



Asociación de Historia Marítima y
Naval Iberoamericana



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



Cultura marítima, diplomacia y poder naval en Iberoamérica (S. XVI - S. XX)

Editores

Jorge Ortiz Sotelo

Rodrigo Escribano Roca

Pablo Guerrero Oñate



**Cultura marítima, diplomacia y poder naval
en Iberoamérica (S. XVI - S. XX)**



Asociación de Historia Marítima y
Naval Iberoamericana



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

Cultura marítima, diplomacia y poder naval en Iberoamérica (S. XVI - S. XX)

Editores

Jorge Ortiz Sotelo
Rodrigo Escribano Roca
Pablo Guerrero Oñate



UAI
UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ



Derroteros de la
Mar del Sur

Cultura marítima, diplomacia y poder naval en Iberoamérica (S. XVI - S. XX)

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

Editado por: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Thalassa
Jr. Hermilio Valdizán 176, dep. S02, Magdalena, Lima, Perú.

Coordinadores:

Jorge Ortiz Sotelo y Rodrigo Moreno Jeria

Consejo editorial:

Lawrence A. Clayton, U. de Alabama, Estados Unidos;
María Luisa Laviana, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, España;
Cristina Flórez Dávila, U. Nacional Mayor de San Marcos, Perú;
Alexandre Sheldon-Duplaix, Servicio Histórico de la Defensa, Francia;
Gonzalo Serrano, Universidad Adolfo Ibáñez, Chile

Redacción y Administración:

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

Teléfono (51) 999694410

e-mail: thalassajos@gmail.com

Diseño y diagramación: Altazor [ediciones&diseño]

<http://www.altazorediciones.cl>

Imagen de portada: Detalle de *Carte particuliere de Isthmus ou Darien* (siglo XVIII).

ISBN versión digital: 978-9972-877-13-1

ISBN versión impresa: 978-9972-877-15-5

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú n° 2023-00980

Primera edición, febrero 2023.

Tiraje: 50 ejemplares

Aleph Impresiones SRL

RUC 20258078048

Jr. Risso 476, Lince

DERECHOS RESERVADOS

CONTENIDO

- 9 PRÓLOGO
Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú), Rodrigo Escribano Roca, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile) y Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España).
- Sección I: PIRATERÍA Y EXPLORACIÓN EN EL IMPERIO HISPÁNICO**
- 15 LA PERSPECTIVA DEL MARINERO. EL TERCER VIAJE TRASATLÁNTICO DE JOHN HAWKINS DESDE LA MIRADA DE ANTONIO GODARD, 1567-1568
Rodrigo De la O Torres, Universidad Autónoma de Aguascalientes (México)
- 43 PIRATAS E INDIOS EN DARIÉN, PUERTA DEL MAR DEL SUR Y LLAVE A LAS INDIAS
Elizabeth Montañez-Sanabria, Austrian Academy of Sciences (Austria)
- Sección II: ASPECTOS NAVALES DE LAS INDEPENDENCIAS IBEROAMERICANAS**
- 55 ÚLTIMOS ESFUERZOS NAVALES ESPAÑOLES EN DEFENSA DEL VIRREINATO PERUANO
Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú)
- 69 LA ARMADA FRANCESA Y LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ
Alexandre Sheldon-Duplaix, Service Historique de la Defense (Francia)

- 87 1821. EL NACIMIENTO DEL PODER NAVAL
EN MÉXICO
Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz, Universidad Pablo
de Olavide de Sevilla (España)

**Sección III: DIPLOMACIA, NAVALISMO Y CULTURA MARÍTIMA
EN EL MUNDO IBEROAMERICANO
CONTEMPORÁNEO**

- 103 EL COMPONENTE NAVAL EN EL DISEÑO DE LA
POLÍTICA EXTERIOR IMPERIAL DE ESPAÑA EN EL
SIGLO XIX
Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España) y
Rodrigo Escribano Roca, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)

- 125 CHILOÉ COMO TEATRO PERIFÉRICO DE
LA GUERRA HISPANO-SUDAMERICANA:
COLABORACIÓN Y NACIONALIDAD EN EL ESPACIO
MARÍTIMO DEL ÚLTIMO BASTIÓN ESPAÑOL
DE CHILE
Pablo Paredes Navarro, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)

- 139 EL INCIDENTE DEL BALTIMORE CONDUCE A
UNA GRAVE CRISIS INTERNACIONAL ENTRE CHILE
Y ESTADOS UNIDOS
Carlos Tromben Corbalán, MS AE, PhD, Museo Marítimo
Nacional y Centro de Estudios Estratégicos de la Armada de
Chile (Chile)

- 173 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN OPERACIONES
DE PAZ
Mario Sánchez Debernardi, Contralmirante (R),
Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas (Perú)

**Sección IV: FUENTES DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL
IBEROAMERICANA**

- 183 FUENTES DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL
IBEROAMERICANA
Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor
de San Marcos (Perú) con la colaboración
de Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España)

PRÓLOGO

En setiembre del 2021 tuvo lugar una nueva edición del simposio de historia naval que cada dos años organiza el departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos. Como ya es habitual, desde la Asociación de Historia Naval y Marítima Iberoamericana y el Centro de Estudios Americanos de la Universidad Adolfo Ibáñez, pudimos armar varios paneles cuyos participantes proponían investigaciones de vanguardia para entender el decurso histórico del poder naval y la cultura marítima en el mundo iberoamericano. Hemos reunido y ensamblado teóricamente las más valiosas de dichas contribuciones para dar lugar al presente volumen, que constituye la segunda entrega de la colección editorial *Derroteros de la Mar del Sur*, la cual es continuadora de la revista homóloga.

El resultado es una colección cronológica y temáticamente coherente de diez capítulos y una bibliografía, la cual toma nota de muchas de las publicaciones relevantes del campo de la historia marítima y naval sobre el área iberoamericana durante las últimas décadas. Nos preciamos de presentar textos que, reunidos en torno al común interés por el pasado marítimo iberoamericano, exploran campos de estudio muy novedosos en el contexto de la historiografía marítima y naval contemporánea: la historia cultural, la historia social de la información, la historia conectada y la historia intelectual se suman a los enfoques más tradicionales, centrados en los procesos político-diplomáticos.

Los dos primeros capítulos, reunidos en la sección «Piratería y exploración en el imperio hispánico», abordan cuestiones relacionadas con la configuración de las culturas marítimas que proliferaron en el imperio español durante el Antiguo Régimen. En el primer capítulo, Rodrigo de la O Torres, profesor de la Universidad de Aguascalientes, escruta el testimonio judicial de Anthony Godard, soldado y traductor adscrito a la nao capitana del corsario y comerciante inglés John Hawkins. No solo se trata de un estudio valioso para comprender los entresijos de las expediciones de Hawkins, sino para repensar la historia naval iberoamericana desde el punto de vista de las transferencias y mediaciones culturales y las disputas inter-imperiales. Elizabeth Montañez

Sanabria, investigadora de la Austrian Academy of Sciences, detenta la autoría del segundo texto. En él analiza las informaciones producidas por las autoridades reales de Panamá y Perú en el contexto del apoyo que los indios del Darién le entregaban a la piratería en el istmo de Panamá. Montañez nos ilustra las debilidades del dominio naval que España pretendía ejercer sobre la región, revelándonos la pluralidad de actores que se veían inmiscuidos en el fenómeno de la piratería.

La segunda sección del libro, «Aspectos navales de las independencias iberoamericanas», se centra en los procesos organizacionales, diplomáticos y tecnológicos que rodearon la creación de las primeras flotas nacionales por parte de los Estados latinoamericanos. Comprende tres capítulos que se adentran con eficacia en un terreno poco hollado. El primero de estos es autoría de Jorge Ortiz Sotelo, profesor de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Su texto entrega una explicación muy detallada de las estrategias adoptadas en Perú por los virreyes Pezuela y La Serna a fin de sostener una flota capaz de hacerle frente a la Armada chilena. El autor nos ilustra cómo la administración virreinal movilizó los recursos locales para compensar las erradas tentativas de refuerzo naval organizadas desde la Península. El segundo le corresponde a Alexandre Sheldon-Duplaix, investigador del Service Historique de la Defense (France). Sheldon-Duplaix explica el papel de la Armada francesa en la independencia peruana. Valiéndose de un rico acopio de datos documentales, explica cómo, más allá de los avatares políticos, los objetivos de la escuadra gala en el Pacífico fueron primariamente mercantiles. A este respecto, el autor nos explica cómo esta logró actuar como un instrumento disuasivo muy eficaz para garantizar la competitividad de la marina mercante francesa en el país. Por último, el profesor Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz, de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, analiza los orígenes de las fuerzas navales mexicanas. El texto arroja luces sobre un proceso que fue complejo desde lo político y lo tecnológico. La inestabilidad institucional, el bandolerismo, los pronunciamientos militares, las invasiones extranjeras y la fragilidad del erario desviaron, según su diagnóstico, los intereses de los gobiernos decimonónicos hacia el interior del territorio, lo que provocó las dificultades para mantener constante un proyecto de la Armada Nacional.

Estas importantes contribuciones dan lugar a la tercera sección del libro «Diplomacia, navalismo y cultura marítima en el mundo iberoamericano contemporáneo». Los cinco capítulos que la componen estudian aspectos de

sumo interés a la hora de dilucidar el papel de las fuerzas navales en la configuración de la arena geopolítica iberoamericana de los siglos XIX y XX. Los primeros capítulos de la sección lidian con la cuestión de la guerra hispano-sudamericana, conflicto naval que enfrentó a España con Perú, Chile, Bolivia y Ecuador entre 1864 y 1866. El capítulo firmado por Pablo Guerrero Oñate y Rodrigo Escribano Roca, investigadores de la Universidad de Alcalá y la Universidad Adolfo Ibáñez respectivamente, estudia la elaboración del pensamiento estratégico español en torno a la Real Armada durante el período que rodeó al conflicto. Sugieren la congruencia que guardó el envío de la Escuadra del Pacífico a aguas chileno-peruanas con un imaginario geopolítico que apelaba a las tácticas del imperialismo informal y la diplomacia de las cañoneras. El capítulo de Pablo Paredes Navarro, de la Universidad Adolfo Ibáñez, nos explica la guerra hispano-sudamericana desde el punto de vista de la historia de la información y el espionaje naval. En particular, aborda los flujos de información de uso militar que surgieron desde el espacio cultural de Chiloé, en un contexto donde la identificación nacional de la población indígena local aún aparecía como un proyecto en construcción para las elites gobernantes.

El capitán de navío Carlos Tromben, investigador del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada de Chile, nos regala el tercer capítulo de la sección. Este consiste en un documentadísimo estudio sobre uno de los episodios más tensos en la historia de la diplomacia naval en Iberoamérica: el incidente del USS *Baltimore* en Valparaíso. Este, ocasionado por un conflicto entre la marinería, dio lugar a una escalada de tensión entre el gobierno chileno y el estadounidense. Tromben nos desgana con precisión los detonantes, actores y equilibrios de poder que presidieron el altercado, esclareciendo un proceso fundamental para comprender la historia naval de la región. En un cuarto capítulo, el contralmirante Mario Sánchez Debernardi, de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas (Perú), da un salto al siglo XX para explicar el activo papel que la Armada Peruana ha tenido en las operaciones para el mantenimiento de la paz auspiciadas desde la Organización de Naciones Unidas (ONU). Sánchez Debernardi nos acerca a una dimensión poco estudiada, pero crecientemente importante en el quehacer de las armadas latinoamericanas: su papel como instrumentos de la gobernanza internacional y de la paz. Por último, el profesor Fernando Wilson Lazo, de la Universidad Adolfo Ibáñez, nos ofrece un relato muy sólido y documentado sobre el desarrollo de la presencia naval chilena en la Antártida (1906-1958).

El volumen cierra con la Sección IV: «Fuentes de historia marítima y naval iberoamericana», en la cual el profesor Jorge Ortiz Sotelo, con la valiosa colaboración de Pablo Guerrero Oñate, ofrece una exhaustiva lista de las publicaciones sobre temas de historia marítima y naval iberoamericana que han visto la luz desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. La extensa bibliografía resultante constituye una herramienta heurística imprescindible para todos aquellos investigadores que incursionen en los campos de los estudios marítimos y la historiografía naval.

Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú),
Rodrigo Escribano Roca, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)
y Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España).

Sección I:
PIRATERÍA Y EXPLORACIÓN EN EL IMPERIO HISPÁNICO

LA PERSPECTIVA DEL MARINERO. EL TERCER VIAJE TRASATLÁNTICO DE JOHN HAWKINS DESDE LA MIRADA DE ANTONIO GODARD, 1567-1568

Rodrigo De la O Torres, Universidad Autónoma de Aguascalientes (México)

Introducción

Los tres derroteros trasatlánticos del capitán John Hawkins de la década de 1560 fueron sucesos representativos dentro de la historia del fenómeno de la piratería en el siglo XVI. El primero de ellos sucedió en 1562-1563, el siguiente en 1564-1565 y el último abarcó de 1567 a 1568.¹ Estas travesías oceánicas han sido básicamente definidas como centrales en la configuración y consolidación del comercio triangular anglosajón en el océano Atlántico. Estos viajes demostraron la viabilidad de la expansión mercantil de la corona de Inglaterra a partir de la articulación económica entre Europa, África y América: la primera aportaba la inversión y financiamiento, la segunda era la fuente de trabajo esclavo; la última fue, básicamente, el lugar para los tratos y contratos, por vía de intercambio directo o contrabando, en donde las riquezas de las Indias eran obtenidas por mano de obra forzada africana.²

Desde la historia de los viajes y los viajeros, los desplazamientos dirigidos por aquel capitán también son integrados al grueso de registros de movilizaciones náuticas que caracterizaron a la Edad Moderna y que para el caso inglés fueron evidencia de la ampliación del horizonte marítimo y comercial de esa

1 Bradley, Peter, *Navegantes británicos*, MAPFRE, Madrid, 1992, pp. 49-53; Lucena Salmoral, Manuel, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, España, 2005, pp. 71-77 y 79-83.

2 Menne Postma, Johannes, *The Dutch in the Atlantic Slave trade. 1600-1815*, Cambridge University Press, Reino Unido, 1990, p. 1; García de León, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821*, Fondo de Cultura Económica, Gobierno del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, México, 2011, pp. 103-104; García de León, Antonio, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*, Ediciones Era, México, 2014, pp. 22-23; De la O Torres, Rodrigo, «Acuerdos comerciales entre corsarios y españoles en el Golfo-Caribe, siglo XVI», *Revista Mexicana del Caribe*. N° 21, Nueva Época enero-junio 2016, pp. (42-89).

corona tanto en el Atlántico como en el Caribe.³ Esta situación coadyuvó al incremento de las tensiones y disputas políticas entre la monarquía española y la corona inglesa.⁴ Asimismo, las navegaciones de Hawkins han sido vistas como participes en el proceso de conformación de una especie de geografía del curso en el espacio marítimo en el Golfo-Caribe sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVI.⁵ No obstante, la dimensión mercantil es la que recibe mayor énfasis en los estudios al respecto.⁶ Este breve repaso permite esbozar el papel y significado político, cultural y económico de los viajes de John Hawkins en el siglo XVI.

Sin embargo, consideramos que las travesías de aquel capitán inglés representan vetas para explorar y profundizar en la historia del fenómeno de la piratería y la historia marítima en el Caribe. Consideramos que una vía para lograrlo es encauzar la atención en torno de quienes vivieron y estuvieron presentes en aquellos derroteros. Este ensayo está enfocado al estudio del tercer viaje trasatlántico de John Hawkins a partir del punto de vista de uno de sus tripulantes: Anthony Godard, el cual fungió como soldado y traductor adscrito a la nao capitana *El Gran Jesús*. Su testimonio frente a la justicia española es la fuente principal para este trabajo. La narración de Godard tuvo como fin dar cuenta de los constantes esfuerzos de capitán John Hawkins para entablar intercambios con los vecinos de varios de los puertos del Caribe y golfo de la Nueva España con fines mercantiles, pero también para el avituallamiento

3 Bradley, Peter, *op. cit.*, pp. 39-98; Mcfarlane, Anthony, *El Reino Unido y América: la época colonial*, MAPFRE, Madrid, 1992, p. 17-44; Wilson, Ben, *Empire of the Deep. The Rise and Fall of the British Navy*, Weidenfeld & Nicolson, Gran Bretaña, 2013, pp. 73-115.

4 Jarmy Chapa, Martha de, *Un eslabón perdido en la historia I. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1983, p. 88; Mcfarlane, Anthony, *op. cit.*, pp. 30-31; Parker, Geoffrey, *La gran estrategia de Felipe II*, Alianza, España, 1999, pp. 265-267; Montero, Pablo, *Imperios y piratas*, Porrúa, México, 2003.

5 Ita, Rubio Lourdes, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, Fondo de Cultura Económica, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 2001, pp. 105-117; De la O Torres, Rodrigo, *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, México, 2020, pp. 271-377.

6 Rumeu Armas, Antonio, *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, España, 1947, pp. 195-333; Kelsey, Harry, *Sir John Hawkins. Queen Elizabeth's Slave Trader*, Yale University Press, Estados Unidos, 2003, p. 71-93; Hazlewood, Nick, *The Queen's Slave Trader. John Hawkins, Elizabeth I, and the Trafficking in Human Souls*, Harper Perennial, Nueva York, 2004, p. 179-254; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, pp. 79-83; De la O Torres, Rodrigo, *Acuerdos comerciales... op. cit.*, pp. 60-86.

y reparación de las naves inglesas. Si bien, en algunas ocasiones lograron los intercambios, en otras, a pesar de las peticiones de Hawkins, las autoridades españolas o rechazaban las solicitudes o no cumplían los supuestos pactos establecidos entre las partes. En su testimonio, Godard enfatizó la oposición anglo-hispana situando a su capitán como un personaje central, el cual buscó la negociación y acuerdo para los intercambios, mientras que la otredad española fue planteada, en varios hechos, como un obstáculo para los intereses comerciales anglosajones, pero también como dispuesta a la confrontación y a la traición. En función de ello, es posible hablar de un contraste de posturas y acciones entre las autoridades hispanas y los nautas ingleses. Por tanto, releer el tercer viaje de John Hawkins desde el punto de vista de Anthony Godard es aproximarnos al sentido que este navegante dotó a su travesía en el Caribe y golfo de la Nueva España.

Al hablar de los viajes oceánicos entendemos al menos dos dimensiones: salir al ancho mundo, como una forma de conocerlo e interpretarlo, y las vivencias derivadas de ese recorrido, o sea, el «cúmulo de imágenes, experiencias y contrastes».⁷ Nos referimos a un modo de dotar de sentido a la navegación, o sea, a las formas bajo las cuales las y los actores o sujetos sociales se han relacionado con el espacio oceánico y las vivencias producidas en tal marco:

*Los hombres que levaron anclas para estar en el mundo marítimo generaron explicaciones sobre su viaje, el lugar que ocuparon en la jerarquía interna de la embarcación y las acciones que realizaron. Asimismo, no dejaron de mencionar o significar los infortunios y riesgos varios que debieron enfrentar a lo largo de la navegación.*⁸

En esta lógica, podemos decir que las experiencias generadas a lo largo de las navegaciones implicaron un

conjunto variopinto de hechos y/o acontecimientos que ocurrían a lo largo de cada uno de los derroteros atlánticos. Esto abarcó multiplicidad de situaciones relacionadas al clima, regímenes de vientos y corrientes marítimas, así como a

7 Soler, Isabel, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Acantilado, Barcelona, 2003, pp. 51-52.

8 De la O Torres, Rodrigo, *De corsarios...*, op. cit., p. 399.

*la búsqueda de insumos para la reparación de las naves y la alimentación de la tripulación, además de eventos de violencias y negociaciones para la realización de intercambios comerciales.*⁹

Hablar de experiencias marítimas, por tanto, permite acentuar las subjetividades de los sujetos marítimos. A través de ellas es viable aproximarnos al propio itinerario de nuestro protagonista: aquel que estuvo presente en el desarrollo de los hechos, que los vivió y que dio testimonio de ellos.¹⁰

Este escrito está compuesto por las secciones siguientes. En primer lugar, exponemos una síntesis del avance inglés en el Atlántico y el marco histórico en el que se desarrolló. Como siguiente punto, damos cuenta sobre el ingreso de Godard a la armada, así como su perspectiva de respecto del conjunto de sucesos del viaje, a saber: la trayectoria desde Plymouth hasta Canarias, la navegación en las costas africanas del Atlántico y en los litorales del Caribe hasta el puerto de San Juan de Ulúa, en donde la flota anglosajona fue desbaratada por la armada española. Luego vienen las consideraciones finales.

1. La tercera armada de John Hawkins y su contexto

A partir del decenio de 1560 el océano Atlántico pasó a ser parte de los intereses de la corona y mercaderes anglosajones. El océano fue uno de los grandes protagonistas de la historia occidental a partir del siglo XVI.¹¹ El acceso a los espacios marítimos del océano Atlántico fue una meta perseguida por diferentes intereses y poderes políticos y económicos europeos, lo cual fomentó a la vez que derivó en tensiones y enfrentamientos de diversa escala y magnitud.¹² El relevante papel que jugó el espacio marítimo en la historia del mundo occidental puede explicarse a partir del vínculo de aquél con la expansión ultramarina de Europa, en cuyo marco es posible ubicar un par de perspectivas que en su interacción generaron una serie de tensiones, las cuales participaron en la conformación del mundo Atlántico. Por un lado, el *Mare Clausum* y, por

9 *Idem.*

10 Soler, Isabel, *op. cit.*, p. 109.

11 Sloterdijk, Peter, *Esferas II. Globos. Macroesferología*, 3ª ed., Siruela, España, 2014, p. 735; Lambert, Andrew, *Seapower States. Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World*, Yale University Press, Estados Unidos, 2019, pp. 204-226.

12 De la O Torres, Rodrigo, *De corsarios...*, *op. cit.*, pp. 20-26.

otro, el *Mare Liberum*. El primero de ellos, como una política que apuntó hacia el uso exclusivo del mar océano por parte de las coronas ibéricas.¹³

El segundo fue la contraparte, la cual esgrimió que el espacio marítimo no podía ser restringido, sino abierto para cualquier entidad política de la época. En esta postura estaban Francia, Inglaterra y los Países Bajos Septentrionales.¹⁴ En efecto, la posición inglesa respecto del espacio marítimo descansó en aspectos políticos, culturales y económicos. En el primer rubro, esta corona plantó resistencia a la hegemonía hispana tanto en Europa como en América. Isabel I impulsó la participación de Inglaterra en asuntos europeos con el fin de incidir en la balanza de relaciones de poder en Europa.¹⁵ Las tensiones entre ambas potencias desembocaron en la llamada Guerra de la Mar Océano (1585-1604).¹⁶ Asimismo, la construcción de una identidad inglesa ligada a la expansión ultramarina fue parte de los procesos que abarcó el impulso anglosajón en el mar océano.¹⁷

En este contexto es viable pensar en que los viajes de John Hawkins al Caribe y golfo de la Nueva España estuvieron insertos dentro del llamado fenómeno de la piratería, esto en cuanto que impulsaron las tensiones políticas y económicas en y por el océano entre las potencias ya señaladas.¹⁸ Por un lado, la parte hispana catalogó los viajes del capitán John Hawkins como acciones transgresoras contra el imperio. Para el caso de la tercera travesía, Luis Zegri, comendador de la orden de Santiago y alcalde mayor de Veracruz, inició un proceso de investigación, por orden del virrey Martín Enríquez, sobre los deli-

13 Grotius, Hugo, *The freedom of the seas or the right which belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade*, Oxford University Press, Nueva York, 1608 (edición 1916); Schmitt, Carl, *El nomos de la tierra en el derecho de gentes del «Jus europaeum»*, Editorial Struhart y Cia, Argentina, 2005, pp. 22-23; West Lunsford, Virginia, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherland*, Plagreve Macmillan, Nueva York, 2005, pp. 9-64.

14 Haring, Clarence Henry, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Editorial Renacimiento, España, 2003, p. 15-16; 39-40; López Zea, Leopoldo Daniel, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, UNAM, México, 2003, pp. 13-21; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, pp. 13-15; Montero, Pablo, *op. cit.*, pp. 108-111.

15 Pierson, Peter, *Felipe II de España*, Fondo de Cultura Económica, Argentina, 1984, pp. 187-195; 252-261; Lynch, John, *Los Austrias (1516-1700)*, 4ª ed., Crítica, España, 2009, pp. 95-96; 355.

16 Pierson, Peter, *op. cit.*, pp. 250-264; Pérez Tostado, Igor, «Posicionarse ante la monarquía hispánica: las islas británicas y América del norte». En Ruiz Ibáñez, José Javier (coord.), *Las vecindades de las Monarquías Ibéricas* (pp. 147-180), Red Columnaria, Fondo de Cultura Económica, México, 2013, pp. 149-151; Tallet, Frank, *War and society in Early Modern Europe, 1495-1750*, Routledge, Londres, 1992, pp. 13-14.

17 De la O Torres, Rodrigo, *De corsarios...*, *op. cit.*, p. 82-85; Ortega y Medina, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*, UNAM, México, 1994, pp. 32-35.

18 De la O Torres, Rodrigo, *De corsarios...*, *op. cit.*, pp. 18-20.

tos cometidos por los anglosajones durante su derrotero en las Indias. Entonces, sobre Hawkins el propósito era

*prenderlo y castigarlo como a corsario que usurpó el dicho puerto de San Juan de Ulúa e isla de Su Majestad y para dar de todo celo notifica a su majestad y a su real consejo de las Indias, así de lo que cometió en el dicho puerto e isla como de los demás delitos que cometió en los puertos y lugares marítimos del mar océano de la demarcación y señoríos de su majestad y de los robos y muertos que en ellos han hecho.*¹⁹

Mientras tanto para los anglosajones el principal motivo para llevar a cabo la tercera expedición fue el comercio.²⁰ El testimonio de Thomas Fauler permite ilustrar lo anterior. Este personaje afirmó que la expedición se confeccionó «a costa de mercaderes de Londres, que oyó decir que eran en la compañía 30 mercaderes de Londres o más». De hecho, aportó algunos datos más sobre este asunto al señalar que un familiar del capitán Hawkins, llamado Robert Hawkins, fue uno de los inversionistas, «que uno de los dichos mercaderes que ayudaron a la costa es un hermano del dicho John Hawkins que vive en Plymouth». Esto fue confirmado por Pablo Hawkins, sobrino de John e hijo de Robert, al asegurar que éste era «pagador de la flota de la reina».²¹ Asimismo, estas declaraciones muestran la relación que existió entre la corona isabelina con los intereses mercantiles de los mercaderes londinenses.

El conjunto naval inglés estuvo compuesto en primera instancia por seis naves de diferente porte y capacidad, y, en conjunto transportaban cerca de 420 hombres (Tabla 1). Así, en septiembre de 1567 la flota zarpó de Inglaterra. La primera fase de la navegación fue en el Atlántico Norte para luego proseguir en algunos sitios de la costa de África y, finalmente, las aguas del Caribe y del Golfo de la Nueva España. El derrotero desde Plymouth hasta San Juan de Ulúa puede visualizarse tanto en la Tabla 2 como en el Mapa 1 (Derrotero de la armada de John Hawkins en el Atlántico Africano, 1567-1568) y Mapa 2 (Derrotero de la armada de John Hawkins en el Golfo-Caribe, 1568).

19 *Cabeza de proceso*. 4/10/1568. Archivo General de Indias (AGI), Patronato 265, r. 11, f. 1r.

20 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, p. 197; 199-204; Mcfarlane, Anthony, *op. cit.*, pp. 13-14; 26-31.

21 *Confesión de Thomas Fauler*. 2/11/1569. AGI, Justicia, leg. 902, N. 1, f. 21r.; *Audiencia de Pablo Hawkins de la Cruz*. 23/2/1573. Archivo General de la Nación (AGN), Inquisición 55, exp. 1, f. 50r.

Tabla 1. Flota del tercer viaje de John Hawkins

Nombre de la embarcación	Jerarquía	Capitán	Porte toneladas	Origen
Jesús of Lubeck o El Gran Jesús	Capitana	John Hawkins	700	Corona de Inglaterra
Minion o La Miñona	Almiranta	Thomas Hampton	300	
William and John		--	150	John y Roberto Hawkins y grupo de mercaderes
Swallow		James Rans	80-100	
Judith		Francis Drake	40-50	
Angel		Jabi Arranes	30-33	

Fuentes: *Confesión de Thomas Fauler, op. cit., f. 20v-21r*; *Confesión de Anthony Godard de 2/11/1569*. AGI, Justicia. 902, n. 1, f. 302r; *Confesión de Cristóbal Roberson. 2/11/1569*. AGI, Justicia 902, n. 1, f. 325v; *Confesión de Noé Sarjen. 23/11/1569*. AGI, Justicia 902, n. 1, f. 335v; *Confesión de Tomas Benito. 18/10/1568*. AGI, Patronato 265, r. 12, f. 2v; Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, p. 199.

Tabla 2. Tercer derrotero trasatlántico de John Hawkins, 1567-1568

Inglaterra	Londres	Londres
	Devon	Plymouth
Atlántico Norte	Las Canarias	Puerto de Santa Cruz, en Tenerife
		Puerto de la Gomera, en la Gomera
África	Berbería	Cabo Blanco, puerto de la Ensenada
	Archipiélago de Cabo Verde	Cabo Verde
	Guinea	Isla de los Ídolos
Caribe	Antillas Menores	Dominica
	Tierra Firme	La Margarita, puerto de la Concepción
		Borburata, puerto de la Borburata
		Riohacha
		Santa Marta
		Cartagena de Indias
Golfo de la Nueva España	Nueva España	San Juan de Ulúa

Fuentes: Jarmy Chapa, Martha de, *op. cit.*, pp. 79-90; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, pp. 71-83; Ita Rubio, Lourdes, *op. cit.*, p. 105-119; Montero, Pablo, *op. cit.*, pp. 253-277; De la O Torres, Rodrigo, *op. cit.*, p. 263.

Los ingresos del capitán Hawkins a las Indias no contaban ni con la licencia de la corona española para navegar en las Indias ni tampoco tenían la autorización hispana para llevar a cabo intercambios comerciales en los puertos de América.²² Aunque Hawkins reconoció el dominio hispano sobre el mar y las costas del nuevo mundo, esto no le impidió llevar a cabo excursiones mercantiles en las Indias hispanas. Hawkins optó por entablar negociaciones para el intercambio comercial procurando respetar las condiciones del imperio español, es decir, solicitar la licencia para el comercio y pagar los derechos reales correspondientes.²³ Así quedó plasmado en una carta que Hawkins envió al virrey Marín Enríquez cuando las flotas hispana e inglesa coincidieron en San Juan de Ulúa. En la misiva el capitán anglosajón dijo que había rescatado «esclavos y otras cosas que traía y pagados los bastimentos que en ellos tomaba por su justo valor [...] y los derechos pertenecientes a las rentas reales de Su Majestad».²⁴

2. El derrotero desde la perspectiva de Anthony Godard

¿Quién era Anthony Godard? Si la respuesta pretende abarcar una biografía será, como mínimo, una empresa complicada, esto gracias a los datos que disponemos sobre este personaje. En cambio, es posible arrojar cierta luz a partir de la información que Godard ofreció en su testimonio, el cual sucedió el 2 de noviembre de 1569 en la cárcel de la ciudad de Sevilla, en España. La primera pregunta del interrogatorio, que giró en torno de los datos vitales de aquel inglés, rezaba del modo siguiente «preguntado cómo se llama y que oficio tiene y de dónde es vecino y natural y si es casado o soltero». La respuesta fue que: «se nombra Antonio Godard, en su lengua inglesa, y los españoles le nombran Antonio de Tejada» y que era, según afirmó, «natural y vecino de la ciudad de Londres, en Inglaterra»; agregó que no estaba matrimoniado.²⁵

22 De la O Torres, Rodrigo, *Acuerdos comerciales...*, op. cit., pp. 49-50.

23 *Idem*, pp. 60-71; García de León, Antonio, *Tierra adentro...*, op. cit., pp. 101.

24 *Papeles y borradores del Consejo de Indias*. AGI, Indiferente 858, citado en García de León, Antonio, *Tierra adentro...*, op. cit., pp. 101-102.

25 *Confesión de Antonio Godard*, op. cit., f. 300r.-301v.

Godard señaló algunos detalles sobre la tripulación de *El Gran Jesús*, la nave insignia de la armada: «en la dicha nao capitana vendrían como hasta 166 personas, que los cientos de ellos eran de pelea y los demás de servicio de la dicha nao».²⁶ Igualmente, Godard indicó que la remuneración por formar parte de la empresa del capitán Hawkins correspondería a una tercera parte del total del dinero y bienes acumulados en los intercambios comerciales en la empresa trasatlántica. El capitán Hawkins, según exteriorizó Godard, «no le señaló partido alguno, más de que prometió de hacer con él como con los demás porque había de repartir el tercio de la ganancia que en la armada hubiese por la gente de ella».²⁷ Sobre su oficio Godard aseguró que participó como «soldado de la nao nombrada *El Gran Jesús*», que sirvió en la armada de John Hawkins». Pero al mismo tiempo «servía de lengua», es decir, de traductor para el capitán.²⁸ Incluso, fungió como mensajero de las misivas del capitán en el Caribe, además de que fue uno de los rehenes ingleses que fueron otorgados a los españoles en San Juan de Ulúa como una forma de saldar los acuerdos entre unos y otros, según leeremos.

Dos de los temas principales en el testimonio de Anthony Godard fueron la búsqueda tanto de bastimentos para la subsistencia de los hombres de la armada como la apertura de negociaciones comerciales. Una vez que la armada de John Hawkins arribó a las costas del Caribe la búsqueda de intercambios comerciales fue la constante, lo cual implicó diversos contactos entre la flota inglesa y autoridades y/o navegantes hispanos en el Golfo-Caribe. Godard destacó que en diversos lugares del derrotero la tripulación logró adquirir alimentos y agua dulce para abastecer a la flota pagando el monto correspondiente o llevando a cabo intercambios de productos.

Luego de tomar un descanso en la Dominica, la flota dirigió sus velas hacia la isla de la Margarita.²⁹ Godard describió el procedimiento de solicitud que Hawkins llevó a cabo: a través de un mensaje en donde aquel capitán expresaba sus intenciones: «y el dicho John Hawkins envió una carta al teniente del dicho pueblo de la Margarita en que le aseguraba como él venía de paz y

26 *Idem.*, f. 302r.

27 *Idem.*, f. 301v.

28 *Idem.*, f. 300r.-301v.

29 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 242-244; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 71-72; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, p. 213; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 79.

que no tuviese temor ni alborotos en la tierra».³⁰ La misiva rezaba del modo siguiente:

*Señor, he llegado a vuestra isla sólo para refrescar a mis hombres con víveres frescos que por mi dinero o mercancías me venderéis, lo que significa que sólo me quedará aquí 5 o 6 días como máximo. En este tiempo podéis aseguraros que estáis a salvo y que todos los demás no sufrirán ningún daño por mi parte o por la de cualquiera de los míos.*³¹

Según nuestro personaje, el resultado fue la certeza de que los vecinos de la Margarita no sufrirían ningún otro ataque: «y el dicho teniente con los demás vecinos del dicho pueblo pareció haberse holgado cuando vieron firma del dicho John Hawkins diciendo que estaban seguros que no les harían mal por obras que antes les había hecho».³² En efecto, el intercambio mercantil sucedió:

*Y el dicho John Hawkins con la dicha su armada estuvo en el dicho pueblo seis o siete días rescatando cañafistula y otros mantenimientos para su armada a trueque de lienzo y tafetán, hierro, paño y peltre como se concertaba.*³³

Otra escala en el viaje fue la ciudad de Santa Marta. En ese puerto los ingleses también lograron el intercambio de bienes con los habitantes de ese poblado.³⁴ Sobre este momento del viaje la narración de Godard fue reducida, pues sólo señaló que en esa ciudad «estuvieron 8 días, poco más o menos, y vendieron esclavos, lienzo, peltre y las demás mercaderías que llevaba».³⁵

30 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, fols. 305r.

31 *Carta de John Hawkins*. 1568. British Library (LB), Cotton Manuscripts Otho E VIII, f. 29r., citado en Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 74-75. La traducción es mía.

32 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 305r-v.

