drop her anchors in the bay of Cadiz. In fact, the trip had lasted less than 21 months whereas 26 were predicted at the time of departure.

Having supervised the unloading of goods and having recognised the frigate to the Real Armada, Malaspina asked if he could go to Madrid to confer with Minister Valdés and the Directors of the Company, and a short time after he left for the Capital.

13.- Two characteristic islands, as if floating on the surface and rich in vegetation, not far from the Bay of Batavia.

In Madrid, he presented a record of his observations, all reported with good sense of judgement.

To start with, he emphasised the fact that those in charge of drawing up the contract had got wrapped up in a large number of legal problems losing sight of the main points: on a voyage of this type, trust and sensibility was needed more than a detailed contract. Trust in the captain on the part of the Company, and sensibility towards the rights of the Real Armada and to the interest of the Company on the part of the captain. At the end of his report, Malaspina proposed a discount for the charter of the frigate and by showing his account proved the validity of this request and the grounds for the discount. His suggestion was accepted and so in this way the captain could really consider his mission completed.

The voyage was judged a success by all parties and confirmed what Manuel Agote wrote right from the first few months of navigation:

*Malaspina navigated with unlimited caution, showing he had all those good qualities required to a perfect captain. He stood out for his intelligence and maturity so much so that he maintained good order on board and did not neglect anything which could contribute to the success of the voyage. One can be sure that a ship under his command would sail in all possible safety. His careful calculations for discovering longitudes help us see that he will succeed magnificently in any navigation he undertakes.*

Alessandro Malaspina immediately made use of the great experience gained in the *Astrea's* circumnavigation and, in fact, he soon devoted himself to preparing a project for a great scientific expedition.

Indeed, it is even possible that this idea was born during the voyage of the *Astrea*; in fact, more than once he realized just how much the Spanish cartography was outdated in comparison with the English and French and, therefore, being a loyal Spanish officer he was convinced of the need to do something about that.<sup>14</sup>

He also noticed how the Spanish were neglecting the real economic potential and the strategic importance of their colonies. He retained that all these aspects could be studied, reported and made known by means of a good scientific expedition.

However, Malaspina had a high opinion of the Spanish maritime ability; he knew the naval administration of that country had fallen into decline since the previous era, yet he attributed this decline to the wrong politics of the latest rules and not to the incapacity of the administration or men of the Real Armada. So on the basis of these beliefs, Malaspina prepared to take on what he hoped would show the true capacities of Spain to the scientific and cultural communities of the whole Europe.<sup>15</sup>

14.- Without the aid of the English cartography, Malaspina's voyage should have undergone greater difficulties with much less fortunate results. Just think that although the Marianas were in Spanish possession, the English cartography (brought up to date by Anson and Byron) was much more concise and reliable. Besides, for the rest of his life Malaspina remained an admirer of England and never shared the pro-French politics of Godoy.

15.- It is as well to underline this European concept which Malaspina had a culture in order to completely understand his thoughts and choices. He did not believe that scientific

The experience of the 1786-1788 voyage notably influenced the organization of the forthcoming enterprise. This is mainly shown by the measures taken for preserving good health, by the directions for the preparation of the two corvettes and the chosen route which for several parts of the voyage took into account the experience of the English. In particular Alessandro Malaspina always kept in mind the voyages of James Cook.<sup>16</sup> Fortune was equally cruel to him: true, he did not die tragically at the hands of the natives, but the fame he justly deserved has long been denied to him. Now, however, two centuries on, history is finally doing justice.

## Sources and bibliography

### A) Sources

*Estado de fuerza de la fragata Astrea* (1785, 1786), Archivo del Museo Naval, Madrid.

*Expediente de habilitación de la fragata Astrea para una expedición a Filipinas....*, Sec. Real Compañía de Filipinas, AAB.

Fasc. *Ricca/Malaspina*, Archivio Provinciale PP. Scolopi, Firenze.

### B) Bibliography

Various Authors, *Alessandro Malaspina nella geografia del suo tempo* (Genova, Civ. Ist. Colombiano, 1987).

Barber, Peter. "Riches for the Geography of America and Spain: Felipe Bauzá and his topographical collections, 1789-1848", *British Library Journal*, XII (1986), 1, pp. 28-57.

Espinosa y Tello, Jose. *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo...* (Madrid, Imprenta Real, 1809).

Higuera Rodríguez, Maria Dolores. *Catálogo Crítico de los Documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval* (Madrid, Museo Naval, 1985).

knowledge could be the patrimony of just one nation. On the base of this belief, he insisted that the Spanish government let him be free bind in friendship teamed men and scientists from all over Europe. In fact, he asked advice from Joseph Banks, Alexander Dalrymple, Joseph-Jerome de Lalande, Lazzaro Spallanzani, the Academy of Science in Turin, Berlin and Paris and the Royal Society of London. The naturalists Louis Née (French) and Tadeo Haenke (Bohemian) as well as the painters Brambilla and Ravenet (Italians) participated in the expedition.

16.- In one of his documents he wrote that after the voyages of the "immortal" Cook, no navigator could hope to add another country to the geographical maps and that one could only hope to deepen the knowledge of the already discovered lands.

Lamb, Ursula. "The London years of Felipe Bauzá, Spanish hydrographer in exile. 1823-1834", *Journal of Navigation*, 34° (1981), 3, pp. 319-340.

Manfredi, Dario. "El viaje de la fragata *Astrea* (1786-1788). Antecedente de la gran expedición científica de Alejandro Malaspina", *RHN*, año V (1987), n° 17, pp.69-95.

---- "Le ricerche di Lazzaro Brunetti sul navigatore Alessandro Malaspina", *Atti e memorie della Deputazione di Storia Patria per le antiche Province Modenesi*, Serie XI, vol. IX (1987), pp. 309-332.

---- *L'inchiesta dell'Inquisitore sulle eresie di Alessandro Malaspina* (La Spezia, Centro A. Malaspina, 1987).

---- "Sugli studi e sulle navigazioni 'minori' di Alessandro Malaspina. 1765-1785", *Cronaca e Storia di Val di Magra*, XVI-XVII (1988).

---- "Una navigazione poco nota di Alessandro Malaspina. Il periplo con la fregata *Astrea* (1786-1788)", *Rivista Marittima*, CXIX (1986), n° 12, pp. 59-70.

Manfredi, Dario and Fiorenza Remedi. "Alessandro Malaspina. Studi e documenti per la biografia del navigatore", *Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini. Classe, scienze, storiche e morali*, XLI-1971 (1985).

Palau, Mercedes, Aranzu Zabala and Blanca Saiz. *Diario de Viaje de Alejandro Malaspina* (Madrid, Ed. El Museo Universal, 1984).

Picanyol, L. *Lo Scolopio Massimiliano Ricca e il suo elogio sul grande navigatore Alessandro Malaspina* (Roma, PP. Scolopi di San Pantaleo, 1935).

## Historia Marítima y Naval en Latinoamérica, una aproximación al tema

Jorge Ortiz Sotelo\*

Este trabajo tiene como propósito presentar algunas reflexiones en torno a un tema que por lo general tiene múltiples formas de aproximación, correspondiendo en gran medida a las variadas facetas que encierra. Como veremos luego, estas últimas se tornan mucho más complejas en la medida en que muchos de los temas marítimos abarcan ámbitos mayores que los nacionales, regionales e incluso continentales.

Por ello, valdría la pena iniciar esta exposición tratando de esbozar una definición de lo marítimo. En primer lugar, el concepto marítimo no se restringe a lo referido al mar, pues abarca también lo fluvial y lo lacustre, y el abordar su historia implica estudiar la actividad humana en relación a estos espacios. Naturalmente, lo primero que se nos viene a la mente cuando nos aproximamos a dicha historia son las naves o embarcaciones que han facilitado el transporte de hombres y bienes a través del tiempo, con fines de comercio, exploración, conquista, migración, sustento e incluso diversión. Pero también hay que recordar que para que estos procesos pudieran darse debieron surgir comunidades de pescadores, puertos, astilleros y toda una serie de especialidades vinculadas al apoyo de las naves, tanto de pesca, como de comercio y también de guerra.

Todo este conjunto constituye el campo de acción de la historia marítima, en su sentido más lato.

Ahora bien, a diferencia de lo que ocurre en otros procesos históricos, en el caso de lo marítimo la evidencia escrita es usualmente tardía y muchas veces fragmentaria, por lo que en muchos casos sólo se puede tener una visión cabal del pasado marítimo de un pueblo a través de un esfuerzo multidisciplinario. Para ilustrar lo dicho pueden mencionarse el caso de los planos de los buques y el de las embarcaciones artesanales.

Si bien los primeros planos de buques datan de fines del siglo XVI, esto sólo se convirtió en una norma usual dos siglos más tarde, y aún entonces sólo para las grandes naves de comercio o de guerra. Es cierto que existen algunas descripciones, pero estas son usualmente genéricas y en pocos casos son realizadas por verdaderos cono-

\* Academia Naval de los Estados Unidos. Secretario General de Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente trabajo es una versión actualizada de la conferencia presentada el 30/4/2008 en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

cedores de temas de construcción naval. En tal sentido, el estudio de la mayoría de las embarcaciones utilizadas en nuestro continente durante el periodo prehispánico y colonial sólo puede ser abordado mediante el análisis de evidencias materiales. Dichas evidencias pueden encontrarse tanto en embarcaciones cuyo uso haya pervivido como en los restos de aquellas que, habiendo naufragado, hayan llegado hasta nuestros días. Como se puede apreciar, para estudiarlas debemos recurrir entonces a métodos antropológicos, etnográficos o arqueológicos.

En el caso de las embarcaciones artesanales, su registro documental es escaso y muchas veces inexistente. Si bien van desapareciendo para dar paso a botes de fibra de vidrio u otros materiales, producidos de manera masiva por algunas empresas, en muchos lugares del continente los pescadores siguen construyendo sus embarcaciones con técnicas ancestrales, innovadas muchas veces por el arribo de nuevos grupos humanos a la zona. Lamentablemente, este tema ha sido muy poco estudiado y también debe ser abordado con el aporte de varias disciplinas.

Así pues, extensa y profunda como el océano, la historia de los procesos marítimos requiere de un esfuerzo multidisciplinario. Si bien en muchos de nuestros países se efectuaron trabajos históricos sobre la relación entre el hombre y el medio acuático, fue en Gran Bretaña donde surgieron las primeras propuestas para proveer herramientas teóricas a quienes quisieran especializarse en este tipo de investigaciones. La idea fue replicada en algunos otros países europeos y en Estados Unidos, pero no en América Latina, razón por la cual existe una dramática carencia de este tipo de especialistas en nuestro ámbito.

Algo similar ocurrió con otra disciplina contribuyente al estudio del pasado marítimo, me refiero a la arqueología subacuática o submarina. Desarrollada inicialmente en Europa, ha logrado consolidarse como un método adecuado para la investigación no sólo de naves hundidas, sino también de lugares sumergidos. Sin embargo, son las naves naufragadas o perdidas súbitamente las que encierran el mayor valor científico, puesto que sus restos no sólo proporcionan testimonios de la embarcación propiamente dicha sino que además contienen evidencias de los hombres que la tripularon, su sociedad de origen y la tecnología alcanzada por ella en un momento determinado, pues a diferencia de lo que sucede en tierra, todo lo que se ubica en un pecio estaba en uso.

Si bien la búsqueda de buques hundidos tiene una larga historia, en mucho ella se ha vinculado a la búsqueda de tesoros. En esa línea se ubicaron varios esfuerzos en nuestro continente, pero poco a poco se fue despertando el interés de algunos arqueólogos en este tema. Tales han sido los casos de México, Brasil, Colombia y Argentina, donde se han llevado a cabo esfuerzos sostenidos por desarrollar de manera apropiada la arqueología submarina. Resultaría redundante decir en México qué están haciendo los mexicanos en este ámbito, pero no puedo dejar de mencionar a Pilar Luna, que al frente de la Subdirección de Arqueología Subacuática, del Instituto Nacional de Arqueología e Historia (INAH), ha llevado a cabo una destacada labor de promoción de la misma. También el Instituto Colombiano de Antropología e Historia viene realizando esfuerzos serios en esa dirección, habiendo puesto en marcha un proyecto de base de datos documental

sobre patrimonio cultural sumergido correspondiente al periodo colonial. Por su parte, el Instituto Nacional de Antropología argentino viene desarrollando el Programa de Arqueología Subacuática (PROAS).

Si esa es la situación en cuanto a la disciplina o disciplinas vinculadas al pasado marítimo, veamos ahora lo referido a la forma como ha ido variando su ámbito espacial a través del tiempo.

En términos muy gruesos se puede decir que a lo largo del periodo prehispánico hubo algunos pueblos que se vincularon al medio acuático, alcanzando cierto nivel de desarrollo y sofisticación en la zona del Caribe, la costa andina y la brasileña. La irrupción europea reordenó el espacio americano, generando nuevos centros de poder local en torno a los virreinos del Perú y Nueva España, y a las posesiones portuguesas en Brasil. La necesidad de vincular esos espacios a las respectivas metrópolis (Madrid y Lisboa), así como a Filipinas, llevó a establecer un complejo sistema de comunicaciones marítimas; e igual proceso tuvo que generarse para comunicar a las metrópolis indianas con sus respectivos espacios de influencia. El comercio marítimo acarrió el surgimiento de todo un conjunto de actividades vinculadas a la construcción, mantenimiento, reparación y abastecimiento de las naves; así como a la preparación de sus tripulantes y a su eventual atención médica. También implicó la necesidad de sistemas defensivos tanto en el litoral como a flote, generando el despacho de flotas desde España o el establecimiento de armadas locales como la del virreinato peruano.

En el caso hispanoamericano, el reordenamiento emprendido por los Borbones en el siglo XVIII incluyó el cambio en las rutas comerciales y en el sistema defensivo de sus posesiones americanas, cada vez más amenazadas por el creciente poder naval inglés. La respuesta a esto último fue el establecimiento de cuatro grandes ámbitos marítimos, el caribeño, centrado en La Habana; el del Atlántico Sur, con sede en Montevideo; el del Pacífico Sur, basado en el Callao; y el del Pacífico Norte, controlado desde San Blas de Nayarit. Este esquema perduró hasta la independencia, cuando esos enormes espacios marítimos se dividieron entre nuestras jóvenes repúblicas.

La masiva presencia de naves británicas y luego norteamericanas controló buena parte del comercio en la mayoría de las nuevas repúblicas, ahogando incipientes intentos de asumir papeles protagónicos en ese espacio. A ello se sumó la crónica inestabilidad política de la región, aderezada por numerosas disputas limítrofes. En ese proceso surgieron nuevos actores en cada uno de los países, las respectivas armadas.

Si bien se han producido diversos trabajos de historia marítima en Latinoamérica desde hace ya varias décadas, la tendencia general ha sido la de asociar o incluso subordinar esta especialidad a la historia naval o a la historia económica. Es probable que esta visión limitada de un tema tan amplio y complejo se deba a la casi absoluta ausencia de especialistas ya indicada. A raíz de esta situación, la historia marítima ha sido fomentada en cada país por su respectiva armada, llevando a que en la mayoría de los casos se adopte una tónica semiformal, y que algunas veces sus frutos se alejen de los estándares académicos deseables.

Tomando todo esto en cuenta, valdría la pena iniciar una ligera revisión de las

instituciones involucradas en el estudio de la historia marítima y naval en el ámbito latinoamericano. En 1991, con ocasión de celebrarse el bicentenario de la creación de la Capitanía de Puerto del Callao y de la Academia Real de Náutica de Lima, se convocó al Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El evento contó con la participación de investigadores peruanos, españoles, portugueses, norteamericanos e italianos. Dos años más tarde se realizó el segundo evento de este tipo, esta vez en Valparaíso, repitiéndose luego en Buenos Aires, Guayaquil, Río de Janeiro y Madrid, con una creciente participación internacional. Dicho evento, patrocinado por las armadas de los países involucrados, se ha convertido en algo regular, habiendo sido anunciada su octava edición en Lima en noviembre del 2009.

Recientemente la Universidad Metropolitana (Unimet), el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), la Armada Bolivariana de Venezuela y la Universidad Marítima del Caribe han convocado al I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos, que tendrá lugar el 5 y 6 de junio del 2008 en la primera de las instituciones mencionadas, en Caracas, Venezuela. Dos son los temas centrales del evento, Historia Marítima y Derecho del Mar, y entre sus objetivos se encuentra crear la Asociación Internacional de Estudios Marítimos.

Vinculado al simposio de historia marítima, en 1993 surgió la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que desde entonces edita su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*, posiblemente la única especializada en este tema y en este ámbito, estando además disponible en Internet.<sup>1</sup> Su versión electrónica cuenta con un archivo en el que se presenta un consolidado de la lista de títulos de libros y artículos sobre temas marítimos de los que ha ido dando noticia anualmente en ese lapso.

Un esfuerzo parecido fue el llevado a cabo por Christián Buchet, del Instituto Católico de París, que en el seno de dicha entidad creó el Centro Franco-Ibero American d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR), que estuvo activo desde 1997 hasta el 2006, cuando pasó a denominarse Centre d'Études de la Mer (CETMER), alejándose de su vocación iberoamericana. Durante esos nueve años llevó a cabo numerosas conferencias, las que ha reunido en un volumen titulado *La Mer, la France et l'Amérique latine*.<sup>2</sup>

Es de desear que el I Simposio de Arqueología Marítima, llevado a cabo en Itaparica, Bahía, del 24 al 26 octubre del 2007, logre tener continuidad y facilitar de esa manera el intercambio de experiencia en nuestro ámbito, siendo ideal que alcance algún tipo de expresión institucional. En dicho evento se presentaron trabajos de Australia, Colombia, México, Portugal, islas Caimán y Brasil; habiendo sido organizado por el Centro de Estudios de Arqueología Náutica e Subacuática (CEANS) de la Universidad Estatal de Campinas.

Varios otros eventos han tenido lugar en tiempos recientes, entre ellos podemos mencionar el Simposio "Culturas marítimas y fluviales, entre fuentes escritas, oralidad y cultura material", llevado a cabo en octubre del 2007 en el marco del XII Congreso

de Antropología en Colombia, organizado por el Comisión Colombiana del Océano; las Primeras Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima, organizada por la Universidad del Salvador, en Buenos Aires en el 2000; así como la reciente conferencia sobre "Pirates and Corsairs of the Americas in History and Literature", organizada por la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, llevada a cabo el 8 de diciembre del 2007. También se puede mencionar la creciente participación latinoamericana en el Simposio de Historia Naval organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos, evento bianual cuya última versión, en setiembre del 2007, contó con tres paneles vinculados a temas nuestros.<sup>3</sup>

Lamentablemente, la presencia española, portuguesa y brasileña en este encuentro ha sido nula al menos desde principios de los años noventa. Algo similar ha ocurrido con la reunión previa que organiza la División de Historia Naval de los Estados Unidos, para los historiadores de las marinas asistentes al simposio, en la que han llegado a tomar parte de forma muy irregular representantes de México, Argentina, Chile y Perú.

Ese nivel de participación se reduce cuando se trata de eventos europeos, y si bien en algunos casos aumenta la presencia ibérica, esto no siempre ocurre, o cuando tiene lugar no necesariamente está vinculada a temas americanos. Esto es lo que sucede con el Congreso Internacional de Historia Marítima Económica, que lleva ya cuatro reuniones y la quinta será en junio del 2008 en la Universidad de Greenwich; o con las de la Comisión Internacional de Historia Marítima, donde simplemente no hay presencia iberoamericana.

Un espacio donde han comenzado a difundirse temas marítimos iberoamericanos es el Internet, destacando en ello las páginas Historia Naval de España, que atinadamente ha ampliado su cobertura para incluir a los países de habla hispana;<sup>4</sup> y la de Historia y Arqueología Marítima administrada por el investigador argentino Carlos Mey, que aspira igualmente a reunir información sobre temas hispanoamericanos.<sup>5</sup> Ambos esfuerzos son válidos, a pesar de la natural prioridad que tienen los temas españoles y argentinos, en cada caso. Naturalmente, no puede dejarse de mencionar el valioso portal de archivos españoles (PARES), que contiene una enorme cantidad de información útil para la historia marítima colonial. También existe el Foro Virtual de Historia Marítima y Naval del Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina de México.

En España se han producido algunos otros esfuerzos que también involucran el ámbito americano en forma colateral, siendo de destacar la aparición de la edición digital del catálogo del archivo del Museo Naval de Madrid, que recoge en parte el del Archivo Museo Álvaro de Bazán; así como las ediciones digitales de la *Revista General de Marina* desde 1877 hasta el 2001, en cuatro dvd; y de los primeros setenta y cinco

3.- Un panel fue sobre el impacto naval de las guerras de la Revolución Francesa en América Latina (1793-1815), otro sobre las marinas latinoamericanas en el siglo XIX y el tercero sobre temas navales en el hemisferio (1830-60).

4.- <http://todoavante.s3.multiforos.es/index.php>

5.- <http://www.histarmar.com.ar/index.htm>

1.- <http://derroteros.perucultural.org.pe>

2.- París, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006.

números de la *Revista de Historia Naval* (1983-2001), cuyos últimos números se encuentran ahora también disponibles a través de la página web de la Armada Española.<sup>6</sup> En la misma línea hay que mencionar la reciente edición en dvd de los números publicados desde 1907 hasta el 2007 por la *Revista de Marina* peruana. Más afín con lo marítimo es el proyecto dirigido por Jorge León Sánchez, del Centro de Investigaciones Históricas de América Central CIHAC-UCR, que presenta información sobre comercio y comunicaciones marítimas entre Centro y Sudamérica entre 1700 y 1850.<sup>7</sup>

En cuanto a información sobre fuentes en general, además de lo ya señalado, cabe mencionar que, como parte de un proyecto mayor de la Universidad de Oklahoma y de la National Gallery of Art del Instituto Smithsonian, en abril del 2008 se ha publicado un artículo actualizado sobre este tema referido al área andina.<sup>8</sup>

Por cierto, existen algunos otros trabajos sobre fuentes referidas a temas particulares, tal como el de Isabel Olmos Sánchez respecto al material del archivo naval de la Zona Marítima del Mediterráneo sobre las relaciones entre España y América durante el periodo colonial;<sup>9</sup> o el de Jorge Pérez Concha para el caso de Ecuador.<sup>10</sup> Pero ciertamente falta mucho por hacer en este tema, en el que le cabe mayor participación a archivistas y bibliotecarios.

Asimismo, hay que mencionar la reciente enciclopedia de historia marítima publicada por la Oxford University Press que incluye alguna información iberoamericana, cosa que es poco usual en ese tipo de trabajos en lengua inglesa.<sup>11</sup> En la misma línea cabe señalar el libro editado por John Hattendorf, *Ubi Sumus?*, en el que se recoge la situación de la historia naval en Argentina, Perú, Chile, República Dominicana, Portugal y España.<sup>12</sup>

6.- Madrid, Ministerio de Defensa, 2003; www.armada.mde.es.

7.- Jorge León Sánchez, "De la otra costa: comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)", *DMS* n° 6 (1999), pp. 103-113.

8.- Jorge Ortiz Sotelo, "Navigation Sources", en Joanne Pillsbury, editora, *Guide to Documentary Sources for Andean Studies, 1530-1900* (Universidad de Oklahoma con la colaboración del Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 2008), I, pp. 330-343. Sobre ese mismo tema había publicado anteriormente: "Ibero-American Maritime History: Recent Advances in Research, 1975-1994", Frank Broeze, editor, *Maritime History at the Crossroads: a critical review of recent historiography* (St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1995), *Research and Maritime History* n° 9, pp. 151-170, y "Bibliografía marítima iberoamericana 1975-1995, una aproximación al tema", en *Revista Histórica* (Lima, Academia Nacional de la Historia, 1993-1995), XXXVIII, pp. 239-256; y en *Memoria del III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1998), pp. 9-24.

9.- "Fuentes documentales sobre las relaciones España-América durante el periodo virreinal, existentes en el Archivo de la Armada de la Zona Marítima del Mediterráneo", *RHN* (1999) n° extraordinario.

10.- "Bibliografía Histórica Naval Ecuatoriana", *RIHM* n° 15 (diciembre 1993), pp. 133-164.

11.- *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* (Oxford, Oxford University Press, 2007), 4 vols.

12.- *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994).

A nivel nacional, como ya señalamos, son las armadas las que han procurado fomentar el estudio de los temas marítimos, aun cuando mostrando una clara y natural preferencia por los temas navales. Así, en varios casos se han creado o fomentado entidades afines, siendo esos los casos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el Instituto de Historia Marítima de Ecuador, la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, y la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Por otro lado, existen las secciones históricas de las propias armadas, algunas más antiguas y consolidadas que otras, contándose entre las primeras el Serviço de Documentação General da Marinha da Brasil y el Departamento de Estudios Histórico Navales de la Armada Argentina. Dependiendo de sus respectivas legislaciones, dichas entidades tienen a su cargo los archivos históricos de sus instituciones, así como los museos y la labor de investigación y difusión. En el caso de otras armadas, dichas tareas se cumplen en mayor o menor medida por diversos órganos institucionales. Lamentablemente, no ha sido posible encontrar en ninguno de estos casos ayudas a la investigación disponibles en línea.<sup>13</sup>

Sin embargo, los temas marítimos han comenzado a despertar un creciente interés fuera de los ámbitos navales, siendo expresión de ello algunos esfuerzos realizados por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Marítima de Chile y entidades privadas como la Fundación Albenga, de Argentina; la Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y Ciencia del Mar, y la Asociación Española de Estudios del Pacífico (España).

En cuanto a trabajos generales, la *Historia Marítima del Perú* lleva ya veinticuatro volúmenes publicados desde 1974, debiendo aparecer otros tres en los próximos años para llegar hasta 1930, meta que se ha trazado por el momento. Por su parte, la *Historia Marítima Argentina* completó sus diez tomos en 1995 y, a diferencia de la peruana, cuenta con un valioso compendio elaborado por Héctor José Tanzi.<sup>14</sup> Un esfuerzo nuevo en esa línea es la *Historia Marítima del Ecuador*, publicada por la Armada de ese país. La obra está aún en pleno proceso, habiendo aparecido ya varios de los catorce volúmenes programados. Por su parte, los veinticinco tomos de *Subsidios para a História Marítima do Brasil* (Río de Janeiro 1938-1972) han sido continuados por la *História Naval Brasileira*, cuyos diez tomos fueron publicados entre 1975 y el 2002.

Han aparecido algunos trabajos sobre temas marítimos prehispánicos, en especial en México y Perú, lo que ha permitido que en el primero de estos países se publiquen varias investigaciones en el número 6 monográfico de *Arqueología Mexicana*, revista del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Algo similar ocurrió recientemente en el Perú, donde el n° 22 de la *Gaceta Cultural*, publicación del Instituto Nacional de

13.- En cuanto a información descriptiva de los fondos documentales que custodian las Armadas latinoamericanas, desconocemos la existencia de catálogos o guías, fuera de la *Guía del Archivo Histórico de Marina*, elaborada por Alicia Castañeda, Elia Chávez y Jorge Ortiz Sotelo (Lima 1993).

14.- *Compendio de Historia Marítima Argentina* (Buenos Aires, 1994).



Cultura, fue igualmente dedicado a temas marítimos, la mayor parte de los cuales se centró en lo prehispánico.

El arribo europeo a América, entre otras cosas, abrió un largo proceso de exploración que habría de tener varias vertientes, primero en cuanto al conocimiento del seno mexicano, luego en torno a la exploración de la Mar del Sur, la ruta a Filipinas, el Atlántico Sur, la costa patagónica, las islas polinesias y finalmente la costa del noroeste. La conmemoración del quinto centenario del inicio de este proceso generó un conjunto verdaderamente sustantivo de publicaciones tanto en Europa como en América,<sup>15</sup> entre las que cabe destacar el valioso proyecto de Colecciones MAPFRE 1492, que dedicó diecinueve de sus doscientos cuarenta y cinco títulos a constituir la sección Mar y América. También es pertinente reconocer la labor llevada a cabo por el investigador español Mariano Cuesta, expresada en varios trabajos sobre temas de náutica y exploración en el siglo XVI.<sup>16</sup>

Otras conmemoraciones han dado lugar a sendos eventos, tales como la del cuarto centenario de los viajes de Álvaro de Mendaña y Pedro Fernández de Quirós a Oceanía; los doscientos veinte años del Apostadero Naval de Montevideo;<sup>17</sup> el bicentenario de Trafalgar y el centenario de la Guerra Hispano-Norteamericana. Cada uno de ellos ha generado sendas publicaciones, siendo naturalmente más abundantes las de los dos últimos casos mencionados. Sin embargo, el problema con las conmemoraciones es su propio carácter efímero, siendo deseable que se enmarquen en un esfuerzo sostenido por revalorar el pasado marítimo de nuestros respectivos pueblos. Esto compete, en esencia, a la comunidad académica de nuestros países.