33 *Idem*, fols. 305v.

34 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 260-262; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 81-82; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, pp. 228-229; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 81.

35 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 307r. Sin embargo, los tratos y contratos estuvieron precedidos del desembarco de varias decenas de ingleses equipados para la batalla, a los cuales esperaban los vecinos de Santa Marta igualmente preparados para un enfrentamiento. Empero, no sucedió. Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, p. 261; Kelsey, Harry, *op. cit.*, p. 82; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, p. 229; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 81.

Sin embargo, también hubo escalas del viaje en donde los ingleses no lograron establecer acuerdos de compra y venta con los habitantes de algunos puertos. Según el testimonio de Godard, la imposibilidad de llevar a cabo tratos y contratos con los vecinos y habitantes de los puertos del Caribe fue gracias a que las autoridades hispanas no otorgaron la licencia para ello. Borburata fue el primer lugar en donde los ingleses no lograron comerciar.³⁶ Al respecto, Godard apuntó que la estancia anglosajona en ese lugar no fue fructífera, pues «estuvieron seis semanas esperando quien quisiera rescatar alguna cosa»,³⁷ pero no llegó nadie a comerciar con ellos. El capitán Hawkins solicitó el permiso de la autoridad hispana en Borburata para tal efecto: «envió a pedir licencia al gobernador de Borburata el cual no se la quiso dar diciendo que el rey don Felipe, su amo, mandaba que no se diese tal licencia y así no se la dieron».³⁸ El argumento de Hawkins fue que había arribado forzosamente a Borburata y que era menester aligerar la carga que traía para evitar cualquier desgracia en la mar.³⁹ Sin embargo, ante la negativa hispana, la armada levó anclas y navegó hacia Riohacha.

De nueva cuenta, tanto la búsqueda de vituallas para abastecer a los tripulantes como llevar a cabo las medidas de mantenimiento de las naves inglesas fueron parte de las tareas obligadas a lo largo del trayecto marítimo y que se sumaron al objetivo comercial del viaje. Sin embargo, la realización de estas faenas no estuvo exenta de obstáculos. A decir de Godard el impedimento principal, otra vez, recayó en las autoridades españolas, esto ocurrió, particularmente, en Riohacha y luego en Cartagena de Indias. Así, al arribar a Riohacha, el capitán Hawkins procedió a redactar una epístola en la que pedía autorización para abastecer su armada de vituallas. Godard afirmó que Hawkins

*escribió una carta al tesorero de su majestad que allí reside que se nombra Miguel de Castellanos para que le diese licencia para que pudiese reparar su armada, rescatar y para comprar de comer y otras cosas de que tenía necesidad.*⁴⁰

36 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 246-250; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 74-78; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, pp. 215-218; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 80.

37 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 305v.

38 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 306r.

39 Hazlewood, Nick, *op. cit.*, pp. 215-216.

40 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 306r.

Parte de la carta del capitán decía:

*Esto es lo que pido, que me deis licencia para vender 60 negros solamente, para el pago de mis soldados, para ayudar a aligerar los gastos de este viaje, que fue designado para ser hecho de otra manera y a ninguna de estas partes.*⁴¹

La solicitud fue rechazada por aquel tesorero.

La situación que encontró, según Hawkins, en Riohacha fue la siguiente:

*el tesorero que estaba a cargo de la ciudad no nos permitía en modo alguno traficar ni hacer la aguada y la había fortificado con baluartes por todos los accesos; tenía cien arcabuceros y pensaba que nos obligaría a descargar los negros forzados por el hambre; habría conseguido su propósito si no hubiésemos tomado la ciudad por la fuerza.*⁴²

El capitán inglés ordenó el desembarco de algunas escuadras de soldados para, al menos, ejercer cierta presión contra las autoridades españolas y en particular contra Castellanos y, por esta vía, lograr su objetivo.⁴³ Leemos que

*nos vimos obligados a hacerlo (pues no hubo forma de conseguir su beneplácito) y con 200 hombres atacamos los baluartes y entramos en la ciudad con la pérdida de un solo hombre por nuestra parte y sin ningún daño para ellos porque se dieron a la fuga después de la primera carga.*⁴⁴

El relato de Godard omite esta parte de los sucesos. En efecto, nuestro personaje sólo hizo hincapié en las acciones violentas que los españoles ejercieron para impedir la entrada del contingente anglosajón: «y este tesorero le defendió la entrada y el dicho John Hawkins echó a gente en tierra para que tomasen agua y los españoles se pusieron en defensa y mataron a un inglés».⁴⁵

41 *Carta de John Hawkins*. 1568. British Library (LB), Cotton Manuscripts Otho EVIII, fol. 32r., citado en Kesley, Harry, *op. cit.*, p. 78. La traducción es mía.

42 Haklyut, Richard, *The Principal...*, *op. cit.*, p. 66; Haklyut, Richard, *Principales viajes...*, *op. cit.*, p. 42.

43 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 251-260; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 78-79; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, pp. 219-220; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 80.

44 Haklyut, Richard, *The Principal...*, *op. cit.*, p. 66; Haklyut, Richard, *Principales viajes...*, *op. cit.*, p. 42.

45 *Confesión de Antonio Godard*, *op. cit.*, f. 306r.

Godard no dejó de sumar otra característica al tesorero Castellanos: alguien de poca confianza en cuanto que no cumplió su promesa de comercio con Hawkins a la vuelta de este. Godard declaró que

el dicho John Hawkins envió a decir al dicho tesorero que se acordase que él le hiciera hacer una flota el año antes que fue el de 1567 para que le enviase negros y otras mercaderías y pues se la había enviado y él la había recibido tan mal que no había hecho lo que había prometido de que había recibido mucho daño.⁴⁶

Este escenario fue una especie de reiteración respecto del carácter pacífico de la flota a la que perteneció, pues Hawkins «no le quería pedir nada más de que ahora le dejase rescatar en paz para que pudiese pagar alguna cosa a la gente de su armada».⁴⁷ Sin embargo, Castellanos mantuvo su postura: «y el tesorero no quiso conceder cosa alguna de lo que pedía».⁴⁸

Esta historia dio un giro. Luego de la negativa del tesorero de Riohacha, a la nave capitana llegó un esclavo de Castellanos. Godard indicó que «vino un negro al dicho John Hawkins diciendo que era del dicho tesorero para que si le ahorrarse le llevaría a donde estaba el hato de su amo».⁴⁹ Esta propuesta fue aceptada por el capitán Hawkins, quien «envió como hasta 50 hombres a donde el dicho negro les dijo y tomaron muchas cajas de jabón, de vestidos y otras cosas».⁵⁰ Sin embargo, según Godard, esa entrada inglesa no resultó en un botín pues «el dicho John Hawkins mandó a su gente que no tomase ninguna cosa de las que hallasen más que lo guardasen en el mismo lugar hasta que le mandase otra cosa».⁵¹ Estos dichos de Godard, que atribuyó a su capitán, fue otra manifestación de que la armada no tenía como fin el robo y saqueo de los bienes hispanos. En efecto, Godard aseguró que no hubo pillaje alguno «y la dicha gente guardó dicha ropa hasta que otro día por la mañana vino el dicho tesorero».⁵² Finalmente, Castellanos admitió el intercambio. Nuestro

46 *Ibidem*, f. 306r-v.

47 *Ibidem*, f. 306v.

48 *Idem*.

49 *Idem*.

50 *Idem*.

51 *Idem*.

52 *Idem*.

personaje insistió en la honestidad inglesa en materia comercial también en este evento, pues el tesorero

se concertó con el dicho John Hawkins. Y luego se le volvió su ropa sin que faltase cosa alguna como pareció no haberle faltado. Y el dicho tesorero dio al dicho John Hawkins en presencia de este declarante hasta 5 mil pesos de oro por los cuales el dicho John Hawkins les dio 60 piezas de esclavos.⁵³

Luego de haber realizado intercambios comerciales en Santa Marta, la flota de Hawkins izó velas con dirección a Cartagena de Indias.⁵⁴ Una vez frente al puerto, el capitán inglés envió una solicitud al gobernador de esa ciudad con el fin de obtener el permiso para conseguir los suministros suficientes para sus hombres. Según Godard, Hawkins designó a nuestro personaje para entregar la petición:

[el capitán] pidió al gobernador venía a dar mantenimientos para su gente por sus dineros y el dicho gobernador dijo al mensajero que fue con la demanda, el cual fue este declarante, que si no fuera el mensajero lo castigara muy bien.⁵⁵

El propio Godard destacó que, a pesar de esta amenaza, no dejó de insistir al gobernador español que admitiese la petición del capitán anglosajón: «aunque este declarante le rogó recibiese una carta que llevaba del dicho John Hawkins, no lo quiso hacer ni permitió que hablase cosa ninguna».⁵⁶ Según este testimonio no hubo ningún tipo de posibilidad para entablar alguna negociación. A decir de Godard, la opción que tomó Hawkins fue llenar sus recipientes con agua dulce sin la licencia de aquella autoridad hispana. Nuestro navegante aseveró que

se volvió al dicho John Hawkins, el cual tomó cuatro barcas y chalupas de las suyas y metió en ellas gente y fue a dar en una isla que está frontero de la dicha

53 *Ibidem*, f. 306v-307r.

54 Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 262-264; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 82-83; Hazlewood, Nick, *op. cit.*, pp. 229-232; Lucena Salmoral, Manuel, *op. cit.*, p. 81

55 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, fols. 307r.

56 *Ibidem*, f. 307r-v.

*ciudad y allí hizo aguada y volvió con ella a su armada, con la cual salió del puerto de la dicha ciudad.*⁵⁷

3. San Juan de Ulúa, 1568

La batalla de San Juan de Ulúa del 23 de septiembre de 1568 ha sido vista como un punto de inflexión para el paulatino aumento de los desencuentros entre España e Inglaterra. Por un lado, la corona hispana calificó este evento como una amenaza directa a su monopolio oceánico, lo cual implicaba, desde luego, la constante presencia y actividad mercantil extranjera en Indias y lo que ello representaba: una forma de socavar el poderío español ultramarino a través del comercio y las incursiones en los puertos del Golfo-Caribe.⁵⁸ Para el gobierno de Isabel I, la batalla fue un evento que coadyuvó en la configuración de una parte de la Leyenda Negra, pero también trajo consigo la búsqueda de represalias inglesas por vía del corso; además, hay que agregar que este evento reforzó la identidad marítima anglosajona.⁵⁹

Ahora bien, desde el testimonio de Anthony Godard lo sucedido en San Juan de Ulúa fue un relato sobre la traición hispana contra la flota de Hawkins.⁶⁰ Es decir, nuestro personaje insistió en oponer el comportamiento anglosajón a lo largo del derrotero trasatlántico frente a las acciones españolas. Así, según Godard, el evento de San Juan de Ulúa fue el ejemplo máximo de la felonía hispana frente a los vulnerables anglosajones. Desde la perspectiva de Godard es posible identificar algunos matices respecto del tenor de su testimonio. Por una parte, hizo hincapié en la llegada circunstancial de la flota inglesa frente a la Vera Cruz, por otra, destacó las acciones para alcanzar acuerdos de no agresión durante los días previos a la arremetida hispana. Este último asunto cerró el relato de Godard.

57 *Ibidem*, f. 307v.

58 Bradley, Peter, *op. cit.*, pp. 53-55; Ita, Rubio Lourdes, *op. cit.*, pp. 118-119; Kelsey, Harry, *op. cit.*, pp. 95-115; Montero, Pablo, *op. cit.*, pp. 275-276; Wilson, Ben, *op. cit.*, pp. 103-105.

59 Maltby, William, *La leyenda Negra en Inglaterra. El desarrollo del sentimiento antihispánico, 1558-1660*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982, pp. 84-87; Aaram, Bethany, *Leyenda Negra y Leyendas Doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*, Fundación Jorge Juan, Marcial Pons, Madrid, 2008, pp. 28-30.

60 Una detallada reconstrucción de los sucesos de San Juan de Ulúa puede consultarse en: Rumeu Armas, Antonio, *op. cit.*, pp. 265-310.

Luego de dejar atrás el puerto de Cartagena de Indias, la flota anglosajona dio comienzo a su tornaviaje a Europa. Las proas de las naves apuntaron con dirección a la Florida. Sin embargo, un temporal sobrevino a la armada mientras accedía al Golfo de la Nueva España a través del ahora llamado canal de Yucatán. La tormenta embistió a la flota en la cercanía del extremo oeste de la isla de Cuba. Así lo enunció Godard, «y estando 10 o 12 leguas del cabo de San Antón que se olía la tierra les dio un huracán».⁶¹ Las consecuencias del huracán fueron adversas. Godard indicó, por un lado, que la flota fue arrastrada hasta algún punto del litoral de la península de la Florida, en donde estuvo en riesgo de encallar pues tan sólo estaban a «tres brazas de agua».⁶² Por otra parte, la armada quedó incompleta pues una de las naves «desapareció por causa de la tormenta». A ello cabe agregar el siguiente apunte que realizó Godard sobre los daños que sufrió la nave insignia: «fue tanta la fuerza de la cual les fue forzoso echó a la mar el castillo de popa y proa de la nao capitana y hacía tanta agua que mataban pescado en la bomba».⁶³ Con este relato Godard estableció una de las condiciones que dieron pie a la arribada forzosa de lo que quedaba de la flota a San Juan de Ulúa. Este «huracán», por tanto, propició que esta armada no lograra emprender el retorno a Inglaterra. El relato hizo énfasis en el estado de vulnerabilidad de la armada de Hawkins.

Las naves inglesas que sobrevivieron estuvieron a la deriva hasta llegar al litoral de Yucatán, el cual era desconocido para los ingleses. Godard expresó que «fueron a cerca por la costa de Yucatán y por no saber en qué fondo estaban ni sabían los puertos, el dicho John Hawkins no sabía ir adelante en demanda de la tierra por el poco fondo que hallaba».⁶⁴ Para fortuna de esta armada, encontraron una embarcación española a la cual interceptaron Godard indicó que:

*apareció en la mar un navío y visto por el dicho John Hawkins fue en seguimiento de ella y la alcanzó y trajo consigo. Y sabido del piloto que no podía ir a otra parte sino era al puerto de San Juan de Ulúa de la Nueva España para poder reparar sus naos fue en demanda del dicho puerto.*⁶⁵

61 *Confesión de Antonio Godard, op. cit., f. 307v.*

62 *Idem.*

63 *Idem.*

64 *Ibidem, f. 307v-308r.*

65 *Ibidem, f. 308r.*

Con esto Godard dio razón de la navegación hacia San Juan de Ulúa: la necesidad de encontrar un lugar cercano para llevar a cabo las reparaciones pertinentes a los barcos y recuperarse antes de emprender el viaje de vuelta a Inglaterra. A partir de este momento, el testimonio de Godard volvió a subrayar el carácter pacífico y de negociación del capitán Hawkins frente a los españoles.

A propósito de esto, durante el trayecto a San Juan de Ulúa, los ingleses toparon con otra nave hispana: «en el camino alcanzó dos barcas de Campeche que llevaban miel, cera y mantas. Y rogó a la gente de ellas que fuese en su compañía para que la gente de la tierra no se alborotase».⁶⁶ Este encuentro fue descrito para enfatizar que no existió ningún tipo de agresión anglosajona en la mar, sino una rogativa; que no deseaba Hawkins importunar a los habitantes de Veracruz. Así, desde la llegada inglesa a San Juan de Ulúa y los pocos días que duró su estancia Godard manifestó las diferentes situaciones en las que Hawkins puso en práctica su capacidad para negociar.

En Veracruz, por aquellas fechas se esperaba el arribo de la flota de España que traía consigo al virrey de la Nueva España, Martín de Enríquez Almanza. En efecto, cuando surgió la armada de Hawkins, salió «una chalupa de la isla en la cual venían el contador del rey, factor y tesorero con otros oficiales los cuales entendieron a lo que después pareció que la armada del dicho John Hawkins fuese la flota de España».⁶⁷ Al llegar la comitiva española, su sorpresa fue manifiesta. Sin embargo, este escenario fue aprovechado por Hawkins, según Godard, ya que el capitán definió su situación frente a esas autoridades hispanas y logró un acuerdo que consistió en la compraventa de vituallas para los marineros:

*Y entrando en la nao capitana y visto que era armada inglesa y no pudiendo los dichos oficiales reales volverse en su chalupa se fueron y volvieron al dicho puerto en la dicha nao capitana del dicho John Hawkins. Y en el camino hablaron y trataron bien y de allí saltaron en tierra con dichos oficiales después de haber concertado de darle carne, pan y agua por sus dineros.*⁶⁸

66 *Idem.*

67 *Idem.*

68 *Ibidem*, f. 308r.-v.

No obstante, los que estaban en la ínsula de San Juan de Ulúa, al saber que ese conjunto naval no era el esperado, huyeron «con temor que fuesen enemigos».⁶⁹ Para evitar esto, Hawkins envió a Godard para dar aviso de que venían en paz y a pedir a los hispanos que no huyeran y se mantuvieran en esa porción de territorio de la monarquía española:

*Y el dicho John Hawkins envió a este declarante a tierra para que supiese del capitán de ella, se halle y le dijese que él no era enemigo y que él requería que no desamparase la isla, sino que estuviese por el rey de España, su señor. Y este declarante en cumplimiento de ello fue a tierra y halló al dicho capitán que le recibió muy bien.*⁷⁰

La respuesta del capitán español confirmó el ambiente pacífico del encuentro. Godard lo relató del modo siguiente: «le respondió que tenía isla por el rey de España, su señor, y que como tal la había de defender con su persona y holgó mucho que fuese John Hawkins porque entendía que venía de paz».⁷¹ El buen tratamiento de Hawkins para los españoles también incluyó a los tripulantes de las naves que acompañaron al capitán inglés hasta San Juan de Ulúa. El propio Godard dio el mensaje a aquella gente:

*Y este declarante volvió con la dicha respuesta al dicho John Hawkins el cual envió a este declarante a decir a los maestros de los tres navíos que había [...] de Campeche y los pasajeros que venían con ellos que les agradecía mucho la compañía que le había hecho y que si agravio habían recibido de los suyos le diesen cuenta de ellos porque les haría recompensa y castigaría a los culpados y que si hubiese menester algo, también lo haría.*⁷²

Esta muestra de agradecimiento y de buen trato fue otro ámbito que Godard resaltó en torno del accionar de su capitán.

Ahora bien, todo este ambiente de paz quedó en entredicho, a decir de Godard, cuando surgió la flota española. Se trataba de un conjunto naval de 13

69 *Ibidem*, f. 308v.

70 *Idem*.

71 *Ibidem*, f. 308v-309r.

72 *Ibidem*, f. 309r.

embarcaciones. Nuestro testigo aseguró que Hawkins tomó ciertas precauciones debido a que tuvo claro que estaba en tierras ajenas, sin autorización y vulnerable. Godard aseveró que Hawkins «recelándose que por ser extranjero y venido allí sin licencia del rey don Felipe y estar en parte no muy segura para su flota con ciento y tantos negros que están en aquella isla en servicio del rey». ⁷³ En la relación del tercer viaje podemos leer que

con la mente llena de dudas, pensé que era mejor albergar la duda de lo incierto que la certeza. La duda de lo incierto a que me refiero era su traición que pretendía evitar con una buena política, de manera que escogiendo la segunda equivocación continué con las condiciones. ⁷⁴

Una de las acciones fue echar en tierra «hasta 50 hombres los cuales estaban en guarda de los dichos cables». ⁷⁵ Otra de las medidas fue recurrir a Antonio Delgadillo, el capitán español que tenía bajo cargo a la isla de San Juan de Ulúa, para que este comunicase al virrey la situación de la armada anglosajona.

Así, Hawkins envió

a suplicar al dicho virrey que atento que él era venido en aquel puerto contra su voluntad y por caso fortuito tuviese por bien de dejarle estar en él 15 días o 20 mientras reparaba su armada porque era muy servidor del rey de España. ⁷⁶

Godard afirmó no haber conocido la respuesta que el virrey otorgó al emisor, pero probablemente esta fue negativa ya que Hawkins ordenó a Godard llevar de nueva cuenta el mismo mensaje. El capitán

envió a este declarante a la dicha flota española para que dijese al dicho virrey que atento que era extranjero y no traía licencia del rey de España y estaba allí por caso fortuito, que suplicaba a su excelencia hiciese paces con él para asegurar su flota. ⁷⁷

⁷³ *Idem.*

⁷⁴ Haklyut, Richard, *The Principal...* op. cit., p. 69; Hakluyt, Richard, *Principales viajes...* op. cit., p. 44

⁷⁵ *Confesión de Antonio Godard*, op. cit., f. 309v.

⁷⁶ *Idem.*

⁷⁷ *Ibidem*, f. 310r.

Pero además de esa solicitud, Hawkins estableció ciertas medidas para conducir la aceptación y consolidación del acuerdo de paz entre ambas armadas. Esto incluyó, según Godard, el intercambio de rehenes, guardar las armas y que el pacto quedara por escrito y signado por los capitanes de ambas escuadras. De este modo, Godard expuso que el dirigente inglés

*pidió en rehenes 10 españoles caballeros y que le dejasen tener en tierra gente de guarda para asegurar los cables de su armada y que los españoles que saltasen en tierra no llevasen armas porque como eran mucha más gente que la suya podría resultar algún daño, para lo cual el dicho virrey le diese una cédula firmada de sus nombres y de todos sus capitanes por la cual le asegurasen que él, ni su armada, ni gente de ella recibiesen daño en cuanto estuviesen en el dicho puerto.*⁷⁸

Por su parte, el lado inglés otorgaría «otros 10 ingleses en caballeros en rehenes para guarda de la dicha paz y otra cédula y firma suya».⁷⁹ La respuesta española no fue inmediata, pues tuvo que pasar por la evaluación de los capitanes hispanos y del propio virrey. Godard, acudió de nuevo a la armada española para recibir la resolución: «el dicho virrey respondió que era contento de hacer lo que el dicho John Hawkins pedía».⁸⁰ Esta alianza fue sellada ejecutando las condiciones planteadas por Hawkins: «y así se hizo y se dieron los dichos rehenes de una parte y otra y las dichas cédulas».⁸¹ De este modo ambos conjuntos navales lograron estar próximos unos a otros. Al respecto Godard señaló que «estuvieron juntos las flotas cuatro días debajo de dicho concierto». También agregó que otro punto de acuerdo fue que «no pasase ninguna nao entre las dos capitanas española e inglesa».⁸²

A partir de este momento, Godard destacó ciertas acciones que los españoles emprendieron, las cuales fueron señaladas por nuestro personaje como evidencias del incumplimiento del tratado de paz entre ambas partes. La primera de ellas fue que los hispanos colocaron una embarcación suya entre los

78 *Idem.*

79 *Idem.*

80 *Ibidem*, f. 310v.

81 *Idem.*

82 *Idem.*

barcos insignias: «y estando esto así la gente española metió entre las dichas dos naos capitanas una nao grande que era de Diego Felipe».⁸³ Otra situación fue que dos días después de haber iniciado el pacto, Godard observó la reunión de gente armada hispana «la gente española de la dicha flota se juntó con la gente de la Veracruz y metieron en la nao del dicho Diego Felipe mucha gente y armada y en otros dos navíos».⁸⁴ Al respecto de estos movimientos, sin embargo, los anglosajones, según Godard, estaban confiados y sin sospecha de estas acciones: «y la gente inglesa de la nao capitana estando seguros con la dicha paz desenvergaron las velas de ella para darle carena».⁸⁵

El testimonio de Godard sobre la batalla de San Juan de Ulúa consistió en un relato sobre la traición y agresiones hispanas en contra de la flota de Hawkins. La declaración de Godard tomó varios episodios del enfrentamiento, a saber: el inicio de las hostilidades, la embestida española contra los ingleses que estaban sobre la isla de San Juan de Ulúa, los intentos de incendiar las embarcaciones inglesas, así como la inhabilitación de la nave capitana de Hawkins. Por tanto, desde la perspectiva de Godard, todos estos momentos terminaron por consolidar una imagen en torno de los súbditos del rey de España: el carácter hostil y de poca o nula confianza para con ellos. Repasemos, a continuación, lo que nuestro personaje declaró al respecto.

La apertura del enfrentamiento estuvo a cargo de la parte hispana. En la mañana del 23 de septiembre, alrededor de las 10 horas,

*las naos de la flota española comenzaron a cortar portañolas por la proa y visto por el dicho John Hawkins envió a saber al virrey qué era lo que las dichas naos pretendían de hacer y para este efecto envió al maestre de la nao capitana y el dicho virrey le hizo prender.*⁸⁶

La reacción de los anglosajones no se hizo esperar. Godard dijo que «visto aquello se comenzó a dar y alborotar la gente inglesa diciendo a voces «traición, traición» y dispararon alguna artillería».⁸⁷ Los españoles abrieron dos

83 *Ibidem*, f. 311r.

84 *Ibidem*, f. 311r-v.

85 *Ibidem*, f. 311r.

86 *Ibidem*, f. 311v.

87 *Idem*.

campos de batalla: uno en el mar y otro en tierra, en San Juan de Ulúa. En este último sitio los súbditos del rey hispano «dieron con la gente que estaba en tierra en los ingleses que estaban en guarda de los cables y anclas y mataron a todos ellos».⁸⁸ Mientras que, en la mar, «la gente española que estaba en la nao del dicho Diego Felipe comenzó a combatir con artillería y ballestas a los demás ingleses capitana y almiranta las cuales se defendieron y salieron de en medio de todos ellos».⁸⁹

Dijimos que uno de los ámbitos que retomó Godard en su narración fue el intento de destrucción de las naves inglesas. Para ello, los hispanos prendieron fuego a su embarcación almiranta para usarla como proyectil contra el grupo naval anglosajón, acción que no tuvo éxito. Al respecto Godard dijo: «y se ardió y quemó toda y la gente española procuró de la echar encima de las naos ingleses para quemarlas y por causa de la corriente no hubo efecto».⁹⁰ La gente de Hawkins logró descender a tierra, en San Juan de Ulúa, en donde trabaron combate con los españoles que ya habían despachado a los anglosajones previamente, a la vez que continuaron resistiendo los embates de las embarcaciones hispanas:

*Y los dichos ingleses se retiraron afuera con las dos naos capitana y almirante y los dos pataches y un navío de los franceses y se pusieron a combatir con la gente de la isla y a la que estaba en las naos de la flota española lo que duró desde las 10 de la mañana hasta las 4 de la tarde.*⁹¹

Mientras hacían frente a los españoles, parte de los hombres de Hawkins se dedicó a preparar las naves para la huida, sin embargo, no llegó a buen término este intento inglés. Godard señaló que «en todo este tiempo tornaron a envergar las naos inglesas y estando izando la verga del trinquete de la capitana, una pieza de bronce disparó de tierra en la verga y la hizo pedazos y con todo esto pelearon».⁹² De nueva cuenta, los españoles lanzaron una embarcación con fuego para golpear y provocar el incendio de los barcos ingleses; tampoco

88 *Idem.*

89 *Idem.*

90 *Ibidem*, f. 312r.

91 *Idem.*

92 *Idem.*

en esta ocasión sucedió el impacto, «y visto esto por los españoles pusieron fuego a una nao de las suyas y quisieron echara encima de las dichas naos inglesas las cuales desviaron y por esto no hubo efecto».⁹³

Una vez dicho lo anterior, Godard dio espacio a una acción de su capitán que involucró a los rehenes españoles que

*Y andando de esta suerte en la pelea el dicho John Hawkins entró a donde estaban los 10 caballeros en rehenes españoles y les dijo 'que pues él les había dado palabra de dejarles en paz en su tierra y no hacerles mal ni daño. Aunque el dicho virrey había quebrado la fe y palabra que él había dado, él como caballero que era la quería guardar con ellos y que para esto se fuesen enhorabuena.'*⁹⁴

En este episodio una vez más, Godard sacó a relucir el honor de su capitán a pesar de los sucesos que a la par sucedían. Es decir, el contraste entre el honor y el deshonor, que proyectó el conflicto y tensiones anglo-hispanas. Lo que sucedió después fue la huida inglesa:

*Y con esto los dejó en la dicha nao capitana inglesa y se pasó a la nao almiranta y se salvó con ella se salió del dicho puerto llevando en su compañía uno de los dichos pataches y este declarante fue en la dicha nao almirante dejando en el dicho puerto la dicha nao capitana con otras cuatro naos.*⁹⁵

Las vicisitudes aún estaban por continuar luego de la batalla de San Juan de Ulúa. Godard formó parte de los nautas ingleses que fueron abandonados en las costas septentrionales del golfo de la Nueva España. Su testimonio, a pesar de ello, dio poco lugar a lo recién dicho, ya que orientó su habla a dar cuenta de lo ocurrido en la villa de Tampico. Godard aseguró en su confesión que mientras estuvo en la villa de Tampico fue objeto de robo por parte del alcalde Luis de Carbajal. Para dar cuenta de ello enlistó el conjunto de bienes que poseyó aquel inglés:

93 *Idem.*

94 *Ibidem*, f. 312r-v.

95 *Ibidem*, f. 312v.

le tomó a este declarante una bolsa de terciopelo negro en que traía dos cadenas de oro y una joya de oro que era una imagen de Nuestra Señora y un Agnus Dei dentro y unos arillos de oro y un brazaletes de perlas finas, 36 ducados de oro de Borburata, una medalla pequeña de oro que tenía unas letras que decía 'Oh Mater Dei Memento' que todo lo que así había en la dicha bolsa valdría 200 ducados, poco más o menos, sin la hechura de todo ello y más. Él tomó 34 pesos de tepusque, que en reales de a cuatro y un anillo de oro con una piedra esmeralda fina que este declarante la estimaba en 100 ducados y este es su valor con lo cual todo el dicho alcalde se quedó sin devolverle ni restituir nada de ello.⁹⁶

Pero no fue al único superviviente inglés al que despojaron de sus bienes personales. Godard fungió como emisario de Carbajal para transmitir un mensaje amenazante al resto de ingleses:

asimismo, le mandó a este declarante que dijese a todos los demás ingleses sus compañeros que le diesen y entregasen todo el oro y plata y otras cualesquier cosas que trajesen diciendo que si no lo hacían los ahorcaría a todos y por temor de esto le entregaron hasta 400 ducados entre todos ellos con los cuales asimismo se quedó.⁹⁷

Cuando Godard fue despojado de sus pocas pertenencias ya sólo quedaban vivos cerca de 70 ingleses del centenar que fue abandonado en el Pánuco. Luego del interrogatorio y encarcelamiento fueron llevados a la ciudad de México. Ahí, otros 16 o 17 anglosajones fallecieron. Godard fue embarcado desde Veracruz a España.⁹⁸ Una vez ahí fue trasladado, junto con otros compañeros, a la cárcel real de Sevilla, en donde desde noviembre de 1569 y hasta, por lo menos, el 16 de enero de 1570, fueron tomadas las declaraciones de los prisioneros.⁹⁹ En efecto, la justicia española representada por el licenciado Gamboa, fiscal del rey, estableció las acusaciones en contra de los ingleses capturados en 1568 durante o después de la batalla de San Juan de Ulúa:

96 *Confesión de Antonio Godard, op. cit.*, f. 301r.

97 *Ibidem*, f. 301r-v.

98 Kelsey, Harry, *op. cit.*, p. 112.

99 *Auto.* 16/1/1569. AGI, Justicia 902, n. 1, f. 602v-603r.

siendo como son extranjeros, piratas, corsarios pasaron a las Indias e hicieron muchos robos y salteamientos en la mar y en la tierra de vuestra alteza y se quisieron alzar con algunas islas y puertos y lo pusieron por la obra. E hicieron otros delitos como tales piratas y mataron algunos españoles por robarlos y cada uno de ellos han de ser costados y condenados en pena de muerte.¹⁰⁰

No fue sino hasta el 19 de diciembre de ese año cuando finalmente los fiscales de la Casa de la Contratación dictaron sentencia contra los otrora nautas de Hawkins:

condenamos en pena de cada cien mil maravedíes aplicados para la cámara y fisco de su majestad, los cuales mandamos que den y paguen al receptor de penas de cámara de esta Casa dentro de seis días y antes que salgan de la cárcel y prisión [...] y en defecto de no dar y pagar cada uno de ellos los dichos cien mil maravedíes de pena, al que no los diere y pagare, le sean dados cien azotes por las calles públicas y acostumbradas de esta ciudad. Y les condenamos a que no pueda pasar ni pasen a las Indias de su majestad en manera alguna sin licencia.¹⁰¹

No sabemos si nuestro personaje logró pagar o no la pena pecuniaria. Pero sabemos que Godard pudo dejar la prisión y regresar a Inglaterra para convertirse en alcalde Plymouth de 1587 a 1588.¹⁰²

Palabras de cierre

A lo largo de la exposición dimos cuenta del modo en que Anthony Godard definió el derrotero trasatlántico inglés en el Caribe y golfo de la Nueva España. En ese relato, el capitán Hawkins fue una figura central en tanto que representó el interés inglés por entablar negociaciones y acuerdos mercantiles, por la vía pacífica, con los vecinos de los puertos hispanos. Como hemos visto, Godard retrató la oposición entre las intenciones mercantiles anglosajonas y el beneplácito, oposición y agresión hispana. Esto puede ser interpretado como

100 *Acusación del fiscal*. 15/1/1571. AGI, Justicia 902, n. 1, f. 2r.

101 *Sentencia*. 19/12/1570. AGI, Justicia 902, n. 1, f. 294v-295r.

102 Kelsey, Harry, *op. cit.*, p. 319, esta referencia está plasmada en la nota al pie número 4 del capítulo 3 de la obra citada.

una especie de escenario a nivel del mar, palpable para los involucrados, del teatro de relaciones, tensiones y enfrentamientos suscitados entre las coronas inglesa y española. Esto es relevante porque queda de manifiesto que los procesos históricos que moldearon la Edad Moderna Temprana también impactaron a los actores de carne y hueso, a la vez que estos formaron y dieron sentido a esa densa trama de dinámicas políticas, económicas y culturales. En particular hablamos del ascenso del espacio marítimo como un ámbito de disputa entre las potencias y, con ello, un cúmulo de encuentros y desencuentros, de experiencias marítimas. Entonces, lo que podemos saber sobre Anthony Godard fue gracias a su participación en el derrotero inglés, pero, a la vez el testimonio de este personaje permite visibilizar su perspectiva, su experiencia marítima, al respecto del viaje trasatlántico que emprendió.

Bibliografía

Fuentes primarias

- GROTIUS, Hugo, *The freedom of the seas or the right which belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade*, Oxford University Press, Nueva York, 1608 (edición 1916).
- HAKLYUT, Richard, *The Principal Navigations Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, Vol. X, The Macmillan Company, Nueva York, 1904 (edición de Hakluyt 's Society).
- HAKLUYT, Richard, *Principales viajes, expediciones, tráfico comercial y descubrimientos de la nación inglesa*, Vol. 1, (traducción, edición e introducción Pérez Bustamante, José María, Tazón Salces, Juan Emilio), Editorial Atlas, España, 1988.

Fuentes secundarias

- ARAM, Bethany, *Leyenda Negra y Leyendas Doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*, Fundación Jorge Juan, Marcial Pons, Madrid, 2008.
- BRADLEY, Peter T., *Navegantes británicos*, MAPFRE, Madrid, 1992.
- DE LA O Torres, Rodrigo, *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, México, 2020.
- DE LA O Torres Rodrigo, «Acuerdos comerciales entre corsarios y españoles en el Golfo-Caribe, siglo XVI», *Revista Mexicana del Caribe*. N° 21, Nueva Época enero-junio 2016, (pp. 42-89).
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*, Ediciones Era, México, 2014.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821*, Fondo de Cultura Económica, Gobierno del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, México, 2011.
- HARING, Clarence Henry, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Editorial Renacimiento, España, 2003.
- HAZLEWOOD, Nick, *The Queen 's Slave Trader. John Hawkins, Elizabeth I, and the Trafficking in Human Souls*, Harper Perennial, Nueva York, 2004.
- ITA, Rubio Lourdes, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, Fondo de Cultura Económica, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 2001.
- JARMY Chapa, Martha de, *Un eslabón perdido en la historia I. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1983.
- KELSEY, Harry, *Sir John Hawkins. Queen Elizabeth 's Slave Trader*, Yale University Press, Estados Unidos, 2003.
- LAMBERT, Andrew, *Seapower States. Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World*, Yale University Press, Estados Unidos, 2019.

- LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, UNAM, México, 2003.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, España, 2005.
- LYNCH, John, *Los Austrias (1516-1700)*, 4ª ed., Crítica, España, 2009.
- MALTBY, William, *La leyenda Negra en Inglaterra. El desarrollo del sentimiento antihispánico, 1558-1660*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982.
- MCFARLANE, Anthony, *El Reino Unido y América: la época colonial*, MAPFRE, Madrid, 1992.
- MENNE POSTMA, Johannes, *The Dutch in the Atlantic Slave trade. 1600-1815*, Cambridge University Press, Reino Unido, 1990.
- MONTERO, Pablo, *Imperios y piratas*, Porrúa, México, 2003.
- ORTEGA y Medina, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994.
- PARKER, Geoffrey, *La gran estrategia de Felipe II*, Alianza, España, 1999.
- PÉREZ Tostado, Igor, «Posicionarse ante la monarquía hispánica: las islas británicas y América del norte». En RUIZ IBÁÑEZ, José Javier (coord.), *Las vecindades de las Monarquías Ibéricas* (pp. 147-180), Red Columnaria, Fondo de Cultura Económica, México, 2013.
- PIERSON, Peter, *Felipe II de España*, Fondo de Cultura Económica, Argentina, 1984.
- RUMEU ARMAS, Antonio, *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, España, 1947.
- SCHMITT, Carl, *El nomos de la tierra en el derecho de gentes del «Jus europaeum»*, Editorial Struhart y Cia, Argentina, 2005.
- SLOTERDIJK, Peter, *Esferas II. Globos. Macroesferología*, 3ª ed., Siruela, España, 2014.
- SOLER, Isabel, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Acontillado, Barcelona, 2003.
- TALLET, Frank, *War and society in Early Modern Europe, 1495-1750*, Routledge, Londres, 1992.
- WEST Lunsford, Virginia, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherland*, Plagreve Macmillan, Nueva York, 2005.
- WILSON, Ben, *Empire of the Deep. The Rise and Fall of the British Navy*, Weidenfeld & Nicolson, Gran Bretaña, 2013.

PIRATAS E INDIOS EN DARIÉN, PUERTA DEL MAR DEL SUR Y LLAVE A LAS INDIAS¹

Elizabeth Montañez-Sanabria, Austrian Academy of Sciences (Austria)

*Cuando entres al Darién
encomiéndate a María;
en tu mano está la entrada,
en la de Dios, la salida.²*

Los continuos informes de las autoridades reales de Panamá y Perú sobre la imposibilidad de controlar a los indios del Darién, aliados de los piratas para cruzar el istmo de Panamá y llegar al Mar del Sur, u Océano Pacífico, revelan los límites del control español sobre esta región. En 1669, por ejemplo, el virrey del Perú Pedro Antonio Fernández de Castro, Conde de Lemos, informó al rey que, «...es evidente que corsarios ingleses y franceses de Jamaica y San Cristóbal se unieron, habían infestado la costa de Cartagena y pretendían para llegar al Mar del Sur cruzando el río Darién con el apoyo de los indios»³. (en el artículo anterior la referencia está después del punto) Unos años más tarde, en 1685, el virrey Melchor de Navarra y Rocafull, duque de Palata, informó que «380 piratas han entrado en el Darién rumbo al Mar del Sur ayudados por indios»⁴. La frecuente presencia de piratas quienes ayudados por los indios Darienes o Cunas accedieron a la región hacia la Mar del Sur nos plantea dos interrogan-

1 Una versión más extensa de esta investigación se puede encontrar en Montañez-Sanabria, Elizabeth, «La quimera del control en el imperio español: Darién, 1670-1750». En Bernard Lavallé y Claudia Rosas Lauro (eds.), *El virreinato del Perú en la encrucijada de dos épocas (1680-1750)*, Instituto Riva-Agüero-Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2022, pp. 43-61.

2 Santa Teresa, Severino de, *Historia documentada de la Iglesia en Urabá y el Darién: desde el descubrimiento hasta nuestros días, Vol. 4*, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1956, p. 280.

3 AGI, Lima, 69, 1669, «Copia del acuerdo de gobierno sobre la remisión del tesoro de Su Majestad y su desembarco».

4 AGI, Lima 85, 1685, «Copia de la respuesta del Duque de la Palata a la carta del presidente de Panamá de 7 de agosto en que avisó de lo obrado por los cien piratas que entraron por el Darién».

tes: Por qué una región periférica a los principales centros de poder virreinal desempeñó un rol estratégico en la monarquía hispánica y por qué el Darién resultaba tan atractivo para los enemigos de España, quienes demostraron tener fácil acceso a la región. Este capítulo busca responder dichas cuestiones.

El Darién, ubicado actualmente entre Panamá y Colombia, ha sido considerado tanto por la documentación virreinal como por la historiografía como una región fronteriza, fuera del control directo del estado, aun cuando jurídicamente dependía de la Audiencia de Panamá y, por extensión, era parte del Virreinato del Perú hasta 1717, cuando se crea el Virreinato de Nueva Granada. La condición de periferia podría parecer contradictorio pues en 1510 se fundó la primera ciudad española de Tierra Firme: Santa María Antigua del Darién.⁵ Este emplazamiento, fundado por el descubridor del Mar del Sur, Vasco Núñez de Balboa, fue durante sus cortos diez años de existencia la capital de la entonces gobernación de Castilla de Oro. Si bien el clima es insalubre y la geografía selvática y pantanosa, este emplazamiento fue abandonado por los constantes ataques indígenas como consecuencia de los excesos de los europeos, por lo que los vecinos de Santa María del Darién fueron reubicados en la ciudad de Panamá.

La dinámica interna de los grupos indígenas del Darién es, sin duda, un factor clave que ayuda a explicar por qué el poder hispano fracasó en su intento por controlar la región. El Darién estaba fragmentado básicamente en dos grupos: los indios chocoes, sujetos a la corona, y los indios darienes o cunas, rebeldes y, por lo tanto, enemigos de los españoles. Para sujetar a estos indios, las autoridades virreinales emplearon varias tácticas con pocos o escasos resultados: Enviaron frailes doctrineros para evangelizarlos, utilizaron una política de regalos a los líderes indígenas y enviaron destacamentos militares.⁶

De hecho, en 1685 los frailes franciscanos abandonaron la región alegando la crueldad de los indios darienes, quienes habían matado a varios españoles y esclavos africanos. Sus quejas no eran nuevas. A inicios del siglo XVII, otros religiosos aseguraban que los cunas eran valientes, habilidosos con las fechas,

5 Sosa, Juan B. y Arce, Enrique J., *Compendio de Historia de Panamá*, Morales y Rodríguez, Panamá, 1911, pp. 156-7; Delgado, James, Mendizábal, Tomás, Hanselmann, Frederick y Rissolo, Dominique (eds.), *The Maritime Landscape of the Isthmus of Panama*, University Press of Florida, Gainesville, 2016, p. 45.

6 Montañez-Sanabria, Elizabeth, «*Challenging the Pacific Spanish Empire: Pirates in the Viceroyalty of Peru, 1570-1750*», Tesis de doctorado, University of California at Davis, 2014, p. 107.



Figura 1: Sebastian Wallroth, «A Map of the Isthmus of Darien and Panama». En: Dampier, William, *A New Voyage Round the World*, Londres, 1697. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Isthmus_of_Darien_and_Panama.jpg

comían carne humana y trataban con el diablo.⁷ Por su parte, las autoridades virreinales alegaban que su fracaso en controlarlos se debía al carácter belicoso y bárbaro de los darienes, pues «exceden en barbaridad a todos los de América, van desnudos, son ágiles, fuertes y grandes flecheros. Se sustentan con la caza y pesca. No tienen casas ni chozas, ni habitan juntos, vagando donde se les antoja».⁸ Sin embargo, hubo también otros factores que se deben de considerar.

Por un lado, el medioambiente de la región. El calor, la humedad, los caminos montañosos y los numerosos ríos agrestes por los cuales se comunicaban, hacían sumamente difícil el establecimiento de nuevas fundaciones españolas

7 Santa Teresa, Severino de, *op. cit.*, p. 117.

8 AGI, Panamá 96, 1683, «Voto de Vicente Gonzaga dando razones por las cuales es imposible conquistar el Darién».

y que los ejércitos pudieran tener éxito. Además, estas condiciones medioambientales eran caldo de cultivo de enfermedades tan devastadoras como la fiebre amarilla y la malaria. Por otro lado, los limitados recursos financieros de la Real Hacienda era un obstáculo para hacer frente a este problema ya que el situado enviado a Panamá desde la caja real de Lima tenía como misión cubrir los gastos de defensa, específicamente, de los castillos o presidios con gente de guerra, armas y municiones, y no los gastos de pacificación o conquista.

A pesar de las difíciles condiciones ambientales y la rebeldía de los indios cunas, para el imperio español esta región era de una gran importancia estratégica. Así pues, era una de las llaves al Mar del Sur. Es decir, era una de las dos entradas por la cual se podía acceder desde el Atlántico, al llamado Océano Pacífico;⁹ por lo tanto, proteger este paso estratégico era de suma importancia para salvaguardar el envío de la plata que se remitía desde el virreinato del Perú, así como proteger el Perú, uno de los más importantes centros hispanos de la América española. Asimismo, se sabía desde el siglo XVI que en la región había lavaderos de oro que eran explotados casi informalmente. A pesar del gran potencial de ingresos para la corona, la pacificación del Darién era requisito indispensable para la explotación de este mineral.

El potencial económico del Darién y su estratégica ubicación como entrada al Mar del Sur eran conocidos entre los enemigos de la corona española. Para la segunda mitad del siglo XVII las costas de Tierra Firme, y especialmente del Darién, estuvieron infestada de piratas y corsarios ingleses, franceses y neerlandeses quienes sabían no solo sobre la ruta de la plata sino también la existencia de otros productos rentables en el mercado europeo. Así, además del oro, otros *commodities* de gran demanda en Europa eran el cacao, la cascarilla y el carey que piratas y corsarios, quienes también fungían de contrabandistas, intercambiaban con los indios a cambio de armas, pólvora, cuchillos y licor.¹⁰

Las relaciones amistosas entre piratas e indios del Darién datan de 1660, coincidentemente cuando los bucaneros tenían una importante presencia en el Caribe. Desde entonces se han reportado numerosos casos de estas alianzas, en los que se señalaba con frecuencia que los indios darienes eran «aliados de los

9 La otra entrada eran los pasos marítimos del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos.

10 Montañez Sanabria, Elizabeth, «Piracy and Local Alliances in an Empire of Archipelagoes» en Hyden-Hanscho, Veronika y Stangl, Werner (eds), *Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond: Identities, Politics and Glocal Economies*, Palgrave Macmillan, en prensa 2022.

piratas, a quienes ayudaban [proporcionando] canoas y provisiones». ¹¹ Uno de ejemplos más importantes de las alianzas entre indios darienes y piratas se dio en 1680, cuando la coalición de piratas ingleses lideradas por John Coxon y Bartholomew Sharp asaltó El Real de Santa María, Portobelo y Panamá gracias al apoyo de dos líderes cunas, los capitanes Andreas y Antonio, quienes los guiaron a través del istmo en catorce canoas, cada una con dos indios pilotos. ¹²

Después de los asaltos, Coxon y algunos de sus hombres regresaron al Caribe y Bartholomew Sharp se convirtió en el nuevo líder bucanero en el Pacífico. Durante más de un año, Sharp y sus 150 piratas atacaron las costas del Virreinato del Perú comprometiendo el comercio local de la región. Durante su incursión en el Mar del Sur, Sharp se apoderó de un barco español frente a las costas de Ecuador que tenía un derrotero español con cartas náuticas de las costas del Pacífico americano que ayudó a Sharp a regresar a Inglaterra a través del Cabo de Hornos, convirtiéndose en el primer inglés en navegar el cabo de oeste a este. Gracias a la información estratégica de este derrotero español, el rey Charles II le perdonó la vida del cargo de piratería en 1682. De hecho, el mismo año del regreso de Sharp a Inglaterra, el cartógrafo William Hack recibió el encargo de hacer copias de este derrotero, cuya información estratégica sobre puertos, ciudades y navegación fue traducida al inglés. ¹³

Las noticias de las alianzas entre indios darienes y piratas no solo se conocía en el Caribe, especialmente en Jamaica, sino que también circuló en Europa, en gran parte por las publicaciones de los diarios de los piratas John Exquemeling, Basil Ringrose y Bartholomew Sharp. La circulación de esta información tuvo un impacto considerable en la creación de la *Company of Scotland trading to Africa and the Indies*, o Compañía de Escocesa del Darién, en 1695. Este proyecto fue ideado por el comerciante William Paterson sobre la base de las informaciones que circulaban en Jamaica sobre el comercio y las relaciones cordiales con los indios del Darién. De hecho, mientras el comerciante escocés vivió en dicha isla supo de primera mano por los famosos bucaneros William

11 AGI, Panamá 99, 1685, «Carta de D. Pedro de Orestia al Almirante de Galeones sobre la forma de conquistar a los indios del Darién».

12 Ringrose, Basil y Exquemeling, John, *Buccaneers of America. The Second Volume containing the Dangerous Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp, and others; performed upon the Coasts of the South Sea, for the space of two years, etc.*, Swan Sonneschien & Co, Londres, (1685) 1893, p. 282.

13 Montañez-Sanabria, «Piracy and Local Alliances...», *op. cit.*

Dampier y Lionel Wafer sobre las relaciones amistosas con los darienes.¹⁴ Su ambicioso plan era establecerse en esta estratégica área para tener acceso al Mar del Sur, abrir el comercio de Sudamérica y hacer negocios con el lejano oriente. De acuerdo con Paterson, ganar esta región significaría controlar «las puertas de los mares y las llaves del universo».¹⁵

Este proyecto escocés surgió en un momento particularmente delicado de su historia nacional pues el país enfrentaba una serie de problemas económicos, hambruna y el acecho de Inglaterra de incorporarla dentro de la unión. En este contexto, el *Darien Scheme* fue visto como el intento más importante de tomar parte de las ganancias coloniales en el Nuevo Mundo y, con ello, garantizar su independencia como país. Por ello, este proyecto recibió gran apoyo nacional y financiamiento de un gran número de suscriptores.¹⁶ Sin embargo, desde un primer momento, tanto la monarquía inglesa como la East India Company se opusieron al proyecto, pues temían perder su monopolio comercial.

El 14 de julio de 1698 una expedición de cinco navíos compuesta por más de 1,200 escoceses se embarcó del puerto de Leith y llegó al Darién el 2 de noviembre del mismo año. Tras establecer alianzas con los indios darienes, procedieron a fundar la colonia de Caledonia (fig. 2). Alertados de la inminente llegada de los escoceses, las autoridades españolas trataron de convencer a Andreas –uno de los «capitanes» cuna– de que los escoceses eran «corsarios que no tenían intención de asentarse, sino de saquear tanto a españoles como a indios, y desaparecer en dos o tres meses».¹⁷ Los escoceses, sin embargo, negaron tales cargos y aseguraron a los líderes darienes que, por lo contrario, eran aliados contra los españoles y estaban bajo su protección.¹⁸

Mientras tanto, las autoridades españolas en Panamá y Cartagena organizaron una expedición para expulsar a los escoceses, a pesar de que sus aliados nativos les advirtieron sobre los avances españoles. Casi un año después, en

14 Barbour, James, *A History of William Paterson and the Darien Company*, William Blackwood and sons, Edimburgo y Londres, 1907, p. 3.

15 Paterson, William, «A Proposal to plant a Colony in Darien to protect the Indians against Spain and to open the Trade of South America to all Nations (1701)». En *The Writings of William Paterson Founder of the Bank of England*, Vol. 1, Augustus M. Kelley Publishers, New York, 1968, pp. 158-9.

16 Jorrard, Sophie, «From 'the Doors of the Seas' to a Watery Debacle: The Sea, Scottish Colonization, and the Darien Scheme, 1696–1700», *Études Écossaises*, 2017, pp. 1-4.

17 Montañez-Sanabria, «Challenging the Pacific Spanish Empire...», *op. cit.*, p. 128.

18 *A Letter, giving a description of the isthmus of Darien (where the Scot's colonie is settled;) from a gentleman who lives there at present*, 1699, Edimburgo, p. 24.



Figura 2: Detalle de *Carte particuliere de Isthmus ou Darien* (siglo XVIII). En él se aprecia las toponimias escocesas de Caledonia y New Edinburg. Cortesía de la Biblioteca Nacional de Francia <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53123177j>

junio de 1699, los escoceses abandonaron Caledonia, no por la fuerza de las armas virreinales, sino por las difíciles condiciones ambientales que ocasionó un gran número de muertes y la oposición de la corona inglesa que prohibió a Jamaica que les suministraran provisiones. Una segunda expedición partió de Edimburgo en septiembre de 1699 para reforzar (o recuperar) la posición de la compañía en Darién, pero los recién llegados encontraron la colonia desierta. Caledonia estaba demasiado debilitada para resistir un enfrentamiento mili-

tar con el ejército español, que atacó la colonia el 1 de marzo de 1700.¹⁹ Días después, el 11 de abril, los escoceses firmaron una capitulación y abandonaron definitivamente el Darién. En 1707, con la Acta de la Unión, se dio la unión de los parlamentos escocés e inglés y Escocia pasó a formar parte del reino de la Gran Bretaña.

Durante el siglo XVIII, Darién, y especialmente Caledonia, significó un potencial peligro para la monarquía española, que temía que se pueda convertir «en América lo que Gibraltar es en Europa»²⁰. El peligro de la presencia de enemigos europeos en Darién, como fue el caso de los escoceses, exacerbó el temor de la corona española que trató de tener un mejor control al crear en 1717 el Virreinato de Nueva Granada. Bajo los Borbones, hubo importantes esfuerzos militares por controlar Darién, especialmente bajo el auspicio del Virrey Arzobispo Caballero de Góngora. El mayor logro en un siglo fue un convenio que establecieron con los 24 principales líderes Darién, quienes con condiciones más que ventajosas, firmaron en 1787 un tratado reconociendo la autoridad del rey español. Pero el alto costo de controlar el Darién hizo que el Virrey del Perú Gil de Taboada abandone la empresa.

Así pues, a pesar de la temprana presencia española en la región y los incentivos económicos que posee, creemos que el Darién nos ilustra sobre las limitaciones del imperio español pues a pesar de la importancia económica y estratégica del lugar, ésta permaneció lejos del control hispano y más cerca a la presencia extranjera. El caso del Darién nos enseña sobre cómo se lleva a cabo el proceso de internacionalización de una periferia estratégica pues la circulación de información, tanto en América como en Europa, sobre la compleja situación de los indios del Darién y sus continuos tratos con corsarios y piratas sirvió de incentivo a otras naciones europeas para promover el comercio, el contrabando, así como el establecimiento de posiciones en la región.

19 Sobre el desarrollo de los eventos militares del ejército español ver: Storrs, Christopher, «Disaster at Darien (1698–1700)? The Persistence of Spanish Imperial Power on the Eve of the Demise of the Spanish Habsburgs», *European History Quarterly*, Vol. 29, N° 1, 1999, (pp. 5-38).

20 AGI, Guatemala 665, 1781, «Carta del Gobernador del Darién, Andrés de Ariza, al Virrey de Santa Fe, Manuel Antonio Florez».

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo General de Indias (AGI)

Audiencia de Guatemala, legajo 665.

Audiencia de Lima, legajos 69 y 85.

Audiencia de Panamá, legajos 96 y 99.

Fuentes secundarias

A Letter, giving a description of the isthmus of Darien (where the Scot's colonie is settled;) from a gentleman who lives there at present, Edimburgo, 1699.

BARBOUR, James, *A History of William Paterson and the Darien Company*, Edimburgo y Londres, 1907.

DELGADO, James, MENDIZÁBAL, Tomás, HANSELMANN, Frederick y RISSOLO, Dominique (eds.). *The Maritime Landscape of the Isthmus of Panama*, University Press of Florida, Gainesville, 2016. En otras referencias la ciudad está antes del editor.

RINGROSE, Basil y EXQUEMELING, John, *Buccaneers of America. The Second Volume containing the Dangerous Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp, and others; performed upon the Coasts of the South Sea, for the space of two years, etc.*, Swan Sonnenschien & Co, Londres, (1685) 1893.

JORRAND, Sophie, «From 'the Doors of the Seas' to a Watery Debacle: The Sea, Scottish Colonization, and the Darien Scheme, 1696–1700», *Études Écossaises*, 2017 (pp. 1-14).

MONTAÑEZ SANABRIA, Elizabeth, «Challenging the Pacific Spanish Empire: Pirates in the Viceroyalty of Peru, 1570-1750», Tesis de doctorado, University of California at Davis, 2014.

___ «La quimera del control en el Imperio español: Darién, 1670-1750» en Lavallé, Bernard y Rosas Lauro, Claudia (eds.), *El virreinato del Perú en la encrucijada de dos épocas (1680-1750)*, Instituto Riva-Agüero-Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2022, pp. 43-61.

___ «Piracy and Local Alliances in an Empire of Archipelagoes» en Hyden-Hanscho, Veronika y Stangl, Werner (eds.), *Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond: Identities, Politics and Global Economies*, Palgrave Macmillan, en prensa 2022.

PATERSON, William, «A Proposal to plant a Colony in Darien to protect the Indians against Spain and to open the Trade of South America to all Nations (1701)» en: *The Writings of William Paterson Founder of the Bank of England*, Vol. 1, Augustus M. Kelley Publishers, New York, 1968.

SANTA TERESA, Severino de, *Historia documentada de la Iglesia en Urabá y el Darién desde el descubrimiento hasta nuestros días*, Vol. 4, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1956.

SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J., *Compendio de Historia de Panamá*, Morales y Rodríguez, Panamá, 1911.

STORRS, Christopher, «Disaster at Darien (1698–1700)? The Persistence of Spanish Imperial Power on the Eve of the Demise of the Spanish Habsburgs», *European History Quarterly*, Vol. 29, N° 1, 1999, (pp. 5–38).

Sección II:
ASPECTOS NAVALES
DE LAS INDEPENDENCIAS IBEROAMERICANAS

ÚLTIMOS ESFUERZOS NAVALES ESPAÑOLES EN DEFENSA DEL VIRREINATO PERUANO

Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú)

Introducción

El virreinato peruano fue principal centro del poder realista en América del Sur, y durante el proceso de independencia hispanoamericano logró controlar intentos separatistas en Quito, reconquistar Chile y sostener una larga lucha contra las fuerzas bonaerenses en el Alto Perú. Pero a finales de 1818 la situación varió notablemente, pues el restablecido gobierno chileno formó una fuerza naval superior a la que disponía el virrey peruano. A la espera de refuerzos, hubo que adoptar una actitud de flota en potencia, pero poco y tarde fue lo que la Real Armada pudo enviar, conforme se explica en el presente trabajo.

1. Situación general

Tras la larga guerra de independencia española (1808-1814), la situación de su imperio americano se había deteriorado rápidamente. Varias de las juntas de gobierno, mayoritariamente criollas, habían abandonado su inicial fidelismo para pasar a ser claramente separatistas, dando inicio a un largo proceso que culminaría con su independencia y el establecimiento de diversas repúblicas. En la propia España el restablecimiento del absolutismo en 1814 había anulado los avances de la constitución liberal de 1812, generando tensiones internas que llevaron a un levantamiento militar en enero de 1820 que restableció la vigencia de dicha constitución. Esta nueva etapa liberal no duró mucho, pues en 1823 el rey Fernando VII, con apoyo francés, volvió a imponer el absolutismo.

La lucha para expulsar a los franceses de la península ibérica demandó enormes recursos económicos y humanos, que aceleraron el deterioro de su poder naval, ya seriamente afectado desde Trafalgar, y tornaron casi imposible el envío de tropas a América hasta 1814. Pero concluida dicha guerra pudo

despachar fuerzas que le permitieron restablecer el gobierno realista en el virreinato de Nueva Granada. Pero este logro fue efímero, pues tras varios años de cruenta guerra las fuerzas independentistas lideradas por Simón Bolívar terminarían por imponerse.

En ese contexto, y pese a algunos levantamientos internos, el virreinato peruano se mantuvo fiel a la corona y, haciendo uso del control del mar que ejercía el Departamento Marítimo del Callao y de sus propios medios militares, logró restablecer el régimen realista en Quito, Chile y el Alto Perú. Pero esto cambió dramáticamente a partir de 1819, luego que Chile conformara un poder naval superior al que tenía disponible el virrey peruano, llevándolo a adoptar una actitud de flota en potencia, en espera de refuerzos que nunca llegaron.

Gracias a ello, en 1820 las fuerzas independentistas pudieron abrir un teatro de operaciones en territorio peruano, iniciando una larga guerra que en lo fundamental se prolongó hasta diciembre de 1824, cuando el último virrey capituló en los campos de Ayacucho.

La presente ponencia analizará los limitados esfuerzos que llevó a cabo España, más propiamente el virreinato peruano, para defender un cada vez más limitado control del mar a partir de 1819.

2. Situación local

Joaquín de la Pezuela asumió como virrey del Perú en 1816, ejerciendo dicha función hasta enero de 1821, cuando fue depuesto por un pronunciamiento militar y reemplazado por José de la Serna. Ambos tenían una larga experiencia militar y habían estado al mando del Ejército del Alto Perú, combatiendo a las expediciones enviadas por el gobierno de Buenos Aires.

Con los pocos buques de guerra asignados al Departamento Marítimo del Callao, al mando del brigadier Antonio Vacaro, con buques mercantes armados en guerra y con naves corsarias, Pezuela pudo hacer uso de las líneas de comunicaciones marítimas para enviar tropas a Chile y apoyar la guerra en el Alto Perú. Pero esto comenzó a cambiar en 1818.

Aquel año, el restablecido gobierno independiente de Chile llevó a cabo un esfuerzo sustantivo para conformar un escuadrón para arrebatarle a las fuerzas realistas el control del mar. En abril adquirió la fragata británica *Windham*, que rebautizada *Lautaro* y armada con 44 cañones, atacó en la noche del 26 a la

fragata *Esmeralda* (36) y al bergantín *Pezuela* (20), que bloqueaban Valparaíso. La lucha duró algunas horas y dejó varios muertos y heridos en ambas partes, entre ellos comandante de la nave chilena; pero logró que el bloqueo fuese levantado.¹ Poco después, la fuerza naval chilena se incrementó con el navío *San Martín*, ex indiamen *Cumberland* (64), la corbeta *Chacabuco* (20) y el bergantín *Araucano* (16). Al mando del contralmirante Manuel Blanco Encalada, esas cuatro naves obtuvieron un primer triunfo el 28 de octubre al capturar en Talcahuano a la recién arribada fragata *María Isabel* (48), y tomar luego a cinco de los transportes que aquella había estado escoltando.

A finales de ese mismo año el vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane, capitán de navío en la armada británica, asumió el mando de la escuadra chilena, incrementada con la *O'Higgins* (ex *María Isabel*) y los bergantines *Galvarino* (18) y *Puyrrredón* (18). En 1819 llevó a cabo dos expediciones sobre la costa peruana, tratando sin éxito de eliminar a las principales naves realistas basadas en el Callao, las fragatas *Esmeralda* (28) y *Venganza* (44). Ese mismo año la fuerza naval chilena se incrementó con la goleta *Moctezma* (9), capturada en marzo, y la fragata *Independencia* (30), adquirida en Estados Unidos e incorporada en setiembre.

Si bien a fines de 1819 logró llegar al Pacífico una tercera fragata española, la *Prueba* (44), era claro que el control del mar estaba en manos chilenas, lo que permitió que en setiembre de 1820 una fuerza expedicionaria al mando del general José de San Martín desembarcara en Paracas, al sur de Lima, dando inicio a las operaciones en territorio peruano.

Poco después el Callao quedó bloqueado y en una audaz incursión, en la noche del 5 al 6 de noviembre, Cochrane capturó a la *Esmeralda*, mientras que la *Prueba* y la *Venganza*, que había sido enviadas a traer tropas del sur, se vieron obligadas a abandonar las aguas del virreinato al no poder ingresar al puerto.²

El bloqueo del Callao se prolongó hasta setiembre de 1821, dos meses después de que la independencia fuera proclamada en la cercana capital perua-

1 Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España (en adelante AG-MAB), Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 19/10/1818 al 13/1/1819, Vivero al secretario de Marina, N° 186, Callao 8/11/1819. Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile, una historia de dos siglos*, Armada de Chile, Santiago, 2017, I, pp. 188-192.

2 Ortiz Sotelo, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores, México, 2015, pp. 369-372.

na. Los escasos medios con que aún contaba el Departamento Marítimo del Callao pasaron a poder de la naciente armada peruana, poniendo fin al poder naval español en esa parte del continente.

La guerra continuó con variada suerte hasta que diciembre de 1824, cuando el virrey La Serna debió capitular tras ser derrotado en la batalla de Ayacucho, disponiendo el cese de las hostilidades por parte de las fuerzas reales. Pero hubo tres lugares donde esta disposición no fue acatada: el Alto Perú, Chiloé y Callao, que había sido retomado por los realistas en febrero de 1824. En el primero de estos lugares el brigadier Pedro Antonio Olañeta continuó resistiendo hasta abril de 1825; mientras que en los otros dos la resistencia se mantuvo hasta enero de 1826, a cargo de los brigadieres Antonio de Quintanilla y José Ramón Rodil, respectivamente. Ambos lograron armar algunos modestos medios navales, y en ese contexto, en 1824, España llevó a cabo su último esfuerzo por revertir la situación en el Pacífico sur, enviando al navío *Asia* (64) y al bergantín *Aquiles* (20), cuya breve presencia no tuvo mayor impacto en el desarrollo de la guerra.

Simplemente era muy poco y muy tarde.

3. Los refuerzos

A principios de 1818 Pezuela disponía de dos fragatas de guerra, la *Venganza* y la *Esmeralda*, al mando de los capitanes de fragata Tomás Blanco Cabrera y Luis de Coig y Sansón; la corbeta *Sebastiana* (26) y los bergantines *Potrillo* (16) y *Pezuela* (20), conformando una pequeña fuerza naval que, sin oposición real en el mar, era suficiente para apoyar las operaciones tanto en Chile como en el Alto Perú. Pero tanto el Virrey como el brigadier Vacaro eran conscientes que esa situación podía variar rápidamente por lo que, a la par de armar algunos buques mercantes y otorgar patentes de corso, habían pedido con insistencia el envío de más buques de guerra desde España.

La primera respuesta fue el envío de la fragata *María Isabel* (50), al mando del capitán de navío Manuel del Castillo, que zarpó de Cádiz en mayo de 1818 escoltando a doce transportes, en los que iban unos 2000 hombres. Por razones de salud, Castillo fue relevado en Santa Cruz de Tenerife por el teniente

de navío Dionisio Capaz.³ Durante el cruce del Atlántico se separaron algunas naves del convoy y en varias se produjeron problemas disciplinarios. Una de estas últimas arribó a Buenos Aires a principios de setiembre, entregándose a las autoridades locales,⁴ lo que permitió conocer las órdenes y señales del convoy. Esto fue puesto en conocimiento del gobierno chileno, que a principios de octubre despachó a las cuatro naves que entonces conformaban su fuerza naval para que trataran de capturar a las naves del convoy.⁵

Como ya se mencionó, el 28 de octubre el escuadrón chileno arribó a Talcahuano y trabó combate con la *María Isabel*, cuya debilitada tripulación solo pudo dotar 8 de sus 50 cañones, obligando a Capaz a varar su nave en una pequeña isla. Si bien la resistencia continuó por algún tiempo, la *María Isabel* fue tomada e incorporada a la armada chilena como *O'Higgins*. Izando banderas españolas, las naves chilenas aguardaron al arribo de los transportes, logrando tomar a cinco de ellos sin que pudieran ofrecer resistencia por el gran número de enfermos que tenían. Para darnos una idea de su situación podemos señalar que tres de estas naves habían salido de Cádiz con 642 hombres de transporte, habiendo perdido 213 en la navegación y teniendo 277 de los restantes enfermos al momento de su captura.⁶

Los insistentes pedidos de refuerzo por parte de Pezuela y Vacaro llevaron a organizar una nueva expedición, formada por los navíos *San Telmo* (74) y *Alejandro I* (74), ex rusa *Dresden*, y la fragata *Prueba*, que al mando del brigadier Rosendo Porlier zarpó de Cádiz a mediados de mayo de 1819, en conserva con la fragata mercante *Primorosa Mariana* (48). Desde el inicio de la travesía el segundo de los navíos presentó diversos problemas, desarbolando dos veces el mastelero de velacho y embarcando gran cantidad de agua. El 11 de junio, tras pasar el Ecuador, su situación se tornó crítica y en junta de comandantes se acordó su retorno a Cádiz. Las tres naves restantes continuaron hacia el sur,

3 Fernández Duro, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1973, IX, pp. 189-190. Carranza, Ángel Justiniano, *Campañas navales de la República Argentina*, Departamento de Estudios Histórico Navales, Buenos Aires, 1962, II, pp. 141-143. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, N° 68 (27/10/1818), p. 563.

4 Fernández Duro, Cesáreo, *op. cit.*, IX, p. 190. Carranza, Ángel Justiniano, *op. cit.*, II, pp. 143-147.

5 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 9/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, N° 150, Lima 14/11/1818.

6 *Ibidem*, legajo 65, carpeta 13/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, N° 172, Lima 6/7/1819; José María Quintana al Conde de Casaflorez, Río de Janeiro 25/8/1819. Carranza, Ángel Justiniano, *op. cit.*, II, pp. 156-157. Fernández Duro, Cesáreo, *op. cit.*, IX, p. 193.

pero la *Prueba* se separó del convoy antes de enfrentar el cabo de Hornos. La *Primorosa Mariana* arribó al Callao a mediados de octubre, pocos días después de que la escuadra chilena que había estado bloqueando el puerto se había retirado, informando que había continuado con el *San Telmo* hasta el cabo de Hornos, donde lo perdió de vista en los 62° Sur, en circunstancias en que el navío había perdido la verga mayor y la pala del timón. Poco después desaparecería en las procelosas aguas antárticas.⁷

Al mando del capitán de navío Melitón Pérez del Camino, la *Prueba* empleó casi 40 días para doblar el cabo de Hornos y, tras reconocer Juan Fernández y recalar sobre Nazca, el 4 de octubre de 1819 arribó a la bahía de Chorrillos. Ante la eventualidad de que el Callao se hallase bloqueado, izó bandera británica y se acercó al boquerón que divide ambas bahías, desde donde se avistó varias naves fondeadas fuera del puerto. Sospechando acertadamente que se trataba de la escuadra chilena, Pérez del Camino se hizo mar afuera, retornando al día siguiente para volver a reconocer el puerto. Pese a ver banderas españolas en el castillo y en los buques fondeados, la posibilidad de caer en una trampa lo llevó a separarse nuevamente de la costa, dejando en Chorrillos una lancha con el alférez de fragata Ramón López Llanos para que informara de su llegada y del pronto arribo del *San Telmo*. López marchó a Lima y fue recibido por Pezuela, pasando luego al Callao en compañía de Toribio Acebal, secretario del Virrey, para informar a Vacaro de la situación y pedir su opinión.⁸

Con el puerto bajo ataque, Acebal y López Llanos se reunieron con Vacaro, quien ya sospechaba que la fragata de guerra con bandera británica que se había avistado reconociendo el puerto fuese en realidad española, confirmando las noticias que había brindado la corbeta británica *Slaney*. Enterado de la situación, Vacaro se mostró conforme con la propuesta de Pezuela, consistente en instruir a la *Prueba* para que repusiera víveres en Pisco y luego permaneciera a la altura del Callao para poder arribar al puerto en caso de levantarse el bloqueo. Sobre esa base, se despachó un pescador chorrillano con instrucciones para Pérez del Camino, mientras que López Llanos también se dirigió a esa caleta para tratar de reembarcarse. Asimismo, se dispuso que el capitán de fra-

7 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Pérez del Camino al secretario de Marina, Guayaquil 4/2/1820.