La gran expedición científica española dirigida por el brigadier Alejandro Malaspina (1789-1794) ha continuado mereciendo atención en varios de nuestros países. La mejor referencia sobre este tema sigue siendo la bibliografía recopilada por Blanca Sáiz,<sup>18</sup> actualizada por dos investigadoras del Centro di Studi Malaspiniani, de Mulazzo, Italia.<sup>19</sup> Hoy convertida en Fundación Alessandro Malaspina, dicha entidad, impulsada por el incansable Dario Manfredi, ha llevado a cabo una notable labor de difusión de los temas vinculados a la referida expedición, que en mucho tienen que ver con su estada en nuestro continente, colaborando con investigadores de todo el mundo en este esfuerzo. En la misma línea se encuentra el Alexandro Malaspina Research Centre at Malaspina University College, de Nanaimo, en la Columbia Británica; así como el Museo Naval español, que con la editorial Lunwerg publicó doce volúmenes dedicados

15.- Jorge Ortiz Sotelo, "Ibero-American Maritime History...", pp. 151-170,

16.- *Descubrimientos y cartografía en la época de Felipe II* (Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 1999) y *La obra cosmográfica y náutica de Pedro de Medina* (Madrid, BCH, 1998).

17.- Uruguay. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Apostadero de Montevideo. 220 años de su fundación (Montevideo, 1997).

18.- *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina* (Madrid, El Museo Universal, 1992).

19.- Elisabetta Malpezzi y Stefania Valettini, *Prima addizioni alla bibliografia su Alessandro Malaspina*, CCM, n° 1 (1993).

a diversos aspectos de la misma;<sup>20</sup> el Instituto Panamericano de Geografía e Historia, que sacó dos volúmenes;<sup>21</sup> y la Hakluyt Society, de Londres, que publicó por primera vez el diario de la misma en idioma inglés.<sup>22</sup> Son varios más los trabajos que han aparecido sobre el tema, mostrando la riqueza del mismo y alentando a que se produzcan nuevos aportes.<sup>23</sup>

Otro esfuerzo exploratorio que ha merecido creciente atención ha sido el de la costa oeste norteamericana, proceso en el que tuvo particular actuación el limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Los trabajos del congreso que con ocasión del bicentenario de su muerte y doscientos cincuenta aniversario de su nacimiento tuviera lugar en Lima en 1994, han aparecido en sucesivas ediciones de *Derroteros de la Mar del Sur*, mientras que entre los libros destaca el publicado por el Ministerio de Asuntos Exteriores de España sobre la expedición de límites de 1792.<sup>24</sup> También merece mención la novela que sobre este mismo personaje publicara en 1999 el desaparecido Antonio Menchaca,<sup>25</sup> así como el Glyndwr Williams sobre la búsqueda del pasaje del noroeste.<sup>26</sup>

Mirando un poco hacia el interior sudamericano, cabe mencionar el trabajo del hispanista norteamericano Eric Beerman sobre Francisco de Requena, jefe de la expedición de límites española en la región amazónica;<sup>27</sup> y si vemos hacia Oceanía es de destacar la edición del diario que escribiera el soldado limeño Máximo Rodríguez durante su estada de casi un año en Tahití, publicado en 1992 y traducido al francés

20.- Ricardo Cerezo Martínez, director, *La expedición Malaspina (1789-1794)*, publicados entre 1987 y 1999.

21.- Laurio Destéfani, coordinador, *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)* (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2001-2004), 2 volúmenes.

22.- Andrew David, Felipe Fernández-Armesto, Carlos Novi y Glyndwr Williams, editores, *The Malaspina Expedition, 1789-1794* (Londres, The Hakluyt Society, 2001-2004), 3 volúmenes.

23.- Raffaele Giura Longo y Pasquale Rossi, editores, *Con Malaspina nei Mari del Sud* (Bari, Edizioni B.A. Graphis, 1999); John Kendrick, *Alejandro Malaspina: Portrait of a Visionary* (Montreal, McGill-Queen's University Press, 1999); Dario Manfredi, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, il Mulino, 1999); Emilio Soler Pascual, *La aventura de Malaspina. La gran expedición científica del siglo XVII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico* (Barcelona, Ediciones B, 1999); y Enrique J. Porrúa, editor, *The diary of Antonio de Teva on the Malaspina expedition (1789-94)* (Nueva York/Ontario, Mellen Press, 2001).

24.- Mercedes Palau Baquero, editora, *Nutka 1792: viaje a la costa noroeste de la América septentrional por Juan Francisco de la Bodega y Quadra en las fragatas de su mando Santa Gertrudis, Aránzazu, Princesa y Goleta Activa, año de 1792* (Madrid, Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas, 1998).

25.- *La Rosa de los Vientos. Venturas y desventuras del explorador y navegante, Capitán de Navío don Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794)* (Madrid, Biblioteca Nueva, 1999).

26.- *Voyages of Delusion. The Search for the Northwestern Passage in the Age of Reason* (Londres, Harper Collins Publishers, 2002).

27.- *Francisco Requena: la expedición de límites. Amazonía 1779-1795* (Madrid, Compañía Literaria, 1996).

recientemente.<sup>28</sup> En este último ámbito merece mención la labor de la Asociación Española de Estudios del Pacífico, que publica desde 1991 una revista especializada en ese espacio geográfico, con una creciente carga en temas de Oceanía y Asia, en desmedro de los temas americanos.

Muchos otros títulos sobre exploraciones vinculadas a América han aparecido recientemente en España, México, Francia, Chile y Gran Bretaña;<sup>29</sup> figurando además un par de libros sobre las relaciones con Australia;<sup>30</sup> y otros dos sobre el explorador francés Louis de Bougainville, vinculado a la historia de las islas Malvinas.<sup>31</sup>

La guerra que por dichas islas sostuvieron Argentina y Gran Bretaña en 1982 también ha dado origen a numerosas publicaciones, algunas sobre la guerra en sí misma y otras sobre las exploraciones en el Atlántico Sur y en la cercana Antártica, continente en que los países iberoamericanos vienen mostrando un creciente interés. Si bien habían aparecido algunos trabajos, una iniciativa del Instituto Antártico Argentino llevó a convocar a la primera reunión de historiadores antárticos iberoamericanos, realizada en 1992 en Base Esperanza, Antártica. Estas reuniones se convirtieron en un evento regular, habiéndose realizado otras más tanto en ese continente como en varias ciudades argentinas, chilenas y peruanas, dando lugar a sendas publicaciones de trabajos de historiadores argentinos, chilenos, ecuatorianos, españoles, franceses, peruanos, uruguayos y de otros países.

Vinculados a las exploraciones, los temas cartográficos también han merecido varias publicaciones recientes, especialmente en España,<sup>32</sup> siendo de destacar el Atlas

del Marqués de Heliche, con dos bellos y desconocidos grabados de las fortificaciones de La Habana y otra más del puerto del Callao.<sup>33</sup> Estas edificaciones estuvieron destinadas a la defensa de las posesiones españolas en América contra los ataques de sus numerosos enemigos, siendo los ingleses los más perseverantes en ese esfuerzo. Sobre este tema, que implicó tanto a piratas como a corsarios y a la armada británica, resulta sustantivo uno de los últimos libros de Peter Bradley.<sup>34</sup> El grupo de los corsarios y piratas sigue siendo el que más atrae la atención de los historiadores, habiendo aparecido al menos dos libros sobre Drake y otros sobre Hawkins, Raleigh y Morgan.<sup>35</sup> Los franceses también tuvieron su cuota de piratas actuando en el Caribe y en el Golfo de México, habiéndose publicado al menos un trabajo sobre los hermanos Laffite.<sup>36</sup> Como quiera que la piratería fue una actividad realmente multinacional, es preferible tratarla en términos generales, como la han abordado Antonio García de León y Pablo Montero, el primero para el caso del seno mexicano y el segundo como parte de un trabajo más extenso.<sup>37</sup>

Las guerras sostenidas entre las potencias europeas también afectaron a nuestro continente, y si bien la historiografía europea considera poco relevante este espacio, no por ello han dejado de aparecer algunos libros que merecen mencionarse. Dos de ellos, publicados en Francia, refieren aspectos de la guerra de la Gran Alianza (1688-1697), uno sobre la expedición destinada al Perú y otro sobre el ataque llevado a cabo a Cartagena en 1697.<sup>38</sup> Por otro lado, Glyndwr Williams ha publicado un nuevo trabajo sobre la expedición del comodoro George Anson, que actuó en el Pacífico en el marco de la llamada Guerra del

28.- *Les espagnols a Tahiti (1772-1776)* (París, Société des Océanistes, 1995). Traducido del español por Horacio Belcaguy.

29.- José Martín, editor, *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII* (Madrid, Sociedad Geográfica Española, 1999); Salvador Bernabéu Albert, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas* (Madrid, Lunweg Editores, 2000); Juan Alfonso Maeso Buenasmañanas, *Expediciones navales españolas a la Patagonia argentina durante el siglo XVIII* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2005); Xavier Castro, *La voyage de Magellan 1519-22: la relation d'Antonio Pigafetta et outre témoignages* (París, Chandeigne, 2005), 2 volúmenes; Peter Rivière, *The Guiana travels of Robert Schomburgk 1835-1844* (Londres, The Hakluyt Society, 2005-2006) 2 volúmenes; José Miguel Barros, *Pedro Sarmiento de Gamboa, Avatares de un caballero de Galicia* (Santiago, Editorial Universitaria, 2006); y Donald Johnson, *La Salle: a perilous odyssey from Canada to the Gulf of Mexico* (Nueva York, Cooper Square Press, 2002).

30.- Carlos M. Fernández-Shaw, *España y Australia: Cinco siglos de Historia* (Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2000); y George Bayly, *A life on the Ocean Wave: Voyages to Australia, India and the Pacific from the Journals of Captain George Bayly* (Melbourne, The Miegunyah/Melbourne University Press, 1998).

31.- Victor Suthren, *The sea has no end: the life of Louis-Antoine de Bougainville* (Toronto, Dundurn Press, 2004); y John Dunmore, *Storms and Dreams: Louis de Bougainville: Soldier, Explorer, Statesman* (Gloucestershire, Nonsuch, 2005).

32.- Nelson Vásquez L., Ricardo Iglesias S., y Mauricio Molina A., *Cartografía Histórica de Valparaíso* (Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1999); María Dolores Higuera, *Marinos cartógrafos españoles* (Madrid, Ediciones de Prosecur, 2002); y Francisco J.

González, José María Cano Trigo y Luisa Martín Merás, *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908). Historia de la cartografía náutica en la España del siglo XIX* (Madrid, Lunweg Editores, 2003).

33.- Rocío Sánchez Rubio, Isabel Testón Núñez y Carlos Sánchez Rubio. *Imágenes de un imperio perdido, el Atlas del Marqués de Heliche* (Presidencia de la Junta de Extremadura 2004), edición digital.

34.- *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-Nineteenth Century* (Lewiston, Queenston and Lampeter, The Edwin Mellen Press, 1999).

35.- S. Bawlf, *Sir Francis Drake's secret voyage to the northwest coast of America, AD 1579* (Salt Spring Island, BC, Sir Francis Drake Pub., 2001); Wade G. Dudley, *Drake: For God, Queen, and Plunder* (Washington, Brasey's, 2003); Harry Kelsey, *Sir John Hawkins: Queen Elizabeth's Slave* (New Haven y Londres, Yale University Press, 2003); Sandra Marie Petrovich, *Henry Morgan's raid to Panama: geopolitics and colonial ramifications, 1669-74* (Nueva York/Ontario, Mellen Press, 2001); y Marc Aronson, *Sir Walter Raleigh and the quest for El Dorado* (Nueva York, Clanon, 2000).

36.- William C. Davis, *The pirates Laffite: The treacherous world of the corsairs of the Gulf* (Nueva York, Harcourt, 2005)

37.- Pablo Montero, *Imperios y piratas* (México, Editorial Porrúa, 2003); y Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México* (México, Plaza Janés, 2004).

38.- Hubert Juet, *Louis XIV a la conquête du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)* (París, Les Éditions La Sémaphore, 2001); y Jean Yves Nerzic y Christian Buchet, *Marins et Flibusters du Roi Soleil: Carthagene 1697* (París, PyrÉGraph, 2002).

Asiento contra Inglaterra (1739-1748).<sup>39</sup> Finalmente, la guerra de independencia de las Provincias Unidas también trajo consecuencias para América, llevando a la ocupación neerlandesa de parte de los territorios portugueses en Brasil, así como de algunas islas en el Caribe. Recientemente se ha publicado en Leiden un trabajo sobre fuentes para la historia brasileña disponibles en archivos de los Países Bajos.<sup>40</sup>

Como ya se señaló, la defensa de la América colonial estuvo a cargo de varias flotas y escuadras, siendo un caso peculiar el del Pacífico, donde actuó una armada dependiente total y plenamente del virreinato peruano hasta mediados del siglo XVIII. Sobre su historia contamos con un ya clásico trabajo de Pablo E. Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Ramírez,<sup>41</sup> habiéndose sumado recientemente varios artículos y el extenso libro de Isidoro Vásquez de Acuña, sobre la historia naval de Chile, merecedor de un premio del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, cuya versión digital es mucho más completa que la impresa.<sup>42</sup>

El comercio marítimo fue, sin lugar a dudas, una de las principales actividades del periodo colonial, habiendo merecido diversos trabajos en tiempos recientes. Son varios los títulos que tienen que ver con el tráfico trasatlántico, tanto en lo relativo a su marco jurídico, como a los seguros o a las organizaciones de comerciantes en uno y otro extremo del mismo. Este tema, así como el tráfico a Filipinas, ha llamado la atención de varios investigadores, especialmente en México.<sup>43</sup> En mucha menor escala, el comer-

cio marítimo peruano también ha merecido alguna atención.<sup>44</sup>

Como ya se señaló, la independencia generó nuevas rutas y nuevos actores en el ámbito americano, temas sobre los cuales también se han producido varios trabajos en los últimos años. Uno de los más notables es el de Jorge León Sánchez sobre comercio marítimo costarricense en el siglo XIX, pues contiene una interesante data de buques y rutas que complementa el esfuerzo realizado para el periodo colonial por el mismo investigador.<sup>45</sup> También encontramos un título reciente sobre comerciantes británicos en el Brasil del XIX, otro publicado en Estados Unidos sobre líneas marítimas latinoamericanas desde fines del XIX hasta la década de 1950; y uno más sobre la marina mercante peruana.<sup>46</sup>

La presencia de comerciantes extranjeros trajo también a aguas americanas a escuadrones navales para su protección, hecho que generó una compleja relación que muchas veces implicó su intervención en la vida de nuestras jóvenes repúblicas. En esa temática ha aparecido un nuevo libro sobre el bloqueo francés al Río de la Plata durante el gobierno de Rosas;<sup>47</sup> así como uno sobre los primeros años de la estación naval británica en el Pacífico y su relación con el Perú.<sup>48</sup>

La independencia también atrajo a numerosos marinos extranjeros, especialmente británicos. Sobre este tema, para el caso brasileño, Brian Vale publicó hace poco más de una década un notable trabajo.<sup>49</sup>

Una de las herramientas usadas de lado y lado en esta prolongada lucha fue la guerra de corso, antiguo sistema de lucha en el mar que ha merecido varios trabajos

- 39.- *The prize of all Oceans: The Triumph of Anson's Voyage Round the World* (Londres, Harper Collins, 1999)
- 40.- Marianne L. Wiesebron, editora, *Brazilië in the Nederlanse archiven (1624-54): de West-Indische Compagnie: overgekomen brieven en papieren uit Brazilië in Curaçao* (Leiden, Research Schoole Leiden University, 2005).
- 41.- *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, C.S.I.C. 1987).
- 42.- *Historia Naval del reino de Chile 1520-1826* [síntesis de Ana Victoria Durruty Corral] (Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004), 547 pp.
- 43.- Stanley Stein y Barbara H. Stein, *Silver, trade and war: Spain and America in the making of Early Modern Europe* (Baltimore, The John Hopkins Press, 2000); Pablo E. Pérez-Mallaina, *Spain's Men of Sea Daily on the Indians Fleets in the Sixteenth Century* (Baltimore, The John Hopkins University Press, 1998); José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997); Óscar Cruz Barney, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998); María del Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias* (Sevilla, Fundación El Monte y Universidad de Sevilla, 1998); Carmen Sans Ayán, *Sevilla y el comercio de Indias* (Madrid, Ediciones Akal, 1993); Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial* (México, El Colegio de México, 2001); Marta Milagros del Vas Mingo y Miguel Luque Talván, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano* (Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía - Instituto Interuniversitario de Iberoamérica y Portugal, 2004); Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas* (Caracas, Fundación Polar, 1998); Feliciano

- Gámez Duarte, *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra 1797-1829* (Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz, 2000); Flor Trejo Rivera, coordinadora, *La flota de la Nueva España 1630-1631* (México, INAH, 2003); Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez y James Sobredo, *European entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila galleons* (Aldershot, Ashgate, 2000); y Carmen Yuste, coordinadora, *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (México, INAHistoria, 1997).
- 44.- Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú / Fondo de Cultura Económica / Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001)
- 45.- *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900* (San José, Universidad de Costa Rica, 1997).
- 46.- Louise H. Guenther, *British merchants in nineteenth century Brazil: business, culture and identity in Bahia, 1808-50* (Oxford, Centre for Brazilian Studies, 2004); René de la Pedraja, *Oil and coffee: Latin American merchant shipping from the Imperial era to the 1950's* (Westport, CT, Greenwood Press, 1998); y Luis Ezeta Villalobos, *Reseña histórica de la marina mercante peruana (Continuación y actualización)* (Lima, Editorial San Antonio, 2003)
- 47.- Jean-David Avenel, *L'affaire de Rio de la Plata, 1838-42* (París, Editions Economica, 1998).
- 48.- Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005).
- 49.- *Independence or Death! British Sailors and Brazilian Independence 1822-25* (IB Taurus, 1996).

por parte del mexicano Óscar Cruz Barney<sup>50</sup> y al menos uno del académico argentino Miguel Ángel de Marco.<sup>51</sup> De más reciente aparición es un trabajo del investigador gaditano Feliciano Gámez Duarte.<sup>52</sup>

Las armadas nacionales son las que quizá han recibido mayor atención en cada uno de nuestros países, en parte debido al impulso que dichas instituciones brindan a ese tipo de estudios. Así, al margen de numerosos artículos aparecidos en sus respectivas revistas institucionales y de algunas otras publicaciones, podemos mencionar entre los más recientes un libro sobre la marina peruana, tres sobre la chilena, cuatro sobre la argentina y dos sobre la brasileña.<sup>53</sup>

Un aspecto específico de la historia naval es la de los buques de guerra, tema que también cuenta con un crecido número de autores. Quizá el buque que más atención ha merecido es el monitor *Huáscar*, con al menos tres títulos aparecidos en los últimos cinco años.<sup>54</sup> En este ámbito, no podemos dejar de mencionar el monumental trabajo

- 50.- *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997); y también ha editado el libro de Juan Francisco de Montemayor y Córdova de Cuenca, *Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados* [México, Juan Ruiz Impresos, 1658] (México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes – INAH / Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, 2001), como el IV volumen de Historias de San Juan de Ulúa en la Historia.
- 51.- *Corsarios argentinos. Héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil* (Buenos Aires, Editorial Planeta, 2002)
- 52.- *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el curso insurgente hispanoamericano (1812-1828)* (Cádiz, Diputación de Cádiz, 2008).
- 53.- Juan del Campo Rodríguez, *An Illustrated History of the Peruvian Navy. Episodes and Anecdotes 1821-1881. From the Wooden Ships to the Pre-Dreadnoughts* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001); Carlos López Urrutia, *Chile, a brief naval history* (Valparaíso, Armada de Chile, 1998); e *Historia de la Marina de Chile* (Santiago, El Ciprés, 2007); Patricia Arancibia Clavel, Isabel Jara Hinojosa y Andrea Novoa Mackenna, *La Marina en la historia de Chile* (Santiago, Sudamericana, 2005); José R. Bamio y Raúl Dárrichon, *Efemérides navales* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Histórico Navales, 2000 y 2006); Guillermo Oyarzábal, *Proceso de la caza torpedera Rosales y su influencia en la primera legislación argentina de justicia militar* (Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, 2003); y *Los Marineros de la generación del Ochenta* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003); Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar* (Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995); Francisco Carlos Pereira Cascardo, *O Tenentismo na Marinha* (Sao Paulo, Paz e Terra, 2005); y Antonio Luiz Porto Albuquerque y Léo Fonseca Silva, *Fatos da História Naval* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2006).
- 54.- Rodrigo Corvalán Constantino, *Huáscar. Las cartas perdidas (Correspondencia, 1879-1884)* (Santiago, Ril editores, 2003); Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005); y Marina de Guerra del Perú. *Diario de bitácora. Monitor Huáscar 1879* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2005).

de José Ramón García Martínez, sobre los buques españoles del periodo de Isabel II, varios de los cuales tocan o participan en acciones americanas;<sup>55</sup> así como otros referidos a cruceros y submarinos peruanos.<sup>56</sup>

Son varios más los títulos publicados sobre otros buques y aspectos de las instituciones navales,<sup>57</sup> así como sobre su actuación en los diversos conflictos que han vivido nuestras naciones,<sup>58</sup> pero un aspecto que sólo recientemente ha comenzado a ser abordado es el referido a los temas sociales al interior de las armadas, algunos de los cuales llevaron a cruentas revueltas navales. Las ocurridas en Argentina, Chile y Perú fueron materia del panel latinoamericano en XIII Simposio de Historia Naval, llevado a cabo en 1997 en Annapolis, habiéndose publicado algunos artículos sobre ellas y al menos un par de libros en el caso brasileño de 1893 y chileno de 1932.<sup>59</sup> No obstante, este tema está aún poco desarrollado, como poco desarrollados están los estudios de sociología militar, materia que sin duda contribuirá a un mejor conocimiento del pasado de esos componentes de los estados americanos. Mayor suerte han tenido los temas de salud de la gente vinculada al mar.<sup>60</sup>

- 55.- *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)* (Madrid, Museo Naval, 2005), edición digital.
- 56.- John Rodríguez Asti, *Cruceros. Buques de la Marina del Perú desde 1884* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2000); y Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú / Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001).
- 57.- Carlos Cueva Arévalo, *Cóndores del mar: historia de la aviación naval peruana* (Lima, Comandancia de Aviación Naval, 2004); Marina de Guerra del Perú. *Infantería de Marina. Acción y Valor* (Lima, Comandancia de Infantería de Marina, 2006); Jorge Ortiz Sotelo, *Cañonera América. Cien años en la Amazonia* (Lima, Municipalidad Provincial de Maynas / Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005); Julio Luqui Lagleyze, *Los Aspectos Navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930* (Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, 2003); Alvaro Pereira do Nascimento, *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial* (Río de Janeiro, Arquivo Nacional, 2001); y Guillermo J. Montenegro, *El armamentismo naval argentino en la era del desarme. Aspectos de las políticas exteriores y de defensa del gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002).
- 58.- Manuel Carneiro da Rocha, *Diário da campanha naval-do.Paraguai, 1866* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1999); Brian Vale, *A War Betwixt Englishmen: Brazil Against Argentina on the River Plate 1825-1830* (Londres, I .B. Tauris, 2000); y Francisco Yábar Acuña, *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001).
- 59.- Germán Bravo Valdivieso, *La Sublevación de la Escuadra y el Periodo Revolucionario 1924-1932* (Viña del Mar, Ediciones Altazor, 2000); y Helio Leoncio Martis, *A revolta da Armada, 1893* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1995).
- 60.- María Luisa Rodríguez-Sala, *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820) ¿miembros de un estamento profesional o una comunidad científica?* (México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, 2004). Virginia González Claverán, "Sanidad, hospital y botica en el puerto de San Blas, 1773-1792", *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia* (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997), pp. 433-455. Jorge

Lo que sí ha merecido un mejor tratamiento son las biografías navales, tema en que la *Enciclopedia General del Mar* sigue siendo referencia primaria. En tiempos recientes hemos visto aparecer al menos dos publicaciones que cubren en mayor extensión temas de este género, que son los de Rodrigo Fuenzalida Bade y de la recientemente desaparecida Alicia Castañeda Martos, sobre marinos chilenos y peruanos, respectivamente;<sup>61</sup> así como un diccionario biográfico marítimo para el caso del Perú, que va más allá de lo estrictamente naval y republicano para brindar una visión de todos los hombres y mujeres que contribuyeron a la actividad marítima peruana, en su sentido más lato, desde el siglo XVI.<sup>62</sup>

En cuanto a biografías individuales, encabezan la lista los almirantes Miguel Grau<sup>63</sup> y Thomas Cochrane, peruano el primero y escocés al servicio de Chile el segundo;<sup>64</sup> siendo seguidos por el de igual grado Guillermo Brown, irlandés al servicio argentino.<sup>65</sup> Además de un libro con la biografía de los ministros de marina brasileños,<sup>66</sup> han aparecido también algunas memorias de marinos brasileños, peruanos y británicos al servicio de

países americanos;<sup>67</sup> así como una biografía de Blas de Lezo, el notable marino español que defendió exitosamente Cartagena del ataque del almirante británico Vernon en 1741.<sup>68</sup>

El empleo de los medios navales como expresión del poder político también ha merecido la atención de algunos investigadores, todos ellos oficiales navales. Me refiero al contralmirante chileno Renato Valenzuela Ugarte, en un trabajo sobre Bernardo O'Higgins; al contralmirante Roberto Pertusio y al capitán de navío Guillermo Montenegro, en el libro que ambos escriben sobre el poder naval argentino entre 1890 y 1945; y al de Montenegro sobre el armamentismo naval argentino en el gobierno de Marcelo Alvear (1922-1928).<sup>69</sup> Esta temática requiere una reflexión adicional, puesto que, como se ha señalado, hasta el momento sólo ha sido abordada por oficiales navales, correspondiendo a un campo más amplio como el de la política general de los estados. Lamentablemente, el proceso histórico iberoamericano ha llevado a que los temas militares en general sean usualmente dejados en manos de miembros de esas instituciones, cosa que puede ser comprensible en la medida en que se confinan a temas de ese ámbito, pero el empleo de la fuerza es una decisión exclusivamente política, y es por ello importante que quienes trabajan en el campo de la historia conozcan y comprendan también los temas militares para poder extraer del pasado lecciones políticas valederas que contribuyan a mejores y más responsables decisiones en el presente.

Otra faceta o ámbito de actuación para la historia marítima es el estudio de los puertos y espacios marítimos. En el caso de México podemos mencionar dos trabajos, el Mario Trujillo Bolio, sobre el Golfo en el XIX; y el coordinado por Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes Garza, sobre los puertos noroccidentales.<sup>70</sup> En el caso peruano han aparecido una historia del Callao, otra de Paita y su papel en la actividad ballenera en el siglo XIX; un tercer trabajo sobre el puerto pesquero de Chimbote; y uno más sobre la costa norte peruana.<sup>71</sup>

Ortiz Sotelo, "Hospitales para marineros en Lima y Callao durante la Colonia y primeros años de la República", *RMP*, año 93, n° 2 (abril-junio 2000), pp. 27-33; y "Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato", *RHN* (Madrid, Instituto de Historia y Cultural Naval, cuarto trimestre 2005), XXII, I, n° 91, pp. 85-98. Miguel Rabí Ch. "El Hospital del Espíritu Santo y la protección de la gente de mar, siglos XVI a XIX", *Revista del Archivo General de la Nación* (Lima, mayo 1996), n° 13, pp. 85-94.