8 Pezuela, Joaquín de la, *Memoria de Gobierno del Virrey Joaquín de la Pezuela*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947, pp. 537-538.

gata Joaquín Bocalán se dirigiera a Pisco para embarcarse en la fragata y poner al tanto a Pérez del Camino del estado general de la guerra.⁹

La tarde del 6, cuando la *Prueba* volvió a presentarse en Chorrillos, recibió las referidas instrucciones despachadas en la canoa del pescador chorrillano, pero al ver que cuatro buques enemigos salían del Callao, Pérez del Camino dispuso que el bote en que venía López Llanos retornara a tierra, haciéndose nuevamente a la mar. Perseguido por dichas naves, logró evadirlas durante la noche.¹⁰ Sin embargo, tomando en cuenta la situación de su nave, con la verga mayor rendida y un tercio de su dotación enferma, así como el poco abrigo que podría obtener en Pisco, Pérez del Camino convocó a junta de oficiales y optó por dirigirse a Guayaquil. Tal decisión resultó ser un error, pues en la noche del 7 la división bloqueadora abandonó el Callao, y al dirigirse a Guayaquil postergaba en no menos de tres meses la deseada concentración del poder naval español en el Pacífico Sur.¹¹

Pocos días después la *Prueba* arribó a Paita, donde embarcó un práctico y recibió víveres frescos, desembarcando al pasajero Vicente Berros Villarica, quien llegó a Lima el 21 de octubre con un reporte sobre las acciones e intenciones de la fragata.¹² Dos días antes la *Prueba* había arribado a Guayaquil, con casi 230 enfermos a bordo, iniciándose de inmediato los trabajos para repararla. Tras ella partió Cochrane, con la *María Isabel*, la *Lautaro* y dos bergantines, mientras que otras naves de su escuadrón restablecieron el bloqueo del Callao el 8 de noviembre.

Cochrane arribó a la ría guayaquileña a finales de noviembre, y en Puná tomó a las fragatas *Begoña* y *Águila*, con carga de madera para el Callao. Al saberse esto, se reforzaron las defensas de Guayaquil y se despacharon 5 lanchas a la Punta de Piedra bajo el mando de los capitanes de fragata Joaquín Villalba, capitán de puerto, y Luis Pardo, quien había arribado recientemente con instrucciones para Pérez del Camino y para embarcarse como su segundo coman-

9 *Ibidem*, pp. 538-539. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 66, carpeta 26/5/1820, Vacaro al secretario de Marina, N° 182, Callao 23/10/1819.

10 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 66, carpeta 26/5/1820, Vacaro al secretario de Marina, N° 182, Callao 23/10/1819.

11 *Ibidem*, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, n° 192, Callao 23/12/1819. Pezuela, Joaquín de la, *op. cit.*, p. 548.

12 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, N° 192, Callao 23/12/1819.

dante. La dotación de la *Prueba* participó activamente en los preparativos de la defensa.¹³

Pardo, el alférez López Llano y los tres marineros del bote que había quedado en Chorrillos, habían arribado a Guayaquil en el bergantín *Alcance*, en el que se remitía para la fragata pan y carne para sesenta días. También llevaban fondos para cubrir las reparaciones que con tanta urgencia requería la fragata y algo de los atrasados sueldos de su dotación.¹⁴

La *Prueba* permaneció varios meses en Guayaquil, y si bien logró carenarse tuvo que enfrentar el grave problema de la desertión. Los reportes que sobre esto pasó su comandante indican que desde su arribo hasta enero de 1820 había perdido más de la mitad de su dotación, sin poderla reemplazar, lo que ponía en grave riesgo sus posibilidades de volver a hacerse a la mar.¹⁵

Mientras tanto, el 12 de diciembre Cochrane abandonó Puná y se dirigió con la *O'Higgins*, el bergantín *Intrépido*, la goleta *Moctezuma* y sus presas a Juan Fernández, para tratar de interceptar al aún esperado *San Telmo*. Sin noticias del buque de Porlier, pasó a reconocer Valdivia, dirigiéndose luego a Talcahuano, donde embarcó tropas adicionales con las que logró rendir la plaza de Valdivia el 3 de febrero de 1820. Ya en posesión de ella, apresó al bergantín *Potrillo*, que llegó del Callao con auxilios luego de haber dejado pertrechos en Chiloé, y a la fragata *Dolores*, que estaba fondeada fuera del puerto. Hecho esto, Cochrane trató sin éxito de tomar Chiloé, dirigiéndose luego a Valparaíso.¹⁶

Tras estos eventos, no se volvió a enviar buques de guerra españoles al virreinato peruano hasta enero de 1824, cuando el navío *Asia* y al bergantín *Aquiles*, al mando del capitán de navío Roque Guruceta, zarparon de Cádiz con destino al Pacífico sur. Otras dos fragatas que al mando del capitán de navío

13 *Ibidem*, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Pérez del Camino al secretario de Marina, Guayaquil 4/2/1820; y legajo 67, carpeta 3987, Vacaro al secretario de Marina, N° 196, Lima 26/1/1820, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/12/1819

14 *Ibidem*, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, N° 192, Callao 23/12/1819. Pezuela, Joaquín de la, *op. cit.*, p. 550.

15 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpetas 3986, Vacaro al secretario de Marina, N° 192, Callao 23/12/1819, Anexo 3, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/11/1819; y 3987, Vacaro al secretario de Marina, N° 198, Lima 20/2/1820, anexos, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/12/1819 y 14/1/1820.

16 Fernández Duro, Cesáreo, *op. cit.*, IX, pp. 291-293. Pezuela, Joaquín de la, *op. cit.*, p. 565.

José Ignacio Colmenares debían salir en el segundo semestre de ese año, nunca llegaron a hacerlo.¹⁷

Guruceta se dirigió primero a Malvinas y en abril arribó a Chiloé, donde permaneció hasta agosto, antes de dirigirse a Quilca y luego al Callao, que había caído en poder realista en febrero. El 12 de setiembre los dos buques españoles se presentaron en la bahía chalaca y, pese a los esfuerzos de los buques peruanos que lo bloqueaban bajo el mando del contralmirante Martín Jorge Guise, fragata *Protector* (54, ex *Prueba*), corbeta *Limeña* (22) y goleta *Macedonia* (16), pudieron ingresar con el apoyo de la corbeta *Victoria de Ica* (30) y los bergantines *Pezuela* (18) y *Constante* (9).

Reforzados con tres buques colombianos, corbeta *Pichincha* (20), bergantín *Chimborazo* (18) y goleta *Guayaquileña* (18), el día 7 Guise volvió a enfrentarse con el escuadrón de Guruceta, formado por el *Asia*, *Ica*, *Aquiles*, *Pezuela* y *Constante*, aunque sin resultados concluyentes.¹⁸

Poco después de esta acción salieron todos los buques españoles hacia Chilca, Ilo y Quilca, conduciendo tropas, y el 24 de diciembre, estando en este último puerto, Guruceta tomó conocimiento de la derrota sufrida por las armas reales en la batalla de Ayacucho el 9 de ese mes, y de la capitulación que suscribió por el virrey La Serna disponiendo la rendición de las fuerzas españolas y el retiro de las fuerzas navales sin cometer hostilidades. Ante esto, Guruceta decidió abandonar el litoral peruano y zarpó el día 30 con ese propósito, siendo alcanzado por una comunicación del Virrey para que retorne a Quilca y embarque a los jefes, oficiales y tropa que, habiendo combatido en Ayacucho, desearan abandonar el país. Esto se verificó el 1° y 2 de enero de 1825, y al final de este último día los buques se hicieron a la mar con cuatro destinos distintos.¹⁹

La *Ica* y el *Pezuela* debían dirigirse a España en forma independiente, con oficiales y tropa peninsular, con expresa prohibición de tocar en Río de Janeiro. La *Real Felipe*, referida como balandra cañonera, y el transporte *Trinidad*

17 Pavía, Francisco de Paula, *Galería Biográfica de los Generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Imprenta de F. García, Madrid, 1873-1874, apéndice, p. 58.

18 Fernández Duro, Cesáreo, *op. cit.*, IX, pp. 327-328.

19 AGMAB, caja 75, doc. 44, Guruceta al secretario de Estado y de Marina, navío *Asia* a la vela 5/1/1825.

pasarían a Chiloé con oficiales americanos que se consideraban expuestos a represalias; y el *Asia*, con los bergantines *Aquiles* y *Constante*, y el transporte *Clarrington* pusieron proa a Manila. Quizá por la mala condición en que se encontraban estos buques, La Serna y varios jefes y oficiales, así como algunos civiles, se embarcaron en la fragata francesa *Ernestine*, del capitán M. Dugen, que esa misma tarde había llegado a Quilca y zarparía poco después hacia Burdeos.²⁰

La *Ernestine* arribó a su destino tras 5 meses de navegación;²¹ la *Ica*, al mando del teniente de fragata Pedro Antonio Guol, llegó a Cádiz a fines de abril;²² siendo seguida un mes más tarde por el *Pezuela*, al mando del teniente de navío Manuel Quesada, luego de una penosa travesía tanto por el estado de la nave, como por los pocos víveres que tenía y su igualmente escasa tripulación.²³

Los buques destinados a Chiloé arribaron a esa plaza sin mayores contratiempos, pero muy distinto fue el caso de las naves que se dirigieron a Manila. El 10 de marzo, encontrándose por zarpar de Umatag, Omaha, hacia Manila la guarnición del *Asia* se sublevó y apoderó del navío, sucediendo lo mismo en el *Constante* y el *Clarrington*. Los amotinados designaron al teniente de fragata José Martínez para que condujera los buques a México, quien aceptó a condición de que Guruceta y los oficiales apresados fueran dejados en la isla. Hecho esto, y quemado el *Clarrington* por no poder marinarlo, el *Asia* y el *Constante* pusieron proa a Acapulco.

Al ver lo que sucedía con las otras naves, el alférez de navío José Fermín Pavía, comandante del *Aquiles*, logró apartarse con su buque, retornando al puerto una vez que estas se alejaron. Pero dos días después se produjo un motín a bordo y el mando fue asumido por el chileno Pedro Angulo, quien luego de desembarcar a los oficiales puso proa a Monterrey, California. Tras una breve estada en ese puerto, se dirigió a Valparaíso, donde entregó el bergantín a las autoridades chilenas. A Monterrey también habían llegado poco antes los otros dos buques españoles, suscribiendo un acuerdo el 1° de mayo de 1825 mediante el cual ambos buques pasaron a poder del estado mexicano.²⁴

20 Fernández Duro, Cesáreo, *op. cit.*, IX, pp. 311-312 y 328-337.

21 Wagner de Reyna, Alberto, «Ocho años de La Serna en el Perú (de la *Venganza* a la *Ernestine*)», *Quinto Centenario* N° 8, 1985, pp. 37-59. Archivo de la Defensa, Vincennes, Francia, Correspondencia política II, ff. 269-273, Burdeos 9/6/1825, prefecto al ministro de Asuntos Exteriores.

22 AGMAB, Listas de Cádiz 8118/131, corbeta *Ica*.

23 *Ibidem*, caja 74, doc. 45, Topete al secretario de Estado y Marina, N° 356, San Fernando 21/6/1825. Museo Naval, Madrid, Ms 2413/40, Quesada al secretario de Marina, Cádiz 7/6/1825.

24 Fernández Duro, Cesáreo, IX, pp. 311-312 y 328-337. López Urrutia, Carlos. *Historia de la Marina*

De esa manera, la presencia naval española en la costa oeste de América llegaba a su fin, al menos por algunas décadas.

4. Los medios locales

Como ya se mencionó, los medios navales asignados al Callao durante la etapa final de la guerra de independencia peruana fueron muy limitados. En esencia, se limitaron a las fragatas *Venganza*, *Esmeralda* y *Prueba*; las corbetas *Sebastiana* (inhabilitada desde febrero de 1818) y *Maypú*; y los bergantines *Justiniano* (6), *Pezuela* y *Potrillo*. Para el servicio de correo contaba con el pailebote *Sacramento*.

Las defensas terrestres del Callao consistían en la fortaleza del Real Felipe, el fuerte San Miguel y la batería San Rafael, complementadas por baterías de menor potencia. En el frente de mar, Vacaro disponía de las fuerzas sutiles, conformadas por embarcaciones menores artilladas, que fueron creciendo en número hasta llegar a ser 40 durante el primer sitio del Callao.²⁵ Estas fuerzas eran empleadas para patrullar dentro y fuera del fondeadero, protegido por una línea de buques mercantes y de guerra, cuando estaban presentes, unidos por una cadena formada con perchas de arboladura; y eventualmente llevaron a cabo ataques a los buques bloqueadores.

Los varios ataques a los que estuvo sometido el puerto causaron algunos daños a la población y entre las naves, pero en términos generales la defensa probó ser eficiente. De hecho, el virrey Pezuela otorgó algunos ascensos, entre ellos el de jefe de escuadra para Vacaro, por la defensa del Callao contra los ataques de Cochrane en octubre de 1819, concediéndose además una medalla a los defensores.²⁶

Para atender determinadas circunstancias, y de acuerdo a la disponibilidad de fondos de la Real Hacienda, se pudo fletar algunas naves mercantes y comisionarlas temporalmente como buques de guerra. Una de ellas fue la fragata *Veloz Pasajera* (32), que al mando del capitán de fragata Simón Londoño y luego

de Chile, El Cipsrés Editores, Santiago, 2007, cap. 11. Pérez Turrado, Gaspar, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996, pp. 224-227.

25 AGMASB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 3/11/1819, estados generales de las lanchas cañoneras, así como de las lanchas y botes, 23/2/1819.

26 Peñalba Hernández, Pilar y Camino Álvarez Alonso, *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid*, Museo Naval, Madrid, 2002, I, p. 183.

del teniente de navío Luis Pardo, prestó diversos servicios desde enero de 1817 hasta agosto de 1818. Este último año, para reforzar el bloqueo de Valparaíso y apoyar a Talcahuano, se hizo lo propio con las fragatas *Presidenta* (16), *Resolución* (16) y *Cleopatra* (24); y para proteger a los convoyes mercantes de los corsarios enemigos se armó a las fragatas *Palafox* (18) y *Tagle* (24), así como al bergantín *Cantón* (5) y al pailebote *Nuestra Señora de Aránzazu* (11).

No he podido encontrar buques armados en corso hasta 1821, cuando el gobernador de Chiloé otorgó una patente de ese tipo al bergantín *General Valdés* (12), que logró algunas presas antes de desaparecer en una borrasca en noviembre de 1823. Este último año, también en Chiloé, se armó en corso al bergantín *General Quintanilla* (16), al mando del sardo Matteo Maineri. Tras tomar algunas presas, fue capturado por la goleta de guerra francesa *La Diligente* en mayo de 1824. Una de sus presas, el bergantín francés *La Vigie* (4), también fue armado en corso y puesto al mando de un escocés, siendo capturado en Arica por la corbeta peruana *Congreso* a principios de ese año.²⁷

Luego que el Callao cayó en manos realistas, el virrey La Serna nombró al brigadier José Ramón Rodil como jefe de esa plaza fuerte. Una de sus primeras medidas fue restablecer el apostadero de marina, poniendo al frente del mismo al capitán de fragata Francisco González. Con mucho esfuerzo, González pudo habilitar como corbeta a la fragata *Esther*, rebautizada *Victoria de Ica*, alias *Moquegua* (30), poniéndola al mando del teniente de fragata Pedro Antonio Goult; los bergantines *Constante* (9) y *Pezuela* (18), al mando de José Martínez y del teniente de fragata Manuel Quesada, respectivamente; y la balandra *Real Felipe*. También pudo armar varias embarcaciones menores, que organizadas como fuerzas sutiles quedaron al mando del alférez de navío Alonso San Julián. Rodil otorgó patente de corso al bergantín *Moyano* (9), que al mando del piloto Saturnino Barinaga logró algunas presas antes de ser quemado para evitar que caiga en poder de las fuerzas bloqueadoras.²⁸

Numerosos buques mercantes fueron fletados para transportar tropas y abastecimientos de todo tipo, tanto desde España como desde el Callao para

27 Sheldon-Duplaix, Alexandre, «El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)», *Derroteros de la Mar del Sur* n° 22, 2014, pp. 136-145.

28 Archivo General de la Nación, Lima, H 4 1578, Comisaría de Guerra y Marina. Libro manual de cargo y data para las atenciones del ejército y la marina y la plaza del Callao, 1824. Rodil, José Ramón, *Memoria del Sitio del Callao*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955, pp. 180-185.

sostener el bloqueo de Valparaíso y la defensa del sur de Chiloé, y luego para desplazar fuerzas de un punto a otro de la costa peruana. Muchas de estas naves fueron capturadas por las fuerzas independentistas, que para esta fase de la lucha tenían un control casi pleno del Pacífico Sur.

Conclusiones

En el complejo contexto de principios del siglo XIX, el gobierno español experimentó una suerte de implosión causada tanto por factores externos como internos, lo que trajo como consecuencia la pérdida de gran parte de sus posesiones americanas. Esta situación afectó significativamente a su poder naval, a pesar de lo cual España pudo mantener un cierto grado de control del mar porque no tenía desafíos sustantivos por parte de las repúblicas nacientes.

En la costa oeste americana, el virreinato peruano se mantuvo leal a la corona y, con grandes esfuerzos, pudo enviar expediciones que restablecieron el gobierno real en Quito, Chile y Alto Perú. Pero en 1819 el control del mar se perdió por la presencia de una fuerza naval chilena más poderosa, obligando al virreinato a adoptar una actitud de flota en potencia.

Haciendo enormes esfuerzos, España envió algunos barcos al Pacífico Sur, pero el estado de varios de ellos llevó a la llegada solo de uno de ellos, la fragata *Prueba*; seguido en 1824 por el navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*, aunque ya era demasiado tarde para influir en el curso de la guerra.

El Departamento Marítimo del Callao, muy limitado en medios a flote y en tierra, permaneció activo hasta la capitulación del puerto en septiembre de 1821; y con limitaciones mucho más severas en 1824 y 1825. Los buques de guerra y los mercantes habilitados como tales fueron utilizados apropiadamente, inicialmente bloqueando la costa chilena, apoyando la resistencia realista en el sur de Chile y la guerra en el Alto Perú; y luego transportando tropas destinadas a la defensa de la capital ante la inminencia de una invasión. Pero tanto el virrey como su comandante de marina comprendieron que debían evitar una batalla decisiva en la que no estaban en condiciones de prevalecer.

Bibliografía

- CARRANZA, Ángel Justiniano, *Campañas navales de la República Argentina*, Departamento de Estudios Histórico Navales, Buenos Aires, 1962, 4 v.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1973, 9 v.
- LÓPEZ URRUTIA, Carlos. *Historia de la Marina de Chile*, El Ciprés Editores, Santiago, 2007.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores, México, 2015.
- «Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: dos peruanos en la Antártida», *Revista de Historia Naval*, año XIII, 1995, N° 48, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval (pp. 45-56).
- *El vicealmirante Martín Jorge Guise*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- PAVÍA, Francisco de Paula, *Galería Biográfica de los Generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Imprenta de F. García, Madrid, 1873-1874, 4 v.
- PEÑALBA Hernández, Pilar y Camino ÁLVAREZ ALONSO, *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid*, Museo Naval, Madrid, 2002.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996.
- PEZUELA, Joaquín de la, *Memoria de Gobierno del Virrey Joaquín de la Pezuela*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947, 2 vols. Editado por Rodríguez Casado, Vicente y Guillermo Lohmann Villena.
- RODIL, José Ramón, *Memoria del Sitio del Callao*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955.
- SHELDON-DUPLAIX, Alexandre, «El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)», *Derroteros de la Mar del Sur*, N° 22, 2014 (pp. 136-145).
- TROMBEN CORBALÁN, Carlos, *La Armada de Chile, una historia de dos siglos*, Armada de Chile, Santiago, 2017, tomo I.
- WAGNER DE REYNA, Alberto, «Ocho años de La Serna en el Perú (de la *Venganza* a la *Ernestine*)», *Quinto Centenario* N° 8, 1985 (pp. 37-59).

LA ARMADA FRANCESA Y LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ

Alexandre Sheldon-Duplaix, Service Historique de la Defense (Francia)

Introducción

Francia jugó un papel decisivo en el proceso que condujo a la independencia de Iberoamérica. La invasión napoleónica de España en 1807 otorgó la independencia de facto a los cuatro virreinos de Nueva España, Granada, Río de la Plata y Perú que no estaban dispuestos a unirse a Napoleón y someterse a su hermano, convertido en rey de España. También animó a los que buscaban la independencia real de España y su depuesto rey Fernando VII. Con su virrey reprimiendo los levantamientos en el Alto Perú y defendiéndose de las juntas del Río de la Plata, Perú se convirtió en un bastión realista, representado en las Cortes de Cádiz de 1812. Con la Restauración de los Borbones en Francia en 1814-15 y la Holly Alliance, los ejércitos patriotas podían temer una alianza de los primos reales Luis XVIII y Fernando VII a través de los Pirineos para restablecer la autoridad española en las Américas. Pero la prioridad de Francia era restaurar su economía a través del comercio, aprovechando la incapacidad de España para mantener su monopolio comercial. Como durante la Guerra de Sucesión española (1701-14) Francia trató de beneficiarse del comercio peruano, esta vez sin tomar partido, cultivando y ofendiendo tanto a los realistas como a los patriotas.¹ Sin generar los extraordinarios beneficios obtenidos en los años 1700, este comercio justificó una presencia naval que hizo por la falta de cónsules franceses. La Armada fue la herramienta necesaria para proteger los derechos de los comerciantes franceses en medio de la caída del virreinato peruano, generando piratería bajo la apariencia de corso bajo ambas banderas. Con la derrota de los realistas después de Ayacucho, Francia se apresuró

1 Sheldon-Duplaix, Alexandre, France and its Navy during the wars of Latin American Independence (1808-1825), presentado en el Annapolis Naval History Symposium, 9/2011; «Congreso Internacional Corso y Piratería en América», Lima, Perú, 6-7 junio 2012: «La detención del corsario realista *General Quintanilla*, y sus implicaciones diplomáticas, 1824».

a buscar una representación consular en Perú sin extender el reconocimiento completo por otro cuarto de siglo; esto por temor a lastimar al reinado vecino.

1. El precedente del contrabando francés en el Mar del Sur

Erik Wilhelm Dahlgren (1848-1934), bibliotecario y luego director de la Biblioteca Real de Estocolmo, se dedicó a buscar en los archivos franceses y españoles la cartografía y la historia del Mar del Sur.² Documentó los viajes de 175 barcos franceses entre 1698 y 1749 incluyendo 116 durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713). Explicó que fue una sorpresa al enterarse de que los marineros franceses no habían hecho aportaciones al conocimiento geográfico y que sus fines eran exclusivamente económicos, gozando de una singular circunstancia política: «se hizo evidente que el comercio francés en el Mar del Sur tenía un interés mucho mayor: Me di cuenta de que este comercio, desde el punto de vista económico, financiero, incluso político, había jugado un papel». Como revela Dahlgren, las expediciones francesas a las costas chilenas y peruanas a principios del siglo XVIII fueron producto de cálculos económicos y políticos de suma importancia para el Rey Sol Luis XIV y su esfuerzo bélico. Otros historiadores han profundizado en el tema de las expediciones francesas a los mares del Sur, revelando el papel de los empresarios y empresarios privados de la ciudad corsaria de Saint Malo.³ La Guerra de Sucesión Española se diferenció de las anteriores guerras francesas en las Américas porque España ahora estaba por el momento aliado con Francia. El objetivo principal de la política francesa era proteger a Hispanoamérica, de donde el Estado español obtenía sus principales ingresos. La Armada española se había debilitado, obligando a la Armada francesa a asumir ese papel. Como consecuencia, la protección francesa a los convoyes del tesoro español permitió que el imperio español continuara la guerra durante once años. Al perder la mitad de sus barcos entre 1695 y 1715, la Armada francesa fue reemplazada por corsarios franceses, predominantemente de St. Malo. La guerra y el levantamiento de facto del monopolio comercial de

2 Dahlgren, Erick Wilhem, *Voyages français à destination de la mer du sud avant Bougainville (1695-1749)*, Hachette Livre BNF, París, 1907.

3 Los hechos fueron investigados desde 1925 hasta el presente por Eugène Herpin, Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux, Edouard Delobette y luego por André Lespagnol, Philippe Hodrej, Aurélie Hess, Marie Foucard. Lespagnol, André, «Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Année 1991, Tome 98, N° 1 (pp. 51-64) y Lespagnol, André, *Messieurs De Saint-Malo - Une Élite Négociante Au Temps De Louis XIV*, Presses universitaires, Rennes, 2011.

España con sus colonias americanas iniciaron para Francia un lucrativo comercio entre Perú y China a través del Cabo de Hornos. En Perú, los funcionarios coloniales españoles decidieron ignorar las restricciones al comercio exterior y actuar en connivencia con el contrabando. «Con el tiempo, la multiplicación del paso de los barcos franceses, el alargamiento de la duración de las escalas, ya que muchos barcos hacían una auténtica invernada de varios meses, multiplicando también las deserciones -que un capitán estimó en unas 2.000 desde 1708- generó una verdadera proceso de semisedentarización».⁴ Los puertos clave fueron Concepción en el actual Chile y los puertos peruanos de Arica, Ilo y Pisco. A la espera de la llegada de los comerciantes de Lima o del Alto Perú, los desertores franceses habían construido tiendas de campaña y alojamientos precarios que servían de intermediarios entre los empresarios franceses y peruanos.⁵ Madrid impuso medidas más estrictas en 1708, que entraron en vigor después de dos años. En total, 115 barcos franceses, incluidos 4 barcos de guerra, visitaron Perú durante el período 1701-16. Como señaló Dahlgren, «... después de la conclusión de la paz de Utrecht (1713), [...] este comercio [peruano] languidece y finalmente cesa». Mientras tanto, Francia envió a un ingeniero militar, Amédée-François Frézier, nacido en Chambéry en 1682, autor de un tratado sobre navegación y astronomía, para documentar las fortificaciones militares españolas en las costas de los mares del Sur, así como un oro y minas de plata en Perú y Bolivia. Un relato de Frézier de sus Viajes a América del Sur se publicó en París en 1716. Pero, en general, la presencia francesa disminuyó drásticamente y se volvió marginal. Una fuente reportó 31 franceses en Lima en 1776, trabajando principalmente en restaurantes.⁶

2. Apoyo británico tanto a los patriotas como a la Corona española

Los gobiernos criollos en Hispanoamérica buscaban la ayuda británica, pero Londres tenía que seguir comprometido con su nueva alianza española contra Napoleón, invitando a Francia a ponerse del lado de los patriotas.⁷

4 *Ibidem*, p. 602.

5 *Ibidem*, p. 612.

6 Riviale, Pascal, «Los franceses en el Perú en el siglo XIX: retrato de una emigración discreta», *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, Vol. 36, N° 1, 2007, (pp. 109-121).

7 Graham, Gerald. S. y Humphreys, Robert A. (ed.), *The Navy and South America: 1807-1823*, Navy Record Society (NRS), London, 1962, p. 27.

Castlereagh señaló en abril de 1812 que a menos que Madrid colocara «a los habitantes de América sobre una base comercial de la misma ventaja que los habitantes de la España europea... su separación... [era]... inevitable».⁸ Las Juntas Revolucionarias abrieron de inmediato sus puertos al comercio exterior. Mientras tanto, la *Royal Navy* tenía la tarea de defender el hemisferio occidental y sudoccidental contra cualquier interferencia francesa.

Después de sus derrotas en Trafalgar y Santo Domingo, la Marina francesa se preocupó principalmente de reabastecerse y defender a las hambrientas Martinica y Guadalupe, con la Guyane ocupada por Portugal. Durante 1808-1812, Francia perdió unos 20 barcos en las Indias Occidentales; cinco más lograron escapar del bloqueo británico⁹. Ocasionalmente, la Armada francesa se aventuraba en las costas sudamericanas en su camino hacia el Océano Índico. A partir de mayo de 1808, el contralmirante Sir Sidney Smith estuvo al mando de la primera estación naval sudamericana de Gran Bretaña, sucedido por el vicealmirante Michael de Courcy y el contralmirante Manley Dixon. En junio de 1808, el contraalmirante Sir William Smith, jefe de la estación británica, informó que «mantenía el escuadrón navegando en sucesión» para frustrar cualquier intento naval francés.¹⁰ El 10 de agosto, el buque francés *Maldonado*¹¹ fue hundido en el Río de la Plata tras ser interceptado por la división naval británica.¹² Courcy todavía detuvo fragatas francesas que se dirigían hacia afuera o hacia adelante con destino a la estación de Mauricio. Sus barcos patrullaban la línea a lo largo de la ruta de La Perouse, y se esperaba que cualquier capitán francés los siguiera, «para mostrar a los espías o agentes franceses que se puede esperar el escuadrón inglés en cada parte de la costa».¹³

Financiados por sus precursores haitianos, los líderes independentistas Francisco de Miranda y Simón Bolívar, comenzaron a dividir el virreinato español de Nueva Granada. Los virreinos del Río de la Plata y Nueva España se separaron mientras Paraguay y Chile proclamaban su independencia. Los virreinos de Perú y Nueva Granada lograron resistir, aprovechando las divisio-

8 *Idem*.

9 Service historique de la défense (SHD), BB4 275, 287, 292, 294, 307, 308, 353.

10 Graham, Gerald. S. y Humphreys, Robert A. (ed.), *op cit*, p. 6; Smith to Pole, 20/6/1808.

11 Teniente Dauriac.

12 SHD BB4 275

13 Graham, Gerald. S. y Humphreys, Robert A. (ed.), *op cit*, p. 38; de Courcy to Pole, 23/6/1809, p. 46, de Courcy to Croker, 13/7/1811.

nes entre los patriotas. Con la restauración de Fernando VII en su trono, Londres había impuesto a España que no obtendría ayuda exterior para retomar sus colonias mientras se negaba a prestar barcos que podrían haber aportado una fuerza decisiva contra los patriotas. Fernando VII envió 10.000 hombres al mando del general Pablo Morillo, ex sargento, recomendado por el duque de Wellington. Morillo restableció el virrey de Nueva Granada en 1816, habiendo obligado a Bolívar a huir a Jamaica y Haití. Los patriotas no podían contar con el apoyo extranjero abierto en su lucha contra la Armada española.

3. El comercio como prioridad para el gobierno francés de la Restauración

Las derrotas y la desaparición de Napoleón en 1814-1815 podrían haber marcado el final de un período en el que Francia apoyó la independencia de América Latina con agentes y veteranos. Inesperadamente, el nuevo primer ministro francés conservador, el duque de Richelieu, mantuvo una política de neutralidad, animando a Madrid a buscar un arreglo pacífico con los patriotas. El duque no quería permitir que Gran Bretaña se beneficiara exclusivamente del comercio sudamericano¹⁴. Al mismo tiempo, Francia contemplaba la posibilidad de que príncipes borbones pero independentistas, tomaran México y La Plata para oponerse a la hegemonía de Londres y al republicanismo de Washington.¹⁵ Por el contrario, el virreinato del Perú permaneció bajo el control de los leales al rey español.

Durante junio-agosto de 1816, el capitán Viella, al mando de la fragata *Hermione*, transportó un enviado especial¹⁶ para reunirse con el rey portugués Joao VI en Río. La apertura de mercados era una prioridad para el Ministerio de Marina también a cargo de las colonias y el comercio. Viella recomendó apostar buques de guerra para fomentar el comercio francés.¹⁷ El ejemplo de Brasil, donde Gran Bretaña dominó el comercio gracias a la estación de la Marina Real, llevó al Ministerio de Marina francés a proponer un modelo similar. De 1816 a 1819, Francia mantuvo una estación naval única en América Latina, en las Indias Occidentales para proteger las colonias de Martinica y Guadalupe e informar al gobierno sobre la piratería y la situación en Haití y Tierra Firme. Las distinciones entre patriotas y entre patriotas, corsarios españoles y piratas

14 Perkins, Dexter, *The Monroe Doctrine*, Little, Brown, New York, 1927, p. 105.

15 Ministry of Foreign Affairs, *Correspondance politique*, Etats-Unis, Vol. 73, 2/10/1816, citado por Perkins, Dexter, *op cit.*, p.106

16 Duque de Luxembourg

17 SHD BB4 395, Viella al ministro de Marina y Colonias, MCM, 22/6, 30/8/1816

no estaban claras. En 1817, el Capitán Prigny de Quériex a bordo de *La Bellone* en las Indias Occidentales, notó que la piratería estaba floreciendo, «la mayoría de las comunicaciones con México y Perú [siendo] interceptadas».¹⁸ A fines de noviembre, una fragata destacada a Porto Bello y Cartagena también informó que el comercio estaba muerto, el dinero español se enviaba a Inglaterra en barcos de la *Royal Navy*.¹⁹

En 1819, el capitán Drouault atravesó el Río de la Plata donde la *Royal Navy* al mando del Almirante Bowles tuvo una influencia abrumadora en el comercio británico: «como resultado lucrativo de su presencia, la bandera británica cubre la navegación de infiltración en los ríos de la Plata, Paraguay y Orinoco».²⁰ Para Drouault, «los ingleses, con sus insinuaciones y fuerzas marítimas serían los nuevos amos...».²¹ Drouault informó que Lord Cochrane, el deshonrado escocés y Capitán de Navío de la *Royal Navy*, había obtenido una paga de 6000 piastras de Santiago y abusivamente se apoderó de 120000 dólares a bordo del mercante francés *Gazelle*. El virrey de Perú, Don Pezuella, estaba reuniendo 6000 hombres cerca de Lima para resistir la próxima expedición de Cochrane. En ausencia de cónsules, la *Royal Navy* actuó como agente comercial, asegurando el acceso a los puertos peruanos y salvaguardando la riqueza de los criollos llevándola al Banco de Inglaterra. Drouault lamentó el hecho de que, a diferencia de Gran Bretaña y Estados Unidos, Francia no tenía fuerzas en la zona. Como consecuencia, sus comerciantes fueron depredados.²² Este informe convenció al rey Luis XVIII de enviar tres barcos a Valparaíso y Callao (enero-febrero de 1821). Recibido con recelo por ambas partes, el almirante francés Jurien de la Gravière obtuvo garantías para los comerciantes franceses del gobierno chileno y del virrey en Perú.

4. La negativa de Francia a ayudar a España en América

Al asumir el cargo a principios de 1822, el primer ministro De Villèle puso el comercio en el centro de su política exterior. Al igual que Richelieu, favoreció el comercio con los Patriots. En el Congreso de Verona más tarde ese

18 *Idem.*, Prigny de Quériex, al MCM, 21/10, 19, 29/11, 8, 18/12/1817

19 SHD BB4 404, Le Bozec, al MCM, 21/5/1818

20 SHD BB4 409, Drouault al MCM, 11/5/1819

21 *Idem.*

22 *Idem.*

año, los dos plenipotenciarios de Francia recibieron instrucciones de buscar la mediación entre España y los patriotas o ir tan lejos como para otorgar el reconocimiento formal sin el consentimiento español, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos. Montmorency y Chateaubriand sintieron que no era prudente plantear el asunto cuando el consenso pedía la restauración del rey Fernando VII, detenido por los liberales españoles. Fue el duque de Wellington quien instó finalmente a un reconocimiento de facto de los nuevos gobiernos²³ mientras Villèle pensaba en traer monarquías borbónicas independientes a América para contener la amenaza republicana. En sus *Mémoires* se refirió a las decisiones tomadas el 5 de julio de 1823 llamando al envío de infantes borbónicos a México, La Plata, Chile y Perú, refiriéndose al apoyo naval de Francia. Los nuevos reinos se abrirían al comercio con un 10% de preferencia por España:²⁴ «... los Infantes... encontrarían al menos reinos fáciles de conquistar con la ayuda de nuestra armada y nuestro crédito».²⁵ Chateaubriand también había mencionado «medios navales», esta vez en apoyo de España y esta referencia llevó a un historiador a argumentar que Francia estaba preparando una expedición.²⁶ Gallatin, el enviado estadounidense a Francia, le había dejado claro a Chateaubriand que Estados Unidos se opondría a un plan para las monarquías borbónicas en el Nuevo Mundo.²⁷ Pero Francia prestó más atención a las amenazas de Canning. El ministro británico le había dicho a Polignac que «la unión de cualquier potencia extranjera en una empresa española contra las colonias sería vista por ellos como una cuestión completamente nueva y sobre la cual deberían tomar la decisión que los intereses de Gran Bretaña pudieran requerir».²⁸ París dio marcha atrás.²⁹ Ninguno de los planes e instrucciones navales enviados a los jefes de estación reveló un plan para una expedición sudamericana, aunque el almirante Jurien sugirió que una respuesta positiva a una eventual solicitud española de transporte de tropas podría asegurar un acuerdo comercial.³⁰

23 Perkins, Dexter, *op cit.*, pp. 109-110.

24 Villele, Joseph de, *Mémoires et correspondance du comte de Villèle*. 5 Vol. , Librairie Académique Didier, Perrin et Cia. Libraires-Éditeurs, Paris, 1904, p.190, citado por Perkins, Dexter, *op cit.*, p. 111.

25 *Ibidem.*, p. 112

26 Temperley, *England Historical Review*, XI, 1925, p. 40, citado por Perkins, Dexter, *op cit.*, p. 114.

27 Gallatin, *Writtings*, II, p. 271, citado por Perkins, Dexter, *op cit.*, p. 115

28 Perkins, Dexter, *op cit.*, p. 118.

29 *Idem.*

30 SHD BB4 436.

5. Establecimiento de una estación naval en el Mar del Sur y envío de agentes navales

Siguiendo las recomendaciones del almirante Jurien de la Gravière, el gobierno francés quiso imitar el modelo británico y extender su presencia naval en Chile y Perú para apoyar el comercio francés. Como resultado, Francia estableció una división naval en el Mar del Sur, bajo el mando del Capitán Mackau (1822). La estación de los Mares del Sur estuvo representada en 1823 por el barón Roussin seguido en mayo de 1824 por el capitán Billard y más tarde sucedido por el almirante Claude Ducampe de Rosamel (agosto de 1824-octubre de 1825). La estación del Mar del Sur estaba muy distante, tanto de Francia como de Brasil. En 1823, Francia había reducido su presencia naval durante su intervención en España en nombre del rey Fernando VII, contra las Cortes. Sin instrucciones sobre el rumbo que debía adoptar frente a las fuerzas realistas del Perú, el barón Roussin había abandonado brevemente las costas de América del Sur con las tres naves bajo su mando. La invasión francesa de España constituiría una fuente de malentendidos en Hispanoamérica, donde los realistas favorecían a las Cortes y los patriotas temían una continuación de la intervención gala en apoyo de sus enemigos. Técnicamente, Francia había sido cobeligerante de las fuerzas patriotas contra las fuerzas españolas, aunque oficialmente Francia no estaba en guerra con España sino solo con sus Cortes.

Con el restablecimiento de Fernando VII a través de su intervención, Francia y su división naval ahora parecían ser un aliado de las fuerzas realistas y el administrador del virrey se refería a menudo como tal. En 1824, el Ministerio de Marina decidió seguir el modelo británico y adjuntar la Estación del Pacífico a la Estación Brasileña. Para acelerar las comunicaciones, la división utilizó correos de casas comerciales francesas entre Santiago y Buenos Aires, mientras que un barco de despacho hacía el enlace con Río. Rosamel había indicado que una conexión similar que uniera Fort de France, Callao/Lima y Valparaíso/Santiago a través de Panamá sería imposible debido a los vientos adversos. Sin relación con la presencia de una división naval en el Mar del Sur, Francia envió una expedición científica alrededor del mundo a bordo de la corbeta *Coquille*. Hizo escala en Lima del 26 de febrero al 4 de marzo de 1823 y en Payta del 10 al 22 de marzo. Lesson notó la presencia de buques mercantes de todas las naciones en la bahía del Callao a diferencia de Payta elegido por unos pocos balleneros y contrabandistas. En ambos lugares, representó una tierra árida y

abrasada. El oro y el guano eran los principales productos del comercio peruano, pero la guerra había cerrado las minas.³¹

El cónsul general francés Angelucci en La Habana había sido autorizado para enviar agentes secretos a Hispanoamérica, pero la empresa no había tenido éxito y el virrey en Lima sometió a uno a trabajos forzados.³² Siguiendo el ejemplo de Gran Bretaña, el Ministro de Marina argumentó que sería «beneficioso anticipar el reconocimiento francés de los nuevos gobiernos estadounidenses enviando oficiales navales a Caracas, Porto Bello, Lima, Santiago de Chile y Vera Cruz».³³ En noviembre de 1823, dos comandantes y un teniente fueron enviados a Chile, Perú y Colombia. De La Susse y De Moges iban a viajar al interior para encontrar «buena inteligencia ... en interés de Francia y su comercio» pero el Ministro finalmente optó por que residieran en Santiago y Lima, «donde se encontrarían con personas influyentes».³⁴

6. La captura del buque mercante francés *La Vigie*

Es en este contexto que menos de un año después, el 12 de enero de 1824, el corsario de bandera española *General Quintanilla* capturó frente a Chancay el buque mercante francés *La Vigie*.³⁵ *La Vigie* pertenecía al Armamento Changeur & Cie de Burdeos. Partió de este puerto el 11 de diciembre de 1822, bajo el mando del Maestro Bertrand Lancka, luego reemplazado por Télémaque Guilhem. Llegó a Valparaíso el 8 de marzo de 1823 y el 7 de abril ingresó a Quilca donde permaneció bajo la protección de la fragata francesa *Amazon*e hasta el 17 de mayo. Rumores de guerra entre Francia y España y la ocupación de Lima por los españoles obligaron a *La Vigie* a esperar. Por noticias positivas en Guayaquil. En octubre volvió a Intermedios, liquidando un negocio en Trujillo y embarcando pasajeros españoles para Europa. En diciembre fue detenida cuatro veces por el bloqueo del almirante patriota Guise frente al Callao. En enero de 1824 partió de Intermedios rumbo al Callao. El día 11, a 6 millas de Chan-

31 Lesson, René-Primevère, *Voyage médical autour du monde, exécuté sur la corvette du Roi la «Coquille», commandée par M. L.-I. Duperrey, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825 & Mémoire sur les races humaines*, hachette Livre BNF, París, 2016.

32 Rattier de Sauvignan.

33 SHD BB4 425, Informe, París, 27/4/1822.

34 SHD BB4 459, MCM a Rosamel, 20/1/1824.

35 *Idem.*, Informe de Télémaque Guilhem, capitán y sobrecargo del barco francés de tres mástiles *La Vigie* de Bordeaux, al jefe de la división naval francesa, Arequipa, sin fecha, finales de abril de 1824.

cay, la detuvo una goleta de guerra de bandera colombiana. Guilhem envió su segundo, pero la canoa regresó con 12 hombres armados. Tomaron posesión de *La Vigie* con la justificación de la guerra entre Francia y España. La goleta, bautizada como *General Quintanilla* por el defensor realista de la isla de Chiloé, izó la bandera española. Guilhem explicó a su capitán sardo, Matteo Maineri, que no existía estado de guerra entre Francia y el rey de España; además, el rey Luis XVIII había negado cartas de marca contra los barcos españoles durante su guerra contra las Cortes. Ahora prisionero, Guilhem fue entregado en Ilo al general Valdez, exigiendo en vano que se desembarcaran sus bienes. Puesto en libertad, logró por sus propios medios llegar a Arequipa el 8 de febrero, donde el virrey La Serna le prometió un juicio. *La Vigie* zarpó de Arica a Chiloé luego de desembarcar su cargamento de arroz y tabaco en cantidades distintas a las registradas. Guilhem tuvo que esperar hasta el 19 de abril cuando la presencia de la *General Quintanilla* en Mollendo le permitió obtener un juicio. Guilhem se indignó cuando el capitán de la *Quintanilla* se negó a mencionar la guerra franco-española como su justificación inicial, ahora acusando a Guilhem de no mostrar sus papeles, disparar tiros y transportar un coronel insurgente, un cargamento de espadas y monedas de contrabando para los patriotas. Cinco meses después de la captura de *La Vigie*, la corbeta francesa *La Diligente* al mando del Capitán Billard llegó a los Intermedios como vanguardia de la división naval al mando del Almirante Ducampe de Rosamel. Al ser informado del caso, Billard quiso capturar al «corsario o pirata» *General Quintanilla*, también perseguido por las estaciones inglesas y norteamericanas. Cuando *La Diligente* apareció el 3 de mayo en Quilca, la goleta española estaba en el fondeadero y Billard envió una carta a la autoridad portuaria para conocer su verdadero estado. El teniente coronel Díaz le aseguró «bajo su palabra de honor que la goleta de guerra española *Quintanilla*, propiedad de Su Majestad el Rey, estaba a punto de cumplir una misión al servicio Real». Al mencionar «nuestra unión como aliados», Díaz garantizó que dicha goleta «en ningún lugar dañaría la bandera francesa dando prueba de su intimidad e amistad.»³⁶ Al recibir la carta, Billard desistió de atacar la goleta. Pero el 4 de mayo, a las nueve y veinte de la noche, *La Vigie* observó que la *Quintanilla* se dirigía al noroeste. A las once, la goleta disparó dos tiros entre *La Diligente* y el mercante francés *L'Ernestine*. Billard

36 *Idem.*, Carta del teniente coronel Juan Díaz, comandante militar de Quilca, al comandante Billard de la corbeta *La Diligente*, Quilca, 4/5/1824.

no quiso disparar contra el puerto, pero puso rumbo para interceptar la goleta. La *Quintanilla* envió un bote, argumentando que se había equivocado de identidad. Con el bergantín patriota *Congreso*. Billard exigió que el capitán se exculpara, pero la goleta escapó. Perseguido toda la noche, Maineri finalmente se detuvo, llegando en persona, alegando confusión. Billard detuvo a Maineri y a la *Quintanilla*, regresando a Quilca, la goleta todavía bajo bandera española.³⁷

7. El virrey del Perú pretende apoderarse de las propiedades francesas

Informado del atropello, el comandante militar de Quilca pidió a Billard que esperara una resolución del gobernador provincial, rogándole que mantuviera a sus prisioneros a bordo. El general Valentín Ferraza, jefe militar en Arequipa, amonestó a Billard a perdonar «una bagatela».³⁸ Cuatro días después, Lavalle, el gobernador de Arequipa, reclamó la goleta, apoyando a Maineri y acusando a *La Vigie* de portar armas para los patriotas.³⁹ Billard respondió que «su deber lo obligaba» a llevar la goleta, su capitán, oficiales y parte de su tripulación a Valparaíso donde esperaría a su almirante. Billard expresó su confusión sobre el estado de la goleta *General Quintanilla* «buque de guerra o corsario, diferencia muy grande en nuestro armada», reafirmando «la amistad entre los soberanos [francés y español]».⁴⁰

El 25 de mayo, el virrey La Serna protestó «un insulto a la bandera de [España], un acto de hostilidad», ya que Billard no podía ignorar «que hay un virrey en el Perú y tribunales para instaurar el Estado de derecho».⁴¹ El virrey «se vio obligado a tomar represalias», prohibiendo los bienes franceses y deteniendo a los residentes franceses y sus propiedades hasta la restitución de la goleta. La Serna responsabilizó a Billard de todos los perjuicios que pudieran sufrir sus compatriotas a consecuencia de este caso y de la inmediata disputa entre las dos naciones. Un decreto ordenando la incautación de todas las propiedades francesas en estas provincias. Dolley, capitán de *L'Ernestine*, otro mercante francés, escribió al almirante francés -todavía sin haber llegado en Valparaíso- «exigiendo que Francia devuelva la goleta para conciliar los intere-

37 *Idem.*, Acta de detención de la goleta española *Quintanilla*, Quilca, 5/5/1824.

38 *Idem.*, brigadier general Valentín Ferraza, jefe de las tropas de la provincia de Arequipa, a Billard, Arequipa, 5/7/1824.

39 *Idem.*, gobernador y mayordomo de Arequipa, Lavalle, a Billard, Arequipa, 9/5/1824.

40 *Idem.*, Billard a Lavalle, Arequipa, 9/5/1824.

41 *Idem.*, virrey José de La Serna a Billard, Yucay, 25/5/1824.

ses de nuestra compañía y los de un fiel aliado de Francia» Dolley imploró en vano «la magnanimidad del virrey».⁴²

Mientras tanto, *La Diligente* y la *Quintanilla* llegaron a Valparaíso donde el recibimiento fue entusiasmado. El 1 de junio, el general Freyre, director supremo de Chile, agradeció a Billard «la deuda que Chile había contraído con la nación francesa por la captura de este pirata... la prueba más fehaciente de la neutralidad mantenida por el gobierno francés en la actual guerra entre España y América».⁴³ El ministro plenipotenciario de los patriotas peruanos ofreció nuevos detalles sobre el origen de la goleta: la antigua *Los Cinco Días*, propiedad del colombiano Manuel Antonio Lusamaga, incautada el 1 de octubre de 1823 cerca de la Isla del Muerto por su sobrecargo, el amotinado Matteo Maineri, y llevada a la isla de Chiloé con su cargamento valorado en 50.000 piastras. El ministro peruano manifestó que la goleta y lo que quedaba de su cargamento «debían ser devueltos a su legítimo propietario».⁴⁴

Después de desarmar la *Quintanilla* en Valparaíso, Billard regresó al Intermedios donde «los corsarios podrían afectar nuestro comercio», dejando a Maineri y a los demás prisioneros a bordo del bergantín de guerra francés *Lancier*, escoltando al mercante de tres mástiles *L'Amérique*. *La Diligente* de Billard llegó a Arica el 4 de julio y Quilca el 8 de julio, donde encontró *L'Ernestine*. A pesar de las quejas de su amo, a Billard se le aseguró que no había sufrido malos tratos por parte de las autoridades, pudiendo vender su carga todo el tiempo. Parecía que las órdenes emitidas por el virrey para apoderarse de las propiedades francesas no se habían puesto en práctica. En Quilca, el nuevo gobernador provincial, el general Loriga, culpó de la conducta de Maineri y aseguró a Billard que una vez que el virrey estuviera bien informado, la controversia terminaría amigablemente. El 12 de julio, Billard zarpó nuevamente hacia Valparaíso, recibiendo por fin al Almirante Ducampe de Rosamel el 10 de agosto.

El caso había llegado a París: el 22 de julio, el ministro de Marina, Gaspard de Clermont Tonnerre, remitió a Rosamel la denuncia del armador bordelés. Dos meses después, Changeur informó al nuevo ministro de Marina, Christophe de Chabrol de Crouzol, que *La Vigie*, ahora convertida en corsario español,

42 *Idem.*, M. Dolley, capitán y sobrecargo del barco francés *Ernestine* al comandante de las fuerzas francesas en el Mar del Sur, Arequipa, 9/6/1824.

43 *Idem.*, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, DF Benarente, a Billard, Santiago, 1/6/1824.

44 *Idem.*, Juan Salazar, ministro plenipotenciario de la República del Perú a Billard, Santiago, 31/5/1824.

había sido capturada por la corbeta peruana *Congreso*. Mientras la ministra de Marina reiteró a Rosamel la orden de pedir reparación, el embajador de Francia en Madrid notificó que, debido a la época de la captura de *La Vigie*, su restitución estaba estipulada por la Convención franco-española de 5 de enero de 1824, relevante para los casos ocurridos después del 1 de octubre de 1823. La embajada en Madrid solicitó al gobierno español que enviara directamente las órdenes correspondientes al virrey del Perú y su gobernador en Chiloé.⁴⁵

8. La división naval francesa pide una indemnización a España

Al llegar a Valparaíso, el almirante Rosamel se dispuso a resolver el caso con el doble objetivo de indemnizar al dueño de *La Vigie* respetando la neutralidad de su gobierno. Una comisión aprobó la conducta de Billard y la captura de la *Quintanilla*. Las órdenes del almirante fueron enviar a los comandantes De la Susse y De Moges a Santiago de Chile y Lima, para que pudieran representar los intereses comerciales franceses sin estatus diplomático. Rosamel solicitó una entrevista privada con el canciller chileno para asegurarle que su misión no era de carácter político como sugería la prensa. Moges navegó a Perú a bordo de *La Diligente* para reunirse con el virrey. La intención del almirante era entregar la *Quintanilla* a los realistas en puerto abierto a cambio de compensaciones. Al llegar a Quilca el 19 de septiembre, Moges obtuvo sus pasaportes para Arequipa. En su carta a La Serna, De Moges denuncia la falsedad del encargo de Maineri fechado en julio de 1823 en un momento en el que posiblemente no podría haber recibido el mando del barco así como su ataque nocturno contra *La Diligente*. La Serna informó a De Moges que por circunstancias que lo tenían «para comandar personalmente el ejército», había comisionado al brigadier Mateo Ramírez a bordo del navío de línea *Asia* en el Callao para resolver el caso. Pero el *Asia* ya no estaba en el Callao el 24 de octubre (donde el gobernador José Ramón Rodil recibió a Billard y De Moges) ni frente a Quilca. *La Diligente* permaneció en el Callao después del 16 de noviembre, pero se desconocía el paradero del *Asia*.

De Moges no pudo cumplir su misión pero Guilhem obtuvo la satisfacción ante la corte de Arequipa que condenó la captura ordenando al gobierno de Chiloé del general Quintanilla, tocayo de la goleta, indemnizar al comerciante francés. Aunque la *Quintanilla* aún no había sido entregado, en la práctica, a los bar-

45 BB4 459, Billard al MCM, Valparaíso, 27/6/1824.

cos mercantes franceses se les permitió comerciar en el virreinato del Perú como antes. El *Ternaux* y el *Télégraphe* recién llegados de Francia habían vendido su cargamento sin obstáculos. Pero el dinero escaseaba: las minas estaban cerradas y el transporte era difícil. El Virrey concentró sus tropas en la región del Cusco mientras Bolívar había dejado el mando de su ejército al General Sucre, organizando los territorios liberados. Rosamel estaba de visita en Concepción cuando el gobernador chileno le informó del triunfo de Sucre en Ayacucho y de la captura del virrey. Ahora, la derrota española puso nuevos obstáculos a la resolución del caso. El general Rodil, defensor del Callao, exigió la goleta. Si se le entregara la *Quintanilla* para que la perdiera Rodil, Rosamel no tendría más garantías para conseguir indemnizaciones para *La Vigie*. Además, luego de la capitulación española en Ayacucho que incluyó al Callao, entregar la *Quintanilla* a Rodil constituiría una violación de la neutralidad.⁴⁶ Moges también señaló que España había perdido la batalla de Ayacucho a pesar del apoyo anterior de 20 000 indios y perdió oportunidades para derrotar a los patriotas y su ejército colombiano.⁴⁷

Rosamel envió a Francia al ex capitán Matteo Maineri para ser juzgado por «el delito evidente de piratería» siendo su verdadero motivo «purgar estas regiones de un hombre muy audaz y emprendedor, una plaga para el comercio si fuera puesto en libertad». Su tripulación fue devuelta a sus familias en espera del juicio. En cuanto a la *Quintanilla*, Rosamel lo rearmó al mando del teniente Jordan y lo agregó a su división esperando un encuentro casual con el buque insignia español Asia para resolver el caso.⁴⁸ Rosamel ignoró eso, Asia, al enterarse de las noticias del desastre de Ayacucho, había zarpado hacia Filipinas.

9. Patriotas peruanos ven a Francia como aliada de Madrid

En cuanto a Moges, el enviado especial, la acusación de la prensa peruana contra Francia, citando al *Morning Chronicle*, lo obligó a huir de Lima a Quilca y esperar a su almirante. Según explicó, «en la opinión popular [sudamericana], se cree que Francia dirige el gobierno español. Los residentes extranjeros, más numerosos que los franceses, no tienen interés en disipar este malentendido; coloca a Francia en una posición dudosa y falsa».⁴⁹

46 *Idem.*, MCM, a Rosamel, París, 13/09/1824.

47 *Idem.*, BB4 470, Moges al MCM, Chorillos, 27/3/1825 (recibido el 22/11/25).

48 *Idem.*

49 *Idem.*

La división llegó a Chorrillos, donde Rosamel estaba ansiosa por reunirse con Bolívar y exigir una explicación de las acusaciones formuladas contra Francia en la prensa peruana patrocinada por los británicos. La entrevista -en francés- tuvo lugar el 18 de marzo a las 10 de la mañana en el cuartel militar La Madalena y tuvo una duración de una hora. «La verdad y la buena fe prevalecieron sobre la calumnia [inglesa]». A Bolívar se le aseguró que ni la división de Rosamel ni la de Jurien (fuera de Terra Firme) estaban brindando apoyo a España. Rosamel se enfrentó al caso de Rattier de Sauvignan, el agente secreto que había sido despachado por el cónsul de Francia en La Habana; Bolívar lo conocía como agente secreto; ignorando su propia existencia, Rosamel negó tal papel, antes de enviar a Rattier de regreso a Francia por su seguridad. Todavía en posesión de la fortaleza en Callao, el general español Rodil también quería ver a Rosamel, pero Bolívar no lo permitió.⁵⁰ Al no encontrar otra solución, Rosamel decidió compensar a Guilhem por sus pérdidas entregándole la *Quintanilla*. En junio, una comisión naval estimó el valor de la goleta en 6105 piastras. Cumpliendo órdenes del ministro de Marina, Rosamel escribió una carta al real general Quintanilla, último representante de España en la isla de Chiloé frente a las costas chilenas y envió a *L'Aigrette* con Guilhelm así como al oficial ejecutivo del corsario, último prisionero y testigo.⁵¹ Un benévolo Quintanilla no tenía dinero para compensar a Guilhem en el acto. Reconoció plenamente la deuda restante aprobada por el virrey y adeudada por España al armador francés; firmó cartas al gobierno español para que Guilhem fuera reembolsado en Europa. Cosmao caracterizó al general Quintanilla como «un hombre lleno de honor que nunca dejó de ser leal a su rey».⁵²

Tras la intervención personal de Bolívar, la goleta *Quintanilla* (temporalmente de la división de Rosamel al mando del teniente Chaucheprat) logró retomar la posesión de dos mercantes franceses detenidos por los patriotas en Quilca. La *Quintanilla* fue entonces devuelta a Chorrillos el 7 de septiembre, para ser entregada a su nuevo dueño, habiéndose entregado el producto de su venta a Guilhem. Poco antes, Rosamel había recibido la noticia de la reaparición del *Asia*, ahora con los colores mexicanos y rebautizado como *Congreso Mexicano* tras un motín en las Islas Marianas. Con otras dos fragatas bajo control chileno, la armada española había desaparecido del Mar del Sur.⁵³

50 *Idem.*, BB4 469, Rosamel al MCM, Valparaíso, 9/10/1824.

51 *Idem.*, Rosamel al MCM, Valparaíso, 2/1/1825.

52 *Idem.*

53 *Idem.*

10. Reconocimiento francés del Perú a través de un agente de comercio

Rosamel permaneció en Chorrillos hasta el 15 de octubre de 1825 antes de partir de Perú.⁵⁴ La armada francesa había defendido diligentemente los intereses de los comerciantes y armadores franceses durante la última posición de la corona española en Perú.

Moges elogió a Bolívar por su moderación y buena administración. Sin embargo, señaló que «el comercio aún no se había reanudado». Se necesita un estudio del comercio francés durante la Guerra de Independencia del Perú, pero los comerciantes franceses eran escasos.⁵⁵ La década de 1820 no proporcionó al tesoro francés las extraordinarias declaraciones de impuestos generadas por el contrabando patrocinado por el Estado en Perú en el siglo XVIII. Durante la Guerra de Sucesión Española la mayoría de los barcos franceses eran corsarios y mercantes. Durante la guerra de independencia peruana, la división naval a menudo superaba en número a los buques mercantes.

A pesar del fracaso de De Moges como agente naval debido a sospechas mal fundadas de actividades políticas, Francia estaba ansiosa por tener un cónsul general y expandir el comercio sin ofender a España mediante el establecimiento de una representación diplomática de pleno derecho. Sin embargo, Jean Baptiste Chaumette des Fossés, el inspector general de Comercio enviado por Francia, fue rechazado por el canciller de Bolívar porque carecía del rango para ocupar un puesto de cónsul general. Con la partida de Bolívar, Chaumette des Fossés fue finalmente aceptado como cónsul general el 14 de julio de 1827, lo que marcó el comienzo de relaciones diplomáticas formales.⁵⁶

Con la Independencia del Perú, las élites económicas españolas y criollas fueron reemplazadas por comerciantes ingleses y estadounidenses. Durante los años siguientes, la exportación de guano generó enormes beneficios, cambiando la economía y la sociedad peruana. La nueva élite buscó productos europeos mientras que los proyectos de modernización atrajeron una nueva ola de inmigración europea que incluía artesanos y trabajadores franceses en la segunda mitad del siglo.

54 *Idem.*, 14/9/1825.

55 SHD, BB4 470, Moges al MCM, Chorrillos, 27/3/1825 (recibido el 22/11/25).

56 Óscar Maúrtua «Chaumette des Fossés y el inicio de las relaciones franco-peruanas», Lima, 2014.

Conclusiones

Las necesidades de expandir el comercio, luchar contra la piratería, equilibrar la influencia británica y causar una fuerte impresión en las nuevas naciones explican por qué Francia mandó poderosas fuerzas navales en América y el Mar del Sur en 1820-25 y prestó gran atención a los asuntos peruanos a pesar de la ausencia de representación diplomática.

La invasión francesa de España en 1823 generó sospechas sobre los verdaderos motivos de la presencia naval francesa en las Américas, y Bolívar temía una intervención francesa en favor del rey español reinstalado por su primo Borbón francés en Madrid. Sin embargo, ya pesar de fórmulas de cortesía o declaraciones comprometedoras en sentido contrario, la Armada francesa no fue en modo alguno aliada de España en América, a diferencia de lo que sucedió durante la Guerra de Sucesión española. El caso de la goleta *General Quintanilla* demostró que Francia no coordinó su política con Madrid y siguió una estricta línea de neutralidad dictada por sus intereses económicos y la arraigada convicción de que España no podía prevalecer sobre los patriotas.

El caso de la *Quintanilla* ilustró también el problema de las definiciones entre buque de guerra, corsario y pirata, ya que la *Quintanilla* cumplía los tres criterios: el virrey afirmó que era la goleta de su rey, citando un decreto real; la *Quintanilla* tenía una comisión falsa como corsario y atacaba a los neutrales en lugar de a los beligerantes, como un pirata.

El comercio francés con Perú había sido peligroso y mucho menos rentable que durante la Guerra de Sucesión Española. Pero la Marina francesa había tenido un propósito económico, modelando su papel en la *Royal Navy*, con oficiales navales que servían como agentes comerciales de facto y serían cónsules. Francia también fusionó sus estaciones del Pacífico y Brasil en 1825 para poner toda América del Sur bajo un solo mando, como Gran Bretaña.

Este apoyo naval allanaría el camino para que los comerciantes franceses se beneficiaran más tarde de los nuevos mercados y oportunidades emergentes en Perú y América Latina. Rechazando en un principio el destino de un agente comercial francés sin pleno reconocimiento, las autoridades peruanas lo aceptaron como cónsul general en 1827, a la espera de 1852 y Napoleón III para obtener pleno reconocimiento diplomático.

Bibliografía

Fuentes primarias

- GALLATIN, Albert, *The Writings of Albert Gallatin*, 3 vols., Alan Press, Philadelphia, 1879.
- GRAHAM, Gerald S., HUMPHREYS, Robert A., ed. *The Navy and South America*, Navy Record Society (NRS), London, 1962.
- LESSON, Renè-Primevère, *Voyage médical autour du monde, exécuté sur la corvette du Roi «la Coquille», commandée par M. L.-I. Duperrey, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825 & Mémoire sur les races humaines*, hachette Livre BNF, Paris, 2016.
- Archivos del ministerio de defensa de Francia/Service historique de la défense (SHD), BB⁴ 275, 287, 292, 294, 307, 308, 353.
- VILLELE, Joseph de, *Mémoires et correspondance du comte de Villèle*. 5 Vol. , Librairie Académique Didier, Perrin et Cia. Libraires-Éditeurs, Paris, 1904.

Fuentes Secundarias

- DAHLGREN, Erik Wilhelm, *Voyages français à destination de la mer du sud avant Bougainville (1695-1749)*, Hachette Livre BNF, Paris, 1907.
- LESPAGNOL, André, «Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Année 1991, Tome 98, N° 1, (pp. 51-64).
- _____, *Messieurs De Saint-Malo - Une Élite Négociante Au Temps De Louis XIV*, Presses universitaires, Rennes, 2011.
- PERKINS, Dexter, *The Monroe Doctrine*, Little, Brown, New York, 1927.
- PUENTE CANDAMO, (de la), José A., *Historia Marítima del Perú, La Independencia 1790 a 1826*, tomo V, 2 Vols, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1977-81.
- Riviale, Pascal, «Los franceses en el Perú en el siglo XIX: retrato de una emigración discreta», *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, Vol. 36, N° 1, 2007.
- VARGAS UGARTE, Rubén. *Historia General del Perú. La Emancipación (1816-1825)*, (3.ª edición), C. Milla Batres, Lima, 1981.

1821. EL NACIMIENTO DEL PODER NAVAL EN MÉXICO

Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla (España)

Introducción

Desde el nacimiento de la nación mexicana como patria independiente, esta tuvo una misión entre manos: velar por la soberanía de sus costas, repartidas en dos océanos como pocas naciones americanas surgidas de la monarquía hispánica. Por eso, desde siempre debió ser un objetivo prioritario formar una Armada capaz de cumplir cabalmente con la vocación marítima, así como contar con la tecnología naval apropiada.

Es necesario señalar que, retomando al historiador Charles Tilly, la conformación de un nuevo Estado autónomo (*State-building*) requiere cimentar sus bases en pilares institucionales fuertes apuntalados con una sana fiscalidad estatal y apoyada en otras entidades de gobierno que edifiquen el Estado de Derecho.¹

Pero el nacimiento de México, en la segunda década del siglo XIX, estuvo lejano de este marco ideal; ciertamente la inestabilidad política, el bandolerismo, los pronunciamientos militares y la fragilidad del erario desviaron los intereses de los gobiernos decimonónicos hacia el interior del territorio, ello clarifica las dificultades para mantener constante un proyecto de Armada Nacional.

La historiografía naval clásica ha abordado el nacimiento de la Armada frecuentemente desde una óptica marcada por la historia de bronce.² No obs-

1 Tilly detalla un proceso de concentración política y fortaleza burocrática en que un brazo armado debe generar el «*State Making*» que consiste en eliminar todos los rivales internos que entorpezcan la extracción de recursos del Estado y que, a su vez, debe fortalecer los instrumentos fiscales para la centralización y el control legítimo de la fuerza. Tilly, Charles, «War Making and State Making as Organized Crime». En Peter B. Evans (ed.), *Bringing State Back*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985, pp. 169-187.

2 Por mencionar algunos exponentes destacados en orden cronológico: García, Raziél, *Biografía de la Marina Mexicana*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1960; Bonilla, Juan de Dios, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, Ciudad de México, 1962; Cárdenas de la Peña, Enrique, *Educación Naval en*

tante, el nacimiento de la Armada fue un proceso complejo desde la historia política y de la tecnología en México, mismo que está ligado con la historia de la provincia de Veracruz pero más íntimamente con su puerto, una historia naval poco conocida por los propios habitantes de la ciudad, es un gusto para mi compartirla, siendo oriundo jarocho.

1. El reto de San Juan de Ulúa

El día 27 de septiembre de 1821, el Ejército Trigarante al mando de Agustín de Iturbide entró en la Ciudad de México, al día siguiente se firmó el acta que consumó oficialmente la Independencia Nacional. Tras estos acontecimientos, el centenario gobierno del virreinato de la Nueva España quedó disuelto definitivamente y las guarniciones militares españolas que se encontraban en la fortaleza de San Diego en Acapulco y San Carlos en Perote se rindieron incondicionalmente.

No obstante, esto no significó sumisión del total de tropas españolas que aún se encontraban en el territorio. En el puerto de Veracruz, la guarnición española al mando del brigadier José María Dávila, se negó a reconocer el movimiento de Iturbide; por ello, la noche del 26 de octubre de 1821 se trasladó al fuerte de San Juan de Ulúa y desde ahí decidió hacer resistencia en espera de nuevos refuerzos españoles del exterior.

La guarnición se componía de alrededor de 200 soldados, quienes tomaron la artillería de calibre de 8 libras de la plaza de Veracruz e inutilizaron (colocando un clavo en la cazoleta) al resto que no pudieron trasladar, además se llevaron los fondos económicos existentes (90 mil pesos) en las cajas reales del Ayuntamiento.

Instalado en la fortaleza de San Juan de Ulúa, entabló correspondencia con las autoridades reales de la Habana para recibir apoyo logístico, esta situación preocupaba a las autoridades de Ciudad de México, pero sobre todo a quienes tenían de frente a los cañones de la fortaleza, el grueso calibre de sus piezas (de 24 libras) era una amenaza real pues en cualquier momento podían bombardear la ciudad de Veracruz, bloquear su aduana.

Empero, el brigadier español José María Dávila mantuvo un ambiente armónico con las autoridades de la plaza de Veracruz, al grado que en un primer

México, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1967; Lavalle, Mario, *La Armada en el México Independiente*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1985.

momento se permitió que mercaderes de la ciudad hicieran negocios abasteciendo a los españoles instalado en Ulúa. Durante el resto de 1821 la situación fue de tensa calma, la realidad era que el gobierno mexicano carecía de todo para una acción militar contra la fortificación.

Sin bien, la Secretaría de Guerra y Marina fue creada el 4 de octubre de 1821 -siendo su primer secretario fue el veracruzano José Antonio de Medina Miranda, teniente de navío retirado de la Armada española y ex contador de las Reales Cajas de las Provincias Internas de la Nueva España-. La realidad estaba marcada por la falta de personal militar calificado, no se tenía suficiente armamento de grueso calibre, ni fundiciones para hacer cañones, (de hecho, durante sus primeros dos años México solo contó con 68 piezas funcionales³). Tampoco se contó con un gran astillero y mucho menos poseía barcos de guerra deseables, como navíos de línea, fragatas o corbetas artilladas.

Es remárcale señalar que desde el 22 de febrero de 1822 se sucedieron múltiples desertiones de marinos y artilleros españoles de la guarnición de Ulúa, a nado o en bote arribaron a Veracruz para pasarse al bando mexicano. Muchos de ellos motivados por su ideología liberal, su aborrecimiento al régimen absolutista español y muchos más motivados por las enfermedades que comenzaron a agudizarse en la fortaleza.⁴

Mientras tanto el gobierno de la regencia comisionó al capitán de navío chileno Eugenio Cortés y Azúa a Estados Unidos de América para adquirir algunos barcos para formar la escuadra que debía hacer frente a las tropas españolas apostadas en Ulúa. Los buques adquiridos por Cortés a partir de 1822 fueron las goletas *Iguala* y *Anáhuac*, las balandras cañoneras *Campechana*, *Chalco*, *Chapala*, *Texcoco*, *Orizaba*, *Tuxpan*, *Zumpango*, *Tampico*, *Papaloapan* y *Tlaxcalteca* (portando piezas de artillería fabricadas en la fundición de hierro de Westham, Virginia) Si bien, el proyecto inicial contemplaba la adquisición de una fragata y ocho corbetas.⁵

3 Dato ofrecido por el Dr. Ramón Alonso Pérez Escutia (Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo) en su sesión: «México independiente: la república federal», Diplomado en Historia Militar de México, Dirección de Estudios Históricos del INAH, Ciudad de México, 11 de abril de 2018.

4 Ortiz, Juan, *El teatro de la guerra: Veracruz, 1750-1825*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2008, p. 238.

5 Lavalle, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, t. II, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1992, p. 5.

El primero barco de guerra en arribar desde Delaware fue la goleta *Iguala* de 12 cañones, llegó a Veracruz el 17 de abril de 1822 piloteada por el capitán norteamericano John Davis. De esta forma en Veracruz inició formalmente la Marina de Guerra de México. Pero las condiciones de las embarcaciones no eran óptimas para entrar inmediatamente en operaciones, para octubre de 1822 en Tlacotalpan se le montó a la goleta *Iguala* un cañón de 18 libras y 6 carronadas del mismo calibre.⁶ (Artilería para apresar y no para hundir).

Las levas de marinería en Veracruz, Tuxpan, Tlacotalpan y Alvarado junto a la política de contratar a marinos militares extranjeros (sudamericanos y anglosajones) y la conformación de una posición tecnológica naval más segura hicieron que las relaciones entre el gobierno mexicano, las autoridades de Veracruz y las de Ulúa se tensaran cada vez. El 10 de septiembre de 1822 el general Antonio López de Santa Anna se hizo cargo del gobierno de la ciudad de Veracruz y Dávila fue relevado del mando español de Ulúa por el brigadier Francisco Lemaur. (revisar los grados y títulos, deben ir en minúscula).