- 61.- *Marinos ilustres y destacados del pasado* (Concepción, Sipimex, 1985); y *Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500-1930* (Lima, IEHMP, 1999), respectivamente.
- 62.- Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007).
- 63.- Manuel Zanuttelli Rosas, *El almirante Grau y la plana menor del "Huáscar"* (Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002); Reynaldo Moya Espinosa, *Grau. El peruano del milenio* (Lima, Grupo Editorial Megabyte, 2003); Jorge Ortiz Sotelo, *Miguel Grau, el hombre y el mar* (Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003); José Agustín de la Puente Candamo, *Miguel Grau* (Lima, IEHMP, 2003); y Guillermo Thorndike, *Grau* (Lima, Fondo Editorial del Congreso, 2006-2009), 5 volúmenes.
- 64.- Donald Thomas, *Cochrane: Britain's Sea Wolf* (Londres, Cassel, 1999); Robert Harvey, *Cochrane: the life and exploits of a fighting captain* (Londres, Constable, 2000); Brian Vale, *Cochrane: The Audacious Admiral. The True Life of a Naval Legend* (Conway Maritime Press, 2004); Jorge Garín Jiménez, editor, *Archivo de don Bernardo O'Higgins. Correspondencia del comandante en jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane, "Dundonald Papers"*, *Archivo Edimburgo* (Santiago, Academia Chilena de la Historia, 2001); y Carlos López Urrutia, *Más allá de la audacia. Vida de Thomas Cochrane, décimo conde de Dundonald* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 2001).
- 65.- John De Courey Ireland, *The Admiral From Mayo: A Life of Almirante William Brown of Foxford. Father of the Argentine Navy* (Dublín, Edmund Burke Publisher, 1995); y Guillermo Oyarzábal, *Guillermo Brown* (Buenos Aires, Librería Histórica, 2006).
- 66.- *Biografias dos ministros da Marinha na República* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2004).

- 67.- Jorge Andrés Delano, *Captain Paul Delano. The founder of the Delano family in Chile* (Farmington, CT, 2000); Edwin John Penton, *Diary of a Victorian Seaman. The Diary of Edwin John Penton, Warrant Officer Carpenter serving on the Ironclad Battleship 'Almirante Cochrane' of the Chilean Navy 1878-1882* (Dorking, Surrey: Roger D. Clark, 2001); Pedro Gálvez Velarde, *La bitácora de mi vida* (Lima 1998); Júlio Regis Bittencourt, *Memórias de um engenheiro naval* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2005); Henrique Rubem Costa Velloso, *Marinha, uma carreira fantástica: comentários emitidos e pequenas histórias vividas por um oficial de Marinha* (Río de Janeiro, H. R. Costa Velloso, 2004).
- 68.- Gonzalo M. Quintero Saravia, *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias* (Bogotá, Editorial Planeta Colombiana, 2002)
- 69.- *Bernardo O'Higgins. El Estado de Chile y el Poder Naval en la independencia de los países del sur de América* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1999); *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004); y *El armamentismo naval argentino...*
- 70.- *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima* (México, Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2005); y *Los puertos noroccidentales de México* (Jalisco, el Colegio de Jalisco, 1994).
- 71.- Francisco Quiroz Chueca, *Historia del Callao: de puerto de Lima a provincia constitucio-*

La pesca, más importante en algunos países que en otros, también ha merecido la atención de los historiadores, habiendo aparecido un trabajo sobre la pesca peruana, otro sobre una compañía pesquera bonaerense y una valiosa guía de fuentes sobre los balleneros norteamericanos, muchos de los cuales actuaron en aguas del Pacífico americano.<sup>72</sup>

Otros temas que pueden mencionarse son los naufragios, materia prima para la arqueología submarina; la historia de la construcción naval, la de los deportes náuticos, y la de la navegación en ríos, canales y aguas interiores, entre otros muchos.

En esta rápida revisión de varios de los temas que la historia marítima iberoamericana comporta – y por supuesto no agota – la intención de dar una idea general de la amplitud de los mismos y de la necesidad de un mayor intercambio de información entre quienes estamos interesados en ellos, puesto que las realidades iberoamericanas tienen mucho en común, y nuestros posibles temas de interés son a menudo complementarios o abarcan más de un país o región.

Fortalecer la historia marítima pasa por contar con una base sólida de especialistas en sus diversos aspectos, y ello se logra compartiendo experiencias y perspectivas en foros congresos o simposios, que dan ocasión a incitar nuevas vocaciones o a consolidar las existentes. Pero más allá de conferencias o reuniones, es prioritario enfrentar con seriedad la necesidad de establecer cursos regulares y mecanismos de intercambio de información que permitan a los interesados en estos temas conocer mejor la producción historiográfica y contribuir a difundir su enorme riqueza y sus grandes posibilidades.

*nal* (Lima, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos / Gobierno Regional del Callao, 2007); Willam L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (Lima - Piura, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, 2002) y *Paita - Outpost of Empire* (Mystic, Mystic Seaport Museum, 1996); Pedro Trillo, editor, *Libro del Centenario de Chimbote* (Lima, Asociación Pro Centenario de Chimbote, 2006); y Lorenzo Huertas V., *La costa peruana vista a través de Sechura, espacio, arte y tecnología* (Lima, Prom Perú / Universidad Ricardo Palma/Consejo Provincial de Sechura, 1999).

72.- Ian B. Hart, *Pesca: The History of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires* (Whinfield, Aidan Ellis Publishing, 2001); Judith Navas Lund, *Whaling masters and whaling voyages from American ports: a compilation of sources* (Sharon / New Bedford, Kendall Whaling Museum / New Bedford Whaling Museum, 2001); y Pedro Trillo, editor, *Libro de oro de la pesquería peruana* (Lima, Sociedad Nacional de Pesquería, 2004).

## El proyecto aliado para liberar Cuba, 1866-67: Chile, Perú, y la Armada Confederada del coronel Barreda

David P. Werlich\*  
traducción de Lorena Toledo Valdez

En 1866 las repúblicas aliadas de Perú y Chile contemplaban un osado plan ofensivo en su guerra contra España. En coordinación con un movimiento revolucionario al interior de Cuba, despacharían un ejército por la vía de Panamá para liberar a esa colonia española. Desde un punto de vista ideológico, el proyecto era muy adecuado. Los gobiernos aliados, así como los de varios otros países hispanoamericanos, veían el conflicto como una lucha entre la independencia y el colonialismo monárquico. Aunque algunos académicos han sugerido que el irresponsable gobierno de Isabel II tenía como principal objetivo incrementar su prestigio y, quizás, adquirir cierto rol de liderazgo entre sus antiguas posesiones coloniales, los contemporáneos creían que España buscaba restablecer el que una vez fuera su vasto imperio en el Nuevo Mundo, perdido cuatro décadas atrás.<sup>1</sup> Madrid no había reconocido la independencia de varias naciones hispanoamericanas. En 1861 había reincorporado a sus dominios la República Dominicana y se había unido al bloqueo anglo-francés de Veracruz, que llevó a Napoleón III a imponer como monarca mexicano al archiduque Maximiliano de Austria.

Estos sucesos habían provocado numerosas protestas en las capitales latinoamericanas, así como manifestaciones de sentimientos anti-españoles. Las preocupaciones se acrecentaron en 1862, cuando una expedición científica española fue enviada a las costas del Pacífico sudamericano acompañada por algunas naves de guerra. Con ello Madrid buscaba lograr el respeto a los españoles y a sus propiedades en Latinoamérica. A la larga, en el Perú, luego de que se produjera un ataque contra inmigrantes españoles, la presencia de esta fuerza terminó generando una crisis internacional. Para exigir reparaciones a Lima, la fuerza naval española, ahora reforzada, capturó las islas Chincha,

\* Profesor emérito, Southern Illinois University Carbondale. El presente artículo mereció el premio al mejor trabajo presentado al Naval History Symposium de 2007, organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos.

1.- El trabajo clásico en inglés sobre este tema es el de William Columbus Davis, *The Last Conquistadores: The Spanish Intervention in Peru and Chile, 1863-1866* (Athens, University of Georgia Press, 1950). Davis adopta una postura tradicional y su trabajo cubre hasta el 2 de mayo de 1866, fecha del Combate del Callao. Para interpretaciones más modernas véase el trabajo de James W. Cortada, *Spain and the American Civil War, 1855-1869* (Filadelfia, American Philosophical Society, 1980)

a corta distancia del litoral peruano, de cuya riqueza guanera provenía la mayor parte de los ingresos públicos del país. Aunque inicialmente el Perú accedió a las demandas españolas y a pagar una considerable indemnización para que las islas Chíncha le fueran devueltas, Chile se negó a permitir que la escuadra española se reaprovisionara de carbón en su territorio. España declaró entonces el bloqueo a los puertos chilenos y ese país respondió con la declaratoria de guerra a España en setiembre de 1865. Dos meses más tarde, una revolución en el Perú llevó al poder a un nuevo gobierno que, en diciembre de ese año, firmó un acuerdo con Chile para proseguir la guerra contra su enemigo común. Más adelante Ecuador y Bolivia se convirtieron en socios menores de esta cuádruple alianza, llamada la "Unión Americana".<sup>2</sup>

Al inicio de la guerra, la escuadra española en el Pacífico —formada por cinco fragatas y el enorme blindado *Numancia*— era de lejos superior a las escuadras combinadas de los aliados, que contaban sólo con tres viejos buques de madera y unas cuantas naves auxiliares. Pero el Perú esperaba la llegada de cuatro buques de guerra adquiridos en Europa, incluyendo a los potentes blindados *Huáscar* e *Independencia*. Hasta su arribo, los aliados evitaron un combate abierto con la escuadra española; mientras que los españoles esperaban que pronto se produjera un encuentro decisivo que les permitiera retirarse honorablemente de las distantes costas enemigas. Viéndose imposibilitados de forzar un encuentro de ese tipo, la escuadra española bombardeó el indefenso puerto chileno de Valparaíso el 31 de marzo de 1866,<sup>3</sup> navegando luego en dirección al norte para atacar al Perú. El 2 de mayo de 1866 la escuadra española bombardeó el Callao, encontrando una tenaz resistencia de baterías de tierra y una pequeña división naval. Las defensas peruanas incluían minas y botes torpederos.<sup>4</sup>

Luego del Combate del Callao, la escuadra española se dividió en dos. Varios de sus buques que habían sido seriamente dañados cruzaron el Pacífico en dirección a Manila, en las españolas islas Filipinas. Las otras naves doblaron el Cabo de Hornos y anclaron en Montevideo y Río de Janeiro. El *Huáscar* y la *Independencia* se reunieron con la escuadra de la Unión Americana anclada en Valparaíso a comienzos de junio de 1866, despertando en los aliados el deseo de montar una ofensiva contra España. Se discutieron varias campañas navales. Inicialmente la que tuvo más respaldo fue la propuesta de atacar al escuadrón español en las Filipinas, donde los aliados esperaban sorprender al enemigo con algunas de sus naves en dique seco. Otra opción contemplaba dirigirse al Atlántico Sur para enfrentar al escuadrón español que se encontraba ahí. Luego las fuerzas aliadas podrían montar un ataque contra Cuba e incluso, tal vez, bombardear puertos en España.<sup>5</sup>

2.- Alberto Wagner de Reyna, *Las relaciones diplomáticas entre el Perú y Chile durante el conflicto con España, 1864-1867* (Lima, Ediciones del Sol, 1963), da un excelente tratamiento al tema.

3.- Davis, *The Last Conquistadores...*, pp. 291-320.

4.- Fernando Romero Pintado, *Historia Marítima del Perú: La República - 1850 a 1870* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984-85), vol. 2, pp. 583-697.

5.- *Ibid.*, vol. 2, pp. 697-701.

El 25 de noviembre de 1865 había llegado a Nueva York Benjamín Vicuña Mackenna, de treinta y cuatro años, para cumplir una controversial misión que duraría diez meses como agente confidencial de Chile.<sup>6</sup> Ya por entonces destacado hombre de letras —que más tarde habría de convertirse en uno de los más prolíficos historiadores chilenos— la más urgente tarea de Vicuña Mackenna era comprar buques y artillería pesada. Las instrucciones que había recibido del ministro de Marina J. Manuel Pinto, complementando las emitidas por el ministro de Asuntos Exteriores Álvaro Covarrubias, autorizaban al agente a emplear a militares profesionales experimentados —*hombres del arte*, los llamó Vicuña Mackenna— para que lo ayudaran en la compra del material bélico y hacerlo llegar a Chile. Santiago esperaba que pudiera enviar buques de guerra —como el famoso crucero confederado *Alabama*— a dar caza a buques españoles directamente desde Estados Unidos. Por lo tanto, Vicuña Mackenna podría ofrecer una comisión temporal en la armada chilena a los hombres que dotaran esas naves.<sup>7</sup> El agente pronto descubrió que había muchos *hombres del arte* disponibles para servir en las fuerzas chilenas. Dos semanas después de su arribo a Nueva York, Vicuña Mackenna informó a Covarrubias que “entre los brillantes marinos de la extinta Confederación” Chile podría obtener los mejores auxiliares para la guerra contra España. Eran “valientes, hombres preparados en una situación desafortunada” que los predisponía a “aceptar los modestos salarios que podemos pagar”. La impresionante lista de contactos confederados del agente incluía al almirante Raphael Semmes del *Alabama*; al comodoro John Randolph Tucker, quien había comandado las fuerzas navales en Charleston, Carolina del Sur; al capitán de fragata John Taylor Wood, el “Fantasma del Mar de la Confederación”, famoso por sus arriesgadas incursiones; y al experto en artillería capitán de fragata Catesby ap Roger Jones.<sup>8</sup>

6.- El agente confidencial hace un recuento de sus actividades en: Benjamín Vicuña Mackenna, *Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norte América, como agente confidencial de Chile*. 2 vols. en 1 (Santiago, Imprenta de La Libertad, 1867), que incluye mucha de su correspondencia privada así como extractos de informes oficiales. Véase también David P. Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao: The Participation of North American Sailors of Fortune in the War of Chile and Peru against Spain to June, 1866,” en Jorge Ortiz Sotelo (editor), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1993), pp. 413-436; una traducción al español de este artículo fue publicada en *Revista Frontera* n° 9-10 (Temuco, Chile, 1990-1991), pp. 109-122.

7.- J. Manuel Pinto, “Instrucciones que deben servir de guía de comisionado de gobierno de Chile para la compra, equipo y envío de buques de guerra” (9/10/1865), en Chile, Ministerio de Marina. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866* (Santiago, Imprenta Nacional, 1866), pp. 66-67; Álvaro Covarrubias a Vicuña Mackenna, 1/10/1865, en Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, pp. 12-14.

8.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, en *Misión Confidencial de Chile en Estados Unidos de Norte América, 1865-1866*, vol. 127, Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Nacional de Chile (en adelante MRE, ANCH).

La misión de Vicuña Mackenna se veía enormemente complicada por las leyes de neutralidad de Estados Unidos, que prohibían la venta de armas a naciones beligerantes. A pesar de que había muchos intermediarios ansiosos por hacer negocios con los aliados, Washington mantenía su neutralidad mientras se ventilaban sus reclamos contra Gran Bretaña por el caso del *Alabama*. En sus labores de vigilancia, las autoridades de Estados Unidos contaban con la ayuda de informantes españoles, que contrataron espías en las oficinas de correo de la ciudad de Nueva York, en las aduanas y en el Departamento de Policía para que les informaran de las actividades de Vicuña Mackenna y otros agentes aliados.<sup>9</sup>

Pronto, Vicuña Mackenna descubrió que era prácticamente imposible conseguir buques expresamente contruidos para la guerra, en especial los blindados. Tras muchas demoras, se pudo obtener una buena cantidad de piezas de artillería de los talleres de Robert Parrot. A la larga, Vicuña Mackenna logró adquirir treinta y cuatro cañones de grueso calibre y cuatro vapores que parecían adecuados para ser transformados para el servicio naval, después de haber sido arrestado el 6 de febrero de 1867 por violar las leyes de neutralidad de Estados Unidos.<sup>10</sup>

Entre tanto, la angustia del agente chileno, sabiendo lo débiles que serían las defensas con las que contaba su nación ante un inminente ataque español, lo convirtieron en un temprano defensor de las ventajas de la guerra con torpedos. Entre sus primeros contactos en la ciudad de Nueva York se encontraba el ex teniente William T. Glassell –el experto torpedista del comodoro Tucker desde Charleston, admirado por su formidable ataque al formidable blindado USS *New Ironsides* con el diminuto bote torpedero *David*–. Para los confederados, los torpedos de botolón y las minas (con frecuencia llamadas torpedos estacionarios en esa época) eran las “armas del débil” empleadas para contrarrestar la superioridad de poder naval del Norte, una disparidad semejante a la que existía entre los aliados sudamericanos y España. Tres semanas después de llegar a Nueva York, Vicuña Mackenna informó a su Ministro de Asuntos Exteriores que había contratado a un equipo de torpedistas, cuatro hombres que conocían “los medios más efectivos para atacar rápidamente a los buques enemigos con la más formidable de las armas modernas”, que había “revolucionado la guerra naval en los últimos cuatro años”. Liderado por el ex teniente confederado Edmund Gaines Read, este cuarteto partió con destino a Sudamérica el 11 de diciembre de 1865.<sup>11</sup>

9.- Chile, Ministerio de Marina, *Memoria... 1866*, p. 13; Vicuña Mackenna al encargado de negocios, 8/1/1866; Vicuña Mackenna a Covarrubias, 20 y 28/2/1866, Misión Confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Vicuña Mackenna al Señor Administrador de Correos de Nueva York, 8/2/1866, en Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 2, p. 11; Eustorjio Salgar, *El ministro colombiano en Washington i la adquisición del vapor Rayo* (Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1867), p. 11; Tássara al Capitán General de Cuba, 13/2/1866, en Ana María Vigón y María del Carmen García Sotoca (editoras), *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico, 1863-1867* (Madrid, Museo Naval, 1966), vol. 1, p. 399.

10.- Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 2, pp. 249-253.

11.- *Ibid.*, vol. 1, p. 326; Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH.

Otro aspecto de su misión que entusiasmaba grandemente a Vicuña Mackenna era el de agitador político y propagandista en busca de apoyo a la causa aliada. Versado en inglés, el erudito agente presionó a algunos políticos, conquistó a líderes de opinión, dio conferencias públicas, envió cartas que aparecieron en algunos de los principales periódicos y publicó su propio periódico en español, la *Voz de América*, cuyo primer número apareció el 21 de diciembre de 1865. Vicuña Mackenna informó a su gobierno que el objetivo primario de la *Voz* era “agitar a Cuba”.<sup>12</sup>

El ministro de Asunto Exteriores Covarrubias dio instrucciones a Vicuña Mackenna para que alentara la unidad entre los varios grupos de exiliados cubanos en Estados Unidos, en especial para que pudieran financiar y proporcionar otros tipos de ayuda a los corsarios a quienes los chilenos esperaban dar licencia para hostilizar a naves españolas. Pero el 10 de diciembre Vicuña Mackenna informó a su gobierno que el curso –prohibido por la mayor parte de naciones en 1856– había “caído totalmente en desuso e incluso descrédito universal”. Por ello, el agente confidencial conspiraba para fomentar una revolución en Cuba. Inicialmente, Vicuña Mackenna dijo a su gobierno que alentaba la insurrección cubana porque ello podría distraer a la fuerza naval española que bloqueaba Chile. Sin embargo, luego de que a mediados de enero de 1866 Perú ingresara de manera formal a la guerra, y en especial cuando parecía muy probable que la escuadra española abandonara las costas del Pacífico, Vicuña Mackenna se convirtió en promotor de una invasión aliada para liberar a la “siempre fiel isla” española.<sup>13</sup>

Durante su primera semana en Estados Unidos, el agente chileno se había reunido con Juan Manuel Macías, un comerciante cubano exiliado y líder de la pequeña Sociedad Republicana de Cuba y Puerto Rico en Nueva York. La principal idea del grupo –una insurrección cubana respaldada por una invasión externa– no era nueva ni única. Desde la conspiración de Soles y Rayos de Bolívar a mediados de la década de 1820 (que proponía el empleo de tropas proporcionadas por la Gran Colombia y México), las expediciones de Narciso López y otros filibusteros desde Estados Unidos en las décadas de 1840 y 1850, hasta la invasión de Bahía de Cochinos en 1961, este había sido el esquema preferido para buscar un cambio de régimen en la isla. Macías y su grupo de revolucionarios se convirtieron rápidamente en los principales colaboradores de la *Voz de América*. La editorial del primer número del periódico de Vicuña Mackenna llevaba por subtítulo “La libertad de Cuba y Puerto Rico”.<sup>14</sup>

12.- Cristián Guerrero Yoacham, “La misión de Vicuña Mackenna a los Estados Unidos (1865-1866)”, en: *Atenea* nn.º 453-454 (1986), pp. 239-275; Eugenio Orrego Vicuña, *Vicuña Mackenna y la independencia de Cuba* (La Habana, Imprenta El Siglo XX, 1951), pp. 17-36; Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10, 20, y 29/12/1866, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH. Vicuña Mackenna proporciona una sinopsis de diecinueve números de la *Voz de América* en *Diez meses...*, vol. 2, pp. 128-138.

13.- Covarrubias a Vicuña Mackenna, 15/10/1865, en Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, pp. 13-14; Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, y 20/4/1866; Vicuña Mackenna al encargado de negocios, 8/1/1866, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH.

14.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Orrego Vicuña, *Vicuña Mackenna...*, pp. 18-19.



Vicuña Mackenna presentó esas ideas a su ministro de Asunto Exteriores en un despacho fechado el 20 de abril de 1866, y en una carta personal del 10 de mayo al presidente peruano Mariano Ignacio Prado. El agente chileno respaldaba los argumentos presentados a este último con un informe preparado por Macías.<sup>15</sup> Recientemente Vicuña Mackenna había tenido noticias del bombardeo de Valparaíso y había recibido información equivocada señalando que la escuadra enemiga partía hacia España; no sabía aún del Combate del Callao del 2 de mayo. Creyendo que los aliados estarían deseosos de montar una pronta ofensiva, Vicuña Mackenna discutía tres posibles objetivos—Manila, puertos españoles y Cuba—, y sucintamente argumentaba en contra de los dos primeros. Las Filipinas, le escribió a Covarrubias, tenían poco valor comercial y la población (siendo casi enteramente asiática) sería “hostil” a la independencia, una idea “incomprensible” para ellos. Por lo tanto, un ataque a Manila sería de poca trascendencia política y proporcionaría escaso prestigio. Bombardear puertos españoles, incluso aquellos con defensas débiles, requería mucho gasto en buques adicionales, sería visto como un acto de pura venganza, y podría ganarle a España las simpatías de otras naciones europeas.

Un ataque aliado a Cuba en combinación con una insurrección cubana sería menos costoso—sólo medio millón de dólares, le dijo a Prado— y de mayor provecho. Había más posibilidades de tener éxito y acarrearía “gloria y prestigio” a los aliados. Liberarían a un pueblo que deseaba y estaba preparado para su independencia. Vicuña Mackenna aseguraba que toda Europa (especialmente Inglaterra) e incluso Estados Unidos simpatizarían con la causa, porque la empresa llevaría a una rápida y total abolición de la esclavitud en esa isla, logrando la emancipación que todos los cubanos consideraban inevitable sin una guerra étnica que los isleños temían pudiera producirse.

Vicuña Mackenna proponía una expedición combinada peruano-chilena de unos dos mil hombres (quinientos chilenos y mil quinientos peruanos); con algunas reservas, creía que los peruanos podían adecuarse mejor al clima cubano. Los aliados atacarían por la vía del Pacífico y del istmo de Panamá, evitando un largo viaje alrededor de Sudamérica y una posible interceptación por la escuadra española en el Atlántico. Vicuña Mackenna señalaba que por Panamá se tardaría diez días en llegar del Callao a Cuba. Las tropas aliadas podrían ser transportadas hasta el istmo a bordo de naves del gobierno o, de ser necesario, como pasajeros a bordo de dos o tres grandes vapores comerciales que realizaran servicio regular en la costa del Pacífico. Luego de cruzar en tren el istmo de Panamá, lo que tardaba apenas ocho horas, la fuerza se reembarcaría en transportes del gobierno llevando todo el material necesario para la campaña.

Los invasores aliados se enfrentarían a veinte mil soldados comandados por el capitán general de Cuba; pero esto no disuadía al historiador Vicuña Mackenna, quien

señalaba que la expedición comandada por el general José de San Martín para liberar al Perú en 1819, que había sido transportada por vía marítima, contaba con sólo cuatro mil hombres para enfrentar a las tropas virreinales que sumaban veintitrés mil individuos. Al igual que San Martín, los aliados llevarían armas suficientes (que según había informado anteriormente Vicuña Mackenna abundaban en Estados Unidos y eran baratas) para equipar a los revolucionarios cubanos voluntarios, veinte mil en este caso.

Según los informes de Macías, cubanos de todas las razas y clases—libres y esclavos—estaban unidos por el deseo de lograr su independencia, y que por lo menos quinientos voluntarios se alzarían al producirse el primer desembarco aliado. No sentía respeto por las tropas carentes de motivación del capitán general y dudaba de su capacidad para actuar en el campo durante la estación tórrida y lluviosa que duraba de mayo a octubre, cuando la fiebre amarilla, la malaria y la disentería los debilitaría. Además, la fuerza militar española estaba bastante concentrada en la zona occidental de la isla, cerca a La Habana. Macías recomendaba que los aliados desembarcaran en alguno de los varios puertos sureños de la zona este, que estaban pobremente defendidos. Sugería como lugar adecuado Cienfuegos, con una numerosa población pro-republicana, abundancia de recursos agrícolas y buena interconexión vial con el resto de la isla.

Mientras Vicuña Mackenna presentó esta propuesta a su gobierno en forma pragmática y—según él—desapasionada, apeló de manera elocuente y apasionada a su distinguido amigo Prado, el presidente peruano de treinta y nueve años de edad. La cruzada para liberar a Cuba asestaría el golpe de gracia a los “infames” españoles, porque “sin Cuba España perecería”. Con grandes posibilidades de éxito, esta “gloriosa empresa” “inmortalizaría” el nombre de Prado. “No deje de tomar en sus manos este asunto... Considere que Cuba está a [sólo] diez días del Callao, y que los asuntos más importantes del mundo están reservados a la convicción, la juventud y el entusiasmo. Merecerá usted, mi estimado general” ser llamado “el segundo Bolívar”.

Vicuña Mackenna se sentía frustrado por su imposibilidad de adquirir los buques de guerra que su gobierno deseaba. De hecho, su perfil crecientemente público contradecía el título bajo el cual Chile lo había enviado—agente confidencial—y minaba sus esfuerzos para obtener material bélico. Se sentía humillado por haber sido arrestado por violación a las leyes de neutralidad de Estados Unidos, que él creía ponían en evidencia la hostilidad que sentía el secretario de Estado William H. Seward hacia él y hacia su país. El gobierno chileno decidió reemplazar a su agente el 31 de mayo de 1866, y tres semanas más tarde viajó de regreso a su país. Expresó su esperanza en que pronto los esfuerzos de los aliados en Estados Unidos produjeran mejores resultados bajo el liderazgo del peruano Federico Barreda, que había llegado a finales de abril.<sup>16</sup>

15.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 20/4/1866, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Vicuña Mackenna al Presidente Prado, 10/5/1866, con adjunto, J. M. Macías, “Informe que presenta el señor Juan Manuel Macías al señor Benjamín Vicuña Mackenna... sobre una expedición militar para hostilizar a España en sus colonias ... [30/4/1866], Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH. La carta a Prado también aparece en *Diez meses...*, vol. 2, pp. 79-82.

16.- Mario Barros Van Buren, *Chile y la Guerra de Secesión: La misión Astaburuaga a los Estados Unidos* (Santiago, Editorial Universitaria, 1992), pp. 194-218, hace una aproximación crítica sobre la misión de Vicuña Mackenna y sobre la participación de Chile en la guerra. Vicuña Mackenna a Covarrubias, 18/4 y 10/6/1866, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH.