Bajo la responsabilidad de Lemaur se efectuó el primer bombardeo a la ciudad veracruzana en la madrugada del 27 de octubre de 1822, como reacción al engaño del General Santa Anna al hacerle creer que le entregaría la ciudad sin ninguna resistencia. El 9 de noviembre de 1822 el gobierno mexicano le dio al brigadier Lemaur un ultimátum con plazo de 48 horas para abandonar la fortaleza de San Juan de Ulúa y de no hacerlo prohibiría todo el comercio del islote con buques españoles y cualquier otro que quisiera abastecerlos, este hecho fue un punto de inflexión hacia unas relaciones bélicas.

Las disputas también incluyeron a la estratégica isla de Sacrificios, por entonces los barcos de la primera escuadrilla que comenzaban a patrullar la zona de Ulúa permanecían «a la vela» en tiempos de los llamados «nortes», dependiendo tan solo de sus anclas para resistir las inclemencias del tiempo, era de suma utilidad contar con una base en la Isla de Sacrificios para crear un fondeadero donde refugiarse.⁷

El 8 de agosto de 1823 el entonces Ministro de Guerra y Marina, General José Joaquín de Herrera (de origen jalapeño) giró instrucciones para que el General Guadalupe Victoria, recientemente designado Comandante General

6 *Ibidem*, p. 4.

7 *Ibidem*, p. 5.

de la Provincia de Veracruz, ocupara dicha isla poniendo a su disposición tres lanchas cañoneras ubicadas en Alvarado, tripuladas con todos los marinos disponibles, municiones y artillería. De Puebla se le enviaría del 8° Regimiento de Infantería compuesto de doscientas plazas y parte del 9° Regimiento. De esta manera, el gobierno negaba los derechos que Lemaur pretendía sobre la isla; sin embargo, el Brigadier realista se adelantó y tomó posesión española de la isla de Sacrificios el 21 de septiembre, significado una amenaza doble para la ciudad.

Ante esta situación la población veracruzana se congregó en la plaza de armas el 21 de septiembre de 1823 y solicitó a las autoridades fuera clausurada la puerta del muelle por la que se abastecían víveres a los españoles, terminando toda comunicación con la fortificación. Además, se comenzó a artillar Veracruz en sitios estratégicos como Mocambo, el día 23 se erigió allí una batería de cuatro cañones bajo el mando de José María del Toro, quien arribó con 100 elementos de infantería del ejército. En extramuros también se colocaron otras dos baterías de morteros.⁸

En respuesta, la ciudad de Veracruz sufrió el segundo bombardeo desde Ulúa el 25 de septiembre de 1823. Tan solo en tres días, del 8 al 11 de noviembre de 1823, se sufrió una lluvia de cerca de 666 balas de cañón y 213 bombas desde Ulúa, las baterías de Veracruz reaccionaron disparando a la fortaleza 93 bombas y 139 balas de cañón, el resultado fue que más de 6,000 personas salieron de la ciudad, refugiándose en Xalapa, Orizaba y Alvarado. (Hecho que en 1826 dio el primer galardón de «heroica» a la ciudad).

Fue tal la cantidad de balas de cañón de hierro que cayeron sobre Veracruz que el General Guadalupe Victoria tuvo una ingeniosa idea. Se comenzaron a recoger todas las balas que hubieran caído en las calles sin explotar para reciclarse, todo el material acopiado se usó para el establecimiento de una maestranza donde se produjeron municiones a bajo costo con que contestar al enemigo.

cuyo precio es más ínfimo que lo que pueden costarnos a los que se traigan del Norte por haber aquí muchos materiales y cascos de bomba de que verificarlo.

8 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza Marítima del México independiente*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1970, p. 51.

Esta medida ha sido tanto más vigente cuanto que casi no quedaba ninguna bomba de calibre 14.⁹

Las fuerzas españolas continuaban abriendo fuego desde San Juan de Ulúa sin solución pronta en el horizonte. Desde el 30 de septiembre de 1823 el General Guadalupe Victoria había asumido el mando de las operaciones militares. Del Ministerio de Estado y Despacho de Guerra y Marina recibió la orden reservada de nombrar al capitán de fragata José María Tosta como jefe del Departamento de Marina y de la Escuadra Naval de Veracruz.

Las autoridades militares actuaron en conjunto con las civiles en el resguardo y orden de la población. Las medidas eran tan extraordinarias como la situación: 1) toda persona civil o militar que intentará robar sería fusilada 2) las viviendas debían tener sus puertas abiertas hasta la media noche para darle refugio a los transeúntes 3) la autoridad militar tenía la obligación de auxiliar a los civiles en caso de explosiones, incendios, derrumbes de edificios y rescate de heridos.¹⁰

Las fuerzas mexicanas disparaban en menor medida contra la fortaleza de San Juan de Ulúa, el poder de fuego que podía hacerse desde las baterías de Mocambo o el disparo de la artillería de los barcos de guerra mexicanos era limitado para hacer daños a la fortificación. La única estrategia era evitar los abastos marítimos para las fuerzas españolas mediante un cerco de embarcaciones de guerra.

La declaración formal de bloqueo naval por parte de México se hizo el 25 de octubre de 1823, a través de la cual se obligaba a los buques españoles a salir de los puertos mexicanos en un periodo de 24 horas o de lo contrario serían hostilizados por los buques nacionales y los barcos aliados de la Gran Colombia (tras la firma del Tratado de Amistad, Unión, Liga y Confederación Perpetua el 3 de octubre); prohibía a todos los establecer relaciones con la guarnición de San Juan de Ulúa; los buques ibéricos que no cumplieran con este decreto y que intentaran llegar a otro puerto nacional o de Colombia serían apresados. El 29 de octubre el general Guadalupe Victoria apuntaba sobre el bloqueo naval:

9 Archivo Histórico de la Defensa Nacional (en adelante AHDN), exp.211, f.128-129, de Guadalupe Victoria al Ministro de Guerra, 29 de noviembre de 1823.

10 Ortiz, Juan, *op. cit.*, p. 231.

Debo decir a ver en honor de nuestra marina, que ahora que los vientos y demás inconvenientes que había lo han permitido, se han aproximado a la fortaleza enemiga e incomodado bastante, situándose después a la entrada de los canales del norte y sur, en donde permanecen según convine con el comandante del departamento [de marina] para asegurarnos mejor que no se les introduzca ninguna clase de víveres.¹¹

Así, en octubre de 1823 el arribo a Ulúa de la fragata española *Fama* que venía desde Cádiz fue impedido por la goleta de guerra mexicana *Iguala*.¹²

Mientras tanto, la población de Veracruz tuvo que resistir el bombardeo hasta fines de 1823. Desde el segundo día empezó a sufrirse escasez productos básicos en la ciudad pues las casas comerciales trasladaron rápidamente sus productos a Xalapa, Córdoba y Orizaba. Dos meses después, en correspondencia entre Guadalupe Victoria y el Ministro de Guerra y Marina, de fecha 21 de noviembre, se daba testimonio de que la situación de abastos de la ciudad era precaria y que no se estaban recibiendo apoyos necesarios, ni del resto de la Provincia de Veracruz ni de otras partes de la nación:

Una y repetidas veces tengo significado a ver de la absoluta necesidad de que el gobierno haciendo esfuerzos, proporcionase los auxilios necesarios para la defensa de esta plaza y su provincia, en que se halla altamente comprometido el honor y seguridad de la nación, pero hasta hoy hemos visto con dolor que después de una continuada lucha de 58 días, ciertamente desigual, han sido vanas nuestras esperanzas. Yo jamás me meteré a juzgar la conducta del gobierno, pero puedo asegurar que si los mejicanos continuamos viendo con tan fría indiferencia la suerte de una nación a que pertenecen desde luego no quieren ser libres.¹³

El general Guadalupe Victoria trataba infructuosamente de conseguir frijoles, chiles, manteca, verduras y jamón para las guarniciones militares de Vera-

11 AHDN, exp.210, f.115, de Guadalupe Victoria al ministro de Guerra, Veracruz, 29 de octubre de 1823.

12 Ortiz, Juan, *op. cit.*, pp. 235-236.

13 AHDN, exp. 2011. f. 71-72, de Guadalupe Victoria al ministro de Guerra, Veracruz, 21 de noviembre de 1821.

cruz. En general la insuficiencia de alimentos frescos debilitó el sistema inmunológico de todos sus habitantes y fue caldo de cultivo para las enfermedades, durante el bombardeo una epidemia se cobró una tercera parte de la población jarocho y en palabras de Juan Ortiz Escamilla «temían más a la epidemia y a la hambruna que a las balas de cañón».¹⁴

Al comienzo del bombardeo, lanchas cañoneras con frecuencia salían de Ulúa para realizar rápidos ataques hacia el muelle de Veracruz y el baluarte de la Concepción, pero todas las incursiones fueron rechazadas con éxito por los defensores mexicanos.¹⁵ Con el paso del tiempo, la falta de víveres en Ulúa y la muerte continua de los españoles a causa de la fiebre amarilla, obligó al brigadier Lemaire a adoptar una actitud más diplomática y cesar paulatinamente el bombardeo, pero el ya Triunvirato¹⁶ mantuvo la postura de no permitir la entrada de víveres hasta no conseguir la rendición.

Hubo ceses temporales del bombardeo a casusa de lluvias o «nortes», pero también a causa de acontecimientos religiosos. El 12 de diciembre de 1823 tanto el bando mexicano como el español hicieron un breve cese al fuego en honor a la celebración del día de la virgen de Guadalupe, el parte de guerra del día siguiente escrito por Guadalupe Victoria, resguardado en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, señala:

*[...] a las seis de la mañana hizo saludo la plaza con baja y el enemigo el mismo tiempo verificó el suyo, sucediendo lo mismo a las doce y al ponerse el sol, en cuyos tres saludos, después de concluidos, hubo algunas bombas.*¹⁷

Es necesario resaltar que, desde un plano mucho más terrenal, ese mismo día de la virgen de Guadalupe fue aprovechado por los comisionados del gobierno británico (Leon Harvey, Henry Ward y Charles O’Gorman) para introducir armas y municiones vendidas al gobierno mexicano.¹⁸

14 Ortiz, Juan, *op. cit.*, p. 231.

15 *Idem.*

16 A la renuncia del emperador Agustín de Iturbide el 19 de marzo de 1823, se integró un órgano administrativo formado por los generales Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete, el cual recibió el nombre de «Gobierno Provisional del Triunvirato».

17 AHDN, exp. 212, f. 75, de Guadalupe Victoria al ministro de Guerra, Veracruz, 13 de diciembre de 1823.

18 Ortiz, Juan, *op. cit.*, p. 231.

Aún con el enfriamiento de los ataques a la ciudad, las fuerzas españolas de Ulúa continuaron tratando de organizar expedición para afianzar su posición y destrabar el bloqueo. En un intento por hacerse de nuevo de la Isla Sacrificios, el 18 de marzo de 1824 el Brigadier Lemaury envió dos botes, que no pudieron llegar debido a los disparos de la batería cañones de Mocambo. Esto provocó un tercer bombardeo contra Veracruz que tomó desprevenidas a las autoridades y a la población en general, este duro hasta el día 21 de marzo. En Mocambo se había instalado además de la artillería y un hornillo para aplicación de la conocida como «bala roja», tecnología destructiva incendiaria.

Aunque el estado del poder artillero mexicano era aún limitado, en la memoria rendida por el ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, José Joaquín Herrera, se detalla la carencia general de artilleros navales, que estos debería salir de los cuadros de infantería de Marina aún por crearse «que de ella podrá designarse las que deba poseer el conocimiento práctico del manejo de artillería, en que se ejercitarán exclusivamente y con la más escrupulosa atención».¹⁹

Por órdenes del general Manuel Rincón, José María Tosta tomó el 8 de noviembre de 1824 Sacrificios, acondicionó un espacio para el anclaje seguro de las naves que llegaría a apoyar al bloqueo y comenzó a artillar la zona con parapetos improvisados. Obligando a los barcos de abasto españoles a anclar lejos en las islas de la Blanquilla e isla Verde, para desde allí en pequeños botes llevar la carga a San Juan de Ulúa.²⁰

No obstante, la situación de la Escuadra naval Nacional era aún penosa, ya que se continuaba con escasos fondos para equiparla con artillería y la tripulación aún era escasa, teniendo continuamente barcos vacíos pues las tripulaciones se llevaban de uno a otro según las circunstancias.

2. La consumación naval de la independencia

En diciembre de 1824, después del reconocimiento de la Independencia de México por el gobierno de Inglaterra, el ministro Mariano Michelena logró conseguir un préstamo con la Casa inglesa «*Barclay*» (no creo que deba ir entre comillas ni en cursiva, es nombre propio), con el que se pudo comprar en

19 Lavalley, Mario, *op. cit.*, p.3 5

20 Ortiz, Juan, *op. cit.*, p. 232.

Londres algunos buques de guerra de mayor calado aunque usados, todavía resultaban las fragatas *Libertad* y los bergantines *Bravo* y *Victoria*, Mismos que llegaron ente junio y julio de 1825.

Seis meses antes, el 28 de enero el brigadier Francisco Lemaury fue relevado del mando de las fuerzas españolas de Ulúa, entrando el brigadier José Copinger. Habían pasado casi cuatro años de amenaza a Veracruz, pero las fuerzas nacionales aún contrarrestaban. El 5 de enero de 1825 la goleta *Anáhuac* y la balandra *Tampico* persiguieron a un pailebot norteamericano que amagaba con abastecer a Ulúa, la refriega se detuvo por la tarde debido a un fuerte «norte» pero finalmente el barco extranjero fue hundido por los disparos de los cañones del Baluarte de la Concepción y de Santiago.²¹

El gobierno mexicano había mantenido provisionalmente la Comandancia General del Departamento de Marina de Veracruz y de la escuadra naval bajo la dirección del primer teniente de la Armada Francisco García, pero el 16 de agosto de 1825 el cargo recayó en el capitán de fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro. Este tenía una larga trayectoria como marino y artillero naval de la Armada española, destacando su participación 20 años atrás –cuando era un joven guardiamarina- en una de las batallas navales más importantes de la historia, a bordo del navío *San Ana* combatió contra el navío británico *Royal Sovereign* en la batalla de Trafalgar en 1805.

Mientras tanto, desde La Habana se dio un nuevo intento por proveer de víveres a Ulúa, el 19 de septiembre de 1825 zarpó un convoy español integrado por las fragatas *Santa Sabina* y *Santa Casilda* y la corbeta *Aretusa*, acompañadas de dos bergantines mercantes. Para el 5 de octubre los buques fueron avistados pero un temporal les dispó al día siguiente, la escuadra mexicana, fondeada en Sacrificios se alistó para un posible combate. En la madrugada del 11 de octubre, próximo a la Isla de la Blanquilla, la avanzada española se acercó a la escuadra mexicanas; integrada por la fragata *Libertad*, los bergantines *Victoria* y *Bravo*, las balandras *Papaloapan*, *Tampico*, *Orizaba* y *Chalco*, además del pailebot *Federal*.

El riesgo de un combate naval podía ser asumido por México ya que los cañones de las fragatas españolas se equilibraban con los de la fragata *Libertad* y los de los bergantines *Bravo* y *Victoria*; los de la corbeta española *Aretusa* po-

21 Ortiz, Juan, *op. cit.*, p. 244.

dían ser enfrentados con los de la goleta *Iguala* y los de las balandras *Tampico* y *Orizaba*; quedando de reserva el pailebot *Federal* y la balandra *Chalco*

La escuadra española decidió retirarse de las inmediaciones de Ulúa para regresar a La Habana, Cuba. La historiografía mexicana producida desde ámbitos institucionales sentencia el hecho como una clara victoria del naciente poder naval mexicano, no obstante habría que tomar el acontecimiento con más precaución. Para dar una perspectiva, en septiembre de 1825 el ministro de Hacienda Ignacio Esteva realiza una inspección a la flota mexicana en Veracruz y sentencia:

Visité la fragata Libertad, los bergantines Bravo y Victoria y las fortificaciones de la isla de Sacrificios. La libertad es un buque regular, pero sus marineros no llegaban a diez; su policía era la peor y su cuenta y razón la más embrollada. El Bravo se estimó como buque de primera marcha, pero tan débil que pasaría su muro un tiro de pistola: su artillería de a 6 [libras]; el cureñaje malo; su capitán más apto que el de la Libertad. El Victoria es en todas sus proporciones un buque inmejorable; tiene buen jefe. Los parapetos de la isla [de Sacrificios] destruidos; su artillería buena; su cureñaje una tercera parte menor que su calibre; todas las hornillas de bala roja sin armar, la tropa del 9 [Regimiento de infantería] poco cuidada.²²

Las fuentes españolas, como los expedientes del Archivo General de Indias de Sevilla con signatura «Cuba 2049»/ «Correspondencia dirigida por el Comandante General de Marina al Capitán General de Cuba, D. Francisco Dionisio Vives»; y «Ultramar 140»/ «Socorro enviado a San Juan de Ulúa», señalan que la retirada se debió a las condiciones climáticas, fuertes vientos que les hicieron que los españoles temieran la pérdida de la carga (alimentos, municiones y artillería), por lo que decidieron regresar Cuba sin haberse topado directamente con la Armada mexicana. Esta decisión le costó la suspensión del empleo de comandante de la fragata española *Santa Casilda* a Fernando Dominicis, por Real Orden girada en Madrid del 31 de enero de 1826.

A fines del siglo XIX el clásico historiador naval español capitán de navío Cesáreo Fernández Duro apuntó lo siguiente sobre el acontecimiento:

22 Library of Congress, Esteva Rasgo, pp. 35-35, citado en Ortiz, Juan, *op. cit.*, pp. 244-245.

*los mejicanos, contando con escuadrilla recientemente organizada bajo la dirección del comodoro David Porter, antiguo oficial de la Marina de los Estados Unidos, por lo que se hacía difícil proveer y auxiliar al castillo de San Juan de Ulúa, bloqueado constantemente. Dos veces lo verificó Laborde con su división, sin que los enemigos se determinaran á oponérsele; la tercera, dando la vela desde la Habana con las fragatas Sabina, Casilda, Aretusa y dos transportes no tuvo tan buena suerte. Sufrieron huracán el 27 de Septiembre de 1825, con el que desarboló la primera, obligándola á arribar, y dispersas las otras, no determinándose á proseguir aisladas en su comisión.*²³

Lo cierto es que, ante la pérdida de este auxilio español, se tuvo que acceder a la entrega de la fortaleza de Ulúa. El 17 de noviembre de 1825 se firmó el acta de capitulación y cuatro días después, el Brigadier Coppinger y su Estado Mayor se embarcaron rumbo a Cuba a bordo del bergantín de la Armada Nacional *Victoria*, llevaba como rehenes a los coroneles Ciriaco Vázquez, veracruzano, y Mariano Barbabosa. Finalmente, el día 23, respetando los acuerdos de capitulación, en Ulúa, se arrió la bandera española y cerca del mediodía se izó la bandera mexicana junto con el disparo de veintiún cañonazos. De esta forma concluyó la ocupación por parte de la corona española de Veracruz, acción conjunta de la naciente marina de guerra mexicana y la resistencia de la población local.²⁴

Consideraciones finales

Mantener una Armada Nacional debió ser una necesidad primordial más allá de la consumación de la independencia de México en 1821, pero las dificultades fueron múltiples a medida que la economía y la política nacional se convulsionaban. Aun así, éste se entendía como la base de los intereses nacionales y el primer escudo defensivo de la soberanía. En 1825, la posición de la Secretaría de Guerra y Marina de México estaba señalada con claridad en su discurso presentado a las Cámaras que la situación política de la República, pues «le impone la necesidad de estabilizar prevenida para repeler con abso-

23 Fernández, Cesáreo, *Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, t. IX, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1903, p. 247.

24 Aunque el reconocimiento jurídico de la Independencia de México por parte de España se registró hasta fines de 1836 dentro del Tratado Santa María – Calatrava.

luta seguridad cualquier ataque exterior. La República le impone la necesidad de mantenerse preparado para repeler con absoluta seguridad cualquier ataque externo».²⁵

A poco más de doscientos años de su creación, la Marina de Guerra de México se presenta como un pilar institucional. Pero es necesario comprender su convulso nacimiento y el retraso en su crecimiento durante el siglo XIX para resaltar la importancia de desarrollar un poder marítimo por parte del Estado-nación, teniendo una visión histórica y estratégica en su conjunto de su política, economía y sociedad. Desarrollo a través del mar.

25 *Memoria del Secretario de Estado y del despacho de la Guerra, presentada a las cámaras en enero de 1825*, México, imprenta del Supremo gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio, 1825, pp. 9-10.

Bibliografía

- BONILLA, Juan de Dios, *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, Ciudad de México, 1962.
- CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *Educación Naval en México*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1967.
- _____, *Semblanza Marítima del México independiente*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1970.
- EVANS, Peter B., *Bringing State Back*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.
- FERNÁNDEZ, Cesáreo, *Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, t. IX, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1903.
- GARCÍA, Raziél, *Biografía de la Marina Mexicana*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1960.
- LAVALLE, Mario, *La Armada en el México Independiente*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1985.
- _____, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, t. II, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1992.
- ORTIZ, Juan, *El teatro de la guerra: Veracruz, 1750-1825*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2008.
- S/a. *Memoria del Secretario de Estado y del despacho de la Guerra, presentada a las cámaras en enero de 1825*, Imprenta del Supremo gobierno de los Estados Unidos Mexicanos en Palacio, Ciudad de México, 1825.

Sección III:
DIPLOMACIA, NAVALISMO Y CULTURA MARÍTIMA
EN EL MUNDO IBEROAMERICANO CONTEMPORÁNEO

EL COMPONENTE NAVAL EN EL DISEÑO DE LA POLÍTICA EXTERIOR IMPERIAL DE ESPAÑA EN EL SIGLO XIX¹

Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España)

Rodrigo Escribano Roca, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)

Introducción

El 15 de febrero de 1849, *La Nación* de Madrid publicó un artículo sobre los efectos y consecuencias nefastas para España que dejó la batalla de Trafalgar. Manuel Marliani, político progresista y autor del escrito señaló que esta había generado «una profunda herida, que hace casi medio siglo se abrió y todavía está manando sangre... cuya inmarcesible gloria es el único consuelo que nos quedaba después de aquel gran desastre por donde principió la nunca interrumpida serie de nuestros males».²

El «gran desastre», como indica la cita, implicó que la posición del país en el concierto geopolítico internacional se viera eclipsada por la presión y poder del Reino Unido, Francia y, paulatinamente, Estados Unidos. En general, la historiografía ha considerado que, a partir de lo acontecido en octubre de 1805, el evidente debilitamiento del poder naval español contribuyó a que el país perdiese su posición como nación de primer orden y, por consiguiente, quedase aislado del ágora política internacional durante lo que restaba de siglo.³ No obstante, una relectura de los debates parlamentarios, la prensa, los discursos ministeriales y, con ello, de los objetivos de la política exterior impulsada por la

1 Este trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto Fondecyt de Iniciación «La Expedición del Pacífico y la Guerra hispano-sudamericana en los imaginarios geopolíticos de la España liberal (1860-1866)», financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo. Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación de Chile, con referencia: Fondecyt N° 11200245.

2 Marliani, Manuel, «Combate de Trafalgar. Artículo I», *La Nación*, 15 de febrero de 1849.

3 Cerezo Martínez, Ricardo, «El fracaso de la política naval de la Restauración», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Jornadas de Historia Marítima, Ciclo de conferencias, N° 32, 1998, p. 45.

Corona, permite visualizar un fenómeno de no poca relevancia: en las décadas siguientes a este evento, a pesar de las coyunturas desfavorables, en el país se favoreció un proyecto ideológico de regeneración naval vinculado a los objetivos del panhispanismo, el iberismo y el imperialismo liberal español.

En este sentido, para la *intelligentsia* y políticos españoles, los océanos poseían un enorme peso estratégico para la recuperación de la posición del país y la Monarquía en la escena internacional. Si bien su apuesta por el mar era arriesgada, fue vista como sumamente necesaria si se pretendía recuperar y mantener un papel relevante en el dinámico siglo XIX. Así, se volvió natural el convencimiento de la necesidad de contar con una renovada y moderna Armada Real, clave para la regeneración transatlántica de España. Sin embargo, esta regeneración no implicaba la restitución de la soberanía sobre el continente americano, muy por el contrario. La idea era que, mediante una moderna Marina, se podía forjar un segundo imperio español basado en el dominio de los mares. Fungía este como un aspecto primordial para asegurar la conservación de las restantes posesiones coloniales y el fortalecimiento del comercio español, consolidando así las esferas de poder formal e informal en Hispanoamérica,⁴ África y Asia.

De este modo, el impulso español al poder naval,⁵ favorecería, por un lado, la comunicación y defensa de las distintas partes del reino y, por otro, cimentaría nuevas formas de vinculación diplomática⁶ con sus antiguas y aún existentes posesiones ultramarinas, focos del programa ideológico que motivó estos esfuerzos.⁷

4 Empleamos este término en lugar de «Latinoamérica» conscientes del acervo de sentidos ideológicos que lleva consigo el concepto. Sin embargo, la elección de utilizarlo se debe a que, en las fuentes españolas de la época, que son las que se abordan, es el más común.

5 Jenks, Timothy, *Naval Engagements: patriotism, Cultural politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, Oxford University Press, Oxford, 2006; Land, Isaac, *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2009; Lambert, Andrew, «Now Is Come a Darker Day: Britain, Venice and the Meaning of Sea Power». En Taylor, Miles (ed.), *The Victorian empire and Britain's maritime world, 1837-1901: the sea and global history*, Palgrave Macmillan, Houndmills-Nueva York, 2013, pp. 1-16.

6 Una definición de diplomacia tradicional señala que esta es «aquella actividad ejecutora de la política exterior de un sujeto de derecho internacional, al servicio de los intereses nacionales o generales de la sociedad internacional, llevada a cabo por órganos y personas debidamente representativos del mismo, ante otro u otros sujetos de derecho internacional, para, por medio de la negociación alcanzar, mantener o fortalecer transaccionalmente la paz». Vilariño, Eduardo, *Curso de Derecho Diplomático y Consular*, Tecnos, Madrid, 2007, p. 79.

7 Los catalejos entonces se orientaron hacia la búsqueda de una renovada política naval, capaz de sustentar una hegemonía marítima que permitiese la defensa de los intereses españoles en sus

En consecuencia, se inició un largo y muchas veces infructuoso debate en las esferas de poder sobre la necesidad de regenerar la Marina, habida cuenta de la revolución en los fundamentos estratégicos, tácticos y tecnológicos del poder marítimo⁸ que se experimentaba en aquellas décadas.⁹

Lo novedoso, a diferencia de lo practicado en el siglo anterior que fomentaba la subordinación de la estrategia al poder naval,¹⁰ sería que la actuación de los medios navales se vería en un sentido más amplio. Es decir, no solo como instrumento al servicio de la diplomacia de las cañoneras¹¹ -empleada por las potencias europeas y norteamericana-¹² sino también como un complemento en tiempos de paz para sostener la estrategia, defender los intereses marítimos y contribuir a la diplomacia nacional.¹³ La prensa también se hacía eco de la necesidad de recuperar y mantener un poder naval y marítimo adecuado para tales fines. En 1862, *La Época*, periódico unionista, planteaba que, si España

ex posesiones americanas (independizadas definitivamente en 1824), asegurar el dominio de las islas mediterráneas y Canarias, Cuba, Puerto Rico y las Filipinas, aún bajo su soberanía en lo que restaba de centuria y, de este modo, restituir a España su categoría de potencia marítima y comercial decimonónica. Dik Dovgiallo, Evgueni, «América Latina en la mira de la estrategia naval rusa a finales del siglo XIX. 1873-1898», *Signos históricos*, 2002, n.º 8, (pp. 109-136), p. 109; Vila González, Manuel, «La génesis ibérica del moderno poder naval», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 2020, Vol. 6, N° 2, (pp. 235-252), p. 252.

8 Hablar de poder marítimo no se trata solamente de qué se requiere para utilizar el mar, sino también de la capacidad para influir en el comportamiento de otras personas o cosas a través de lo que se hace en o desde el mar. Till, Geoffrey, *Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2007, pp. 25-26.

9 Black, Jeremy, *Naval warfare: A Global History since 1860*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham, MD, 2017, pp. 14-15.

10 Valdez-Bubnov, Iván, «La representación historiográfica de la guerra en el mar en el largo siglo XVIII: pensamiento táctico y estratégico, navalismo y metodologías de vanguardia en el siglo XXI», *Cuadernos diocochistas*, 2020, N° 21, (pp. 235-267), p. 244.

11 Entendemos diplomacia de las cañoneras al método por medio del cual los países que poseen fuerzas militares más poderosas presionan a otros en el momento de establecer una negociación, para dar satisfacción a sus intereses o de sus aliados. De este modo, se generan negociaciones bilaterales sometidas y regidas por la imposición del poder militar de uno sobre otro. Cable, James, *Diplomacia de las cañoneras. Empleo político de fuerzas navales limitadas*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1977; Gómez-Escalonilla, Lorenzo, «Los dilemas de un propagandista reticente. El caso de Estados Unidos». En Elisa Gavari y Francisco Rodríguez (coords.), *Estrategias de diplomacia cultural en un mundo interpolar*, Editorial Universitaria Ramón Areces, Madrid, 2015, p. 78.

12 Graham-Yooll, Andrew, *Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America*, Signal Books, Oxford, 2002; Shawcross, Edward, *France, Mexico and Informal Empire in Latin America, 1820-1867*, Palgrave Macmillan, Bloomington, 2018.

13 Vila González, Manuel, *La génesis ibérica... op cit.*, p. 252.

aspiraba a ocupar nuevamente su puesto entre las grandes potencias, debía fomentar una potenciación naval que le permitiese «hacer oír su voz en cualquier parte á donde sus intereses la lleven».¹⁴

Por estas razones, este estudio pretende analizar el desarrollo del pensamiento naval español desde la década de 1830 hasta el envío de la Escuadra del Pacífico en 1862. Se postula que la regeneración del poder imperial a través de la promoción de la Marina de guerra se convirtió en un tema de interés nacional debatido por los sucesivos gobiernos españoles para encarar la situación nacional-internacional. Bajo esta mirada histórica, visualizaremos el proceso de renovación marítimo-naval que vivieron el imperio español y su Real Armada durante el período en cuestión. A lo largo de este se sucedieron periodos de debilidad y una recuperación extraordinaria. Empezaremos por analizar el concepto de poder marítimo, para luego interiorizarnos en las circunstancias que motivaron este esfuerzo de restauración y finalmente, presentar un cuadro de evoluciones de la política navalista, las discusiones en torno a su desarrollo orgánico y los esfuerzos de los diferentes gobiernos que demandaban un poder naval fuerte como instrumento de mantención y constitución de una nación poderosa con intereses imperiales y marítimos.

1. Los fundamentos de la renovación marítima y naval española

Cuando el mar no solo bordea un país y le ha otorgado una posición geoestratégica privilegiada, sino que además lo divide en dos o más puntos geográficos distantes, como era el caso de la monarquía hispana, entonces el dominio de este no solo es importante, sino vitalmente necesario. Fue así como en los círculos dirigentes españoles, se volvió fundamental la idea de recuperar el control oceánico perdido a principios del siglo XIX. Los intelectuales y políticos españoles proyectaron un poder naval que permitiese el control de las vías que conectaban a la Península con sus posesiones ultramarina. La Real Armada debía servir como garante de las vías de comunicación comercial, a la vez que debía limitar o impedir el aprovechamiento de estas a las fuerzas de las naciones hostiles. La marina de guerra debía constituirse en una póliza de seguro para la mantención del tráfico marítimo con las colonias y como herramienta

14 «Avances de la tecnología marítima europea», *La Época*, 1 de mayo de 1862, p. 3.

para sostener relaciones fructíferas con aquellos territorios que se consideraban parte de la esfera hispánica.

En este contexto, el repunte en la mentalidad marítima del país se consolidó como el fundamento para el resurgir de la Marina. Triunfó la idea de que uno de los medios más adecuados para restituir el vínculo transatlántico entre las ex posesiones hispanas y la Corona era una fuerte y moderna marina de guerra¹⁵. Esta reactivación del interés español por aquellos territorios se culminó al amparo de una renovada política intervencionista por parte de la Unión Liberal entre 1858 y 1863. De este modo, con el pabellón izado en lo más alto de los mástiles de los buques españoles, se relanzaría simbólicamente la política exterior del país,¹⁶ siendo uno de sus destinos preferentes sus antiguos dominios imperiales. Ello, constituyó a su vez evidencia de la arraigada conciencia imperial que seguía presente en las élites hispanas y que evocó la memoria del pasado colonial del país, ocupando América un papel fundamental en la configuración de este renacer.

En este sentido, América constituyó en el siglo XIX, un elemento indispensable en la continuidad nacional hispana, sobre el cual se vindicó un derecho de paternidad. Su influencia se vio en las culturas políticas peninsulares, así como en las narrativas historiográficas. Por un lado, constituyó una manifestación presente de un pasado digno de ser emulado por la grandeza de sus hazañas y por constituir parte importante de la conciencia e identidad española.¹⁷ Pero, sobre todo, por erigirse como símbolo de una memoria imperial nostálgica, que, a partir de la búsqueda de explicaciones a los errores cometidos, llevó a la configuración y planteamiento de propuestas regeneracionistas orientadas a la recuperación de territorios que resultaban ajenos a la nación moderna.¹⁸

Fue así como se consideró que la renovación del poder marítimo y naval contribuiría decisivamente a la consecución y restitución de la posición geoes-

15 Pérez Vejo, Tomás, «España en el mundo». En Jordi Canal, *Historia contemporánea de España*, Fundación Mapfre, Madrid, 2017, p. 78.

16 Artola, Miguel, *Historia de España. La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Vol. V., Alianza Editorial, Madrid, 1990, p. 263.

17 Rina Simón, César, «Proyección exterior, hispanoamericanismo y regeneración nacional en la península ibérica en el siglo XIX», *Historia Mexicana*, 2018, Vol. 67, N° 4 (pp. 1597-1631), p. 1602.

18 Sepúlveda Muñoz, Isidro, *El sueño de la madre patria: hispanoamericanismo y nacionalismo*, Ambos mundos, Fundación Carolina y Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, Madrid, 2005, pp. 91-92.

tratégica de privilegio que poseyó desde antaño el país, estableciendo un nuevo y sólido presente para la Monarquía Hispana. Así, el poder naval se orientó a la recuperación de la influencia española en sus antiguos dominios de ultramar y a defender, en caso de conflicto, su soberanía y a sus compatriotas donde fuese que estos estuviesen amenazados.¹⁹

Cabe señalar que hablar de poder naval en estricto sentido militar se refiere solo a la flota de guerra. Constituye el medio coercitivo de un Estado para hacer preservar sus intereses y garantizar el derecho al mar que este posee. En este sentido, se constituye en el instrumento de poder del Estado-nación para proteger y preservar los activos marítimos e intereses del país.²⁰

Esta idea, recogida posteriormente por Alfred Mahan, llevaría a considerar que, a lo largo de la historia de las naciones, el poder naval se ha presentado como una constante vital para el engrandecimiento, prosperidad y seguridad nacional.²¹ Pero, en la medida que avanzaba el siglo XIX y las nuevas tecnologías náuticas evolucionaban, se entendió que este poder por sí solo no sería suficiente sin el establecimiento de un estrecho vínculo con todo un aparato secundario de apoyo y soporte logístico.

En este sentido, el éxito de cualquier despliegue de la marina de guerra debía acompañarse y justificarse como complemento de una poderosa marina mercante y de pesca, así como sustentada por una vanguardista industria naval, maestranzas e instituciones de formación de la marinería y oficialidad. De este modo, el poder naval se transformaría en un instrumento más, que, desde lo económico, diplomático y cultural, formó parte del poder marítimo del país.²²

En definitiva, el poder marítimo sería el conjunto de fuerzas navales militares, flota pesquera, mercante e industria naval que, siendo fundamentales

19 Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo «Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)», *Anuario de Estudios Americanos*, 2022, Vol. 79, N° 1 (pp. 205-238), p. 207; Vila González, Manuel, «El contraejemplo español al poder naval de Mahan», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 2020, Vol. 20, Núm. 29 (pp. 85-98), p. 86.