El ministro plenipotenciario y enviado extraordinario Federico Luciano Barreda y Aguilar era un hombre muy enérgico y capaz, que a sus treinta y ocho años contaba ya con muchos logros. Era el hijo menor de un comerciante español emigrado al Perú en 1792 y que regresó a España durante el movimiento independentista peruano tres décadas más tarde. Federico era el único de doce hermanos que no había nacido en el Perú. En 1840, cuando tenía catorce años, Federico navegó al Perú para reunirse con su hermano Felipe, veinte años mayor que él, quien había regresado a Lima en 1827. Siguiendo los pasos de su padre, Felipe se había dedicado al comercio y se había convertido en un hombre muy rico para cuando llegó su hermano menor. El éxito de los hermanos Barreda continuó durante la década siguiente con inversiones en diversos ámbitos, principalmente las finanzas y el transporte marítimo. En 1852 su sociedad recibió el altamente rentable contrato por el cual se les otorgaba el monopolio del guano en Estados Unidos (transporte y venta), por lo que, a los veinticuatro años, el menor de los hermanos estableció su residencia en Baltimore, Maryland, el principal puerto de entrada del valioso fertilizante.<sup>17</sup>

En marzo de 1861 el Perú nombró a este empresario muy bien relacionado como su agente confidencial en Estados Unidos, para encargarse de resolver la disputa que había interrumpido las relaciones diplomáticas entre Lima y Washington dos años antes. Tras ejecutar hábilmente la tarea que le había sido encomendada a favor del Perú, Barreda se convirtió en ministro ante la nueva administración de Abraham Lincoln. Desde su puesto en Washington, Barreda también hacía las veces de plenipotenciario en las negociaciones con España y Rusia. En junio de 1862, cuando las relaciones entre el Perú y España se deterioraron, Barreda hizo una aproximación al constructor naval John Ericsson con la finalidad de adquirir dos monitores blindados, un tipo de nave que había demostrado su valor tres meses antes en Hampton Roads. Pero el gobierno de la Unión había prohibido la exportación de todo tipo de material de guerra, pues estaba muy necesitado de él. Fue por ello que Barreda envió a su agregado naval a Inglaterra, donde debía iniciarse la construcción de los blindados *Huáscar* e *Independencia*. A mediados de 1864 Barreda viajó a Europa, donde asumiendo las funciones de plenipotenciario ante las cortes de Londres y París, este cuerpo diplomático integrado sólo por él se aseguró del envío de los dos blindados al Perú y compró dos corbetas de madera construidas en Francia, la *América* y la *Unión*. Como reconocimiento a su contribución a la defensa nacional, Barreda fue nombrado coronel honorario.<sup>18</sup>

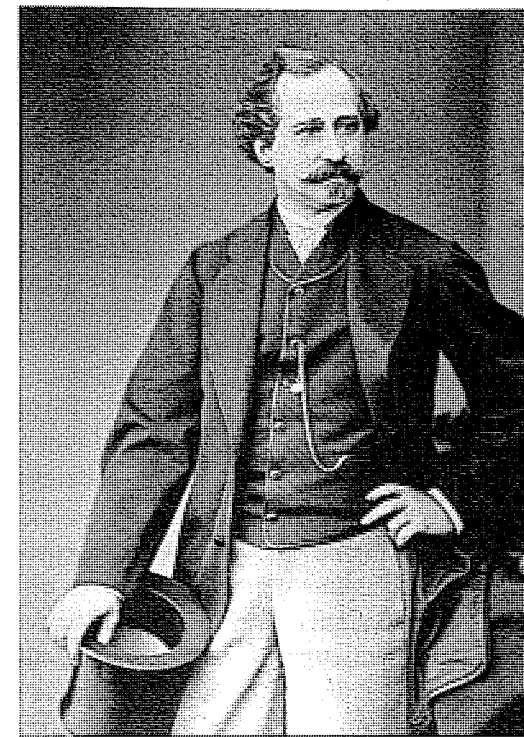
17.- La historia de Barreda, con énfasis en su vida privada y sus actividades sociales, es agradablemente narrada en el libro escrito por su nieto Frederick Barreda Sherman, *From the Guadalquivir to the Golden Gate by Way of Lima, Baltimore, New York, Newport, Washington, London, Paris, and Cuzajiniquilpa* (Mill Valley, California, Hill and Smith Co., 1977).

18.- Para conocer sobre los episodios clave de la carrera diplomática de Barreda, véase Rosa Garibaldi, *La política exterior del Perú en la era de Ramón Costilla: Defensa hemisférica y defensa de la jurisdicción nacional* (Lima, Fondo Editorial Fundación Academia Diplomática del Perú, 2003), pp. 121-128, 291-294 y 366-369; Sherman, *From the Guadalquivir...*, pp. 70-79, 84-124, *pássim*. 159, 167-181, y sobre el grado otorgado a Barreda las pp. 102-103.

Federico Barreda y su esposa Matilde se desenvolvían muy bien en medio de la alta sociedad de la costa este y en los corredores de Washington, donde se concentraba el poder político. Se aseguró el favor de varios grupos de presión de Estados Unidos y se sirvió de sus tratos comerciales para acrecentar su influencia política. El joven magnate agasajaba magníficamente a importantes invitados en su mansión neoyorquina en Madison Square y en Beaulieu, su palacete en Newport, Rhode Island. Mientras que los diplomáticos que representaban a los usualmente pobres gobiernos latinoamericanos sufrían por el retraso con que llegaban los fondos incluso para asuntos menores, Barreda echaba mano a su propio bolsillo cuando era necesario actuar con celeridad. El joven diplomático era sin duda el líder entre los representantes latinoamericanos ante Estados Unidos. Vicuña Mackenna lo consideraba el único ministro latinoamericano que era verdaderamente respetado por los funcionarios estadounidenses. Además, se convirtió en amigo personal y confidente del secretario de Estado Seward y contrarrestaba la influencia del sagaz español Gabriel García Tássara, el decano del cuerpo diplomático acreditado en Washington. El gobierno de Lima, y en especial el presidente Prado, tenían gran confianza en la habilidad y buen juicio de Barreda.<sup>19</sup>

Al regresar de Londres a fines de abril de 1866, una importante tarea esperaba en Washington al ministro Barreda. El ministro de Relaciones Exteriores Toribio Pacheco le ordenaba contratar a un comodoro para comandar a la escuadra peruana. Era muy probable que ese oficial se hiciera cargo de la escuadra combinada de Perú y Chile, tal como lo permitía el tratado de alianza que habían suscrito. La búsqueda de un oficial extranjero para comandar la escuadra tenía como principal objetivo superar los proble-

19.- Sherman, *From the Guadalquivir...*, *pássim*; Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 2, pp. 100, 272; Vicuña Mackenna a José Gálvez, 10/3/1866, en *Diez meses...*, pp. 272-273; Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/4 y 10/6/1866, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Pacheco a Barreda (personal), 27/3/1866, Documentos de Federico L. Barreda en la colección especial de la Morris Library, Southern Illinois University, Carbondale (en adelante Documentos de Barreda, SIUC).



Federico Luciano Barreda y Aguilar  
(cortesía de Frederick Barreda Sherman).

mas de hostilidad entre los oficiales navales peruanos y chilenos, pues existía cierta tradición de rivalidad entre ellos. Pero el Ministro añadía que era necesario hallar a un comodoro familiarizado con la moderna tecnología naval así como con experiencia en mares distantes, donde era posible que los aliados atacaran a su enemigo. Inicialmente, Barreda pensó que podría encontrar a alguien adecuado en las filas de la Armada de Estados Unidos, pero pronto se dio cuenta de que ningún oficial de alta graduación de ese servicio estaría dispuesto a abandonar su carrera para enfrentarse a un futuro incierto en Sudamérica. Fue entonces que revisó el escalafón de la extinta Armada de los Estados Confederados. Luego de efectuar consultas con varios oficiales navales en Washington y Annapolis, así como con los ex líderes de la Confederación, Barreda contrató a John Randolph Tucker, que se convirtió en contralmirante de la armada peruana.<sup>20</sup>

Este virginiano de cincuenta y cinco años con una distinguida carrera naval de treinta y cinco años en la Armada de Estados Unidos antes de “pasarse al Sur” en 1861, había comandado las fuerzas navales sureñas en Charleston, Carolina del Sur, que se convirtió en un centro de exhibición de las contribuciones confederadas a la guerra naval. Tenía considerable experiencia con buques blindados, con la artillería pesada y había sido uno de los pioneros de la guerra con torpedos. Tucker también había realizado cruceros con los escuadrones estadounidenses en el Asia, el Mediterráneo, el Atlántico Sur y, en especial, en el Caribe.<sup>21</sup>

El almirante Tucker y su estado mayor adjunto, integrado por ex confederados como él—los tenientes Walter Raleigh Butt y David Porter McCorkle—llegaron a Lima a mediados de junio de 1866. El presidente Prado, su gabinete y los jefes militares (incluyendo al Director de Marina) dieron una entusiasta bienvenida al almirante Tucker, pero los comandantes y varios otros oficiales de los principales buques de guerra del país anclados en Valparaíso se negaron a servir a órdenes de un jefe extranjero. El capitán de navío Lizardo Montero, el más antiguo y controversial de los oficiales embarcados de la escuadra, juró que sus buques no pasarían a control de Tucker. El ministro Pardo viajó de Lima a Valparaíso, donde arrestó a treinta y nueve oficiales que se negaban a servir a órdenes de Tucker y los reemplazó por otros dispuestos a aceptar al ex confederado.<sup>22</sup>

Antes de volver a Chile, Vicuña Mackenna y el ministro Barreda discutieron la propuesta del primero de enviar una expedición para liberar Cuba. El diplomático peruano expresó abiertamente sus dudas, las cuales el chileno resumió en la correspondencia enviada a su propio gobierno y al presidente peruano Prado. Barreda enumeró detalladamente sus reservas en un despacho enviado al ministro de Relaciones Exteriores Pacheco del día 10 de mayo, fecha que llevaba también la carta del chileno al presidente Prado. A diferencia de Vicuña Mackenna, el ministro peruano dudaba de

que existiera en Cuba un deseo generalizado por la independencia y de su capacidad para asegurarla. Muchos cubanos adinerados temían perder sus fortunas basadas en la mano de obra esclava, y sabían que una insurrección habría de ponerlas en peligro. Barreda creía que la masa de cubanos pobres estaba en “condición de entes, carentes de cualquier instinto noble, y completamente sojuzgados por los españoles”. Su indiferencia al prospecto de lograr la independencia había quedado demostrada repetidamente con el fracaso de las tres expediciones de Narciso López y otros levantamientos internos. Barreda también dudaba de que los esclavos afroamericanos estuvieran listos para unirse a la lucha, porque eran “menos inteligentes y civilizados” que sus contrapartes de Estados Unidos. Barreda pensaba que no podía provocarse una revuelta generalizada sin estar seguros de que triunfaría. Una invasión aliada podía actuar como detonador, pero una expedición de esa naturaleza no tenía probabilidades de éxito sin contar con apoyo naval y con una base de operaciones fortificada en el Caribe o el Golfo de México. Carente de ella, una fuerza aliada de unos tres mil hombres (no los dos mil que Vicuña Mackenna sugería inicialmente) enfrentada a veinte mil enemigos produciría un “sacrificio estéril y daría un fácil triunfo a España”.

Pero Barreda pensaba que había una mejor manera de atacar Cuba. “Enviar tres o cuatro buques veloces y bien armados” al Caribe para impedir el comercio español, cortar sus comunicaciones y bombardear puertos cubanos. Podrían incluso hacer “desembarcos temporales y suministrar armas” a los rebeldes cubanos. Todos los puertos neutrales de la región podrían servir de refugio a los buques, y estos podrían evitar el combate con los buques de guerra españoles a menos que tuvieran ventaja. Naves como la corbeta peruana *América*, con doble tripulación para hacerse cargo de las presas, podrían obtener mayor provecho y gloria con menos sacrificio” que con la expedición propuesta por Vicuña Mackenna.<sup>23</sup>

El 9 de junio Barreda respondió a una solicitud del gobierno peruano para obtener información sobre la situación de Cuba y Puerto Rico, y sobre la “posibilidad y consecuencias de una expedición en su contra”. Esta indagación fue probablemente instigada por la primera propuesta de Vicuña Mackenna. Barreda señaló que se había obsesionado con ese plan desde que tuvo noticia del bombardeo de Valparaíso, estando convencido de que una “paz digna y duradera” con Madrid sólo podría lograrse mediante una ofensiva contra Cuba. A diferencia de un ataque contra la propia España, en cuyo caso los gobiernos vecinos podrían ponerse en contra de los aliados, una ofensiva en las Antillas contaría con la simpatía de “todos los pueblos” de las Américas unidos por “el gran ideal de la emancipación de una raza y la independencia de un pueblo”.

20.- David P. Werlich, *Admiral of the Amazon: John Randolph Tucker, His Confederate Colleagues, and Peru* (Charlottesville, University Press of Virginia, 1990), pp. 86-88.

21.- Werlich, *Admiral of the Amazon...*, pp. 1-77.

22.- *Ibid.*, pp. 88-107.

23.- Barreda a Pacheco, n.º 25, 10/5/1865, Libro copiador de las comunicaciones entre el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú y su legación en los Estados Unidos de América entre los años 1863 y 1866, tomo 68-A, pp. 325-329, Archivo General del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (en adelante AGMREP).

Desde su primera crítica a la propuesta de Vicuña Mackenna, Barreda había estado en contacto con muchos cubanos de “todas las clases y opiniones diversas”. Había sostenido prolongados encuentros con Manuel Macías y, más recientemente, con cinco cubanos acaudalados, principalmente propietarios de esclavos típicos de la elite isleña. Al igual que Barreda, este último grupo no confiaba en las opiniones de Macías y su camarilla, hombres con grandes ideas pero limitados recursos e influencia. No obstante, Barreda consideraba que ambas partes estaban esencialmente en lo cierto en sus evaluaciones básicas sobre la situación cubana, y diferían principalmente en cuanto a los mecanismos para lograr su objetivo común. En general, los cubanos estaban insatisfechos con el dominio español y deseaban la independencia. Pero el fracaso de todos los intentos anteriores para lograrla había desalentado a la mayoría de la gente, en especial a la renuente clase de propietarios que tenía mucho que perder. Los informantes de Barreda concordaban en que si Cuba iba a tener un apoyo externo significativo, los líderes republicanos podrían generar una gran insurrección rápidamente. Estos hombres adinerados que servían de contacto a Barreda consideraban que la emancipación era el asunto político crucial. Debía proclamarse desde el primer momento del levantamiento, dejando los temas más espinosos, como la compensación a los propietarios de esclavos y las regulaciones laborales concernientes a los manumisos, para ser tratados en una convención nacional que sería convocada tras el éxito de la revolución.

Barreda delineó dos grandes estrategias. La primera era esencialmente una campaña marítima como la que había sugerido el mes anterior. Ese sería el modo más seguro de “castigar” a los españoles pero de menores consecuencias. La segunda involucraba una invasión a la isla en forma simultánea a una insurrección cubana. Sería más difícil y peligrosa —si fracasaba sería “calamitoso”—. Pero encarnaba “un gran ideal digno de un pueblo libre y vigoroso”, y si es “coronada por el éxito” “elevará nuestro nombre y prestigio en el mundo”. El ministro se inclinaba por esta segunda propuesta en la que había trabajado mucho.

*Los aliados enviarían al Caribe sus seis mejores buques, incluyendo a la Independencia y otro blindado que Barreda esperaba adquirir. Estas naves transportarían el mayor número posible de marineros e infantes a los que se sumarían hombres reclutados en Estados Unidos y en toda la región. La flota se reuniría en Puerto Cabello, Venezuela, o en otro puerto de esa nación. Barreda creía que el régimen liberal venezolano del general Juan Falcón podría ser persuadido a unirse a la alianza, o cuando menos a proclamar una “neutralidad positiva”. Como más adelante explicó el ministro, la neutralidad positiva permitiría a todos los beligerantes —España al igual que los aliados— tener las mismas condiciones de acceso a los puertos venezolanos en busca de resguardo, provisiones, e incluso para subastar naves capturadas. Por supuesto que esta postura “imparcial” favorecería enormemente a los aliados, cuyos puertos se hallaban muy distantes. España, por tanto, podría no respetar esta neutralidad. Para dar a la flota el mínimo de seguridad necesaria en caso de ser atacada por una fuerza española superior, los aliados tendrían que ayudar a Venezuela a fortificar esa base. Barreda aseguraba que podía enviar rápidamente la artillería necesaria desde Estados Unidos. Desde este puerto seguro, los aliados hostilizarían a los mercantes españoles y buscarían oportunidades de combate con elementos aislados de la armada española.*

Si los aliados tenían noticia de que se había producido una insurrección en Cuba, despacharían a toda prisa a una fuerza expedicionaria desde el Callao a Panamá en transportes del gobierno. Sumaría mil hombres organizados en cinco batallones de doscientos cada uno, pero con suficientes oficiales, sargentos y cabos para expandir estas unidades hasta llegar a los mil hombres cada una. El escuadrón aliado daría el encuentro a la expedición en el lado caribeño del istmo con transportes adicionales. Las armas para la tropa junto con veinticinco o treinta mil mosquetes adicionales podrían ser transportados por el escuadrón o enviados desde Estados Unidos junto con dos o tres baterías de artillería ligera.

La fuerza de desembarco inicial se incrementaría a no menos de tres mil hombres con la incorporación de los infantes del escuadrón y los hombres enlistados en Venezuela y otros puntos. La expedición desembarcaría en un puerto cubano seguro en una zona donde la población viera la causa con simpatía, y limitaría sus operaciones a dar apoyo a las fuerzas rebeldes cubanas. Mientras la insurrección no se hubiera generalizado, los aliados sólo atacarían unidades enemigas aisladas y pequeñas guarniciones. Barreda consideraba que el puerto de Nuevitás (en la costa norte de Cuba, a unas trescientas millas al este de La Habana) era el mejor lugar para el desembarco. Estaba ubicado en la parte más ancha de la isla, con abundantes recursos y una gran zona boscosa ideal para operaciones de guerrilla. La población local era muy hostil a España, y un buen número de gente se sumaría a la revolución.

Si la insurrección cubana no llegaba a concretarse no habría invasión. El escuadrón aliado se limitaría a enfrentar a los españoles en condiciones favorables, hostilizaría su comercio capturando naves mercantes, atacando las costas y “haciendo todo el daño posible”. Barreda no poseía información sobre la situación en Puerto Rico, todo lo que sabía era que ese pueblo también sufría bajo el dominio español. Además, esa pequeña isla era “tan insignificante” que su “destino seguiría” el mismo camino que Cuba.

Por último, Barreda describía brevemente las defensas cubanas: la distribución de los veintiún mil individuos de tropa, la tercera parte compuesta por milicia nativa cubana; las fortificaciones y artillería de varios puntos; y la fuerza del escuadrón español en aguas de esa isla, mencionando a cinco fragatas que montaban más de doscientos cañones, además de varias embarcaciones costeras de escaso armamento. Un mes después de transmitir su primer estimado de la fuerza enemiga, Barreda revisó los números basado en los nuevos informes de inteligencia de sus informantes. En el departamento de La Habana —esto es, la parte occidental de la isla— España tenía treinta mil hombres, incluyendo milicia; en la parte central tenía disponibles seis mil individuos; mientras que en el extremo oriental tenía unos diez mil defensores. Se creía que su armamento, incluyendo la artillería, era de mala calidad.<sup>24</sup>

24.- Barreda a Pacheco, n.º 51, 9/6/1866, Libro copiador, tomo 68-A, pp. 374-389, AGMREP; también Barreda a Pacheco, n.º 76, 9/7/1866, y n.º 105, 9/8/1866, *Ibid.*, pp. 434-437, 477-478. Sobre el concepto de neutralidad positiva, véase Barreda a Juan V. Camacho, 13/6/1866, Libro copiador de las comunicaciones entre Perú y su legación en los EEUU de América, n.º 62A, correspondencia de los años 1862-1866, p. 398, AGMREP.

Durante los meses siguientes el plan de Barreda, que contemplaba dos opciones —una campaña naval en el Caribe con o sin invasión de Cuba—, parecía contar con el respaldo de los aliados, siendo uno de los más entusiastas el presidente peruano Mariano Ignacio Prado. Bajo circunstancias ideales y óptimos resultados, el proyecto cubano causaría mayor daño a los españoles y daría a los aliados la mayor de las satisfacciones. Pero innumerables caprichos de la realidad se interpusieron al complejo y arriesgado plan. Se tomó y se desistió una y otra vez, mientras que otros objetivos secundarios —en particular Manila y la escuadra española en el Atlántico Sur— continuaban siendo alternativas viables.

El tema del clima fue un factor importante en el planeamiento aliado. Las estaciones en el hemisferio norte son inversas a las del sur. A pesar de que Juan Manuel Macías aseguraba que la estación tórrida y lluviosa de Cuba entre mayo y octubre debilitaría a los defensores españoles con la malaria y la fiebre amarilla, las fuerzas aliadas, que eran menores, serían igualmente susceptibles a esas enfermedades tropicales, como lo constataría el ejército de Estados Unidos en 1898. Más aún, la estación lluviosa en Cuba coincidía con la estación de huracanes del trópico nortero. Mientras que las enfermedades y las tormentas tropicales constituirían una amenaza a la expedición aliada entre abril y setiembre, el paso alrededor del Cabo de Hornos o del Estrecho de Magallanes durante esos mismos meses expondría a los buques a vientos helados y mares tempestuosos. Recientemente, los nuevos blindados peruanos habían sufrido daños de consideración en su viaje desde Europa durante el invierno del hemisferio sur de 1866.<sup>25</sup> Por lo tanto, el mejor momento para llevar a cabo la ofensiva cubana era entre los meses de octubre y mayo. Manila era una mejor opción entre junio y setiembre.

Los aliados también temían que Madrid reanudara su ataque en el Pacífico, especialmente si el proyecto caribeño dejaba los puertos peruanos y chilenos con una muy pobre defensa. En los meses siguientes se recibieron informes señalando que el escuadrón español había partido de las Filipinas en dirección a Tahití (en ruta hacia Sudamérica), y de movimientos del enemigo en Río de Janeiro y Montevideo, sembrando indecisión en las capitales aliadas. Con una extensa franja costera y el enemigo cerca en el Atlántico Sur, los chilenos se mostraban particularmente renuentes a dejar partir a la escuadra aliada de su estación en Valparaíso. Por ello, el ministro Barreda esperaba poder enviar buques comprados en Estados Unidos para reemplazar a las naves que se despacharían del Pacífico, y su plan proponía dejar al poderoso blindado *Huáscar* en esa zona. Chile y Perú fortalecieron sus defensas en Valparaíso y el Callao.<sup>26</sup>

Barreda pensaba que el lugar del *Huáscar* en la expedición caribeña podría ser cubierto por el blindado de espolón *Dunderberg*, que muchos contemporáneos consideraban el buque de guerra más formidable de su época. Su solo nombre —“montaña de

trueno” en alemán— inspiraba temor. Probablemente los gobiernos de Perú y Chile habían puesto los ojos en este monstruo incluso antes del estallido de la guerra con España.

El Departamento de Marina de Estados Unidos había contratado la construcción del *Dunderberg* en julio de 1862 con el prominente armador neoyorquino William H. Webb. Ante el temor de que Gran Bretaña y Francia pudieran intervenir en la Guerra Civil a favor de la Confederación, el secretario de Marina Gideon Welles quería complementar a los blindados de escasa obra muerta (básicamente confinados a aguas costeras) con poderosos buques capaces de presentar combate en mar abierto. El *New Ironsides*, ordenado siete semanas después de haber contratado la construcción del *Dunderberg*, se construyó en menos de un año. Las deficiencias descubiertas en este buque hicieron que se solicitaran numerosas modificaciones al diseño original del *Dunderberg*, incrementando su costo y demorando su construcción hasta agosto de 1866. Un mes después se realizó su primera prueba. Para entonces ya el Departamento de Marina no necesitaba el buque y el gobierno se mostraba renuente a asumir los costos adicionales que tal vez llegaban a 750,000 dólares en los que había incurrido Webb para un buque originalmente contratado por 1'250,000 dólares. Mientras Webb solicitaba al Congreso que se le compensara, comenzó a pensar en la posibilidad de interesar al algún comprador extranjero.

Para 1866, sólo unos pocos buques de guerra recién construidos en Europa deben haber superado al *Dunderberg* en dimensión o armamento, y el buque de Webb seguía siendo un arma formidable. Era el blindado más grande construido en Estados Unidos durante la Guerra Civil y mantendría esa distinción hasta la década de 1880. Con 7,000 toneladas de desplazamiento, el buque tenía 377 pies de eslora y 72 pies de manga, pero calaba menos de 16 pies en el agua. Su coraza tenía un espesor de 4.5 pulgadas por encima de la cubierta principal y de 3.5 pulgadas desde ese punto hasta 5 pies por debajo de la línea de flotación, mientras que por debajo de ese nivel era de 2.5 pulgadas. Su casamata octogonal alargada (de lados inclinados como los blindados de espolón confederados) albergaba dieciséis cañones —cuatro de 15 pulgadas y doce cañones Dahlgren de ánima lisa de 11 pulgadas. Su espolón de cincuenta pies de largo tenía un diámetro de siete pies en su base. Las dos máquinas principales del buque, de 5,000 HP, permitían al buque alcanzar una velocidad de dieciséis nudos, algo notable para su época. En su diseño se habían incorporado varias innovaciones técnicas, incluyendo un doble fondo y varios compartimientos estancos para mantener el buque a flote aun cuando hubiese sido perforado en varios lugares. Entre las facilidades que el buque brindaba a la tripulación, contaba con una cocina donde podían sentarse cuatrocientos hombres a la vez, inodoros hidráulicos y un “aparato de baño”.<sup>27</sup>

En un despacho del 10 de diciembre de 1865 —el segundo que envió luego de su arribo a Nueva York—, Vicuña Mackenna informó que había estado en contacto permanente con Webb con relación al *Dunderberg*. “Es una máquina de guerra terrible”,

27.- William H. Roberts, “Thunder Mountain: The Ironclad Ram *Dunderberg*”, en *Warship International*, 30 (1993), pp. 363-400.

25.- Pacheco a Barreda (personal), 13, 21 y 27/7, y 13/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Werlich, *Admiral of the Amazon...*, pp. 102-104.

26.- Barreda a Pacheco, n.º 112, 9/8/1866 y n.º 118, 18/8/1866, Libro copiador, tomo 68-A, pp. 485-490, 497-498, AGMREP; Pacheco a Barreda (personal) 21 y 27/8, y 13/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

escribió, y “nada puede resistírsele”. El armador esperaba tener la nave lista en poco tiempo y rescindir su contrato con el gobierno de Estados Unidos. Para Vicuña Mackenna, “todo será una cuestión de dinero” —por lo menos un millón y medio de dólares en oro—. Esperaba que su gobierno pudiera comprar el buque a través de un préstamo negociado en Londres. Dudando de que esta transacción pudiera concluirse a tiempo, Vicuña Mackenna urgió al presidente Prado a darse prisa para comprarlo para el Perú. Durante el año siguiente los funcionarios chilenos continuaron considerando la posibilidad de comprar el poderoso buque de guerra, incluso como una empresa conjunta con su aliado.<sup>28</sup>

Aparentemente, el agente especial peruano Mariano Álvarez había iniciado conversaciones con William Webb en torno al *Dunderberg* a fines de 1865. El 13 de marzo de 1866 el ministro peruano de Relaciones Exteriores Pacheco ordenó a Federico Barreda que retomara su puesto en Washington y se hiciera cargo de la compra del buque.<sup>29</sup>

Federico Barreda mostró nuevas habilidades contribuyendo al esfuerzo peruano para la guerra, y dado el entusiasta apoyo del presidente Prado a la propuesta caribeña del ministro a mediados de julio de 1866, su trabajo se intensificó.<sup>30</sup> Barreda contrató a varios asesores y agentes para que le ayudaran en su compleja tarea. Como el más alto representante diplomático peruano en Estados Unidos, el ministro peruano no podía adquirir en forma abierta material bélico desafiando las leyes de neutralidad de Estados Unidos. El coronel Barreda carecía de experiencia en el campo militar. Por ello, al igual que Vicuña Mackenna, examinó el escalafón de oficiales de la extinta Confederación. Deseaba contar con gente confiable y competente y estaba dispuesto a pagar por ello, ofreciendo salarios y bonos de reclutamiento semejantes a los que se pagaban en las fuerzas armadas de Estados Unidos.

Su principal consejero y agente en asuntos militares era el ex capitán de fragata Catesby ap Roger Jones. Descendiente de una destacada familia de militares, Jones había ganado prestigio por haber comandado al CSS *Virginia* en el combate contra el USS *Monitor* en Hampton Roads, pero para la Confederación había sido más importante su papel como director de la fundición de cañones y taller de artillería en Selma, Alabama.<sup>31</sup> Inicialmente, Vicuña Mackenna había contratado a Jones como inspector de buques y artillería, y en enero de 1866 había firmado con él un contrato para esta-

28.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Pacheco a Barreda (personal), 21/7 y 21/9/1866, y Prado a Barreda (personal), 21/10/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

29.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 19/1/1866. Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Pacheco a Barreda (personal), 13/3/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

30.- Prado a Barreda (personal), 10 y 21/7/1866, y Pacheco a Barreda (personal), 13 y 21/7/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

31.- Norman C. Delaney, “Jones, Catesby ap Roger”, en John H. Garaty y Mark C. Carnes (editores), *American National Biography* (Nueva York, Oxford University Press, 1999), vol. 12, pp. 186-187.

blecer un taller de artillería en Chile. En su viaje con destino a Chile, Jones hizo escala en Lima, donde conversó con los oficiales peruanos sobre las defensas del Callao. Con la venia del embajador chileno, los peruanos contrataron a Jones y lo enviaron de regreso a Estados Unidos como su agente naval.<sup>32</sup>

Jones realizó consultas con Barreda en torno al contrato del comodoro Tucker, sobre el proyecto de ofensiva en el Caribe del ministro, y sobre la adquisición de armamento. Jones inspeccionó buques y cañones, se puso en contacto con proveedores de armamento y en algunos casos negoció contratos para Barreda. Le resultó de gran ayuda para hacer algunos arreglos con ex confederados especialistas en artillería, en particular con su colega George M. Brooke (jefe de artillería naval) y con Robert D. Minor (director de los talleres de artillería de Richmond). Jones continuó proporcionando consejos sobre las defensas del Callao y produjo algunos diagramas para la instalación de un sistema de torreones blindados en ese puerto, pero admitió que en ese campo no tenía mucha experiencia. Fue por ello que Barreda se puso en contacto con el general Robert E. Lee, pues deseaba contratar al ingeniero que había estado a cargo de los trabajos de defensa en Richmond y Petersburg.<sup>33</sup>

Preparándose para la proyectada expedición al Caribe, Barreda contrató al capitán Walter J. Morris, ingeniero en jefe topógrafo que había servido con el ejército Confederado de Tennessee, para que efectuara un reconocimiento en Cuba. Llevó a cabo su misión entre setiembre y diciembre de 1866. Al retornar recomendó que una fuerza expedicionaria aliada desembarcara en Nuevitas, como había sugerido inicialmente Barreda, y usando los mapas militares que había preparado para esa operación.<sup>34</sup>

Barreda despachó a otros especialistas para que recomendaran el emplazamiento de las baterías de costa en Puerto Cabello, Venezuela, que era la base de operaciones que tenían pensado emplear los aliados. Mientras los diplomáticos peruanos negociaban con los venezolanos su posible incorporación a la alianza o apoyarla optando por la neutralidad positiva, Barreda les despachó artillería pesada. Los agentes de Barreda efectuaron reconocimientos similares en puertos de Colombia, Nicaragua y República Dominicana (que los españoles habían abandonado en julio de 1865).<sup>35</sup>

32.- Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, pp. 328-331; Barreda a Pacheco, n.º 36, 30/5/1866, Libro copiadador, tomo 68-A, p. 350, AGMREP; Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, pp. 420, 428.

33.- Como ejemplos, véase Barreda a Jones, 16/8/1866, y Barreda a V. H. Brown, 16/8/1866, Libro copiadador, n.º 62A, pp. 440, 441, AGMREP; Barreda a Pacheco, n.º 97, 1866, Libro copiadador, tomo 68-A, pp. 470-471; Jones a Barreda, 17/12/1866; y Barreda a Pacheco, 10/9/1866, letterbook vol. 3, f. 498v. Documentos de Barreda, SIUC. Sobre la correspondencia con el general Lee, véase Barreda a Prado, 20 y 29/6 y 31/8/1866, letterbook vol. 3, ff. 240r-242r, 286v-284v y 457v-471v, Documentos de Barreda. SIUC.

34.- Barreda a Prado, 30/9 y 30/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 101v-102v, 339v-338r, Documentos de Barreda, SIUC; entrada de Morris, 24/12/1866, Libro de cuentas de la legación del Perú en los Estados Unidos de América para los años 1866 y 1867, tomo 98-A, pp. 21-22. AGMREP.

35.- Prado a Barreda (personal), 6/8/1866, J. V. Camacho a Barreda, 7/9/1866 y V. Brown

El ministro Barreda también compró armamento menor para la fuerza expedicionaria aliada que debía encabezar la invasión a Cuba, e hizo los arreglos para obtener lo necesario para armar a otros treinta mil voluntarios cubanos.<sup>36</sup> Al igual que su colega chileno Benjamín Vicuña Mackenna, Federico Barreda tenía dificultades para hallar buques de guerra de madera que fueran de primera. Catesby Jones aseguraba que no los encontraría a ningún precio. No obstante, Barreda adquirió cuatro vapores que reunían los requisitos mínimos para ser empleados en el servicio militar. El mejor de ellos era el *Meteor*, un crucero veloz y con buena autonomía que había sido construido expresamente para dar caza al CSS *Alabama*, pero que requería un extenso trabajo de renovación.<sup>37</sup> Entre tanto continuaban también las negociaciones para adquirir el *Dunderberg*, considerado pieza clave para llevar a cabo la ofensiva en el Caribe. De hecho, los líderes aliados creían que si sus esperanzas de efectuar una campaña en gran escala se veían frustradas, este monstruo acompañado de unas cuantas naves auxiliares compradas en Estados Unidos podría causar trastornos en aguas cubanas.<sup>38</sup>

Un nuevo elemento a contemplar en la ofensiva caribeña apareció en setiembre de 1866, con la propuesta de Edmund Gaines Read, el especialista en torpedos de veintiséis años que Vicuña Mackenna había enviado a Sudamérica en diciembre anterior. En ese entonces Read y su equipo de ex oficiales navales confederados (los tenientes Alexander McComb Mason y Daniel Trigg y el primer ingeniero Elias G. Hall) habían propuesto atacar a las naves españolas que bloqueaban Valparaíso con torpedos de botalón. Graduado de la Academia Naval de Annapolis en 1860, el virginiano Read en realidad no contaba con muchas credenciales como especialista en torpedos. Por cierto, sus colegas —en especial Mason, que había servido como oficial de Tucker en Charleston— tenían mayor experiencia que él con ese tipo de arma. Pero Read era un “sujeto emprendedor” —señalaba Trigg— que emanaba confianza y tenía un gran poder de convencimiento. El equipo de Read hizo arreglos para recibir una breve instrucción con el teniente William T. Glassell antes de partir hacia Chile.

Los hombres serían comisionados temporalmente en la armada chilena, para impedir que se les levantara cargos por piratería si eran capturados por el enemigo. En adición a su salario, a los ex confederados se les prometió una recompensa por destruir a los buques españoles. Vicuña Mackenna no señaló un monto específico, pero indicó que su gobierno sería pródigo al otorgarla. Por esa época Stephen Rogers, el cónsul chileno en Nueva York, estaba haciendo circular rumores señalando que Santiago, con el respaldo

[memorándum relativo a los cañones Parrott), abril 1867, Documentos de Barreda, SIUC.

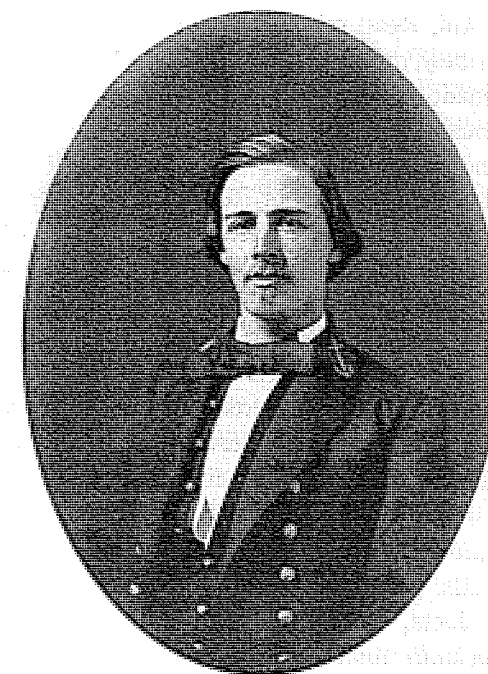
36.- Prado a Barreda (personal), 21/7/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Barreda a Jones, 16/8 y Barreda a V. Brown, 16/8/1866, Libro copiado n.º 62A, pp. 440, 441, AGMREP.

37.- Barreda a Prado, 19/9/1866, letterbook vol. 4, ff. 180v-174v y Jones a V. Brown, 27/2/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

38.- Barreda a Pacheco, n.º 112, 9/8/1866, Libro copiado, tomo 68-A, pp. 485-490, AGMREP; Barreda a Prado, 9/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 241v-238r, y Pacheco a Barreda (personal), 27/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

del empresario ferrocarrilero Henry Meiggs, pagaría recompensas de hasta un millón de dólares por la destrucción de buques de guerra enemigos.<sup>39</sup> Sin embargo, cuando el equipo de Read llegó a Chile, el gobierno objetó el pago de la recompensa y cuestionó la eficacia que podía tener en ese momento un solo ataque con torpedo frente a toda la escuadra española. En la víspera del bombardeo de Valparaíso, Read ofreció demostrar su sinceridad hundiendo “gratuitamente” un buque de guerra enemigo, pero su ofrecimiento fue rechazado.<sup>40</sup>

Los torpedistas partieron hacia el Callao, arribando al puerto peruano unos días antes que la flota enemiga. Ahí, según recordaba Daniel Trigg, los jóvenes oficiales ayudaron en la colocación de minas eléctricas que se efectuó a último minuto. Tras el bombardeo, un constructor de torpedos (probablemente John Louis Lay) les pidió que lo acompañaran a realizar un ataque nocturno a los buques españoles con un bote llevando un “torpedo Cushing”. Pero el dispositivo se enredó en su montaje y se tuvo que abortar el plan antes de que el bote pudiera llegar hasta su objetivo. No obstante, Read fue reconocido por el presidente Prado, quien semanas más tarde lo envió de regreso a Estados Unidos con cartas de recomendación.<sup>41</sup>



Edmund Gaines Read  
(cortesía de la Academia Naval de los Estados)

39.- Vicuña Mackenna a Covarrubias, 10/12/1865, Misión confidencial, vol. 127, MRE, ANCH; Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, pp. 319-322, 444-45; Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, pp. 420-423; Angela Trigg, “A Romantic Adventurer Comes of Age: The Life of Daniel Trigg of Abingdon, Virginia” (tesis de maestría, Georgia State University, Atlanta, 1997), pp. 56, 71-83. La tesis de Trigg es de particular valor para conocer detalles de la expedición de Read porque emplea tanto el “Diario de Daniel Trigg”, como una breve biografía suya, “The Life of Daniel Trigg, C.S.N.”, que se encontraban entre los documentos inéditos que la autora tenía en su poder.

40.- Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, pp. 423, 429-431; Daniel Trigg, “Journal of Daniel Trigg”, entrada del día “11 de mayo de 1866, ‘Lima’”, y Daniel Trigg, “The Life of Daniel Trigg, C.S.N.”, sin paginación.

41.- Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, pp. 434-435; Trigg, “The Life of Daniel Trigg, C.S.N.”; Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, p. 321, nota a pie 1. Lay fue quien proveyó el torpedo que empleó el teniente de la Armada de la Unión William B. Cushing para hundir el blindado de espolón *Albemarle* en octubre de 1864.

Ahí, Read propuso a Barreda hostilizar a las naves mercantes españolas en el Caribe y, más importante, atacar a sus buques de guerra con un crucero veloz proporcionado por el gobierno peruano. Además de la artillería necesaria para capturar a los mercantes, el crucero podía llevar seis lanchas a vapor con torpedos de botalón para hundir a los buques de guerra.<sup>42</sup> Este último concepto no era nuevo, y ciertamente no había sido ideado por Read. Tal vez los confederados encerrados en varios puertos sureños durante la Guerra Civil hayan contemplado como método eficaz la posibilidad de transportar botes torpederos a bordo de buques nodriza hacia aguas menos confinadas, donde el enemigo no se encontraría preparado para ataques con torpedos y se vería incapacitado para proteger sus buques.

Es probable que Read haya basado este plan en las ideas del capitán de fragata Hunter Davidson, un verdadero especialista en torpedos. Natural de Maryland, Davidson había sido director del Servicio de Baterías Submarinas Confederado, reemplazando al afamado Matthew Fountain Maury en ese puesto. Él había perfeccionado el sistema de minas eléctricas que protegían el río James. En abril de 1864, con el bote torpedero *Squibb*, había dañado seriamente a la fragata de la Unión *Minnesota* en Hampton Roads, ganando con ello su ascenso a capitán de fragata por valiente y meritoria conducta. Davidson y Read habían servido juntos un breve periodo a bordo de un *blockade runner*, el *Richmond*, durante las semanas finales de la guerra.<sup>43</sup>

En enero de 1886 Davidson y su compañero Henry H. Doty (un oscuro empresario civil convertido en inventor de torpedos) celebraron un contrato en Londres con el agente confidencial chileno Ambrosio Rodríguez, para atacar a los buques españoles frente a las costas chilenas con tres lanchas a vapor acondicionadas con torpedos transportadas a bordo del *Henrietta*, un veloz vapor con casco de hierro. En adición a los salarios navales chilenos, Rodríguez acordó otorgarles una sustantiva paga por el hundimiento de determinados buques de guerra españoles: cien mil dólares por el blindado *Numancia*, cincuenta mil por cada una de las seis fragatas de madera, y entre diez mil y quince mil por las embarcaciones menores. Rodríguez le confió a un amigo sus esperanzas en que la expedición del *Henrietta* pudiera “destruir a toda la escuadra española en un mes”, proporcionándole a Chile “una revancha muy económica”.<sup>44</sup>

Sin embargo, como demostrando la Ley de Murphy antes de que fuera esbozada, todo aquello que podía salir mal salió mal, y el *Henrietta* no llegó a Valparaíso sino hasta fines de julio de 1866, diez semanas después de la partida de la escuadra española. El almirante Tucker no pudo lograr que se contratara a Davidson como especialista

42.- Jones a Barreda, 14/9/1866, Read a Barreda, 25/9/1866 y Barreda a Pacheco, n.º 216, 9/11/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

43.- Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, p. 424.

44.- *Ibid.*, p. 425; Rodríguez a Antonio Varas, 17/12/1865 y 1/1/1866, con el contrato sin fecha celebrado entre Rodríguez y Doty, en Miguel Varas Velásquez (editor), “Algunas cartas y documentos sobre la Guerra entre Chile-Perú y España”, en *Revista Chilena*, año 12 (1928), pp. 531, 534-538.

en torpedos de su escuadra, pero los principales buques de la escuadra aliada fueron equipados con lanchas torpederas. El capitán de fragata Hunter Davidson regresó a Estados Unidos en setiembre de 1866, cuando Read presentaba su propuesta a Barreda. Lima ya había aprobado que Davidson efectuara una expedición de ataque, quizás empleando botes torpederos en el Pacífico.<sup>45</sup>

Barreda consultó la propuesta de Read con Catesby Jones y otros asesores navales, y el 9 de noviembre informó a su Ministro de Relaciones Exteriores que había aceptado la propuesta. El Perú pagaría recompensas —en bonos— por la “destrucción total” (demostrada por el hundimiento) de los buques de guerra españoles: trescientos mil dólares por blindados de más de dos mil toneladas de desplazamiento y doscientos mil por otros blindados menores. Por los buques de madera la recompensa sería de ciento cincuenta mil por las fragatas, cien mil por las corbetas o cañoneras de más de diez piezas de artillería. El gobierno pagaría una suma “apropiada” por la destrucción de buques de guerra menores. Las naves mercantes serían vendidas y todo lo procedido de la venta sería para sus captores, distribuido entre los oficiales y la tripulación.

Sus salarios serían los mismos que pagaba la Armada de Estados Unidos, y al enlistarse cada hombre recibiría una bonificación de tres meses de sueldo. Barreda solicitó que se emitan instrucciones acordes a las normas del Ministerio de Guerra y Marina, con la posibilidad de introducir algunos cambios menores según se presentaran las circunstancias. Para salvaguardarlos contra la amenaza de los españoles de juzgar a los extranjeros como piratas, Read y sus oficiales serían comisionados en la Armada Peruana, y a los tripulantes se les extenderían documentos de naturalización para que cuenten con una protección similar.<sup>46</sup>

Con ayuda de Catesby Jones, Read ya había estado buscando un buque veloz apropiado (“doce nudos con facilidad”), capaz de montar una batería respetable, y del tamaño necesario para transportar botes torpederos, suficiente carbón y otras provisiones. Además de efectuar indagaciones en el mercado estadounidense, Read había solicitado la ayuda del capitán de navío James D. Bulloch, en Liverpool, quien se había desempeñado como principal agente comprador de buques de la extinta Confederación en Europa.<sup>47</sup>

45.- Werlich, “Those ‘Confederates’ at Callao...”, pp. 425-427; Werlich, *Admiral of the Amazon...*, pp. 104-106; Pacheco a Barreda (personal), 27/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Davidson a Barreda, 19/12/1866, recibo por los documentos de la propuesta de expedición, adjunto a Barreda a Pacheco, n.º 255, 19/12/1866, Oficios de la legación del Perú en los Estados Unidos de América dirigidos a Lima, 1866, segundo semestre, carpeta 5-3, AGMREP.

46.- Barreda a Pacheco (personal), 10/9/1866, letterbook vol. 4, ff. 139v-134v, y Barreda a Pacheco, n.º 216, 9/11/1866, Documentos de Barreda, SIUC; sobre el tema de la piratería, véase Tássara a Seward, 5/3/1866, U.S. Department of State, Notes from Foreign Legations in the United States to the Department of State, Spain, 1790-1906, microfilm M-59, rollo 19, Record Group 59, U.S. National Archives, Washington, D.C.

47.- Jones a Barreda, 2/11/1866 y James D. Bulloch a Read, 30/10/1866, Documentos de Barreda, SIUC.



A fines de octubre Read había identificado al USS *R. R. Cuyler* como un posible candidato para su empresa. Un vapor de madera propulsado por hélice construido en Nueva York en 1860, había sido fletado por el gobierno de Estados Unidos en mayo de 1861 y adquirido por la armada tres meses después por 165,000 dólares. Luego de unas modificaciones y de colocarle una batería de diez cañones, se reunió con la fuerza bloqueadora de la Unión en el Golfo de México. El *Cuyler* tenía 237 pies de eslora, con una manga de 33 pies. La nave era reputada por su velocidad, siendo capaz de desarrollar quince nudos. Había capturado o destruido quince embarcaciones enemigas durante la guerra, en particular *blockade runners*.<sup>48</sup>

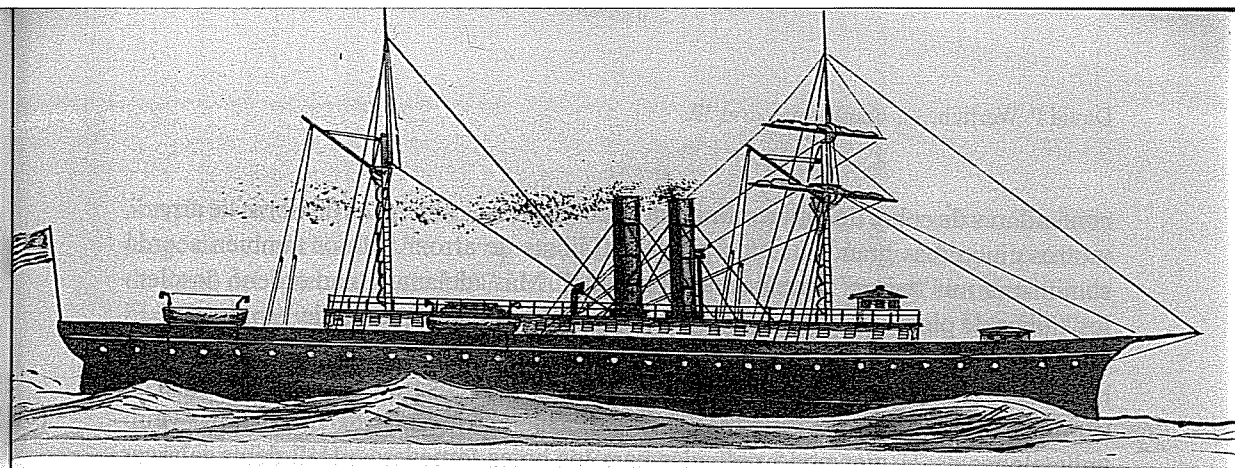
A Barreda le parecía que Russell Sturgis, un agente naviero neoyorquino, pedía demasiado dinero por el *Cuyler*. Pero Vernon H. Brown, un agente de confianza del ministro vinculado hacía mucho tiempo con el mundo naviero y que por entonces se hacía cargo de varias de las transacciones confidenciales de Barreda, consideraba que el precio era adecuado. Luego de inspeccionar la nave, Catesby Jones aseguró a Barreda que con las modificaciones propuestas por Read era el mejor buque disponible para el propósito que perseguían. Le explicaba que el *Cuyler* podía ser “empleado como crucero en solitario, o en compañía de otras naves. Su fuerza le permitiría remolcar al *Dunderberg*... en caso de accidente. Desde todo punto de vista, es la embarcación más veloz que puede comprar”.<sup>49</sup>

A comienzos de noviembre, Barreda llegó a un arreglo preliminar para comprar el buque por trescientos mil dólares en bonos del gobierno peruano. El Perú esperaba poder enviar al *Cuyler* (y luego al *Dunderberg*) completamente armados desde Nueva York. Ello impediría que pudiera ser fácilmente capturado por el enemigo y le permitiría iniciar su misión sin demora. Para lograrlo sin infringir las leyes de neutralidad de Estados Unidos, el 28 de agosto de 1866 el Perú firmó un convenio secreto con Colombia, un país neutral. El gobierno de Bogotá compraría buques de guerra para el Perú a nombre de Colombia pero con fondos provistos por el gobierno de Lima.<sup>50</sup> Los oficiales y las tripulaciones se embarcarían como personal de la armada colombiana. Al llegar a Colombia los hombres y las naves serían transferidos al servicio peruano. El 20 de diciembre de 1866 Vernon H. Brown (confidente de Barreda) firmó el contrato

48.- “The *R. R. Cuyler*”, Ships File, Ships History Branch, U.S. Naval Historical Center, Washington, D.C.

49.- Jones a Barreda, 2/11/1866, y Sturgis a Brown, 13/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Barreda a Prado, 20/11/1866, letterbook vol. 6, ff. 199v-197v, Documentos de Barreda, SIUC.

50.- Barreda a Pacheco, n.º 216 9/11/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Barreda a Manuel Freyre, 9/11/1866 y Barreda a Prado, 20/11/1866, letterbook vol. 6, ff. 171v-168v, 199r-197v, Documentos de Barreda, SIUC; Entrada correspondiente al *R. R. Cuyler*, en “Cuenta general del costo del vapor ‘R. R. Cuyler’ y los artículos á su bordo”, ff. 33v-33r, Libro de cuentas, tomo 98-A, AGMREP; Manuel Matta, *Documentos para un capítulo de la historia diplomática de Chile en su última Guerra con España* (Santiago, Imprenta Ferrocarril, 1872), pp. 216-219.



Acuarela del *R.R. Cuyler*, adquirido por Barreda y rebautizado *Rayo* (cortesía de Erik Heyl).

para la compra del *R. R. Cuyler* con la Russell Strugis and Company a nombre del general Eustorjio Salgar, el ministro colombiano en Estados Unidos. Al escribirle al presidente Prado sobre la adquisición, Barreda señalaba que el nombre del buque sería cambiado a *Rayo*, “emblemático del rol” que pronto habría de desempeñar.<sup>51</sup>

Barreda otorgó carta blanca (dentro de lo razonable) al comandante Read para que preparara la nave, asegurándose de contar con las armas y equipo necesario y reclutar a los hombres para la expedición. El ministro no quería darle “ninguna excusa para fracasar”. El *Rayo* montaría una batería de cuatro cañones de ánima lisa de 9 pulgadas y dos cañones estriados giratorios de 30 libras, cuatro piezas menos de las que había montado durante la Guerra Civil. Esta reducción proporcionaba el espacio suficiente para seis lanchas torpederas construidas en Virginia a un costo de cuatro mil dólares cada una. Las especificaciones de esas lanchas no han podido ser localizadas, pero Read las describe como embarcaciones de fierro, con cubiertas también de fierro para “proteger de los proyectiles” y de la lluvia. Decía que eran suficientemente largas y poderosas para remolcar embarcaciones de bahía portando hombres y provisiones, y que en aguas calmas podrían viajar entre los puertos colombianos. Luego de probarlas, las lanchas serían embaladas en partes y colocadas a bordo del *Rayo*.<sup>52</sup>

Los torpedos fueron fabricados siguiendo los planos suministrados por John M. Brooke, que por entonces se desempeñaba como profesor del Instituto Militar de Virginia. Brooke también proporcionó las instrucciones para los torpedos. Read contrató —secretamente— con Robert D. Minor la construcción de los torpedos, “ochenta

51.- Salgar, *El ministro colombiano en Washington...*, pp. 9-10; Barreda a Prado, 30/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 339v-338r, Documentos de Barreda, SIUC.

52.- Barreda a Prado, 20/11 y 9/12/1866, letterbook vol. 6. Ff. 199v-197v, y 239v, Documentos de Barreda, SIUC; Augustine Hannabergh a [comandantes de buques de guerra norteamericanos], 30/4/1867, Letters Sent, 1863-69, copybook, 241, U.S. Department of State, Records of the Foreign Service Posts of the Department of State, Record Group 84, Consular Records, Cartagena, Colombia, 1863-69, U.S. National Archives, Washington D.C. (en adelante State Department, Consular Records); Barreda a Brown, 18/12/1866 y Barreda a Pacheco, 30/12/1866, letterbook vol. 6. ff. 286v-283r y 344r; Read a Salgar, 5/2/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

contenedores de cobre de forma cilíndrica... como para... albergar 100 libras de arroz”, y otros cinco más grandes, como para “150 libras de arroz”. Minor también acordó suministrar mil “tubos” para mecha “por plano”. Más adelante, Read ordenó doscientos “tubos de plomo de 3¼ pulgadas de largo y un diámetro interior de ½ pulgada”. El ingeniero Elias G. Hall, que había sido miembro de la expedición de Read en Chile y se había convertido en primer ingeniero del *Rayo*, fue subcontratado por Minor para suministrar los botalones y montajes, incluyendo partes de repuesto. En adición a veinte botalones de 21 pies por 5 pulgadas para los botes torpederos, Hall debía fabricar cuatro “botavaras de 30 pies de largo x 8½ pulgadas de diámetro”, probablemente para montar los torpedos más grandes en el propio *Rayo*.<sup>53</sup>

Para cuando Read terminó con sus pedidos de armamento menor, instrumentos, uniformes, provisiones, suministros para los departamentos médico y de ingeniería, una carga completa de carbón, los fondos para pagar los bonos de reclutamiento y cinco mil dólares para contingencias del buque, lo que el Perú había invertido en la expedición superaba los cuarenta y siete mil dólares. Barreda le dijo a su agente Vernon Brown “ve cómo hacer que [Read] adecúe sus pretensiones a nuestros estándares ya que él, al igual que todos estos caballeros, siempre están exagerando sin importarles nuestra escasez de medios”. El ministro solicitó a Catesby Jones que revisara la lista de requerimientos de Read y que eliminara “todo aquello que no afecte la eficiencia del asunto”. Jones informó que, excepto las armas y municiones, todas las provisiones ordenadas por los distintos departamentos del *Rayo* estaban por debajo de los estándares especificados por la armada de Estados Unidos.<sup>54</sup>

Al parecer, Read no tuvo dificultades para encontrar oficiales para el *Rayo*: dos tenientes primeros, cuatro tenientes segundos, un teniente de infantería, dos cirujanos, un contador, un jefe de ingeniería y seis asistentes de ingeniería. Todos eran ex confederados, y varios de ellos habían servido con Read durante la Guerra Civil. Los tres oficiales de línea más antiguos (tenientes primero George Borchert y Thomas Dornin, y el teniente segundo Francis Roby) habían sido compañeros de Read en Annapolis. Barreda se preguntaba si Read no había enlistado un número excesivo de oficiales, pero Jones le explicó que cada lancha torpedera requeriría de un oficial y un ingeniero. Como era de esperarse, reclutar a la tripulación fue algo más difícil. Read encontró algunos hombres en Charleston, Carolina del Sur, y otros en Washington, D.C., pero un gran número fue reclutado apresuradamente en la ciudad de Nueva York y tenían poca experiencia marinera. Se enrolaban por dos años, “a menos que fueran dados de baja

53.- Cuentas número 1, 2 y 3 por el *R. R. Cuyler*; su equipamiento y otros gastos, Libro de cuentas, tomo 98-A, AGMREP; contratos entre E. G. Read y R. D. Minor, 16/10 y 22/11/1866, y entre R. D. Minor y E. G. Hall, 11/12/1866, Documentos de la familia Minor, Virginia Historical Society, Richmond.