20 Scheina, Robert, *Iberoamérica: una historia naval, 1810-1987*, Editorial San Martín, Madrid, 1991, p. 15.

21 Mahan, Alfred, *The Influence of sea power upon history 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston, 1918, p. 13.

22 Chocano, Guadalupe, «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales», *XXV Congreso 500 años de la Casa de Contratación en Sevilla*, 2004, (pp. 991-1031), p. 992.

para toda nación marítima, se erigen como medios indispensables para conquistar y mantener el dominio del mar.²³ El objetivo del mismo es definir el papel de las fuerzas navales y elaborar estrategias para su uso: el rol de los buques de la Armada se centra principalmente en la protección de las líneas marítimas de comunicación, con el fin de garantizar y facilitar el comercio, la prosperidad económica y las relaciones internacionales entre Estados, mediante la disuasión y el empleo de la diplomacia en tiempos de paz, siendo a la vez, un recordatorio tangible del poder naval disponible para la defensa y búsqueda a través del uso de la fuerza de los intereses nacionales.²⁴

Es así como la construcción de una marina militar debía ir necesariamente respaldada por fuertes intereses fácticos persuadidos de su necesidad para la consecución y mantención de los objetivos nacionales. Sin marina mercante, sería imposible un desarrollo sostenido de la Real Armada y viceversa. Por ende, los fundamentos sobre los que se erigió el cambio de la cultura marítima²⁵ y pensamiento naval²⁶ en España durante el siglo XIX, estuvieron condicionados por la convicción de que la creación de un mayor número de buques de guerra debía ser el primer paso, tras el cual los objetivos debían focalizarse en la constitución del necesario apoyo logístico, mantención y existencia de

23 El ministro español Joaquín Sánchez de Toca define en su Ley de Escuadra de 1903 al poder naval como «aquél que no consiste solo en la fuerza naval militar, no puede adquirirse y sustentarse sino como una resultante de todo el organismo marítimo de una nación. Empieza en la más modesta industria pesquera, profundiza sus raíces en todo lo que es uso y aprovechamiento del mar, y desde sus litorales se extiende luego a abarcar, en su crecimiento de industrias y navegaciones, todos los elementos que representan fuerzas sociales de producción, construcción, fabricación y tráfico generadores de la vida intensa de una vigorosa constitución marítima. Así el poder naval de una nación se determina por toda la orgánica y compleja red de intereses y actividades mediante las cuales puede llegar a la potencialidad económica que le permite construir, sustentar, con propios recursos, escuadra y todos los servicios militares y civiles de la Marina de Guerra». Sánchez de Toca, Joaquín, *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Madrid, 1898, p. 245.

24 Bueger, Christian, «What is maritime security», *Marine Policy*, 2015, Vol. 53, (pp. 159-164), p. 2.

25 Entenderemos por cultura marítima el conglomerado de mitos, doctrinas, prácticas materiales y rituales que emanan del pensamiento naval. Papadopoulou, Chryssanthi, *The Culture of Ship and Maritime Narratives*, Routledge/Taylor & Francis Group, Londres-Nueva York, 2020, pp. 1-12; Taylor, Miles, *The Victorian Empire and Britain's Maritime World, 1837-1901: The Sea and Global History*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2013, pp. 1-11.

26 Entenderemos por pensamiento naval al conjunto de reflexiones en torno a la naturaleza, conducta y consecuencias del poder marítimo. Till, Geoffrey, «British Naval Thinking: A Contradiction in Terms?», en Till, Geoffrey (ed.), *The Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, Taylor & Francis, Florencia, 2006, pp. 1-18.

una respetable marina mercante y cultura marítima, ya que, de otro modo, sería un alarde de apariencias sin consistencia real.

Producto de lo ocurrido con la marina instituida por Colbert, ministro de Luis XIV de Francia, que, focalizada solo en el ámbito militar, rápidamente pasó a su total decadencia,²⁷ los teóricos navales españoles destacaron las lecciones de la Historia sobre el poder marítimo y su restauración. Entendieron que este constituía la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses del país tanto en condiciones de paz como en un escenario bélico, no siendo solo relevante la posesión de un mayor número de unidades de guerra.²⁸

Facundo Goñi, catedrático y futuro enviado diplomático de España en Chile, Nicaragua, Costa Rica y Estados Unidos, difundió desde 1848 las ideas en torno a las cuales España podría elevarse en la forma de un segundo imperio decimonónico, mucho menor que el primero, pero con sus energías reconcentradas y dedicadas a la expansión de los mercados e influencia cultural en el Atlántico y el Pacífico a través de una renovada Real Armada.²⁹ Su argumentación no dejaba lugar a dudas: las posibilidades de la monarquía de volver a ser un actor internacional relevante pasaban por su renacimiento como nación marítima. Sin embargo, para su materialización, los esfuerzos no debían colocarse solo en el fletado de una flota respetable. La fuerza bruta y la movilidad de las unidades debían complementarse con una batería de medidas que se ajustaban a los cánones del poder marítimo decimonónico.³⁰ Entre estas destacaban: la creación de un sistema de apoyo logístico, fábricas, puertos y maestranzas que garantizaran la constante actualización tecnológica y mantenimiento de la flota; la profesionalización de los cuerpos de Marina; enclaves marítimos para el abastecimiento de las naves y; por último, la cooperación entre la Real Armada,

27 Chocano, Guadalupe, *op cit.*, p. 993.

28 Sánchez de Toca, Joaquín, *op cit.*, p. 287.

29 «Nuestras alianzas con los pueblos de América, deben apoyarse naturalmente en la comunidad de intereses mercantiles y en la afinidad de caracteres. Ninguna otra nación reúne las circunstancias que favorecen a España para transportar los ricos productos americanos, y ser la proveedora de ellos en los puertos de Europa. La identidad de idioma, de religión, de costumbres y hasta de gustos y usos domésticos, son otros tantos vínculos poderosos que no pueden menos de unir moralmente y por largo tiempo a la España con aquellos habitantes. Ningún pabellón de Europa tiene mayores motivos que el español para merecer distinción y preferencia en aquellos puertos». «Bibliografía. Tratado de las relaciones internacionales de España del Sr. Goñi», *La España*, 8 de septiembre de 1848, pp. 215-252.

30 Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo, *op cit.*, p. 327.

la diplomacia y la marina mercante como requisito para garantizar la libre circulación de los capitales y productos españoles, por ende, de la influencia de la Monarquía.³¹

Coincidiendo con los postulados de Goñi, el contraalmirante de la Real Armada y polígrafo, Miguel Lobo, publicó un folleto de mucha difusión en 1860, titulado «*La Marina española tal como ella es. Defectos y vicios de que adolece sin cuyo remedio serán estériles los esfuerzos que se hagan para su fomento*». En él, insistió que tras la guerra en África, se generalizó en el pueblo español el convencimiento de que nada puede ser sin una buena Marina³², pero agregó «¿consiste el poder verdadero de una Marina en tener sólo buques? Mejor dicho, para el caso presente ¿puede levantarse una Marina sólo con dotarla de buques?». ³³ El proyecto de construir una moderna y vanguardista escuadra debe ir acompañado de todo el apoyo logístico que implica su construcción, mantención, reparación (astilleros) y provisionamiento, así como del aumento y preparación en el personal de marinería, oficiales y cuerpos auxiliares, ya que las unidades militares «puede decirse que son el remate de todos los esfuerzos que contribuyen á su formación ó fomento». ³⁴

Todo ello, reafirma la apreciación de que «el poder marítimo de una nación es la expresión amplia de su capacidad para hacer uso del mar, en su acción de proyección política, económica y cultural. No es ajeno al poder marítimo, la conciencia marítima y cultural de su pueblo; en rigor, es la savia que nutre a todos los intereses marítimos y al mismo poder naval». ³⁵ De este modo, los intelectuales españoles del XIX parecían haber tomado conciencia de que el poder marítimo comprende un conjunto de factores que condicionan y contribuyen al logro de los objetivos políticos en el campo de los intereses marítimos. ³⁶ Así, en concordancia con los objetivos estratégicos navales, la Marina continuaría

31 «Bibliografía. Tratado de las relaciones internacionales de España del Sr. Goñi», *op cit.*, pp. 226-228.

32 Lobo, Miguel, *La Marina española tal como ella es. Defectos y vicios de que adolece sin cuyo remedio serán estériles los esfuerzos que se hagan para su fomento*. Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860, p. 7.

33 Lobo, Miguel, *op cit.*, p. 8.

34 *Ibidem*.

35 Pertusio, Roberto, *Una marina de guerra: ¿para hacer qué?*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1989, p. 24.

36 Blanco, José María, «Ferrol: poder marítimo, poder naval», *Militaria: Revista de Cultura Militar*, 1996, N° 8, (pp. 39-52), p. 1.

ejerciendo su rol disuasorio a través de la proyección del poder nacional, pero ahora también, debía operar como una extensión de los esfuerzos del país en asuntos diplomáticos para cimentar las bases del panhispanismo.³⁷

En palabras de Geoffrey Till, la diplomacia cuenta con el poder marítimo para la obtención de los objetivos nacionales. Por un lado, actúa en concordancia con los aspectos propios del *Hard Power* (HP) asociados a la disuasión y la proyección del poder naval en honor a su tradicional papel en la diplomacia de las cañoneras, pero, por otro lado, combina aspectos del *Soft Power* (SP), como la presencia, cooperación, colaboración y actuación como embajadas itinerantes del país.³⁸ De este modo, el empleo de las marinas se configuró en el siglo XIX más allá de la idea de la coerción y presión que pueden infundir en el potencial enemigo o incluso amigo en un momento determinado, sino en el rol que estas poseen como elemento de cooperación, asistencia y negociación más allá de las fronteras terrestres del Estado patrocinante.³⁹

Dicha contribución, se realiza a través de aspectos propios del *Soft Power*, como son las visitas a las unidades en los puertos donde se recalca, desarrollo de actividades solidarias, eventos artísticos y, sobre todo, recepciones diplomáticas. Ello, demuestra la versatilidad y amplio abanico de posibilidades que debían poseer las renovadas fuerzas navales en el siglo decimonónico, de modo que contribuyeran significativamente a la consolidación de la política exterior del Estado que las envía.⁴⁰

Al respecto Booth señaló que, una distinción clara entre el ejercicio del poder naval (HP) y el de la influencia marítima (SP) quedará enturbiada por la relativa sutileza de las etapas a través de las cuales un buque de guerra puede transformarse, de una pista para hacer bailar a los dignatarios locales y sus esposas al son de una orquesta, a constituir un refugio para compatriotas amenazados, o regresar a su primitiva razón de ser: una plataforma para los cañones

37 Corbett, Julian, *Principles of Maritime Strategy*, Longsman, Green & Co., Londres, 1911, pp. 10-15.

38 Till, Geoffrey, *Poder Marítimo... op cit.*

39 Giner Lara, Pedro, «Sobre la estrategia naval en la guerra hispano-americana de 1898», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Jornadas de Historia Marítima, Ciclo de conferencias, 1997, Núm. 30 (pp. 47-62), pp. 48-49; Gutiérrez Sepúlveda, Sebastián, «Las Armadas y la política exterior: la diplomacia naval», *Revista de Marina*, 2021, Año 137, Vol. 138, N° 985, (pp. 59-66), p. 62.

40 Gutiérrez Sepúlveda, Sebastián, *op cit.*

que bombardean el litoral.⁴¹ En definitiva, las fuerzas navales pueden ser usadas para ganar batallas o ganar también los corazones y mentes, dependiendo de cuál sea el objetivo y cuáles los problemas que deban enfrentarse.⁴²

En el caso español, *El Museo Universal* en 1863, mostró sin ambages la importancia de la Marina en esta estrategia diplomática y de reposicionamiento de España como potencia hegemónica y rectora de las relaciones con Hispanoamérica:

*Mientras la España recobraba su puesto en Europa, y mientras cobraba la importancia militar y política que merece toda nación grande, rica y civilizada, era conveniente que su pabellón paseara por otros países, que los territorios que en otros tiempos habian pertenecido á su corona, recordaran la dignidad y la importancia de la madre patria, haciendo asi mas dignos de estimación y de respeto en todas partes á sus hijos.*⁴³

La declaración del periódico hispanoamericanista destila importantes conclusiones. El resurgir del pensamiento navalista y, por ende, del poder marítimo español en el siglo XIX, que permitió el despliegue de fuerzas hacia un área de interés, aunque solo se diga que fue para ostentar el pabellón izado en lo más alto de los mástiles de los buques de la Marina, tiene un mensaje claro: el honor, estatus y política exterior de España como potencia media en Europa y el mundo, ya no solo es un hecho simbólico⁴⁴ y, la presencia y poder marítimo, constituyen un factor preponderante en el inicio de una nueva forma de vinculación política, económica, cultural y diplomática de España con sus antiguas posesiones y territorios ultramarinos a mediados del siglo XIX.

2. Política naval hispana en el siglo XIX

El camino recorrido durante el siglo XIX para la materialización y recuperación de un poder marítimo español –un poder que devolviese al país su

41 Booth, Ken, *Las armadas y la política exterior*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980, p. 38.

42 Nye, Joseph, *The future of power*, Public Affairs, Nueva York, 2011.

43 Castro y Ordoñez, Rafael, «La Expedición científica del Pacífico», *El Museo Universal*, 15 de febrero de 1863, p. 51.

44 Artola, Miguel, *Historia de España. La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Vol. V., Alianza Editorial, Madrid, 1990, p. 263.

posición de nación marítima de primer orden y hegemónica en cuanto a las relaciones con sus ex posesiones— no fue fácil ni estuvo ajeno a dificultades estructurales.

La historia de la Real Armada tuvo altos y bajos. El fuerte poder naval hispánico de los siglos XVI y XVII se sostuvo básicamente sobre la idea de la posesión de un máximo de unidades militares, sistema que al igual como ocurrió con la marina de Colbert, entorpeció e incluso anuló las rutas comerciales, de manera que estaba destinada a sucumbir por su falta de visión integral y orgánica del sistema económico y mundo que comenzaba a perfilarse. Cuando el imperio necesitó acometer y reforzar una política económica, defendió permanentemente sus reinos con los cañones, sin capacidad de reacción propositiva en el desarrollo de una estrategia diplomática en la defensa de sus intereses marítimos.⁴⁵

Posteriormente, con la llegada de los Borbones, nuevamente el país prestó atención a la construcción naval, produciendo importantes avances técnicos en la materia e incentivando la tradición náutica española. Fue así como centraron la atención en la comunicación con los territorios de Ultramar, con el fundamento que suponía el comercio marítimo. En este sentido, se construyeron numerosas naves para la Real Armada y se impulsó fuertemente el comercio, entendiendo que, para ostentar un poder naval, no era suficiente la construcción de escuadras y arsenales, si no se contaba con un comercio desarrollado y las industrias necesarias para soportar los gastos de la flota.⁴⁶ Lograba así la Real Armada y la Monarquía, recuperar un fuerte poder naval y sentar las bases de un renovado y moderno poder marítimo. En un siglo en el que predominó la guerra naval por sobre la terrestre, España lograba igualar e incluso superar a Inglaterra.

Sin embargo, a inicios del siglo XIX el país y su política marítima sufrirían graves catástrofes, afectadas por eventos internos y externos de enorme repercusión. Junto a lo decisivo que resultó Trafalgar, la Real Armada sucumbió ante la falta de organización, la nula visión integral de la política marítima, la falla en los sistemas de entrenamiento, una casi inexistente industria naval y, además, la

45 Pery, Javier, «La mirada equivocada», *Cuadernos de pensamiento naval*, 2020, Año 20, N° 29, (67, 84), pp. 67-69.

46 Vila González, Manuel, *La génesis ibérica... op cit.*, p. 242.

escasez de tripulantes disponibles para dirigir las naves de la Corona.⁴⁷ Todos estos problemas fueron constantemente abordados, pero no tuvieron continuidad de solución o bien, las medidas adoptadas no funcionaron con la debida eficacia y sentido de urgencia que la Marina requería.⁴⁸

Fue así como tras los acontecimientos de 1805, sucesivos proyectos sufrieron graves caídas con elementos de debilidad que fueron denunciados por estadistas y técnicos, conscientes de la necesidad imperiosa de contar nuevamente con un fuerte poder naval. Tempranamente en las Cortes de Cádiz, el ministro de Marina, Vázquez de Figueroa indicaba:

La nación española jamás podrá ser nación independiente al par que libre, sin una respetable fuerza naval: sin ella no será ni rica ni comerciante y, por consiguiente, tampoco será opulenta ni industriosa», agregando que esta -refiriéndose a la Marina- «jamás ha sido atendida, antes al contrario se ha pretendido de hecho aniquilarla por quantos medios ha podido sugerir la más completa ignorancia por no decir mala fe.⁴⁹

Sea como fuere, el panorama existente en torno al pensamiento naval durante el reinado de Fernando VII, considerando además de Trafalgar, las guerras napoleónicas y el conflicto por la independencia de los países americanos, fue de abandono e impotencia. La escasez presupuestaria y la imposibilidad de establecer una planificación a largo plazo en medio de la agitación política, frustraron cualquier intento serio de reconstrucción de un poder marítimo y naval eficiente. El estado de anomia contrastaba con las obligaciones de una Armada que debía seguir haciendo valer los intereses españoles a escala mundial, ya que tras el cisma transatlántico de principios de siglo, la Corona aún conservaba los importantes territorios insulares de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.⁵⁰

47 Salazar, Luis, *Juicio Crítico sobre la Marina militar de España. Dispuesto en forma de cartas de un amigo á otro*, Por Dn. Miguel de Burgos, Madrid, 1814, Carta I, p. 61.

48 Chocano, Guadalupe, *op cit.*, p. 1030.

49 El 20 de octubre de 1821, el ministro expuso a la Regencia el estado miserable de la Marina de su época. Igualmente, Figueroa expuso la visión que ofrecía en 1793, la tripulación procedente de las levas, con su total desconocimiento del mar, las enfermedades, la falta de alimentación y preparación de la marinería, que convirtieron los navíos en verdaderos presidios. Chocano, Guadalupe, *op cit.*, p. 1028.

50 Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo, *op cit.*

Sin embargo, un análisis de las obras de algunas figuras destacadas del liberalismo español, como Pedro Pardo de Urquinaona, Alejandro Llorente y Alejandro Oliván, así como de los artículos de periódicos como *El Tiempo*, *El Español*, *El Heraldo* o la *España Marítima*, evidencian el surgimiento de una nueva cultura marítima basada en el mito del renacimiento naval de la nación. Así, comenzaba a gestarse ideológicamente un genuino navalismo español que cifraba el futuro geopolítico del país en la construcción y organización de una marina de guerra homologable con la de otras potencias coloniales como los imperios francés, británico y holandés.

Así, los sucesivos gobiernos desde mediados de la década de 1830 iniciaron un proceso que llevó al país a poseer en los decenios siguientes una flota naval moderna y digna de alzarse como la cuarta potencia naval europea tras Inglaterra, Francia y Rusia.⁵¹ La historiografía marítima española coincide en señalar el año 1848 como el punto de inflexión. En este, Mariano Roca de Togores, marqués de Molins,⁵² fue nombrado como ministro de Marina, siendo el artífice institucional de la regeneración oceánica española, al sentar las bases presupuestarias y administrativas necesarias para que, durante los años siguientes, se pudiese comenzar a materializar una respetable flota de vapor y el necesario cambio de mentalidad marítima del país.⁵³

Este formidable crecimiento naval⁵⁴ fue una más de las múltiples manifestaciones del proceso modernizador que estaba experimentando la sociedad hispana desde mediados de la década de 1850, impulsada principalmente por los intereses de los capitalistas españoles que comenzaban a proliferar y triunfar en la época.⁵⁵ Este periodo, caracterizado por la eclosión de la banca,

51 Pery, Javier, *op cit.*, p. 82.

52 *Idibem*, p. 79.

53 Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo, *op cit.*; Alfaro Zaforteza, Carlos, «Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850», *Revista de Historia Naval*, 2007, N° 97 (pp. 43-56), p. 45.

54 El crecimiento naval de la época fue ciertamente admirable. La flota pasó de tener 58 a 83 buques, de 271 a 712 cañones, de 8.880 a 16.400 caballos de fuerza, con un aumento de 300 % en una década y que le significó al país, posicionarse como la sexta flota más poderosa del continente europeo. Durán de la Rúa, Nelson, *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina. Una convivencia frustrada, 1854-1868*, Akal, Madrid, 1979, p. 157.

55 Con respecto al rol de la burguesía española que surgió en la época y el renacimiento de la Real Armada se señala que bajo el paraguas del panhispanismo y el imperialismo informal, diversos sectores de la burguesía española empezaron a desarrollar una serie de teorías expansionistas, a plantearse la necesi-

la proliferación de obras públicas con fuerte énfasis en el tendido ferroviario y la ocupación funcional del territorio a partir de la cartografía y registro de sus características físicas, mineralógicas y biológicas,⁵⁶ incentivó la idea de estar viviendo una época de apogeo y esplendor económico y social, que se vio reflejada en la opinión pública y la sociedad española como la época de la regeneración y recuperación del país.⁵⁷

En la *Crónica General de España Ilustrada*, Fernando Fulgosio señaló respecto de este renacer cómo a partir de 1840:

*Nuestra marina, que en 1840 tenía cuarenta y cinco buques con ciento quince cañones, poseía en 1862 ciento cuarenta y cinco buques con mil ciento ochenta y seis. Los barcos de vapor, que en 1844 representaban una fuerza de seiscientos setenta caballos, tenían en 1862 una fuerza nominal de veintidos mil ciento ochenta y seis.*⁵⁸

Entre los años de 1850 a 1870, se observaría un robustecimiento del poder naval hispánico, surgiendo de los astilleros de Cádiz y Ferrol, buques de buena marcha, capaces de desarrollar y cubrir un importante tráfico marítimo y secundar a la escuadra de guerra. Recuperación animada por la política exterior que ponía de nuevo a España en el plano internacional como potencia marítima, se propiciaron intervenciones y demostraciones de fuerza en África, Conchinchina, Fernando Poo, México y Santo Domingo.⁵⁹

En cada una de ellas, se generaron acciones de política exterior donde resulta difícil no ver la importancia que tuvo la participación de la Marina en el

dad de restaurar el antiguo poder español en el mundo, y a intentar articular su diseminado archipiélago colonial, como se aprecia concretamente en los planteamientos políticos subyacentes al envío de una escuadra naval a aguas del Pacífico. López Ocón, Leoncio y Puig Samper, Miguel Ángel, «Los condicionantes políticos de la Comisión Científica del Pacífico: nacionalismo e hispanoamericanismo en la España Bajoisabelina (1854-1868)», *Revista de Indias*, 1987, Vol. XLVII, N° 180, (pp. 667-682), p. 672.

Tortella, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*, 3ª ed., Tecnos, Madrid, 1995.

56 Muro, José Ignacio, et al., *Geografía, estadística y catastro en España, 1856-1870*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996, pp. 364-366.

57 Ventosa, Evaristo, *La Regeneración de España*, Librería de Salvador Manero, Barcelona, 1860.

58 Ocampo, José Antonio, «La historia marítima en el mundo», *Revista de Historia Naval*, 2015, Año 37, N° 144, (pp. 107-125), p. 117.

59 Chocano, Guadalupe, *op cit.*, p. 1027.

logro de los planes estratégicos españoles, contradiciendo aquellas premisas que las identificaron como resultado de proyectos injustificados, románticos, sin objetivos de mediano y largo plazo o bien, como «empresas quijotescas». ⁶⁰ Sin embargo, aquella que demostraría con mayor éxito el rol del poder marítimo dentro de la nueva estrategia política española, por el prestigio para el buen nombre de la Marina Real y el honor nacional, ⁶¹ sería la campaña y escuadra española que participó en la denominada «Guerra de España en el Pacífico» como la llamó Novo y Colson ⁶² o la «Guerra entre España y las Repúblicas del Pacífico» según palabras de Cerda Catalán, ⁶³ ocurrida en la década 1860.

La Real Armada, se perfiló claramente en esta campaña como instrumento capaz de hacer valer la influencia de España en sus antiguas posesiones. En este giro de timón en cuanto al pensamiento naval existente, la flota desplegada tenía como mandato inicial, contribuir al estrechamiento de los lazos políticos, económicos y culturales de España con sus antiguas colonias, fortaleciendo de paso la economía y posición geoestratégica del país. ⁶⁴

Dicha estrategia, generó una impresión muy favorable en América, llegándose a señalar que «Toda frontera moral entre América y España ha caído. Los hermanos han vuelto a encontrarse y hoy se estrechan a través del océano Atlántico en un común abrazo». ⁶⁵ Así, la fuerza naval mandatada favorecería el logro de los objetivos geoestratégicos del país en cuando al restablecimiento de los vínculos culturales y comerciales con el mundo de habla hispana. ⁶⁶

Pero las circunstancias y coyunturas acontecidas demandaron de ella su despliegue en un contexto bélico, para proteger los intereses del comercio, las

60 Badía-Villaseca, Sara, «La obra de Rafael Castro y Ordóñez, fotógrafo de la Expedición Científica del Pacífico (1862-1865)», Tesis para optar al grado de Doctor en Historia e Historia del Arte y Territorio, España, Escuela Internacional de Doctorado EIDUNED, 2018, p. 72.

61 Cervera, José, *Marina y política en la España del siglo XIX*, Editorial San Martín, Madrid, 1979, p. 26.

62 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1882.

63 Cerda Catalán, Alfonso, *La guerra entre España y las repúblicas del Pacífico: 1864-1866; el bombardeo de Valparaíso y el combate naval del Callao*, Editorial Puerto de Palos, Providencia, 2000.

64 Escribano Roca y Guerrero Oñate, *op cit.*, p. 208.

65 Publicación de *El Ferrocarril de Chile*, 1 de agosto de 1862. En Marín, Bermejo, *Vindicación de las independencias hispano-americanas en el año de su bicentenario*, Editorial del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, 2010, p. 52.

66 Loureiro, Ángel, «Spanish Nationalism and the Ghost of Empire», *Journal of Spanish Cultural Studies*, 2003, Vol. 4 (pp. 65-76), p. 68.

comunicaciones y a las prósperas colonias de compatriotas residentes en las jóvenes repúblicas americanas, demostrando empíricamente que el poder naval era un medio para resolver cualquier asunto que pudiese demandar el uso de la fuerza armada para su resolución.

Conclusiones

En tiempos de paz, la Marina es un elemento de valor extraordinario de representación del país, en estrecha relación con su participación en la diplomacia nacional y, en tiempos de guerra, es su labor esencial apoyar, defender e impulsar las acciones de política exterior. El poder naval resulta indispensable para llevar a cabo la política expansiva que ha de defender y mantener las conquistas, desarrollar y proteger las comunicaciones y, además, el tráfico marítimo.

Bajo estas máximas, es posible visualizar que el marco ideológico en el que se inscribió esta política de recuperación del prestigio de España fue un nacionalismo retrospectivo, un panhispanismo regeneracionista y una reorganización de las fuerzas navales en el marco del pensamiento imperial. De este modo, se buscó configurar nuevamente un área de influencia que permitiera al país defender sus intereses en América y los demás continentes.

En efecto, el objetivo desde mediados de la década de 1850 fue estrechar las relaciones mercantiles entre España, las repúblicas hispanoamericanas y las demás posesiones ultramarinas, estimulando y favoreciendo los movimientos integradores del mundo hispánico y así, contener el expansionismo norteamericano de modo tal, de poder reposicionarse en una situación de liderazgo entre las naciones de habla española.

En otras palabras, España en las décadas de 1850 y 1860, vivió años de euforia y renacimiento que se vieron reflejados en el establecimiento de una política exterior orientada a la recuperación del prestigio perdido en la arena internacional, siendo indispensable para su consecución, el crecimiento de un poder marítimo adecuado que operase como medio para el éxito de dicha agenda.

No cabe duda de que el nacionalismo fue el substrato ideológico que permitió esta estrategia. A partir de él, se planearon una serie de intervenciones militares de carácter internacional para, fundamentalmente, contribuir al reposicionamiento del país en la escena mundial y recuperar el prestigio de los siglos anteriores. Impulsadas durante el gobierno largo de Leopoldo O'Donnell

entre 1858 y 1863, convocado por la Reina Isabel II para ocupar la Presidencia del Consejo de Ministros, estas contaron con el apoyo y anuencia de la sociedad española, principalmente por la alta estabilidad alcanzada bajo la dirección y gobierno de la Unión Liberal. Fue así como O'Donnell, apoyado además por la burguesía industrial, el crecimiento del sector comercial, el despegue del capitalismo, el superávit presupuestario y el fortalecimiento de la institucionalidad estatal, fomentó la promoción de una percepción optimista del presente y, sobre todo, del futuro de la nación.

Esta estrategia geopolítica de recuperación del prestigio se caracterizó entre otras cosas, por considerar al poder naval como fundamental para llevar a cabo acciones diplomáticas, pero también para resguardar y en caso de belicosidad, defender a los súbditos españoles y sus intereses cuando estos se vieran amenazados en cualquier lugar del mundo. En la apertura de las Cortes de 1858, la Reina, influenciada por O'Donnell, pronunció su disposición a intervenir en aquellas situaciones en que sus súbditos se vieran amedrentados, esperando no tener necesidad de recurrir a la fuerza para hacer respetar el pabellón español.⁶⁷

Como vemos, el siglo XIX español implicó una época de notables intentos de renovación de parte de intelectuales y estadistas que pretendieron mejorar y modernizar la Marina Real, pero también fue un periodo de frustraciones. Se pretendió impulsar y sostener una política exterior servida por una eficaz diplomacia y tras ella, unas fuerzas marítimas suficientes y modernas, pues la situación estratégica de la Península y sus territorios ultramarinos eran de gran interés para las demás potencias del periodo.

En definitiva, durante la época isabelina se logró construir una flota capaz de defender y mantener los territorios de la Monarquía hispana y su tráfico marítimo por lo menos hasta fines del siglo XIX. Siendo significativo el impulso a la política de prestigio naval que tras estas empresas se llevó a cabo, la Marina pasó a ostentar un rol de representación en el exterior, bien para estrechar lazos o mejorar relaciones con otros Estados, o bien para la defensa de los intereses españoles en algunos territorios donde estos se vieron amenazados.

67 «Diario de las Sesiones del Congreso de los Diputados: Discurso de Su Majestad», 1 de diciembre de 1858, 2, https://app.congreso.es/est_sesiones/.

Bibliografía

Fuentes primarias

- «Avances de la tecnología marítima europea», *La Época*, 1 de mayo de 1862.
- «Diario de las Sesiones del Congreso de los Diputados: Discurso de Su Majestad», 1 de diciembre de 1858, 2, https://app.congreso.es/est_sesiones/.

Fuentes secundarias

- ARTOLA, Miguel, *Historia de España. La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Vol. V, Alianza Editorial, Madrid, 1990.
- ____ «Bibliografía. Tratado de las relaciones internacionales de España del Sr. Goñi», *La España*, 8 de septiembre de 1848.
- BADIA-VILLASECA, Sara, «La obra de Rafael Castro y Ordóñez, fotógrafo de la Expedición Científica del Pacífico (1862-1865)», Tesis para optar al grado de Doctor en Historia e Historia del Arte y Territorio, España, Escuela Internacional de Doctorado EIDUNED, 2018.
- BLACK, Jeremy, *Naval warfare: A Global History since 1860*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham, MD, 2017.
- BLANCO, José María, «Ferrol: poder marítimo, poder naval», *Militaria: Revista de Cultura Militar*, 1996, N° 8, (pp. 39-52).
- BOOTH, Ken, *Las armadas y la política exterior*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980.
- BUEGER, Christian, «What is maritime security», *Marine Policy*, 2015, Vol. 53, (pp. 159-164).
- CABLE, James, *Diplomacia de las cañoneras. Empleo político de fuerzas navales limitadas*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1977.
- CASTRO Y ORDONÉZ, Rafael, «La Expedición científica del Pacífico», *El Museo Universal*, 15 de febrero de 1863.
- CERDA CATALÁN, Alfonso, *La guerra entre España y las repúblicas del Pacífico: 1864-1866; el bombardeo de Valparaíso y el combate naval del Callao*, Editorial Puerto de Paños, Providencia, 2000.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, «El fracaso de la política naval de la Restauración», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Jornadas de Historia Marítima, Ciclo de conferencias, N° 32, 1998.
- CERVERA, José, *Marina y política en la España del siglo XIX*, Editorial San Martín, Madrid, 1979.
- CHOCANO, Guadalupe, «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales», *XXV Congreso 500 años de la Casa de Contratación en Sevilla*, 2004, (pp. 991-1031).

- CORBETT, Julian, *Principles of Maritime Strategy*, Longsman, Green & Co., Londres, 1911.
- DIK DOVGIALLO, Evgueni, «América Latina en la mira de la estrategia naval rusa a finales del siglo XIX. 1873-1898», *Signos históricos*, 2002, N° 8, (pp. 109-136).
- DURÁN DE LA RUA, Nelson, *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina. Una convivencia frustrada, 1854-1868*, Akal, Madrid, 1979, p. 157.
- ESCRIBANO ROCA, Rodrigo y GUERRERO OÑATE, Pablo «Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)», *Anuario de Estudios Americanos*, 2022, Vol. 79, N° 1 (pp. 205-238).
- GINER LARA, Pedro, «Sobre la estrategia naval en la guerra hispano-americana de 1898», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Jornadas de Historia Marítima, Ciclo de conferencias, 1997, N° 30 (pp. 47-62).
- GÓMEZ-ESCALONILLA, Lorenzo, «Los dilemas de un propagandista reticente. El caso de Estados Unidos». En Elisa Gavari y Francisco Rodríguez (coords.), *Estrategias de diplomacia cultural en un mundo interpolar*, Editorial Universitaria Ramón Areces, Madrid, 2015.
- GRAHAM-YOOLL, Andrew, *Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America*, Signal Books, Oxford, 2002.
- GUTIÉRREZ SEPÚLVEDA, Sebastián, «Las Armadas y la política exterior: la diplomacia naval», *Revista de Marina*, 2021, Año 137, Vol. 138, N° 985, (pp. 59-66).
- JENKS, Timothy, *Naval Engagements: patriotism, Cultural politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, Oxford University Press, Oxford, 2006.
- LAMBERT, Andrew, «Now Is Come a Darker Day: Britain, Venice and the Meaning of Sea Power». En Miles, Taylor (ed.), *The Victorian empire and Britain's maritime world, 1837-1901: the sea and global history*, Palgrave Macmillan, Houndmills-Nueva York, 2013.
- LAND, Isaac, *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2009.
- LOBO, Miguel, *La Marina española tal como ella es. Defectos y vicios de que adolece sin cuyo remedio serán estériles los esfuerzos que se hagan para su fomento*. Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860.
- LÓPEZ OCÓN, Leoncio y Puig Samper, Miguel Ángel, «Los condicionantes políticos de la Comisión Científica del Pacífico: nacionalismo e hispanoamericanismo en la España Bajoisabelina (1854-1868)», *Revista de Indias*, 1987, Vol. XLVII, N° 180, (pp. 667-682).
- LOUREIRO, Ángel, «Spanish Nationalism and the Ghost of Empire», *Journal of Spanish Cultural Studies*, 2003, Vol. 4 (pp. 65-76).
- MAHAN, Alfred, *The Influence of sea power upon history 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston, 1918.
- MARÍN, Bermejo, *Vindicación de las independencias hispano-americanas en el año de su bicentenario*, Editorial del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, 2010.