54.- N.º 3, “Cuenta general de costo del vapor ‘R. R. Cuyler’ y los artículos á su bordo”, 28/2/1867, Libro de cuentas, tomo 98-A, AGMREP; Barreda a Brown, 26/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 330v-328v y Jones a Barreda, 28/1/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

antes”. El personal subalterno del buque sería seleccionado entre los marineros hábiles luego de evaluarlos durante el viaje inicial a Colombia. La lista de oficiales y tripulantes de Read del 9 de marzo de 1867 incluía 202 nombres. Recibirían una bonificación de enganche equivalente a tres meses del salario pagado por la armada de Estados Unidos. Los oficiales serían comisionados por el tiempo que durara la guerra contra España. La comisión como capitán de corbeta de Read sería efectiva con fecha 2 de mayo de 1866, cuando había servido en el Combate del Callao.<sup>55</sup>

El ministro Barreda esperaba que el *Rayo* se hiciera a la mar a fines de diciembre, pero el retraso en el arribo de equipos y personal demoraron el zarpe de la nave más de un mes, algo que disgustó a Barreda. El *New York Herald* informó de la compra de la cañonera *Cuyler* por Colombia poco después de que se efectuó. A partir de entonces comenzaron a extenderse rumores a través de la prensa neoyorquina, señalando que esta nave fuertemente armada iba a convertirse en un corsario peruano o chileno.<sup>56</sup>

El 12 de febrero de 1867 los oficiales de la aduana de Estados Unidos en Nueva York incautaron al *Cuyler* por violación de las leyes de neutralidad. El embajador español aplaudió el hecho; Colombia protestó. El ministro Salgar había notificado al Departamento de Estado de la inminente adquisición de la nave el 7 de diciembre y en ese momento no había recibido ninguna objeción. Salgar presentó un nuevo contrato firmado en el cual se estipulaba que Sturgis conservaría la propiedad del buque, con bandera estadounidense, hasta que se produjera la entrega en un puerto colombiano no especificado en el Atlántico. Finalmente, el Departamento de Estado determinó que el caso carecía de suficiente fundamento como para impedir la partida del buque. Se le permitió zarpar el 2 de marzo, luego de que Sturgis and Company colocara una garantía de doscientos mil dólares. Transformado en el *Rayo*, llegó al puerto colombiano de Santa Marta (su destino secreto) en apenas nueve días, “demostrando”, como señaló el ministro Barreda, “que su nombre no es inadecuado”.<sup>57</sup>

55.- U.S. Navy, Office of Naval Records and Library, *Register of the Officers of the Confederate States Navy*, 1861-1865. ed. rev. (Washington, D.C., GPO, 1931), *pássim*; Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 341, letterbook vol. 7, ff. 28v-26v; Barreda a Brown, 18/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 286v-283r, Documentos de Barreda, SIUC; Read a [Barreda] n.º 9, 9/3/1867 y adjunta “Lista de los oficiales y tripulación del *Rayo*”, ambas con Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, 10/3/1867, Oficios de la legación del Perú en los Estados Unidos de América dirigida a Lima, 1867, carpeta 5-3, AGMREP.

56.- Barreda a Brown, 9, 18 y 26/12/1866, letterbook vol. 6, ff. 242v, 286v-283r y 330v-328v, Documentos de Barreda, SIUC; Salgar, *El ministro colombiano en Washington...*, pp. 11, 13. El *New York Times* del 13/2/1867, p. 1, informó de ciertos rumores bajo el título “An Alleged Privateer Seized”, que contenía mucha información correcta sobre el *Cuyler*, “confiable y muy veloz”, que llevaba botes torpederos embalados y cuatro cañones Dahlgren de 9” y dos cañones giratorios estriados.

57.- Salgar, *El ministro colombiano en Washington...*, pp. 11-13; Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 356, 23/3/1867, letterbook vol. 7, ff. 91 v-90r, Documentos de Barreda, SIUC.

Mientras se preparaba la expedición del *Rayo* durante los meses finales de 1866, Federico Barreda intensificó sus negociaciones para comprar el *Dunderberg*. Se esperaba que la convención secreta suscrita con Colombia o un arreglo similar con Venezuela fuera suficiente para eludir las leyes de neutralidad y poner en manos de los aliados esa poderosa nave totalmente equipada y tripulada lo más pronto posible. El problema del financiamiento seguía siendo el principal obstáculo para la adquisición. El Perú deseaba pagar menos de lo que el armador William Webb esperaba recibir. En el mercado financiero parisino el gobierno de Lima intentó conseguir más de un millón de dólares en efectivo para cubrir el costo, pero fracasó.<sup>58</sup>

Fuera del problema de los fondos, los aliados enfrentaban un formidable reto para proveer de personal al buque. Barreda estimaba que se necesitaría un mínimo de seiscientos cincuenta hombres; Vicuña Mackenna pensaba que requeriría sesenta ingenieros y maquinistas, los cuales eran muy escasos en las armadas latinoamericanas. Quizás se pudiera conseguir algunos marineros aptos en Chile, que tenía la mayor marina mercante latinoamericana, pero los aliados ya estaban enfrentando problemas de escasez de personal para la flota que se encontraba en Valparaíso, y los marineros chilenos a bordo de un buque de guerra colombiano despertarían sospechas. Por este motivo, los oficiales y la tripulación tendrían que ser reclutados básicamente en Estados Unidos.<sup>59</sup>

En cuanto al comando del *Dunderberg*, el ministro Barreda aseguraba que el capitán de fragata Jones era "el único hombre capaz de manejar ese monstruo". Pero en enero Barreda propuso el tema al ex comandante del *Virginia*, que rechazó tal nombramiento. Jones le explicó que había rechazado varias propuestas anteriores de ingresar al servicio de los países aliados (una de ellas para convertirse en jefe de la escuadra chilena) debido a las objeciones que habían manifestado en ocasiones anteriores los oficiales de esas naciones. Cuando Barreda habló por primera vez con Jones sobre su "propuesto plan de operaciones en este lado" (el Caribe) y sugirió que tal vez él podría "hacerse cargo de él", el ex confederado se había sentido "tentado" por la oferta. Pero su decisión de no ingresar al servicio naval se vio reforzada por los "problemas que se derivaron del nombramiento de Tucker". No obstante, Jones creía que podía ofrecer valiosos consejos si el Perú "obtiene el elefante", como anticipaba Barreda. Sin Jones para hacerse cargo del comando del *Dunderberg*, Barreda sugería que se nombrara a Hunter Davidson, pues la expedición que había propuesto se había vuelto imposible.<sup>60</sup>

58.- J. V. Camacho a Barreda, 7/9/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Barreda a Pacheco, n.º 112, 9/8/1866, Libro copiadador, tomo 68-A, pp. 455-489, AGMREP; Prado a Barreda (personal) 10/9/1866, Pacheco a Barreda (personal) 13/9/1866, y Webb a Barreda, 5 y 14/12/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

59.- Barreda a Pacheco, 10/9/1866, letterbook vol. 4, f. 136. Documentos de Barreda, SIUC; Vicuña Mackenna, *Diez meses...*, vol. 1, p. 230; Werlich, *Admiral of the Amazon...*, p. 107; Pacheco a Barreda (personal), 13/9/1866, y Prado a Barreda (personal), 10/9 y 13/10/1866, Documentos de Barreda, SIUC.

60.- Barreda a Prado, 19/9/1866, letterbook vol. 4, ff. 175r-176v; Barreda a Blest Gana, 23/2/1867,

Para enero de 1867 Barreda y Webb habían llegado a un entendimiento preliminar en torno a la adquisición del *Dunderberg*. Webb había conversado con el secretario de Marina Gideon Welles en setiembre de 1866 sobre un tema fundamental: que el armador devolviera algo más de un millón de dólares que en partes había recibido del gobierno y por lo tanto poder vender el buque a otro país. En privado, Welles discutió varias veces este asunto con el presidente Andrew Johnson y los miembros de su gabinete. Al interior de este último grupo las opiniones se hallaban divididas, no obstante, Webb creía poder lograr que se autorizara la venta.

A solicitud de Webb, el 23 de enero el secretario de Estado Seward planteó al gabinete el tema de la venta del *Dunderberg* específicamente a Colombia. Seward aseguró que esa transferencia no violaría las leyes de neutralidad, y Welles respaldó la propuesta porque contribuiría a aliviar la situación de la deprimida industria de construcciones navales. Pero el ministro de Guerra Edwin Stanton se manifestó firmemente en contra de la propuesta. Por sí solo el amenazador nombre del buque valía un millón de dólares, declaró. La discusión sobre la propuesta de Webb se pospuso hasta el 25 de enero, cuando fue finalmente rechazada por el gabinete. Webb le dijo a Barreda que la decisión obedecía a que "no se quiere permitir que otro gobierno posea tan poderosa máquina de guerra".<sup>61</sup>

El tema del *Dunderberg* se volvió a tratar en el gabinete el 8 de febrero. El momento no podía ser menos propicio para la causa de Barreda. La reunión se inició con una prolongada discusión sobre la incautación del *Cuyler* seis días antes por violación de las leyes de neutralidad. El secretario de Estado Seward, quien anteriormente se había mostrado favorable a la propuesta de Webb de vender el *Dunderberg*, ahora condenaba la participación de esa nación en esa "fachada", asegurando que "la nave va a convertirse en un corsario o ser trasferida a los peruanos". Welles replicó que, como neutral, Colombia tenía todo el derecho de comprar el *Cuyler* y que la nave debía ser liberada. No obstante, el secretario Stanton comparó el caso del *Cuyler* con el del *Alabama*. "Este es el mismo asunto que está en cuestión" con Gran Bretaña, y el gabinete no puede avergonzar al Departamento de Estado... cometiendo un error similar".<sup>62</sup>

Cuatro días después, a instancias del ministro de Justicia Henry Stanberry, el gabinete aprobó que el *Cuyler* fuera liberado, bajo garantía, por falta de evidencias. Pero ya se había establecido un vínculo entre el *Cuyler* y el *Dunderberg* y el reclamo que existía por quince millones por el caso del *Alabama*. Además, Seward había cuestionado la integridad del gobierno colombiano y de su ministro, el general Salgar, "un hombre débil" a quien "se le pueden imponer las cosas con facilidad". A comienzos de

letterbook vol. 6, ff. 588r-589v; Jones a Barreda, 9/1/1867; Barreda a Davidson, 25/1/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

61.- Roberts, "Thunder Mountain...", pp. 383-385; Webb a Barreda, 25 y 29/1/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Gideon Welles, *The Diary of Gideon Welles*, editado por E.T. Welles (Boston, Houton Mifflin Co., 1911), vol. 3, pp. 27-29.

62.- Roberts, "Thunder Mountain...", pp. 383-385; Welles, *The Diary....*, vol. 3, pp. 38-40, 41.

marzo, cuando Barreda se preparaba para dejar su cargo, se autorizó a Webb a devolver el dinero que se le había adelantado por el *Dunderberg* y a venderlo a otro cliente. Barreda instruyó a Francisco Agudela, el cónsul general colombiano que había reemplazado al desacreditado Salgar en las negociaciones, para que presentara a Webb un borrador de contrato por \$ 2.2 millones. Aunque era una suma menor a la que el armador esperaba, Barreda creía que podía resultar una oferta aceptable. Pero Webb esperó a recibir una mejor oferta de un país con mayores posibilidades de lograr la aprobación del gobierno. Anticipándose a la guerra con Prusia, Francia compró el monstruo de Barreda en mayo de 1867 por \$ 2.5 millones. La armada francesa lo rebautizó como *Rochambeau*.<sup>63</sup>

El veloz viaje del *Rayo* a Colombia fue la última buena noticia que recibió Barreda sobre esa nave. Ondeando la bandera estadounidense, el *Rayo* navegó desde Nueva York con la mayor parte de sus oficiales y tripulantes a bordo, con dirección a algún puerto colombiano, al mando del capitán Dollard, un empleado civil del agente naviero Russell Sturgis. Las instrucciones selladas de Dollard, abiertas luego de dejar las aguas de Estados Unidos, le ordenaban entregar el buque a los agentes de la aduana colombiana del puerto de Santa Marta y obtener un recibo firmado para culminar con lo establecido en el contrato de venta de Sturgis y con los términos bajo los cuales había entregado la garantía a la aduana de Estados Unidos. Para mantener la reserva, el comandante Read, el teniente William Murdaugh y el cirujano Robert Powell partieron el 11 de marzo en un vapor mercante con destino a Panamá y luego continuaron hacia Santa Marta.

El grupo de Read incluía al teniente segundo de la Armada Peruana Carlos Corpancho, quien llevaba toda la documentación relacionada con la nacionalidad del *Rayo* y sus marineros, así como despachos del ministro peruano en Bogotá, el coronel Manuel Freyre. Las instrucciones de Barreda a Read y Corpancho señalaban que, no bien llegaran a Santa María, debían solicitar órdenes adicionales del ministro Freyre en la capital colombiana o del agente que el ministro pudiera haber despachado a ese puerto para mayor celeridad.<sup>64</sup> Pero no había órdenes esperando a Read en Santa Marta, por lo que acompañado de Corpancho realizó el difícil viaje de trescientas millas (que usualmente tomaba diez días) en bote y por tren por el valle del Magdalena hasta Bogotá.

Periódicamente, Barreda había puesto a Freyre al tanto de los progresos de la expedición de Read desde que fuera aprobada en noviembre. Pero Freyre dijo que no

había estado preparado para el arribo de Read el 19 de abril pues, debido al clima y a un levantamiento en el valle del Magdalena que habían detenido el correo, había estado incomunicado con Estados Unidos y el Perú durante algunas semanas. Los documentos que se esperaba de Lima —los despachos para los oficiales debidamente firmados por el Ministro de Guerra y Marina, la patente del *Rayo* y las instrucciones para Read— no habían llegado. Las comunicaciones de Barreda dirigidas a Freyre que llevaba Corpancho detallaban la misión de Read y la asistencia que de él necesitaba, e incluía copia de las instrucciones que Barreda había entregado a Read, así como cinco despachos en blanco. Pero Freyre no accedió a dar a Read ninguna instrucción hasta no haber recibido órdenes adicionales de Lima, que se esperaba llegarían en unas dos semanas. Igualmente, se negó a llenar los despachos en blanco o a proporcionar un documento provisional que acreditara al *Rayo* como buque de guerra peruano porque resultaba ser un momento inoportuno para el gobierno anfitrión del general Tomás Cipriano de Mosquera.<sup>65</sup>

Al parecer, Barreda y Salgar habían acordado la manera en que Colombia realizaría la transferencia del *Rayo* al Perú sin que parezca ser una abierta violación a las leyes de neutralidad de Estados Unidos. El coronel Freyre debía presentar a las autoridades colombianas un recibo por \$ 420,000 por el costo del buque y su armamento. Se asumía que Colombia se negaría a pagar, por lo que el buque pasaría a manos de quien lo había financiado, el Perú. Hasta que se hiciera todo este simulacro, Read mantendría su condición putativa de oficial de la armada colombiana al mando de un buque de guerra de esa nación y sujeto a órdenes del gobierno de Colombia. Luego de su reunión con el coronel Freyre, Read realizó una breve visita a Mosquera para presentar sus saludos y se puso a órdenes del Presidente. Pero Mosquera no tenía instrucciones para él, por lo que le solicitó que mantuviera total discreción en torno al asunto del *Rayo*.<sup>66</sup>

Conocido como el gran general, el anciano Mosquera había sido el presidente dictador de un sistema político centralizado que en 1863 se había convertido en una confederación integrada por nueve estados con bastante autonomía, cada uno con su propio presidente. Esta estructura política fragmentada se sumaba a las divisiones que ya existían por razón geográfica y de diversidad cultural. Mosquera se sentía maniatado por su minada autoridad como presidente de los mal llamados Estados Unidos de Colombia. Deseaba apoyar a los aliados en su guerra con España y posiblemente

63.- Roberts, "Thunder Mountain...", pp. 384-385; Welles, *The Diary...*, vol. 3, p. 38; Barreda a Agudela, 20/3/1867, letterbook vol. 7, ff. 59r-60v, Documentos de Barreda, SIUC.

64.- Salgar a V. Brown, 15/1/1867, adjunto n.º 3; Brown al teniente George A. Borchert, 25/2/1867, adjunto n.º 8; Barreda a E. G. Read, 15/1/1867, adjunto n.º 5, y Barreda a Carlos Corpancho, 10/3/1867, todos los adjuntos se encuentran con Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 335, 10/3/1867, Oficios de la legación del Perú en los Estados Unidos, 1867, carpeta 5-3, AGMREP. Barreda había solicitado que se destacara a la expedición a Corpancho, quien hablaba inglés, y que probablemente era hijo o sobrino de Nicolás Corpancho, el distinguido ministro peruano ante el gobierno de Juárez, en México.

65.- Barreda a Manuel Freyre, 9/11/1866, 29/1/ y 19/2/1867, letterbook vol. 6, ff. 171v-168r, 501v-498v, 577v-576r, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 175, 30/4/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP; Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

66.- Barreda a Read, n.º 5, 15/1/1867, y Barreda a Freyre, 10/3/1867, ambas adjuntas con Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 335, 10/3/1867, Oficios de la legación del Perú en los Estados Unidos, 1867, carpeta 5-3, AGMREP; Read a Barreda, 4/6/1868, con copia adjunta de Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC.

incluso sumarse a la alianza. El acuerdo secreto para adquirir el *Rayo* para el Perú lo había celebrado sin conocimiento de su Congreso.

Unos días después del arribo de Read a Santa Marta se produjo un levantamiento en una hacienda en el estado costero de Magdalena que amenazó con extenderse al resto de la nación. Entre tanto, había llegado a Bogotá un periódico neoyorquino que informaba que Mosquera había comprado en secreto el buque de guerra *Cuyler* para la armada de los Estados Unidos Colombianos. Respondiendo a la demanda del Congreso de dar explicaciones, inicialmente Mosquera negó la compra del buque, que habría requerido autorización congresal. Pronto comenzaron a circular rumores sobre la existencia de un acuerdo secreto con el Perú para comprar buques de guerra para esa nación, y las discusiones se centraron en las serias implicancias que tal convenio podría tener para las relaciones de Colombia con España y Estados Unidos. Varios días después, el asediado Mosquera admitió haber comprado el *Cuyler*, pero dijo haberlo hecho con su propio dinero. Tras su fracaso para contener la hostilidad de la legislatura, el Congreso lo arrestó y nombró a otro presidente, quien desconoció el acuerdo secreto celebrado con el Perú. La agitación creció hasta convertirse en una guerra civil generalizada. La transferencia del *Rayo* al Perú no llegó a producirse. Más tarde Read aseguró que “nunca recibí una instrucción o consejo” de Mosquera o Freyre en Bogotá, como tampoco de Lima.<sup>67</sup>

Acertadamente, Read sospechaba que el ministro Freyre no estaba siendo franco con él. Aunque el servicio de correo entre el litoral y Bogotá era problemático, los ministros de Estados Unidos y Gran Bretaña sí recibieron sus despachos vía valija diplomática, a pesar del mal tiempo y de los rebeldes. Por otro lado, los despachos enviados por Freyre a Lima mostraban que había recibido la mayor parte de la correspondencia que le enviara Barreda en torno a la expedición de Read, así como la información pertinente desde Lima y también la de los funcionarios colombianos. Pero Freyre se oponía a esta empresa. En su despacho a Lima del 30 de abril de 1867 (n.º 175), luego de reunirse con Read y Corpancho, opinaba que la expedición del *Rayo* había sido mal aconsejada. Creía que la transferencia del *Rayo* al Perú podría provocar una guerra entre España y Colombia para la que este último país no estaba preparado y de la cual el Perú no obtendría beneficio alguno. Freyre consideraba que el objetivo de Read era inalcanzable. El *Rayo*, un buque de madera, no sería rival para buques españoles como la *Tetuán*, una veloz fragata blindada que recién había sido apostada en La Habana. Los marineros del *Rayo* habían sido reclutados sin revelarles el objetivo, y podrían amotinarse al conocer la verdadera naturaleza de la expedición. Por último, la lealtad del comandante Read y de sus

67.- James William Park, *Rafael Núñez and the Politics of Colombian Regionalism, 1863-1886* (Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985), pp. 48-50, y *pássim*; Germán Cavalier, *La política internacional de Colombia* (Bogotá, Editorial Iqueima, 1959), vol. 2, pp. 25-29; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 48, 16/6/1866; n.º 177, 30/4/1867; y n.º 188, 1/6/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP.

oficiales —todos ellos estadounidenses— no podía garantizarse plenamente. Por lo tanto, la sustantiva inversión que había hecho el Perú en el buque de guerra podía perderse. Freyre recomendaba que cincuenta hombres de la Armada Peruana fueran despachados por la vía de Panamá para llevar el buque, bajo bandera colombiana, hasta el Perú. A pesar de que Barreda y el Ministro de Relaciones Exteriores habían enfatizado a Freyre que el éxito de la misión del *Rayo* dependería de que se haga a la mar sin demora, Freyre informó a su gobierno que retendría los documentos que Read necesitaba hasta recibir más instrucciones de Lima.<sup>68</sup>

Al regresar al litoral, el comandante Read tuvo noticia de que al *Rayo* le había ocurrido una desgracia. Antes de salir de Santa Marta con destino a Bogotá, él había accedido a la solicitud del general Luis Level de Gorda, comandante de esa región militar nombrado por el presidente Mosquera, para transportar tropas hasta un distrito cercano amenazado por los rebeldes. En compensación, las órdenes del general estipulaban que al concluir su tarea el *Rayo* se dirigiría a Cartagena, el principal puerto colombiano, para llenar sus carboneras. El 21 de abril, sin reacción por parte de las autoridades colombianas, la fragata española de cuarenta y ocho cañones *Navas de Tolosa* ingresó al puerto de Cartagena y abordó al *Rayo*. A pesar de que flameaba bandera colombiana, el comandante español cuestionaba su nacionalidad. Respaldaba el cargo con una copia de la gaceta oficial colombiana que contenía la carta del presidente Mosquera al Congreso negando haber comprado el *Cuyler/Rayo*. Los españoles amenazaron con tomar el buque y a los “piratas” que lo dotaban y llevarlos a La Habana, a menos que en un plazo de dos horas se presentaran los documentos que demostraran no era ni se convertiría en un buque de guerra enemigo. El segundo comandante del buque, teniente George Borchert, y los funcionarios colombianos locales solicitaron un plazo de cuarenta días para presentar los documentos, permitiendo a los españoles deshabilitar el buque. Los marineros de la fragata española quitaron algunas válvulas cruciales a las máquinas y le sacaron el condensador, empleado para destilar el agua del mar. Entre tanto, la *Navas de Tolosa* permaneció custodiando al *Rayo*.<sup>69</sup>

El *Rayo* no pudo oponerse a esta humillación pues le faltaba parte de su letal carga. Poco después de que la nave arribara a Santa Marta, el teniente Borchert descubrió la ausencia de elementos clave del armamento. Faltaban los detonadores de los torpedos, como también los fulminantes de los cañones de 9 pulgadas. Asimismo, no contaban con los tornillos de elevación de los cañones estriados de 30 libras. Read había inspec-

68.- Read a Barreda, 4/6/1868, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 135, 17/12/1866; n.º 147, 19/2/1867; n.º 165, 5/4/1867; y n.º 175, 30/4/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1866 y 1867, código 5-8, AGMREP.

69.- Read a Barreda, 4/6/1868, con adjunto Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 180, 16/5/1867 y n.º 192, 1/7/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP; Hannabergh a [comandantes de buques de guerra norteamericanos], 30/4/1867, State Department, Consular Records, Cartagena, Colombia, Letters sent, 1863-69, copybook, pp. 241-46.

cionado personalmente los tubos para los torpedos unas semanas antes de la partida de la expedición y los había enviado al almacén de Vernon Brown junto con el resto del armamento. Nadie de la expedición había estado al tanto de los problemas con los cañones y la munición que Catesby Jones y sus hombres habían inspeccionado. Al aproximarse el día de la partida, Barreda ordenó a Vernon Brown asegurarse de que los cañones estarían listos y a bordo.<sup>70</sup>

Ni el enemigo podría haber infringido mayor daño a la misión del *Rayo*. Más adelante Read se lamentaría diciendo que el mayor descuido había sido el de los detonadores de los torpedos. Dos de los botes torpederos estaban listos, y si el teniente Borchert hubiera tenido los detonadores, aseguraba Read con su característica exageración, habría podido controlar la situación. Como historiadores, podemos arriesgarnos a hacer una evaluación que puede lindar con la paranoia y pensar seriamente en la posibilidad de un sabotaje, ejecutado con precisión quirúrgica. Los agentes españoles estaban al tanto del objetivo del *Cuyler* mucho antes de su partida de Nueva York. Parece ser que el ministro español Tássara fue quien instigó su incautación en ese puerto, la que se hizo sin autorización de Washington. El buque apresado y su carga estuvieron en manos de los funcionarios de la aduana durante ocho días. Un año antes, Tássara había informado al capitán general de Cuba de sus esfuerzos por evitar la partida de cruceros aliados desde Nueva York: "Para frustrarlo, tenemos a nuestra disposición a todos los funcionarios de la casa de aduanas".<sup>71</sup>

Read y sus hombres habían contemplado sólo una breve estadía en Colombia. De acuerdo a las instrucciones provisionales de Barreda, Read debía pasar a las Azores tan pronto como el *Rayo* izara pabellón peruano. En el puerto de Fayal, Read debía recibir información de inteligencia de los agentes aliados sobre la partida de los buques españoles de los puertos de Cádiz y El Ferrol. Barreda proporcionó a Read la versión completa del acuerdo concerniente a su expedición. Su objetivo principal continuaba siendo el ataque con torpedos a los buques de guerra españoles, con las jugosas recompensas prometidas anteriormente. En cuanto al aspecto financiero en el caso de

70.- Read al Ministro de Guerra y Marina, 20/4/1867, con adjunto Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 176, 30/4/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP; Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, copia adjunta con Read a Barreda, 4/6/1868; Jones a Barreda, 17/12/1866, Documentos de Barreda, SIUC; Jones a Brown, 26/12/1867, Comunicaciones entre la legación peruana en los Estados Unidos de América y la cancillería peruana en 1866 y 1867, tomo 96-A. 46-48. AGMREP.

71.- Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, con adjunto Read a Barreda, 4/6/1868, Documentos de Barreda, SIUC; Tássara a Seward, n.º 9, 1867; U.S. Department of State, Notes from the Spanish Legation in the United States to the Department of State, 1790-1906, microcopy M-59, roll 20, U.S. National Archives, Washington, D.C.; Seward a Tássara, 14/2/1867, U.S. Department of State, *Papers Relating to Foreign Affairs*, 1868 (Washington, D.C., GPO, 1869), vol. 2, p. 26; Salgar, *El Ministro Colombiano en Washington*, p. 12; Tássara al Capitán General de Cuba, 13/2/1866, en Vigón y García Sotoca, *Documentos relativos...*, 1863-1867, vol. 1, p. 399.

captura de buques mercantes, las condiciones seguían siendo las mismas: todo lo procedido de ello sería para los oficiales y tripulantes. Pero las instrucciones ahora incluían algunas provisiones para seguridad de los pasajeros y tripulantes, para disponer de las presas en puertos neutrales y para comunicarse con las autoridades aliadas. Interesante también es que se contemplaran procedimientos para convertir naves enemigas capturadas en corsarios peruanos y sobre el nombramiento de oficiales para esos buques.<sup>72</sup>

Mientras que varios buques españoles fuertemente armados continuaban custodiando al deshabilitado *Rayo* (incluso luego de que un vendaval lo arrojara contra un arrecife a mediados de setiembre), Read intentó recuperar el control del buque. Presionó a las autoridades colombianas para que le proporcionaran los documentos que exigían los españoles para demostrar que era una nave neutral colombiana. Se tardaron algunas semanas en ello, y una vez que los documentos llegaron de Bogotá, el comandante español cuestionó su validez y los envió a La Habana para que fueran revisados. Hábilmente, Read consiguió que intervinieran a su favor los cónsules de Estados Unidos y Gran Bretaña en Cartagena, así como el comandante de un buque de guerra estadounidense presente en el puerto, sólo para fracasar por la falta de una oportuna colaboración del presidente colombiano. También contempló el empleo de la fuerza contra los captores del *Rayo*, una alternativa peligrosa y poco atractiva que podría haber generado una guerra entre España y Colombia.

Los hombres de Read lograron sacar a escondidas algunos de los torpedos del *Rayo*, y se envió al ingeniero en jefe Elias Hall a Panamá en busca de detonadores o del material necesario para hacerlos. Desafortunadamente, dos lanchas torpederas completamente ensambladas se habían dejado en Santa Marta y no había forma de contar con ellas. Con el respaldo de los funcionarios colombianos locales, Read solicitó autorización al comandante español para poder desembarcar del *Rayo* una de esas lanchas para emplearla para reabrir las comunicaciones con Bogotá por el río Magdalena. Los españoles se negaron, probablemente sospechando (con razón) que Read intentaría torpedear su fragata.<sup>73</sup>

72.- Barreda a Read, n.º 5, 15/1/1867 y [Barreda] a Read, traducción al español sin fecha de las instrucciones a Read para realizar un crucero contra las actividades marítimas españolas, inserto en Barreda al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 335, 10/3/1867, Oficios de la legación del Perú en los Estados Unidos, 1867, carpeta 5-3, AGMREP. Sobre la inteligencia para la operación, véase también Barreda a Francisco de Rivero, 6/11/1866, letterbook vol. 6, ff. 161v-158r, Documentos de Barreda, SIUC.

73.- Hannabergh a Sullivan, 14/9/1867 y ca. 21-25/5/1867 State Department, Consular Records, Cartagena, Colombia, Letters Sent. 1863-1869, copybook, pp. 326, 262; Read a [Barreda] copia 1/6/1867 y Read al Señor B[rown], 1/6/1867; Read a Barreda, 4/6/1868, con adjunto Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 192, 1/7/1867 y n.º 204, 31/7/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP.

Read también le escribió a Vernon Brown, el agente de Barreda, suplicándole que le enviara más detonadores. Aunque ya el ministro Barreda había renunciado a su cargo y que Brown pronto dejaría de actuar como agente del Perú, a fines de abril compró a Robert D. Minor cincuenta tubos, y es posible que también haya obtenido los tornillos de elevación para los cañones. Estos artículos bien pueden haber sido enviados a Cartagena con un miembro recién adscrito a la expedición del *Rayo*, a quien probablemente Read había reclutado tiempo atrás.

Nacido en Mississippi, el teniente primero Charles W. Read no estaba emparentado con Edmund Gaines Read. Habían sido compañeros en Annapolis, donde los logros de Read con el francés se reducían a dominar el uso de la palabra *savez*, que empleaba cada vez que podía. Luego de dejar la Academia Naval para entrar al servicio de la Confederación en febrero de 1861, "Savez" Read ganó fama por su audacia, ingenio y coraje en una serie de hazañas que hacían de él un buen candidato para la misión del *Rayo*. Como oficial subalterno del crucero confederado *Florida* en 1862, se hizo cargo de una presa frente a las costas de Brasil. Con apenas un bote howitzer y unas piezas de madera que imitaban cañones, realizó un crucero por la costa este de Estados Unidos, llegando hasta Portland, Maine, transfiriendo su insignia a cuatro naves distintas y capturando o destruyendo veintidós embarcaciones. En los meses finales de la guerra reemplazó a Hunter Davidson como comandante del escuadrón de botes torpederos del río James.<sup>74</sup>

Es probable que "Savez" Read llegara a Cartagena a mediados de mayo. Con los españoles amenazando con llevarse el *Rayo* a La Habana a fines de ese mes, los dos Read estaban desesperados. Planearon un ataque a la fragata española *Virgen del Carmen* con un torpedo montado en la cañonera colombiana *Colombia*; y dos pequeñas naves escolta serían torpedeadas con botes a remo. Si tenían éxito, esperaban poder llevar al *Rayo* navegando a vela y con pabellón colombiano hasta Kingston, Jamaica, donde sus máquinas podrían ser reparadas. El plan abortó cuando los documentos de la nave, aunque sospechosos, llegaron de Bogotá.<sup>75</sup>

Aun cuando la amenaza de que la nave fuera incautada por el enemigo había pasado, las circunstancias continuaron deteriorándose para la expedición. Muchos de los tripulantes, hambrientos y sin paga, apelaron al cónsul de Estados Unidos para ser

74.- Entradas por los pagos a Vernon Brown y a Minor, 30/4/1867, a C. Knap, 10/4/1867, y a C. W. Read, 18/4/1867, Libro de cuentas, tomo 98-A, 42 AGMREP. Una buena y breve biografía de Savez Read es la de William R. Robinson Jr. que aparece en Allen Johnson y Dumas Malone (editores), *Dictionary of American Biography* (Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1928) s.vv. "Read, Charles William". Robinson considera que su "brillante récord [de Savez] no fue superado por ningún otro oficial de su misma graduación de las Armadas de la Unión o la Confederación".

75.- Read al Señor B[rown], 1 y 12/6/1867; Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, copia adjunta a Read a Barreda, 4/6/1868, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, n.º 192, 1/7/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP.

exonerados de sus contratos basados en que habían sido reclutados bajo falsas pretensiones. Poco después la mayoría abandonó la nave y se les proporcionaron pasajes de regreso a casa. El 1º de junio los escasos fondos de que disponía el *Rayo* casi se habían agotado, al igual que las provisiones. Por un breve periodo, los funcionarios de Cartagena proporcionaron una asignación de alimentos y agua fresca a cambio de que hombres del *Rayo* prestaran servicio en la cañonera *Colombia*. El 1º de julio dejaron de recibir provisiones, y Read informó que el contingente del buque se reducía a media docena de oficiales y unos veinticinco marineros. La mayoría de los marineros se había trasladado a tierra, quedando apenas unos cuantos hombres para cuidar de la nave, pero la vigilancia se fue reduciendo cada vez más, limitándose a visitas ocasionales al *Rayo*. Los hombres se llevaron sus objetos personales y las armas menores. Read sacó los documentos del buque con los costosos cronómetros, con la esperanza de conseguir un préstamo de unos quinientos dólares con ellos. Cuando este intento fracasó los puso a buen recaudo. El buque abandonado pronto fue saqueado, en especial por los funcionarios y soldados colombianos, se quejaba Read. Siguió solicitando apoyo e instrucciones a Bogotá y Lima, pero no recibió ni lo uno ni lo otro. El ministro Freyre seguía alegando que tenía comunicación sólo esporádica con el litoral; pero sí envió rumores e información proporcionada por un coronel colombiano que acababa de regresar de esa región.<sup>76</sup>

Los hombres del *Rayo* buscaban la forma de evitar verse involucrados en la guerra civil colombiana. Sin apoyo del ministro Freyre o de las autoridades de Bogotá, y con los españoles impidiéndoles moverse, navegaban en forma errática por el laberinto político del litoral caribeño. "Sólo podía dejarme llevar por el curso de los acontecimientos", señaló Read. Para colmo, contaba que él y sus hombres "consiguieron muchos enemigos pero no amigos". El resto de la historia de la expedición del *Rayo* es bastante complicada, con versiones contradictorias y grandes vacíos en la documentación.<sup>77</sup>

Desde que Read y sus hombres arribaron a Colombia se identificaron con el régimen del presidente Mosquera, colaborador del Perú. Más adelante se diría que sus opositores, que favorecían mantener la neutralidad en la guerra, eran respaldados por los españoles para conservar el *Rayo*. A medida que la guerra civil se iba extendiendo a todo el litoral caribeño, las tendencias políticas se volvieron confusas. El estado de Magdalena (y su puerto Santa Marta) cayó en manos de los enemigos de Mosquera, mientras que el estado de Bolívar (y su puerto Cartagena) continuaba siendo nominalmente aliado del partido de Mosquera. Desde su estación en Cartagena, la cañonera *Colombia*, cada vez

76.- Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/6/1867; Read a Barreda, 4/6/1868, con adjunto Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores, 1/6 y 1, 2 y 31/7/1867; Manuel José Anaya al Ministro de Relaciones Exteriores, 24/7/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, 1867, código 5-8, AGMREP.

77.- Read a Barreda, 4/6/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Read a Hannabergh, 27/10/1867, State Department, Consular Records, Cartagena, Colombia, Letters Received.

dotada por más hombres del *Rayo*, mantenía un bloqueo sobre Santa Marta que resultaba fácil evadir. A mediados de julio los opositores de Mosquera llevaban la ventaja en el conflicto, y los líderes nacionales de ambos bandos proclamaban el fin de la lucha. Pero la *Colombia* seguía hostilizando las actividades marítimas en Santa Marta. Tras una exhortación de los cónsules extranjeros en ese puerto, el comandante de la *Colombia* (el teniente William Bradford, otro ex confederado) se retiró con su nave a Cartagena y declaró su neutralidad. Prometiéndoles pagarles los sueldos que se les debía, el presidente del estado de Bolívar instigó a Read para que capturara la *Colombia* y restableciera el bloqueo en Santa Marta. Read y sus hombres tomaron la nave sin derramamiento de sangre. Pero Read consideró que era una lucha inútil y que lo políticamente conveniente era alinearse con el partido de los vencedores. Por ello, llevó a la *Colombia* al puerto de Santa Marta con bandera de parlamento. Con apoyo de los cónsules extranjeros, llegó a un acuerdo con los representantes del nuevo gobierno. Entregó el control de la *Colombia*. Le prometieron pagar los salarios que se le adeudaban a él y a sus hombres y le ofrecieron un nuevo contrato para que continuara en servicio.<sup>78</sup>

En agosto Read envió a Savez Read a Lima. Creía que muchos de sus informes a la capital peruana habían sido interceptados por el jefe de la oficina de correos del estado colombiano de Panamá. Además de enviar copias de los documentos que creía perdidos, Savez Read estaba autorizado a hablar en su nombre y a explicar todas sus acciones. Los dos Read estaban ansiosos de retomar la misión del *Rayo* con otra nave. Savez fue cordialmente recibido por los funcionarios de Lima, incluyendo al presidente Prado. Parecían no estar al tanto del fiasco acaecido en Colombia. Inicialmente, Savez solicitó que se asignara la corbeta *América* o la *Unión* para su expedición, pero luego reparó en el *Meteoro*, un buque que había sido construido para dar caza al *Alabama* y que el Perú había adquirido y recientemente había llegado al país. Savez informó que la actitud cordial del presidente Prado se enfrió repentinamente. Ambos Read pensaban que ello podía deberse a que hubiera recibido informes sobre su conducta en Colombia. De hecho, el ministro Freyre había solicitado a su amigo Manuel José Anaya, quien pasaría por el litoral colombiano de camino a Europa, que enviara a Lima un informe sobre el *Rayo* y sus hombres. La carta que Anaya, enviada de Cartagena a Lima el 24 de julio, citaba documentos del gobierno local así como información publicada en un periódico cartagenero, que sostenía que Read y sus hombres habían desmantelado y abandonado su buque. Asimismo, decía que habían “tomado por sorpresa a la *Colombia* y que desde entonces habían estado involucrados en “escandalosos actos de piratería”. El propio Freyre les hizo esos cargos en términos algo más suaves y agregó que la población local consideraba “piratas” a los hombres del *Rayo*.<sup>79</sup>

78.- Read al [Ministro de Guerra y Marina] copia, 1/6/1867; Read a Brown, 12/6/1867; Read a Barreda, 4/6/1868 y adjunto Read al Ministro de Guerra y Marina, 1/10/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Read a Hannabergh, 27/10/1867, State Department, Consular Records, Cartagena, Colombia, Letters Received.

79.- Comejo al Ministro de Hacienda, 21/8/1867, Ministerio de Guerra y Marina, marzo-octubre,

El 1° de setiembre, cuatro de los oficiales de Read regresaron de Cartagena a Santa Marta en un vapor para recuperar algunos bienes personales que habían dejado en esa ciudad. De inmediato fueron rodeados por una turba hostil de civiles y soldados que los denunciaban por “piratas”. Los tenientes George Borchert y William Murdaugh fueron asesinados, al parecer por un soldado que había tomado un rifle Spencer del *Rayo*. Los tenientes Philip Smith y Thomas Dornin lograron escapar, aunque este último estaba muy mal herido. Hallaron un lugar donde esconderse y más tarde fueron rescatados por el cónsul estadounidense Augustine Hannabergh, quien a toda prisa los hizo embarcar en un vapor. Los hombres del *Rayo* recibieron veintidós mil dólares por sus salarios adeudados, que fueron pagados en tres partes los meses de agosto, setiembre y octubre, con cheques girados contra los ingresos de la aduana. Edmund Gaines Read regresó a Estados Unidos a fines de octubre de 1867.<sup>80</sup>

Mientras la expedición del *Rayo* languidecía en Colombia, la coalición aliada y la administración del presidente Prado llegaron a su fin. Los aliados habían aceptado el ofrecimiento de mediación de Estados Unidos para poner término a la guerra. La propuesta no requería de un armisticio, por lo que Prado había continuado presionando a sus aliados para efectuar una ofensiva contra España; pero en febrero de 1867 el gobierno chileno desistió de llevar a cabo la planeada expedición al Caribe que había aprobado el mes anterior. Inicialmente, el gobierno de Lima decidió continuar con sus planes solo, y luego vinieron ásperas negociaciones para dividir a la escuadra aliada. La solidaridad de los tiempos de guerra se acabó, dando paso nuevamente a la tradicional rivalidad que había existido entre Perú y Chile.<sup>81</sup>

La decisión del gobierno de Prado de abandonar el plan de ofensiva en el Caribe se hizo evidente el 27 de marzo de 1867, con la publicación de la renuncia del almirante

1867, paq. 0.1867.1, Archivo Histórico-Militar del Perú, Centro de Estudios Históricos Militares del Perú, Lima; Read a Barreda, 4/6/1867, Documentos de Barreda, SIUC; Freyre al Ministro de Relaciones Exteriores (n.º 195) 2/7/1867 y (n.º 204) 31/7/1867; Manuel José Anaya al Ministro de Relaciones Exteriores, 24/7/1867, Servicio diplomático del Perú, legación en Colombia, código 5-8, AGMREP. E. G. Read (en Read a Barreda, 4/6/1867, Documentos de Barreda, SIUC), sospechaba que los falsos rumores del xenófobo capitán de navío Lizardo Montero, enviado a Colombia, habían envenenado la atmósfera en Lima.

80.- Hannabergh a E. P. Pellet, 2/9/1867; Hannabergh a Sullivan, 2/9/1867; Hannabergh a E. G. Read, 5/9/1867, State Department, Consular Records, Cartagena, Colombia. Letters Sent, copybook, pp. 311, 313-15, 319-24. Manuel Dávila a E. G. Read, 7/1867. n.º 38, State Department, Notes from the Colombian Legation in the United States to the Department of State, 1810-1906, microcopy M-51, roll 6, U.S. National Archives, Washington, D.C. Al regresar a Estados Unidos, E. G. Read estaba en mala situación financiera. Tuvo que pedir dinero prestado a algunos amigos que recién puedo devolver en abril de 1869, cuando aceptó una consultoría para la armada de Japón. Falleció en la ciudad de Nueva York el 21 de diciembre de 1872, a los treinta y cuatro años. Read a Robert Minor, 25/3/1869, Documentos de la familia Minor; su obituario apareció en el *Army and Navy Journal* 10 (4/1/1873).

81.- Wagner de Reyna, *Las Relaciones diplomáticas...*, pp. 302-307; Werlich, *Admiral of the Amazon...*, pp. 111, 129-130.



Tucker. La administración de Prado consideraba que contar con el liderazgo de Tucker era fundamental para el éxito de esa campaña. En las semanas previas, el almirante Tucker había soportado una situación personal incómoda. Se había visto envuelto en una incisiva guerra de saludos con el comandante del Escuadrón de Estados Unidos en el Pacífico Sur, el almirante John A. Dahlgren, quien tenazmente se había negado a intercambiar las tradicionales cortesías navales con el “rebelde no perdonado”, y al hacerlo había involucrado a la escuadra aliada que Tucker comandaba. A comienzos de febrero, y en medio del regocijo público, una corte marcial había exonerado y ordenado que fueran reincorporados al servicio naval activo los oficiales liderados por el capitán de navío Lizardo Montero que se habían negado a aceptar que Tucker comandara la escuadra peruana. El almirante esperaba poder dirigir a la escuadra en combate. Es probable que no hubiera renunciado (y que Prado no hubiese aceptado su renuncia) de haber existido aún posibilidades de realizar una campaña ofensiva. Por lo tanto, la desafortunada expedición del *Rayo*, que languidecía en Colombia, era la única esperanza que le quedaba al régimen de Prado de llevar a cabo una ofensiva contra España.<sup>82</sup> A fines de 1866 una rebelión que se extendía al interior del país sumada a un escándalo financiero no hicieron sino debilitar al gobierno. Serias acusaciones de fraude en torno a las complejas negociaciones relacionadas con la guerra llevaron a la renuncia de figuras clave del régimen: el premier y ministro de Hacienda Manuel Pardo, el ministro de Relaciones Exteriores Toribio Pacheco, y Federico Barreda. El enviado extraordinario peruano presentó su renuncia tres veces antes de que por fin se le permitiera dejar su cargo, después del zarpe del *Rayo* y de su fracaso en la negociación para adquirir el *Dunderberg*. En enero de 1868, asediado, Prado renunció a la presidencia y abandonó el Perú.<sup>83</sup>

En octubre siguiente se produjo un alzamiento en Cuba, que sería el inicio de la terrible Guerra de los Diez Años. Aunque en perspectiva parecía condenada al fracaso, no podemos saber a ciencia cierta qué habría ocurrido si la insurrección se hubiese iniciado un año antes en combinación con la proyectada expedición peruano-chilena para liberar Cuba. Sólo podemos sugerir que el futuro de Cuba habría sido diferente si hubiese logrado su independencia con apoyo de los aliados de la región andina (quizás en 1870) en lugar de la autonomía condicionada impuesta por Estados Unidos bajo la Enmienda Platt que dejó como secuela la guerra Hispano-Cubana-Americana de 1895-98. El proyecto aliado esbozado por Vicuña Mackenna y Federico Barreda (y sus contactos cubanos) se inspiraba en grandes ideales: “la emancipación de una raza y la independencia de un pueblo”.<sup>84</sup> Pero era una empresa quijotesca, poco realista si se considera la dimensión y la complejidad de la tarea y los escasos medios económicos e institucionales de los aliados.

82.- Werlich, *Admiral of the Amazon...*, pp. 112-133.

83.- Jorge Basadre, *Historia de la república del Perú*, 5ta ed. (Lima, Ediciones Historia, 1961), t. 4, capítulos 67, 69 y 71.

84.- Barreda a Pacheco, n.º 51, 9/6/1866, Libro copiador, tomo 68-A, p. 375, AGMREP.

## Noticias Diversas

### Argentina

El 2 de setiembre se llevaron a cabo las VIII Jornadas de Historia Naval Argentina, organizadas por la Armada de ese país en la sede de la Escuela Naval Militar, con la participación de alumnos de la Universidad Católica Argentina, la Escuela Naval Militar, el Instituto del Profesorado Juan Terrero de La Plata y el Departamento de Estudios Históricos de la Armada. El tema central del evento fueron las “Campañas corsarias en las guerras de la Independencia y contra el Imperio del Brasil (1810-1830)”.

### Brasil

En julio el Servicio de Documentación General de Marina cambió de denominación y pasó a llamarse Directorio del Patrimonio Histórico y Documental de Marina (DPHDM). Esta nueva organización mantiene las funciones de su predecesor.

Del 10 al 13 de noviembre del 2009 tendrá lugar el III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografía Histórica, organizado por el Centro de Referencia de Cartografía Histórica de la Universidad Federal de Minas Gerais, en asociación con el DPHDM y varias otras instituciones. El evento se realizará en la ciudad de Ouro Preto. Los interesados pueden obtener más información en <http://www.cgp.igc.ufmg.br/IIISLBCH/informacoes.htm>

### Canadá

La Conferencia de la Asociación Canadiense de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, realizada en la Universidad de British Columbia, en Vancouver, del 4 al 7 de junio, tuvo un panel dedicado al análisis de las influencias militares y navales en Perú en el siglo XX, que incluyó una ponencia sobre la misión naval norteamericana (Ortiz) y otra sobre las dificultades peruanas para controlar sus espacios amazónicos y los esfuerzos norteamericanos por apoyar ese esfuerzo, presentada por James Zackrisson, del Centro de Estudios Hemisféricos.

Por invitación del Latin American Research Centre, el 21 de noviembre Jorge Ortiz dictó una conferencia en la Universidad de Calgary sobre la historia del Departamento Naval del Callao (1746 -1824).

## Chile

El 28 de mayo tuvo lugar en la bahía de San Juan de la Posesión, una ceremonia de homenaje al contralmirante Phillip Parker King (1793-1856), jefe de la primera expedición hidrográfica británica en aguas magallánicas, entre 1826 y 1830. El referido acto fue organizado por varias instituciones, entre ellas la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

El Museo Naval y Marítimo de Valparaíso, con el patrocinio del Consejo de Rectores de Valparaíso y la Academia de Historia Naval y Marítima, llevó a cabo el 21 de agosto la V Jornada de Historia Naval y Militar. Los interesados en más información pueden escribir a [museo01@armada.cl](mailto:museo01@armada.cl)

## Cuba

En el marco de la Feria Internacional del Libro de La Habana, el 19 de febrero tuvo lugar la presentación del libro de Gustavo Placer Cervera, *Inglaterra y La Habana: 1762* (La Habana, Ciencias Sociales, 2007).

El 6 de junio se reabrieron las puertas del Castillo de la Real Fuerza, en La Habana, como museo dedicado a albergar y presentar el patrimonio cultural subacuático y la historia marítima de las aguas del Caribe.

## España

En los meses de abril y mayo el Museo de América llevó a cabo un ciclo de conferencias sobre la presencia española en la costa noroeste americana en el siglo XVIII. Leoncio Carretero Collado, de la Universidad Complutense de Madrid, estuvo a cargo de esas conferencias, las mismas que tuvieron los siguientes títulos: Un capítulo de la historia brillante pero ignorado, Misión española: parar a rusos e ingleses, Expediciones navales: la última expansión de la frontera norte, y Viajes científicos, política y retirada.

## Italia

A lo largo del año la Fondazione Alessandro Malaspina ha centrado sus esfuerzos en actividades divulgatorias, en estrecha colaboración con los centros educativos de la Lunigiana. Como parte de ese proceso se llevó a cabo un concurso escolar sobre América y Malaspina, cuya premiación tuvo lugar en mayo, conjuntamente con la exposición "Imágenes de América" y la presentación del disco compacto "La América de Alessandro Malaspina", que incluye reproducciones de cartografía y vistas dibujadas por oficiales y artistas de la expedición Malaspina.



En el mes de julio se ha presentado el volumen L'Album della Lunigiana di Eugenio Branchi, a cargo de Dario Manfredi (editorial Paolo Savi de Pontremoli). El libro comprende más de treinta vistas inéditas de castillos malaspinianos, dibujados por el historiador Eugenio Branchi en los años 1843-1844.

Por otro lado, la Fondazione ha recibido de don Giovanni Bertelè, hijo de la última Malaspina de la rama de Verona, una importante donación que consiste en unas trescientas publicaciones (siglos XVI-XIX) referentes a la historia regional y de la familia Malaspina. Don Giovanni Bertelè también ha entregado a la Fondazione un gran escudo de armas en mármol del marqués Gabriele Malaspina di Fosdinovo, labrado en la primera mitad del siglo XVIII.

## México

Los días 24 y 25 de abril tuvo lugar en Guadalajara el V Simposio Internacional de Historia Militar, organizado por el Colegio de Jalisco y la Asociación Internacional de Historia Militar. Entre las ponencias presentadas podemos mencionar la de Emilio Lamadrid Sánchez, sobre Tampico en la guerra con Estados Unidos de 1845-1846; y la de Jorge Ortiz, la Real Armada en el Perú entre 1758 y 1777. La sexta edición de este simposio tuvo lugar el 20 y 21 de noviembre, en ciudad de México, y al igual que en las ediciones precedentes participaron investigadores de varios países. La Asociación Internacional de Historia Militar, promotora principal de la reunión, contó esta vez con el apoyo del Seminario de Cultura Mexicana.

Tras participar en el evento de Guadalajara, nuestro editor general pasó a Tepic, donde el 28 de abril dio una conferencia sobre el marino peruano Juan Francisco de la Bodega y Quadra, organizada conjuntamente por la Universidad Autónoma de Nayarit y la Casa de la Cultura Jurídica. Y el día 30 expuso en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México sobre la situación de la historia marítima en Latinoamérica.

## Perú

Por iniciativa del Ministerio de Relaciones Exteriores, el 17 de abril se llevó a cabo un homenaje al limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1754-94), oficial de la Real Armada que destacó en la exploración de la costa noroeste americana y en la posterior ejecución del acuerdo de límites entre España y Gran Bretaña sobre esa zona. El evento incluyó una conferencia simultánea en que enlazó Lima con México, San Diego, San Francisco y Calgary, participando desde esas ciudades algunos historiadores que abordaron diversos aspectos de la vida de este personaje.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú llevó a cabo el VII concurso monográfico de historia, esta vez sobre el aporte de la Marina de Guerra al desarrollo de la Amazonía.

El VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana ha sido postergado para noviembre del 2009. Los interesados pueden contactar al contralmirante Melitón Carvajal, en [iehmp\\_presidencia@telefonica.net.pe](mailto:iehmp_presidencia@telefonica.net.pe).

## Uruguay

Con ocasión del Bicentenario del establecimiento de la Junta de Gobierno de Montevideo, la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial organizó el seminario: "El Apostadero Naval de Montevideo en 1808".

La empresa belga Katoen Natie llevó a cabo trabajos de arqueología submarina y extrajo el mascarón de la corbeta española *Atrevida*, hundida durante las invasiones inglesas, el mismo que será expuesto en Montevideo.

## Venezuela

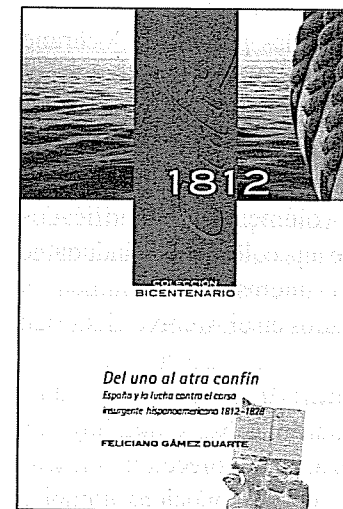
Los días 5 y 6 de junio tuvo lugar en Caracas el I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos, en el Centro de Estudios Latinoamericanos Arturo Úslar Pietri de la Universidad Metropolitana. El evento contó con la participación de investigadores de varios países, entre ellos los españoles Carlos Martínez Shaw, quien dio la conferencia inaugural sobre la Historia Marítima como Historia Total; Marina Alfonso Mola y Feliciano Gámez; el mexicano Álvaro Marín Marín; y los venezolanos Gerardo Vivas Pineda, Jairo Bracho Palma, Marisa Vannini, Otilia Rosas, Herminia Méndez, María Elena Capriles, Eladio Jiménez, Eulides Ortega, Hadelis Jiménez, Marielena del Valle, Carlos Hernández, Luis Farage Dangel y Dafne Carreño.

## Comentarios de Libros

Feliciano Gámez Duarte, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el curso insurgente hispanoamericano (1812-1828)* (Cádiz, Diputación Provincial, 2008), 541 pp.

Libro extenso sobre un tema igualmente extenso el que Feliciano Gámez nos presenta,

y no podía ser de otro modo puesto que la lucha por la independencia de Hispanoamérica representó múltiples desafíos a una España que había visto reducido su poder naval a un punto crítico durante las guerras que habían sacudido a Europa desde 1793. Como bien señala Gámez, el tema ya había sido abordado por varios autores hispanoamericanos desde sus particulares perspectivas nacionales y con sesgos de clara exaltación para quienes participaron en ese tipo de esfuerzo independentista. Esa situación hacía necesario que el tema se enfocara desde una perspectiva más global, que es lo que Gámez intenta hacer en su trabajo. Su aproximación al tema rebasa los límites del mundo hispano, pues destaca el prominente papel que le cupo en ese tipo de acción militar a otras potencias, como Gran Bretaña y Estados Unidos, muchos de cuyos ciudadanos fueron actores importantes en el



curso contra España, en algunos casos con un claro apoyo de sus respectivos gobiernos.

La actividad corsaria, por su propia naturaleza, cruzó muchas veces la fina línea divisoria entre la legalidad y la piratería, actitud de la que tampoco se libraron los corsarios armados por la propia España para tratar de contrarrestar el esfuerzo independentista. Si bien Gámez centra su análisis en la zona de Cádiz, no deja de tocar los otros ámbitos del amplio espacio marítimo americano (Atlántico sur, Caribe y Pacífico). Pero su estudio va más allá de las acciones que tuvieron lugar en el mar y penetra en el más complejo mundo de los intereses económicos involucrados, tanto por parte de los comerciantes españoles como de los armadores y tripulantes de los buques corsarios.

Complementa su trabajo con varios apéndices y tablas, incluyendo en estas últimas

un extenso listado de buques capturados, con indicación de fechas, rutas y lugar de las mismas. De manera comprensible, la mayor parte de esta información está referida a la zona inmediata a Cádiz, punto focal del comercio hispanoamericano, lo que deja entrever la necesidad de hacer esfuerzos similares en este lado del Atlántico.

En resumen, es un trabajo que merece ser leído y tomado como referencia para todo aquel investigador que se interese seriamente en la guerra de corso durante la independencia de Hispanoamérica.

Jorge Ortiz Sotelo  
Thalassa - Perú

*Archivo de Don Bernardo O'Higgins*, Tomo XXXVII, Correspondencia del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena Lord Thomas Alexander Cochrane "Dundonald Papers", Archivo Edimburgo. Tercera Parte (1821-1823).

Como se indica en el título, se trata de las cartas recibidas por Lord Cochrane durante este período que se encuentran en el Scottish Records Office de Edimburgo, donde fueron recogidas por el académico chileno Alamiro de Ávila. Los historiadores chilenos no reconocen, o tal vez no están al tanto, de la clasificación que ha hecho de estos documentos D. J. Cubbit, notable historiador escocés. Suponemos que esta correspondencia se encuentra desparramada entre los XIII volúmenes ya identificados por Cubbit y otras 22 cajas de documentos varios. Se trata de una colección de indudable valor histórico, aunque algunas de las cartas son de poco interés. Este volumen, el tercero de la serie, complementa los documentos ya publicados en el Archivo Histórico Naval, editados por Carlos Tromben y Jorge Garín.

El volumen contiene algo nuevo y de gran valor: el Anexo II. Se trata de treinta y nueve documentos que pertenecieron a don Roberto Gajardo Tobar y que hoy son propiedad del coeditor, académico Sergio Martínez Baeza. Esta colección contiene cartas de los comandantes Wooster, Wilkinson y otros, hasta hoy desconocidas. También es encomiable la traducción de las cartas en el Anexo I, hechas por los comandantes Kenneth Pugh y Carlos Tromben.

No podemos dejar pasar algunos errores de importancia en las notas al pie de la página. Sería conveniente revisar todas las notas. En la página 64, tenemos una descripción de "ponerse en facha". No es una demostración de fuerza como indica el editor. Ponerse en facha es equivalente a ponerse al paio, es decir, bracear el aparejo en cruz frente al viento de manera de detener la marcha de la nave. En la página 122, el editor de las notas confunde al general Wavell, un farsante que pretendía un mando en el Ejército, de cualquier ejército, con el teniente Richard L. Vowell, valiente oficial de la infantería de marina que dejó un excelente libro de memorias. Hay otros errores, muchos en realidad, en las notas. Pero éstos pueden ignorarse de manera de no quitar

el verdadero valor de este volumen, cual es la publicación del epistolario y en especial la nueva documentación que nos presenta Sergio Martínez Baeza.

Carlos López Urrutia  
Thalassa - Estados Unidos

Christian Buchet (dir.), *La Mer, la France et l'Amérique Latine* (París, Presses de L'Université Paris-Sorbonne, 2006), 413 págs.

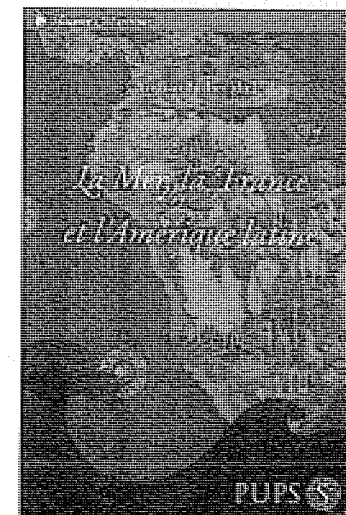
Este importante libro reúne varios estudios sobre la presencia marítima francesa en los mares hispanoluso-americanos. Su editor, Christian Buchet, es director del Centre d'études de la Mer o CETMER, del Institut Catholique de Paris. Los trabajos reunidos representan una parte de las conferencias impartidas por investigadores franceses y latinoamericanos durante las jornadas de estudio en dicho Centro.

La obra se divide en tres partes. La primera referida a la marina y la diplomacia en la que José Miguel Barros, miembro de la Academia Chilena de la Historia, presenta un estudio sobre el cosmógrafo y navegante Pedro Sarmiento y su tiempo en Francia; y Philippe Hrodej, de la Universidad de Bretagne Sud, trata de los servicios de la armada francesa a la Corte de Madrid. Un estudio de gran interés por las implicancias que tuvo la participación francesa en la defensa de la soberanía española en América y que es un tema al que nosotros tuvimos oportunidad de referirnos hace algún tiempo llamando la atención sobre la Ordenanza de Corso para españoles y franceses de 1702.<sup>1</sup>

El tema de la presencia francesa en las costas colombianas durante la guerra de independencia lo aborda Christine Laffite-Carles, de la Universidad de París-Sorbonne, mientras que la presencia del general San Martín en Francia, específicamente en Boulogne-sur-Mer, es estudiada por Philippe Raxhon, de la Universidad de Lieja. Michel Depeyre, de la Universidad de Saint-Étienne, trata sobre las operaciones navales francesas en las costas argentinas en la década de 1830.

Francois Bellec, de la Académie de Marine, trata de las observaciones hechas por oficiales de la armada francesa en los puertos de América del Sur durante el siglo XIX. Menciona a personajes como Dumont d'Urville, Julien Viaud, Abel Aubert du Petit-Thouars y otros; así como un intento de bombardear Mazatlán en 1845 por parte

1.- Véase Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997)



del navío l'*Heroine*, enviado por el contralmirante Hamelin dado el cierre por las autoridades municipales de una *boulangerie* francesa. Desde luego menciona el bombardeo francés a San Juan de Ulúa en 1838 con la participación del Príncipe de Joinville.

Nuestro muy querido amigo Jorge Ortiz Sotelo, secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, habla de las vinculaciones marítimas entre Francia y el Perú de los siglos XVIII a XX. Cierra la primera parte un trabajo de Philippe Lásterle, del Service Historique de la Marine, sobre la misión naval francesa al Perú (1905-1914).

La segunda parte titulada *Marine et Mission* se refiere al proceso evangelizador indiano y a la presencia francesa en el mismo. Incluye los trabajos de Aliocha Maldavsky, de la Universidad de París-X Nanterre, sobre el proceso de evangelización de las Indias y fundamentalmente del papel de la Compañía de Jesús. Por su parte Catherine Marin, del CETMER, trata de las instrucciones a los vicarios apostólicos de 1659 y hace referencia al Regio Patronato Indiano.<sup>2</sup> Chantal Paisant, del Institut Catholique, aborda el tema de las misioneras de la congregación conocida como *des Sacrés-Coeurs de Picpus* en Valparaíso en el siglo XIX y su tarea educativa. Pascale Cornuel trata a su vez de los misioneros de la congregación de Saint-Josep de Cluny.

Claire Laux, de la Universidad Michel de Montaigne-Bordeaux III, aborda el interesante tema de las reducciones jesuitas del Paraguay como modelos para las misiones en el Pacífico. Cierra esta segunda parte el trabajo de Elisabeth Dufourq, del Institute Catholique, con un texto sobre los religiosos en los paquebotes de Julio Verne, vinculándolo a los esfuerzos evangelizadores franceses.

La tercera parte se refiere a la marina y la economía. Se inicia con un estudio sobre los viajes de Jean de Verrazane a las Indias y al Brasil entre 1526 y 1527 escrito por Jacques Habert, miembro de la Académie des Sciences d'outre-mer. Le sigue un estudio sobre las relaciones entre Francia y Brasil en los siglos XVI y XVII preparado por Frédéric Mauro, de la Universidad de París X-Nanterre, quien aborda el tema de la vocación marítima francesa y la compara con la de otras potencias europeas.

El tema de la piratería y el corso no podía faltar: Patrick Villiers, de la Université du Littoral, trata sobre el filibustero Raveneau de Lussan en los mares del sur, distinguiendo entre filibusteros, piratas y corsarios. El autor ya ha tratado el tema en otras ocasiones, por ejemplo su texto *Les corsaires du littoral, de Phillippe II à Louis XIV, des corsaires espagnols à Jan Bart*, (2ª ed., Lille, Septentrion, 2001).<sup>3</sup>

Fernando Jumar, de la Universidad de la Plata, en Argentina, se refiere al comercio francés en el Río de la Plata durante la guerra de sucesión en España. Tema que también aborda Max Guérout del Groupe de Recherches en Archéologie Navale pero enfocado a la trata de esclavos y la intervención en ella de los navíos franceses.

2.- Recordemos que la historia del Regio Patronato Indiano se divide en tres grandes etapas: la patronal (siglo XVI), la del vicariato (siglo XVII) y la del regalismo (siglo XVIII).

3.- Véase Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo...*, p. 277.

La exploración del Pacífico Norte en el siglo XVIII es abordada por Raymonde Litalien, de la Embajada del Canadá en Francia, quien hace obligada referencia a la amplia labor descubridora llevada a cabo desde México.

El viaje del teniente de navío Edmond de la Touanne de Valparaíso a Buenos Aires es tratado por Étienne Taillemite, de la *Académie de Marine*. Se incluye un trabajo muy interesante de Jean Meyer, de la Universidad de París-Sorbonne, sobre la marina francesa y la América del Sur durante el siglo XIX. Resalta la casi ausencia de una flota mexicana en el siglo XIX. En este sentido para 1825 las fuerzas navales de la república mexicana consistían en:<sup>4</sup> un navío de 68 cañones, una fragata de 40 cañones, una corbeta de 30 cañones, seis bergantines de 20 cañones cada uno, cuatro goletas, ocho cañoneras, y un buque depósito. Tres años después el estado de la marina mexicana no era nada halagador, componiéndose de los siguientes buques:<sup>5</sup> navío *Asia* (en buen estado, con 700 plazas de marinería, que posteriormente se llamaría *Congreso Mexicano*), corbeta *Libertad* (antiguo buque mercante de la Carrera de Indias), bergantín *Victoria* (excluido del servicio, haciendo las veces de pontón), bergantín *Brabo* (viejo y con el palo mayor podrido en el fondo), bergantín goleta *Hermon* y dos goletas costeras inservibles

El libro reseñado cierra con una serie de conclusiones vertidas por Christian Buchet. Se trata pues de un texto recomendable para su lectura ya que nos aproxima al papel de la marina francesa en el desarrollo hispanoamericano. Se echa de menos, sin duda, un trabajo sobre el caso mexicano y sus innegables vínculos y episodios navales con Francia.

Oscar Cruz Barney

Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México

4.- *Ibidem*, pp. 278-279.

## Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, incluyendo algunos títulos sobre temas generales, entre ellos Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc. Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado.

En la página web de la revista ([//derroteros.perucultural.org.pe](http://derroteros.perucultural.org.pe)) se puede bajar un archivo que reúne la información contenida en esta sección desde 1993, y también otros datos bibliográficos que hemos ido incorporando.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en las pp. 7 y 8.

Aguirre Vío, Carlos. "Las marinas rioplatense y grancolombiana en la emancipación americana", en *ACHN* nº 3 (1998), pp. 65-80.

Aguirre Vidaurre-Leal, Carlos. "La componente marítima de la expedición de Almagro", en *ACHN* nº 3 (1998), pp. 81-95.

Alamkan, Myriam. "Naval fighting in the early 19th century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager", en *DMS* nº 15 (2007), pp. 9-21.

Álvarez Pinedo, Francisco Javier. *Catálogo de Expediciones a Indias (año 1710 a 1783)* (Madrid, Ministerio de Cultura y Fundación Mapfre Tavera, 2005).

Amadori, Arrigo y Josué Caamaño Dones. "Los 'factores mercantiles' en el comercio indiano a través de la legislación y la literatura jurídica (siglos XVI-XVIII)", en *RCHA* vol. 32 (2006), pp.85-101.

Andrade Muñoz, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos nava-*

*les en Nueva España, siglo XVIII* (México, Instituto Mora, 2006).

Antón Burgos, Francisco Javier, editor. *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico* (Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 2007).

Badsey, Stephen, Rob Harvers y Mark Grove, editores, *The Falkland conflict twenty years on: lessons for the future* (Londres, Cass, 2005).

Baert, Annie. "Fernández de Quirós y Váez de Torre. Navegaciones y descubrimientos españoles en Asia y el Pacífico", en Antón Burgos, *Tradiciones y nuevas realidades...* pp. 9-37.

Beeler, John. "Maritime policing and the Pax Britannica: the Royal Navy's anti-slavery patrol in the Caribbean, 1818-46", *Northern Mariner*, vol 16 (2006), pp. 1-20.

Bernabeu, Salvador. "Los viajes de Bodega y Quadra al virreinato del Perú (1776-1783)", en Martín-Merás, *Navigare necesse est...*, pp. 81-108.

Bertocchi Morán, Alejandro N. "Evolución del entorno marítimo uruguayo", en *DMS* nº 15 (2007), pp. 23-31.

Bravo Valdivieso, Germán. "Buques de la Armada construidos en Chile", en *ACHN* nº 10 (2007), pp. 109-139.

Butze, Sonia y Carlos Viramontes, coordinadores. *Las maravillas del agua* (Querétaro, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2005).

Cartes Montory, Armando. "Balleneros en la Bahía de Concepción y el Golfo de Arauco", en *ACHN* nº 11 (2008), pp. 119-137.

Castellanos Escudier, Alicia. "El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila", en *CIHCM* nº 52 (2006), pp. 85-107.

Ceballos-Escalera, Alfonso. "La sublevación del pailebote *Isabel II*, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846", en *RHN* nº 101 (2008), pp. 83-86.

Claro Tocornal, Regina. "La odisea de Sir Shackleton y su rescate, proeza de la Marina de Chile", en *ACHN* nº 10 (2007), pp. 81-108.

Clayton, Lawrence A. *W. R. Grace & Co. Los años formativos 1850-1930* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2008), 348 pp.

Codina Díaz, Rodolfo. "Reflexiones de un marino acerca de la campaña de Tarapacá, noviembre de 1879", en *ACHN* nº 4 (2004), pp. 165-183.

Cruz Barney, Óscar. *El curso marítimo en el México del siglo XIX* (México, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2007).

David, Andrew. "The list of charts and drawings brought back to England from Monterey by Broughton in 1793", en *Terrae Incognitae*, vol. 37 (2005), pp. 91-94.

Demerson, Paula. "El naufragio del *San Pedro de Alcántara* (1786)", en *RHN* nº 102 (2008), pp. 75-93.

Díaz Trechuelo, Lourdes. *Cristóbal Colón* (Madrid, Ediciones Palabra, 2006), 237 pp.

Donoso Anes, Rafael. "Los navíos anuales de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo", en *RHN* nº 100, Suplemento nº 10 (2008), 60 pp.

Donoso Anes, Rafael. "El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): especial referencia a la importancia adquirida por la contabilidad en su desarrollo", en *CIHCM* nº 52 (2006), pp. 55-84.

Elzinga, Aant, et al (editores). *Antartic challenges: historical and current perspectives on Otto Nordenskiöld's Antartic expedition, 1901-3* (Gutemburgo, Royal Society of Arts and Sciences in Göteborg, 2004).

Engstrand, Iris H. W. "Spain's role in Pacific Exploration during the Age of Enlightenment", en Haycox, Barnett y Liburd, *Enlightment and Exploration...*, pp. 25-37.

Ferreiro, Larrie D. "Mahan and the 'English Club' of Lima, Peru: the genesis of The Influence of Sea Power upon History", *The Journal of Military History* (The Virginia Military Institute, julio 2008), vol. 72, nº 3, pp. 901-906.

Genovés, Santiago. *Ra, una balsa de papyrus a través del Atlántico* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990).

Gómez Vizcaino, Juan Antonio. "Marinos en el gobierno político y militar de la plaza de Cartagena (1809-11)", en *RHN* 26, pp. 45-63.

Grove, Mark J. *The Battle of the River Plate, 1939* (Oxford, Osprey, 2007).

Guisande Pelic, Mario. "La venta del crucero *Esmeralda* y sus consecuencias en el Ecuador", en *ACHN* nº 4 (2004), pp. 151-164.

Gutiérrez Escudero, Antonio. "Los Borbones y el comercio ultramarino con América", en *CIHCM* nº 52 (2006), pp. 109-131.

Haycox, Stephen, James K. Barnett y Caedmon A. Liburd. *Enlightment and exploration in the North Pacific 1741-1805* (Seattle y Londres, Cook Inlet Historical Society, Anchorage Museum of History and Art y University of Washington Press, 1997).

Herda, Phyllis S. "Ethnology in the Enlightenment: The Voyage of Alejandro Malaspina in the Pacific", en Haycox, Barnett y Liburd, *Enlightenment and Exploration...*, pp. 65-75.

Hristov, Romero H. y Santiago Genovés. "Viajes transatlánticos antes de Colón", en Butze y Viramontes, *Las maravillas del agua*, pp. 153-159.

Jenkins, H. J. R. "The nourishment of slavery: sugar and Caribbean trade in the 1790s", en Serge Soupel, *Nourishment in Eighteenth-Century Britain* (Moscú y París, Rubrica, 2005), pp. 413-426.

King, Robert J. "An Australian perspective on the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807", en *DMS* n° 15 (2007), pp. 33-61.

Klecker de Elizalde, Alejandro. "La Armada Real de Carlos III y Ultramar", en *ACHN* n° 10 (2007), pp. 31-46.

Langdon, Stephen J. "Efforts at Humane Engagement: Indian-Spanish Encounters in Bucarelli Bay, 1779", en Haycox, Barnett y Liburd, *Enlightenment and Exploration...*, pp. 189-197.

Laviana Cuetos, María Luisa. "La organización de la Carrera de Indias o la obsesión del monopolio", en *CIHCM* n° 52 (2006), pp. 19-35.

Lewis, E. R. y C. B. Robbins. "Brazil's coast defense rearmament, 1939-45", en *Warship International* 41 (2004), pp. 52-53.

López Urrutia, Carlos. "Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico", en *DMS* n° 15 (2007), pp. 63-68.

López Urrutia, Carlos. "Descubrimiento y exploración de California", en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 37-49.

Luna, Pilar. "La arqueología subacuática mexicana: una historia con futuro", en Butze y Viramontes, *Las maravillas del agua*, pp. 287-302.

Maestro López, Manuel. "Riesgos y seguros de la Carrera de Indias", en *CIHCM* n° 52 (2006), pp. 37-53.

Manfredi, Dario. "Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas", en *DMS* n° 15 (2007), pp. 69-76.

Martín Fritz, Carlos. "Los diques secos de Valparaíso", en *ACHN* n° 10 (2007), pp. 197-215.

Martín-Merán, Luisa. "Fabricando la imagen del mundo. La cartografía europea en la era de los Descubrimientos", en Martín-Merás, *Navigare necesse est...*, pp. 381-393.

Martín-Merán, Luisa (editora). *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera* (Guijón, Fundación Alvargonzález, 2008).

Martínez, Rosa. "El galeón de Manila", en Butze y Viramontes, *Las maravillas del agua*, pp. 181-196.

Martínez, Rosa. "El testimonio de la piratería y el corso en las fuentes documentales de las ciudades de México y Puebla", en Butze y Viramontes, *Las maravillas del agua*, pp. 163-177.

Martínez Busch, Jorge. "Dos pensamientos político-estratégicos: análisis de la conducción de la guerra en el mar entre el 5 de abril y el 21 de mayo de 1879", en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 183-202.

Martínez López-Cano, María del Pilar. "Los mercaderes de la ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior", en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 103-126.

Maxworthy, Christopher G. "British whalers, merchants and smugglers. Contraband trade on the Pacific coast of South America 1783-1810", en *DMS* n° 15 (2007), pp. 77-86.

Mazzeo de Vivó, Cristiana Ana. "Los comerciantes, el Consulado, y los préstamos al gobierno republicano (Lima-Perú, 1820-1840)", en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 63-84.

Mellén Blanco, Francisco. "Onomatopeya y toponimia en los mapas de Diego de Prado y Tovar", en Antón Burgos, *Tradiciones y nuevas realidades...* pp. 39-53.

Moreau, Jean Pierre. *Pirates: filibuster et piraterie dans les Caraïbes et les Mers du Sud* (París, Editions Tallandier, 2006).

Ortiz Sotelo, Jorge. "La Revista de Marina, segunda época", en *RMP* año 101, n.º 1 (2008), pp. 12-25.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Navigation Sources", en Joanne Pillsbury, editora, *Guide to Documentary Sources for Andean Studies, 1530-1900* (Universidad de Oklahoma con la colaboración del Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 2008), I, pp. 330-343.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Malaspina, Alessandro (1754-1810)", en Pillsbury, *Guide to Documentary Sources for Andean Studies...*, II, pp. 367-373.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Infantes de marina peruanos en Haití", en *Revista Naval* n° 57, (Montevideo, Armada Nacional, junio 2008), pp. 109 y ss.

Ortiz-Troncoso, Omar Ricardo. "Fundamentos milenarios de la cultura marítima de Chile", en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 159-170.

Parker Parada, María Teresa. "El tráfico marítimo por las costas de Chile entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX", en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 145-157.

Pérez-Juana del Casal, Saúl. "Las relaciones comerciales entre Oriente y Occidente: el galeón de Manila", en Antón Burgos, *Tradiciones y nuevas realidades...* pp. 125-131.

Pietschmann, Horst. "Los inicios de la expansión ibérica en el Atlántico y el Imperio Alemán. Un aporte historiográfico", en *RCHA* vol. 31 (2005), pp. 9-31.

Pimentel, Juan. "El noroeste del alquimista: búsqueda y fábrica de un estrecho necesario", en Martín-Merás, *Navigare necesse est...*, pp. 425-452.

Pinochet de la Barra, Óscar. "Por el mar llegamos a la Antártica", en *ACHN* n° 4 (2004), pp. 41-48.

Placer Cervera, Gustavo. *El estreno del imperio (la guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico*

y Filipinas) (La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 2006).

Quintero González, José. "La Carraca y La Habana: aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales", en *RHN* 24, pp. 57-65.

Rey, Juan Carlos, "Percepción de las figuras de Mendaña y Quirós en las islas Salomón y en Vanuatu. Tradición oral melanesia de las expediciones", en Antón Burgos, *Tradiciones y nuevas realidades...* pp. 55-61.

Rivera Cabrieles, Leticia. "La guerra entre México y Estados Unidos (1846-1848) (segunda parte)", en *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales* (México, 2008-1), pp. 51-64

Rivera-Collazo, Isabel C. "Historical ship graffiti on the walls of San Juan's Spanish defense system: an interim report", en *IJNA*, vol. 35, n° 1 (2006), pp. 41-52.

Rodríguez-Sala, María Luisa. *Exploraciones en Baja y Alta California, 1769-1775. Escenarios y personajes* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002).

Rodríguez-Sala, María Luisa. *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820), ¿miembros de un estamento profesional o una comunidad científica?* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004).

Rodríguez Sala, María Luisa. "Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos. Cirujanos en la carrera de Indias", en *RHN* n° 99 (2007), pp. 72; n° 102 (2008), pp. 47-59.

San Pío, Pilar. "Presencia de las primeras expediciones a la costa NO americana en los archivos españoles de Marina", en Martín-Merás, *Navigare necesse est...*, pp. 491-519.

Sapunar Peric, Pedro. "La autodestrucción de los restos de la flota peruana en el Callao, en 1881", en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 129-143.

Sapunar Peric, Pedro. "Tres destacados inventores de submarinos en Chile", en *ACHN* n° 4 (2004), pp. 113-129.

Sapunar Peric, Pedro. "Torpedos, minas y otras

- armas infernales peruanas”, en *ACHN* n° 10 (2007), pp. 141-155.
- Sapunar Peric, Pedro. “El corsario boliviano *Laura* de 1879”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 97-102.
- Sapunar Peric, Pedro. “El mini Combate Naval de Tocopilla”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 103-107.
- Sapunar Peric, Pedro. “Las primeras presencias de submarinos peruanos en las costas de Chile”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 109-118.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “La epopeya de la industria ballenera chilena”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 11-35.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “El desafío del mar. Presencia marítima chilena en el Pacífico”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 37-52.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Nef y el Baquer”, en *ACHN* n° 11 (2008), pp. 53-71.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Exploración del río Palena antes del siglo XIX”, en *ACHN* n° 4 (2004), pp. 131-150.
- Somervell, Philip D. “Hitos destacados en las relaciones navales anglo-chilenas”, en *ACHN* n° 3 (1998), pp. 171-182.
- Souto Mantecón, Matilde. “Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España”, en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 19-39.
- Toledo Leal, Guillermo. “El Combate Naval de Iquique a la luz de las ordenanzas navales”, en *ACHN* n° 4 (2004), pp. 13-40.
- Tovell, Freeman M. *At the far reached of the Empire. The Life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra* (Vancouver, University of British Columbia Press, 2008).
- Trejo Rivera, Flor. “El barco como una ciudad flotante”, en Antonio Rubial García, coordinador, *La ciudad barroca* (México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2005), pp. 141-165.
- Trejo Rivera, Flor. “La mar y su arte de marear”, en Pilar Gonzalbo Aizpuru y Verónica Zárate Toscano, coordinadoras, *Gozos y sufrimientos en la historia de México* (México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007), pp. 57-73.
- Valdez-Bubnov, Iván. “Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo”, en *DMS* n° 15 (2007), pp. 87-124.
- Vale, Brian. *Cochrane in the Pacific: Fortune and freedom in Spanish America* (Londres: I. B. Tauris, 2008), x y 238 pp.
- Valle Pavón, Guillermina del. “La lucha por el control de precios entre los consulados de México y Andalucía”, en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 41-62.
- Vargas, Fernando Nicolás. “Hombres y buques en el descubrimiento y conquista de Chile”, en *ACHN* n° 4 (2004), pp. 49-88.
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván. “Presentación al Dossier: El tráfico comercial hispano-indiano. Instituciones, actores y mercancías”, en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 9-17.
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván. “El comercio librario: mecanismos de distribución y control de la cultura escrita en Indias”, en *RCHA* vol. 32 (2006), pp. 127-149.
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván. *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano* (Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimiento y Cartografía - Instituto Interuniversitario de Iberoamérica y Portugal, 2004), 284 pp.
- Victoria Ojeda, Jorge. *Las torres de vigía en Yucatán* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007).
- Wilkinson, Susan. *Mimosa: The life and times of the ships that sailed to Patagonia* (Y Lolfa Cif, Talybont, Ceredigion, 2007), 248 pp.
- Wilkinson, Susan. *Mimosa's voyages: Official Logs, Crew Lists and Masters* (Y Lolfa Cif, Talybont, Ceredigion, 2007), 152 pp.
- Yuste López, Carmen. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007).