- MARLIANI, Manuel, «Combate de Trafalgar. Artículo I», *La Nación*, 15 de febrero de 1849.
- MURO, José Ignacio, et al., *Geografía, estadística y catastro en España, 1856-1870*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.
- NOVO Y COLSON, Pedro, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1882.
- NYE, Joseph, *The future of power*, Public Affairs, Nueva York, 2011.
- OCAMPO, José Antonio, «La historia marítima en el mundo», *Revista de Historia Naval*, 2015, Año 37, N° 144, (pp. 107-125).
- PAPADOPOULOU, Chryssanthi, *The Culture of Ship and Maritime Narratives*, Routledge/Taylor & Francis Group, Londres-Nueva York, 2020.
- PÉREZ VEJO, Tomás, «España en el mundo». En Jordi, Canal, *Historia contemporánea de España*, Fundación Mapfre, Madrid, 2017.
- PERTUSIO, Roberto, *Una marina de guerra: ¿para hacer qué?*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1989.
- PERY, Javier, «La mirada equivocada», *Cuadernos de pensamiento naval*, 2020, Año 20, N° 29, (67, 84).
- RINA SIMÓN, César, «Proyección exterior, hispanoamericanismo y regeneración nacional en la península ibérica en el siglo XIX», *Historia Mexicana*, 2018, Vol. 67, Núm. 4 (pp. 1597-1631).
- SALAZAR, Luis, *Juicio Crítico sobre la Marina militar de España. Dispuesto en forma de cartas de un amigo á otro*, Por Dn. Miguel de Burgos, Madrid, 1814.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín, *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Madrid, 1898.
- SCHEINA, Robert, *Iberoamérica: una historia naval, 1810-1987*, Editorial San Martín, Madrid, 1991.
- SEPÚLVEDA MUÑOZ, Isidro, *El sueño de la madre patria: hispanoamericanismo y nacionalismo*, Ambos mundos, Fundación Carolina y Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, Madrid, 2005.
- SHAWCROSS, Edward, *France, Mexico and Informal Empire in Latin America, 1820-1867*, Palgrave Macmillan, Bloomington, 2018.
- TAYLOR, Miles, *The Victorian Empire and Britain's Maritime World, 1837-1901: The Sea and Global History*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2013.
- TILL, Geoffrey, «British Naval Thinking: A Contradiction in Terms?». En Till, Geoffrey (ed.), *The Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, Taylor & Francis, Florencia, 2006.
- _____, *Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2007.

- TORTELLA, Gabriel, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*, 3ª ed., Tecnos, Madrid, 1995.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, «La representación historiográfica de la guerra en el mar en el largo siglo XVIII: pensamiento táctico y estratégico, navalismo y metodologías de vanguardia en el siglo XXI», *Cuadernos diocochistas*, 2020, N° 21, (pp. 235-267).
- VENTOSA, Evaristo, *La Regeneración de España*, Librería de Salvador Manero, Barcelona, 1860.
- VILA GONZÁLEZ, Manuel, «El contraejemplo español al poder naval de Mahan», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 2020, Vol. 20, N° 29 (pp. 85-98).
- _____, «La génesis ibérica del moderno poder naval», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 2020, Vol. 6, Núm. 2, (pp. 235-252).
- VILARIÑO, Eduardo, *Curso de Derecho Diplomático y Consular*, Tecnos, Madrid, 2007.
- ZAFORTEZA, Carlos, «Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850», *Revista de Historia Naval*, 2007, N° 97 (pp. 43-56).

CHILOÉ COMO TEATRO PERIFÉRICO DE LA GUERRA HISPANO-SUDAMERICANA: COLABORACIÓN Y NACIONALIDAD EN EL ESPACIO MARÍTIMO DEL ÚLTIMO BASTIÓN ESPAÑOL DE CHILE¹

Pablo Paredes Navarro, Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)

Introducción

Cuando Chile firmó su declaración de independencia en 1818, el archipiélago de Chiloé era todavía un bastión de fuerzas realistas. Su caída en manos republicanas ocurre recién en enero de 1826, luego de dos intentos fallidos en 1820 y 1824, convirtiéndose entonces en la última provincia incorporada al país durante el proceso independentista.

Luego de la anexión, el archipiélago se transforma en una provincia del Estado nacional, con instituciones comunes al resto de país, además de una particular presencia militar, debido en parte a su cercanía estratégica con el estrecho de Magallanes. Sin embargo, con el surgimiento del conflicto peruano-español en 1864, y el posterior estallido de la guerra un año después, la cuestión de la lealtad de Chiloé resurge en Chile como un fantasma de tiempos antiguos.

A partir de este episodio, este trabajo se propone explicar las relaciones y los flujos de información entre los distintos actores sociales de la Guerra Hispano-Sudamericana en el teatro de operaciones chilote. En esta perspectiva, el archipiélago de Chiloé aparece no sólo como un espacio chileno de periferia, sino también como un territorio donde es posible observar una confusa y duradera fidelidad española, al menos en algunos grupos de la población. Los flujos de información, tanto reales como imaginados, resultantes de esta diversidad de intereses locales, son claves para comprender algunas de las acciones mili-

1 Trabajo expuesto bajo el título «*Chiloe as a peripheral theater of the Spanish-South American war: Collaboration and nationality in the maritime space of the last Spanish stronghold of Chile*» durante el día 23 de septiembre de 2021 en el McMullen Naval History Symposium.

tares en el espacio marítimo del conflicto, tanto para las autoridades chilenas como para los oficiales navales españoles. Desde una perspectiva de teoría de redes, esta dualidad permite observar a Chiloé como un espacio efectivamente periférico, pero a la vez con una alta centralidad en término de la relevancia de la información que sus habitantes concentran y son capaces de intermediar.

Para abordar estas relaciones, este trabajo incluye una revisión de fuentes chilenas y españolas, abordando archivos ministeriales, periódicos, correspondencia editada y diarios de navegación. Como marco general, estos documentos se leen desde la perspectiva de la historia marítima y la historia social, con el fin de explicar las diferentes expectativas y reacciones relacionadas con este episodio.

1. Antecedentes del conflicto

En 1810, cuando Chile inicia su proceso de independencia, Chiloé era una provincia periférica dependiente directamente del Virreinato del Perú, sin lazos políticos con Chile desde 1767. En esta condición luchó contra el bando republicano, e incluso se mantuvo fiel a la Monarquía española después de la caída de Ayacucho en diciembre de 1824. Sin embargo, dada la imposibilidad de mantener indefinidamente una resistencia en estado de aislamiento, la provincia cayó finalmente en manos chilenas en enero de 1826.² La institucionalización de este hito ocurrió, por otro lado, a través del llamado «Tratado de Tantuco», que mediante cláusulas relativamente generosas de perdón y olvido, buscó una rápida incorporación de los habitantes del territorio a la nación chilena. Tal vez ello explica, en parte, que pese al largo periodo de campaña realista, en los años inmediatamente siguientes las expresiones de nostalgia hispánica hayan sido particularmente escasas, y que los principales conflictos internos de la provincia se hayan relacionado más bien a proceso de orden nacional.³ A ello se suma, por otro lado, que las élites locales intentaron acomodar rápidamente sus posiciones a la nueva autoridad nacional.⁴

2 Barros Arana, Diego, *Las campañas de Chiloé, 1820-1826*, Imprenta del Ferrocarril, Santiago de Chile, 1856, p.166.

3 Se debe mencionar, entre ellos, el episodio de «*independencia de Chiloé*» de 1826, impulsado por fuerzas o'higginistas contra el gobierno de Ramón Freire, así como el intento de captura del archipiélago de 1836 liderado por el mismo Freire, esta vez en contra del gobierno conservador de José Joaquín Prieto. Cfr.: Barrientos, Pedro, *Historia de Chiloé*, Ancud, 2012, pp. 151-172.

4 Paredes, Pablo, «Chiloé en la Guerra hispano-sudamericana: memoria hispánica y nacionalidad en el sur de Chile 1864-1866», *Temas Americanistas*, N° 46, 2021, (pp. 279-294).

Mientras en Chiloé se avanzaba hacia una consolidación de la idea nacional chilena, en España la muerte de Fernando VII en 1833 daba inicio a un largo proceso de transformaciones políticas, que incluyó un creciente reconocimiento de las independencias americanas, a la vez que una expectativa de recuperar espacios de influencias en lo que habían sido sus antiguos territorios coloniales. Este último proceso cuenta con su mayor nivel de despliegue durante el primer gobierno de la Unión Liberal (1858-1863), donde se desarrollan episodios como la conquista de Santo Domingo en 1860,⁵ y el zarpe de la Comisión Científica del Pacífico en 1862,⁶ que si bien fue declarada formalmente de intenciones científicas, iba acompañada, además, de una importante capacidad militar durante su paso por numerosos países americanos, incluyendo Chile y Perú.

Durante su paso por Chile, la Comisión Científica tiene, en general, una recepción amable por parte de la población local, fenómeno que se repite en una primera detención de las naves españolas en Perú. Sin embargo, este ánimo sufre un cambio significativo a partir de agosto de 1863, momento en que estalla en Perú un conflicto entre un hacendado peruano y un grupo de trabajadores de origen vasco, conocido posteriormente como Incidente de Talambo. La defensa de los intereses de sus connacionales, sumada a diferencias históricas del aún inconcluso proceso de reconocimiento de la independencia del Perú por parte de España, llevó a un rápido deterioro de las relaciones entre ambas naciones, finalizando en la captura de las Islas Chincha por parte de las naves españolas de la Comisión Científica en abril de 1864. En Chile las acciones navales españolas fueron recibidas con un amplio rechazo, dando lugar a un fuerte movimiento panamericano, y finalmente a una declaración de guerra a España en septiembre de 1865. Pocos meses después Perú se sumó a esta posición.⁷

La guerra con España, sin embargo, tenía complejidades en términos operativos. En efecto, a inicios de este conflicto, las capacidades militares de ambos

5 Martínez, Daniel, *Entre el asimilismo y la independencia. El autonomismo puertorriqueño*, Dykinson, Madrid, 2018, pp. 97-98.

6 López-Ocón, Leoncio, «La Comisión Científica del Pacífico: de la ciencia imperial a la ciencia federativa», *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, N° 32 (3), 2003, (pp. 479-515).

7 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Imprenta de Fortanet. Madrid, 1882, pp. 179-181.

países sudamericanos eran notoriamente inferiores a las España, especialmente luego del refuerzo de la Comisión Científica con los buques de guerra Numancia, Blanca y Villa de Madrid. Del lado americano sólo Perú contaba con la expectativa de un refuerzo equivalente, ante la próxima llegada de los buques Huáscar e Independencia. Es por ello que, ante este escenario, se toma la decisión de enviar la Armada combinada chileno-peruana a aguas del archipiélago de Chiloé, un territorio conocido por sus difíciles condiciones de navegación y, por lo tanto, seguro para las fuerzas sudamericanas conocedoras del territorio. En comparación, España no tenía cartas nacionales actualizadas ni experiencia de navegación reciente por sus canales interiores.

En respuesta, entre enero y febrero de 1866 la Armada Española envió dos expediciones para descubrir el escondite de la Armada combinada, en una campaña prevista para «*restaurar el honor de España*». ⁸ En este contexto, informantes locales inesperados fueron clave para los resultados de estas misiones.

2. Flujos de información costera

El 20 de enero Casto Méndez Núñez, como comandante de la flota y al mando del blindado Numancia, ordenó a Juan Bautista Topete, al mando de la fragata Blanca, y a Claudio Alvargonzález, al mando de la fragata Villa de Madrid, que se dirijan al archipiélago de Juan Fernández, y que luego de descartar la presencia del enemigo en esas latitudes, investiguen el Golfo de Ancud, Puerto Oscuro, Puerto Montt y el puerto de San Carlos (Ancud). ⁹ Es importante notar que en la comunicación de la flota hay constantes mensajes sobre los riesgos de la misión, incluyendo el problema de los suministros, dada la asumida inviabilidad de abastecerse con locales. ¹⁰ A ello se suma que, desde el 4 de noviembre de 1865 las provincias de Chiloé y Llanquihue se encontraban en estado de asamblea, por lo que cualquier intento de colaboración con buques españoles, por parte de la población local, sería considerado traición a la patria y por tanto estaría sujeto a la ley marcial. ¹¹

8 Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (AGH), Vol. 7: *Correspondencia recibida de España*, f. 463v-467r:

9 Museo Naval de Madrid, *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*, Vol. N° 1, 1966, pp. 320-321.

10 *Ibidem*, Vol. N° 2, 1966, p. 187.

11 Archivo Nacional Histórico de Chile (ANH), *Gobernación de Quinchao*, Vol. 11, N° 360.

En los días siguientes las dos fragatas se dirigieron hacia Juan Fernández, desde donde al no encontrar las naves americanas, se dirigieron hacia Chiloé, avistando la costa norte de la Isla Grande el 4 de febrero. Sin embargo, debido a las adversas condiciones climáticas continuaron su marcha hasta refugiarse en la bahía de Puerto Low en la isla Gran Guaiteca al sur de Chiloé, la cual encontraron deshabitada. Es importante señalar que en Juan Fernández las fuerzas españolas recibieron información y suministros por parte de los habitantes locales, lo que se explica debido a que, en su aislamiento, carecían de noticias sobre el estallido de la guerra.¹²

Desde Puerto Low la flota española retomó la marcha durante el mismo día por las aguas del mar interior de Chiloé. Como se mencionó anteriormente, el objetivo de su misión era reconocer las costas del golfo de Ancud y el seno de Reloncaví, para luego pasar por el puerto de San Carlos (Ancud) y Puerto Montt, antes de salir por el canal de Chacao y regresar a la norte. Sin embargo, en medio de este itinerario, se detuvieron en la tarde del 6 de febrero en Puerto Oscuro, también conocido como bahía Huite, lugar que al igual que la isla Guaiteca, se reportó oficialmente como deshabitado.¹³ (Hay que revisar esto).

El carácter «deshabitado» de este lugar es, sin embargo, dudoso. Según cuenta el guardiamarina Enrique Godínez, en una carta a su padre publicada el 8 de abril de 1866 por «*La Correspondencia de España*» en Madrid, en Puerto Oscuro se pusieron en contacto con trabajadores locales, quienes les vendieron diversos víveres. Entre ellos se menciona también a un «extranjero» que incluso les vendió el secreto del escondite de la escuadra aliada en los canales del cercano archipiélago de Calbuco.¹⁴ Según información oficial de la flota, el extranjero es reportado como un colono alemán,¹⁵ posiblemente asociado al proceso de colonización de la vecina provincia de Llanquihue. En este contexto, la presencia de un comerciante alemán en Huite podría estar relacionada con actividades económicas de explotación maderera,¹⁶ y por tanto, es poco

12 Museo Naval de Madrid, *Documentos Relativos... op.cit.*, Vol. N° 1, 1966, p. 271.

13 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la guerra... op.cit.*, p. 377.

14 *La Correspondencia de España*, Año XIX, N° 2.988, (8/4/1866).

15 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la guerra... op.cit.*, p. 377.

16 Martín, M. E., Parcero, C. Sagarra, A., *Metodología y nuevas líneas de investigación de la historia de América*. Universidad de Burgos, Burgos, 2001, p. 321

probable que el lugar estuviera «deshabitado» como decían los informes oficiales españoles.

Teniendo en cuenta la información recibida de los lugareños, durante la tarde del mismo día la flota española reanudó su marcha hacia el norte, pero en lugar de seguir la ruta original por el Seno de Reloncaví hacia Puerto Montt, Alvargonzález decidió reconocer los canales de Calbuco como un posible escondite. En este contexto, la información obtenida del colono alemán no era del todo precisa, pero sí suficiente para descubrir a la deriva la fragata «Amazonas», siendo por tanto una pista clave para reconocer el escondite de la flota combinada.

Al avistamiento de la fragata Amazonas le siguió poco después un curioso contacto con un pescador local de la isla Tabón, quien informó que la flota chileno-peruana estaba escondida en la bahía de Abtao, e incluso ofreció sus servicios como piloto.¹⁷ Según los informes oficiales, esta información se obtuvo porque el local, de nombre Vicente Pincol, confundió a la flota española con peruana. Godínez complementa esto diciendo que Pincol fue engañado por Alvargonzález, quien dijo que la flota en realidad era peruana.¹⁸ La efectividad de este truco, sin embargo, puede ser engañosa, considerando el comportamiento de otros lugareños del mismo territorio antes y después de este encuentro.

Aprovechando la información proporcionada por el pescador, las naves españolas pusieron rumbo a la bahía de Abtao, encontrando en ese lugar a la marina combinada chileno-peruana. Este encuentro dio lugar, en la madrugada del 7 de septiembre, al Combate de Abtao, donde durante varias horas hubo un intercambio de artillería entre ambos bandos, finalizando sin un vencedor evidente.¹⁹

Después de Abtao, la armada combinada cambió su ubicación dos veces. En un primer momento se trasladó a la ciudad de Ancud, y luego al interior del Estero Huito en Calbuco, lugar bien defendido no lejos del primer emplazamiento en Abtao.²⁰ Por otro lado, la flota española regresó a Valparaíso para

17 Museo Naval de Madrid, *Documentos relativos...* op. cit., Vol. N° 3. 1994, p. 184

18 La Correspondencia de España... op. cit.

19 Ortiz Sotelo, Jorge, «El combate y los combatientes en Abtao», *Revista de Marina*, N°1, 2014, (pp. 117-126).

20 Sotomayor, Rafael, «Viaje de los barcos peruanos a Chiloé». *Revista Chilena de Historia y Geogra-*

informar sobre los resultados de este primer intento de destrucción de las fuerzas sudamericanas.²¹

El 17 de febrero Méndez Núñez, al mando del Numancia, y Juan Bautista Topete al mando del Blanco, navegan hacia Chiloé para una segunda expedición. La misión era la misma que antes, destruir la marina combinada para restaurar el honor de España, pero también había diferencias. La fragata blindada Numancia era el buque más poderoso de la armada, pero también era más grande y pesada para la navegación en aguas peligrosas. Por otro lado, producto de la primera expedición, se contaba con mayor información con respecto a la geografía y a las condiciones de la navegación por la zona. Finalmente, es importante señalar que, a pesar de la ayuda de los lugareños en Huite y Tabon durante el primer reconocimiento al Golfo de Ancud, en las comunicaciones internas de la flota la colaboración local sigue sin aparecer como una variable de relevancia.²²

La segunda expedición, liderada esta vez por Méndez Núñez y Topete, siguió la misma ruta que la primera, avistando punta Alhuac el 26 de febrero y fondeando en Puerto Low dos días después. Desde este punto continuaron hasta Puerto Oscuro o Huite, adonde arribaron la tarde del 1 de marzo, luego de una navegación dificultosa entre la niebla cerca de las Islas Desiertos.²³

Huite había sido el primer punto de encuentro de la flota española con población local chilota el 6 de febrero, por lo que podía esperarse que fuese nuevamente un refugio seguro, al menos en términos de las condiciones para la navegación. Sin embargo, tras dicho episodio, las autoridades chilenas decidieron asegurar la bahía con tropas y artillería. Esta información, desconocida en un principio por Méndez Núñez, les es proporcionada por indígena llamado Mateo Lectuma,²⁴ quien se puso en contacto con la tripulación de la Numancia durante la noche. Este contacto resulta relevante en términos etnográficos, ya que se trata de un hombre de más de 60 años que aún se presenta como un fiel partidario de Fernando VII (quien había muerto 30 años antes),²⁵ pero

fía, N° 71, 1930, p. 36.

21 Museo Naval de Madrid, op. cit., Vol. N° 3, 1994, pp. 183-187.

22 Museo Naval de Madrid, op. cit., Vol. N° 1, 1966, p. 370.

23 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la guerra... op. cit.*, p. 392.

24 El apellido Lectuma no es un apellido que exista hoy en la zona, por lo que podría ser una corrupción del apellido huilliche Lebtun, de cierta frecuencia en la zona de atraco de las naves españolas.

25 Cfr. Paredes, Pablo (2021). «Chiloé en la Guerra hispano-sudamericana: memoria hispánica y

también en términos militares, ya que a través de este contacto reportó la ubicación de fuerzas chilenas escondidas alrededor de la bahía de Huite, evitando posibles pérdidas en el preludio de la batalla conocida como combate de Huite, o de Tubildad, durante la mañana del 2 de marzo, que al igual que el anterior Combate de Abtao, terminó sin resultados concluyentes.²⁶

Luego de la batalla, la flota española zarpó nuevamente en dirección la bahía de Abtao, lugar anteriormente utilizado como escondite por la Armada combinada, pero que en esta segunda oportunidad encontraron abandonado y sin la presencia de las naves chileno-peruanas. Este hecho, sumado a la carencia de nuevos antecedentes con respecto al nuevo escondite de la flota, llevó a Méndez Núñez a fondear en la bahía segura más cercana, en las proximidades de la Isla Tabón.

A diferencia del episodio del 7 de febrero, en esta ocasión los marineros españoles desembarcaron en la isla, estableciendo contacto con los habitantes locales. Según Eduardo Iriondo, los marineros fueron «bien recibidos» por los chilotes, quienes les proporcionaron víveres, pero también les brindaron información sobre las mareas de la isla, sugiriéndoles mover sus barcos para evitar el riesgo de encallar.²⁷ Además, un segundo contacto en la noche les informó sobre los daños causados por los españoles a la marina combinada durante la batalla de Abtao, e incluso les reveló el nuevo escondite en el cercano Estero Huito.²⁸ A diferencia de la anterior comunicación con Vicente Pincol, en esta oportunidad los habitantes locales aparecen como sujetos conscientes de la nacionalidad de sus huéspedes, lo que lleva al teniente Emilio Pardo de Figueroa a señalar que estos «aún se creen súbditos de España»²⁹.

Haciendo uso de la nueva información recibida de los lugareños, Méndez Núñez condujo la flota hasta el nuevo escondite, aunque sin éxito en su misión de causarles daños de relevancia. De acuerdo a las fuentes españolas, esta nueva

nacionalidad en el sur de Chile, 1864-1866». *Temas Americanistas*, N° 46, (pp. 279-294); Catepillán, Tomás, «La República de la Raza. Política indígena y brujería en el Chile del siglo XIX». *Trashumante: Revista Americana de Historia Social*, N° 13, (pp. 84-107).

26 Novo y Colson, Pedro, *Historia de la guerra... op.cit.*, p. 392.

27 Iriondo, Eduardo, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la Fragata Blindada Numancia*. Imprenta de los señores Gasset, Loma y Compañía, Madrid, 1867, p. 182.

28 *Ibidem.*, p. 183.

29 Pardo de Figueroa, Emilio, *Algunos escritos del teniente de navío D. José Emilio Pardo de Figueroa, ordenados y anotados por el doctor Thebussem*. Impresión en casa de M. Rivadeneyra. Madrid, 1873, p. 141.

aproximación se limitó a realizar observaciones de las nuevas posiciones defensivas, y al percibir la dificultad del terreno, se decidió evitar el enfrentamiento.³⁰ Sin embargo, las fuentes chilenas describen un movimiento más agresivo, donde la flota española se alejó luego de ser repelida por ataques de artillería desde las orillas del Estero Huito.³¹ En cualquiera de ambos escenarios, la flota española abandonó el sur de Chile, regresando a Valparaíso y decidiendo finalmente «recuperar el honor» de España con la última de sus opciones: el bombardeo de Valparaíso de marzo de 1866.³²

Discusión

Desde una perspectiva de teoría de redes,³³ se puede señalar que las autoridades chilenas -incluidas las autoridades chilotas- y oficiales peruanos trabajaron como parte de una misma red, compartiendo información e incluso tropas durante las campañas de 1865-1866. Por el contrario, la flota española era una fuerza aislada en un continente hostil. En este contexto, los grupos indígenas periféricos de Chiloé actuaron como intermediarios³⁴ entre ambos mundos, brindando información crítica a las arriesgadas expediciones españolas. También es importante notar que esta conexión surgió de contactos inesperados. De hecho, los españoles no esperaban ayuda de los locales, debido a la falta de información tras cuarenta años de desconexión entre ambos mundos.

Las fuentes chilenas, sin embargo muestran un punto de vista diferente de parte de las autoridades locales: como actores del paisaje social local, ellas sí tenían algún nivel de colaboración en caso de conflicto. Esto motivado por razones históricas ancladas al fidelismo provincial, pero también a causas más contemporáneas: se trataba de una época de creciente desconfianza hacia la población indígena, como un componente no del todo integrado a la comunidad nacional.³⁵ A diferencia del territorio de Arauco, Chiloé no era una pro-

30 Iriondo, Eduardo, *Impresiones del viaje de circunnavegación... op. cit.*, p.183.

31 «Carta del teniente 2° Arturo Prat desde el Vapor Covadonga», 14 de marzo de 1866. En Vicuña Mackenna, Benjamín, *Biografía completa de Arturo Prat*. Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1879, pp. 17-18

32 Museo Naval de Madrid, *op.cit.*, Vol. N° 2. 1966, p. 24

33 Freeman, Linton, *El desarrollo del análisis de redes sociales: Un estudio de Sociología de la Ciencia*, Palibrio, Bloomington, 2012, p. 3.

34 Freeman, Linton, «Un conjunto de medidas de centralidad basadas en la intermediación» *Sociometría*, N° 40 (1), 1977, (pp. 35-41).

35 AHN, *Gobernación de Quinchao*, Vol. 13, *Ibidem*, N° 40, f. 7r-8ª.

vincia indígena, pero para parte de la elite nacional, era igualmente motivo de suspicacia producto de su pobreza y aislamiento. Esta perspectiva también aparece en algunas fuentes conservadoras españolas, que describen a Chiloé como una provincia pobre y totalmente indígena.³⁶ Por el contrario, las autoridades locales contaban con una distinción muy clara entre población indígena y no indígena, todavía entonces conocida como «castellanos» en el contexto local, producto de la larga existencia del orden estamental hispánico en las islas, donde la distinción entre españoles e indígenas subsistió hasta bien entrada la década de 1820.

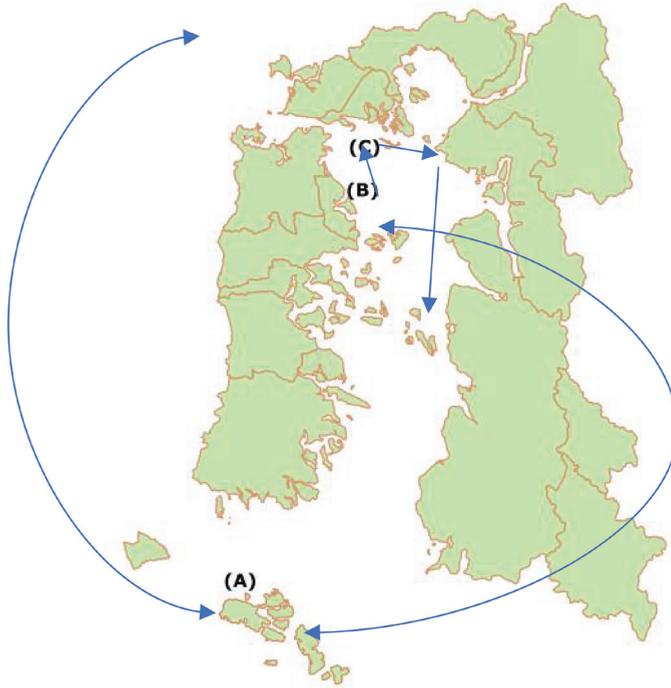
Este conocimiento sobre la situación social de Chiloé llevó al desarrollo de tareas de espionaje, por parte de las autoridades locales, al interior de espacios indígenas de la provincia de Chiloé, y en último término al desarrollo de acciones como el apostamiento de fuerzas armadas en un sitio conocido como espacio de colaboración, como había sido Huite a inicios de febrero de 1866.

En contraposición a la situación chilena, las fuerzas españolas carecían de conocimiento actualizado con respecto a la cuestión identitaria de la población de Chiloé, lo que les impidió incorporar esta variable en sus estrategias de guerra de manera sistemática. De esta forma, el reconocimiento de hechos históricos de la provincia, como su antigua adscripción realista, aparece como algo anecdótico, y en principio irrelevante para ser usado en un conflicto armado cuarenta años después. Sin embargo, los pocos contactos hispano-chilotes que se desarrollaron en Huite y Tabon resultaron ser notablemente influyentes para el desenlace del conflicto.

Conclusiones

Este trabajo tuvo como objetivo explicar las relaciones y los flujos de información entre los diferentes actores sociales de la Guerra Hispano-Sudamericana en el teatro de operaciones de Chiloé. Como conclusión preliminar es importante señalar que los contactos entre españoles y chilotes tuvieron una transcendencia mayor, en términos de sus consecuencias militares, que el carácter anecdótico que tradicionalmente se le atribuye en diarios y comunicaciones de la época.

36 La Correspondencia de España, Año XVII, N° 2.372, (12 de noviembre de 1864).

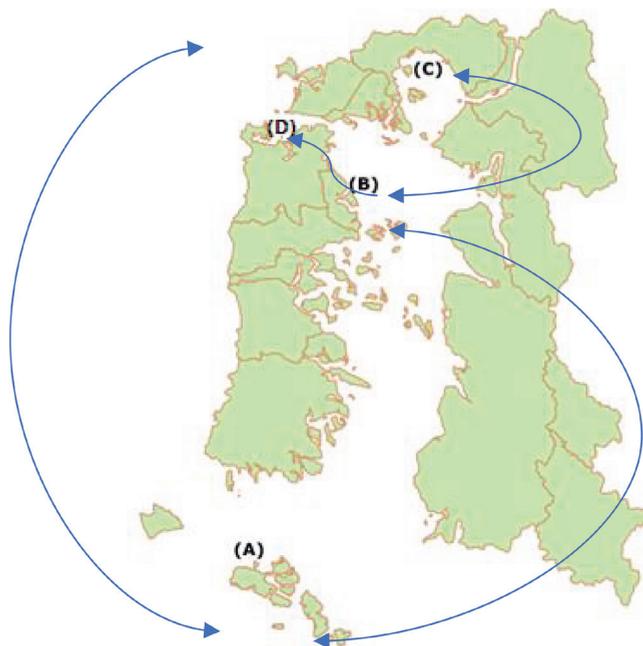
Figura 1: Mapas de las expediciones españolas a Chiloé.

Notas: A: Puerto Bajo; B: Puerto Oscuro (Huite); C: Isla Tabón.

Fuente: Elaboración propia.

En primer lugar, el descubrimiento del escondite de Abtao, con la consiguiente batalla en una bahía aislada, impidió acciones militares en ciudades pobladas como Ancud o Puerto Montt. Esto es relevante para notar, considerando que el único barco que defendía Ancud era el Esmeralda, un barco de importancia crítica para el Ejército de Chile unos años más tarde durante la Guerra del Pacífico. Por otro lado, los informantes locales impidieron que la Numancia y la Blanca encallasen en los arenales de Isla Tabón, lo que de haber ocurrido, hubiese cambiado completamente el curso de la guerra. Finalmente, tanto los informantes de la primera como de la segunda expedición contribuyeron a evitar largos y exhaustivos recorridos de búsqueda por medio de un mar interior repleto de peligros para la navegación. Esto resulta relevante no sólo en términos de la seguridad de las naves españolas, sino también de la acotada disponibilidad de combustible y suministros, donde el éxito de las

Figura 2: Mapa de la posible expedición española sin informantes locales.



Notas: A: Puerto Bajo; B: Puerto Oscuro (Huít); C: Puerto Montt; D: Ancud.

Fuente: Elaboración propia.

campañas dependía en gran medida de campañas breves capaces de retornar rápidamente a la zona central de Chile.

Desde esta perspectiva, algunos habitantes de la periferia de Chiloé resultaron ser intermediarios claves, en términos de contribuir al bando español con información relevante del bando chileno, espacio al que jurídicamente pertenecían, pero cuya identificación nacional aún resultaba feble, tanto por las características históricas de la provincia, como también por la creciente complejidad en las relaciones entre indígenas y autoridades nacionales. Es importante notar, además, que esta posición como potenciales intermediarios era conocida, o a lo menos sospechada, por las autoridades chilenas, quienes trataron de impedir los contactos entre españoles y civiles desde los primeros tiempos de la guerra. Sin embargo, ni siquiera el estado de asamblea y la amenaza de la ley marcial lograron evitar contactos esporádicos, que resultaron ser de más trascendencia de lo que tradicionalmente se ha asumido.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (AGH), Vol. 7: Correspondencia recibida de España
- Archivo Nacional Histórico de Chile (ANH), Gobernación de Quinchao, Vol. 11 y 13 La Correspondencia de España, Año XIX, N° 2.988 (8 de abril de 1866).
- La Correspondencia de España, Año XVII, N° 2.372 (12 de noviembre de 1864).
- Museo Naval de Madrid, *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*, Vol. N°1, 1966.
- Museo Naval de Madrid, *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*, Vol. N°2, 1966.
- Museo Naval de Madrid, *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*, Vol. N°3, 1994.

Fuentes secundarias

- BARRIENTOS, Pedro, *Historia de Chiloé*, Museo Regional de Ancud, Ancud, 2012.
- BARROS ARANA, Diego, *Las campañas de Chiloé, 1820-1826*, Imprenta del Ferrocarril, Santiago de Chile, 1856.
- CATEPILLÁN, Tomás, «La República de la Raza. Política indígena y brujería en el Chile del siglo XIX». *Trashumante: Revista Americana de Historia Social*, N° 13.
- FREEMAN, Linton, *El desarrollo del análisis de redes sociales: Un estudio de Sociología de la Ciencia*, Palibrio, Bloomington, 2012.
- FREEMAN, Linton, «Un conjunto de medidas de centralidad basadas en la intermediación» *Sociometría*, N° 40 (1), 1977.
- IRIONDO, Eduardo, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la Fragata Blindada Numancia*. Imprenta de los señores Gasset, Loma y Compañía, Madrid, 1867.
- LÓPEZ-OCÓN, Leoncio, «La Comisión Científica del Pacífico: de la ciencia imperial a la ciencia federativa», *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, N° 32 (3), 2003.
- MARTIN, M.E., Parcero, C. Sagarra, A., *Metodología y nuevas líneas de investigación de la historia de América*. Universidad de Burgos, Burgos, 2001.
- MARTÍNEZ, Daniel, *Entre el asimilismo y la independencia. El autonomismo puertorriqueño*, Dykinson, Madrid, 2018.
- NOVO Y COLSON, Pedro, *Historia de la guerra de España en el pacífico*. Imprenta de Fortanet. Madrid, 1882.
- ORTÍZ SOTELO, Jorge, «El combate y los combatientes en Abtao», *Revista de Marina*, N°1, 2014.
- PARDO DE FIGUEROA, Emilio, *Algunos escritos del teniente de navío D. José Emilio Pardo de Figueroa, ordenados y anotados por el doctor Thebussem*. Impresión en casa de M. Rivadeneyra. Madrid, 1873.
- PAREDES, Pablo. «Chiloé en la Guerra hispano-sudamericana: memoria hispánica y nacionalidad en el sur de Chile 1864-1866», *Temas Americanistas*, N° 46, 2021.

SOTOMAYOR, Rafael, «Viaje de los barcos peruanos a Chiloé». *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 71, 1930.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Biografía completa de Arturo Prat*. Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1879.

EL INCIDENTE DEL BALTIMORE CONDUCE A UNA GRAVE CRISIS INTERNACIONAL ENTRE CHILE Y ESTADOS UNIDOS

Carlos Tromben Corbalán, MS AE, PhD, Museo Marítimo Nacional y Centro de Estudios Estratégicos de la Armada de Chile (Chile)

Introducción¹

A consecuencia de la victoria chilena sobre Perú y Bolivia (los aliados en la guerra que se extendió entre 1879 y 1883), el país vencedor obtuvo como compensación territorios ricos en minerales y en salitre. Estos fueron la provincia de Tarapacá (que había pertenecido a Perú) y la provincia de Antofagasta (que había pertenecido a Bolivia entre 1866 y 1879). Durante este conflicto, las simpatías de Gran Bretaña estuvieron cercanas a Chile, debido a sus inversiones y a la expropiación de sus salitreras en Perú. Estados Unidos las tenía por Perú, país que tenía una situación geopolítica más interesante para esta potencia que aspiraba a tener una presencia mundial.

Terminada la llamada Guerra del Pacífico en Sudamérica, la política del gobierno chileno respecto de los yacimientos salitreros fue devolverlos a los tenedores de los bonos con que el estado peruano había pagado a sus antiguos dueños al expropiarlos a partir de 1873. Chile mantuvo la propiedad privada de los yacimientos que se ubicaban en Antofagasta y más al sur aún. Como consecuencia, inversionistas europeos y algunos chilenos acrecentaron sus inversiones, mientras el Estado chileno percibía un impuesto basado en la cantidad de nitrato exportado, independientemente de su precio.²

1 En la preparación de esta sección se han empleado como fuentes iniciales: Vial Correa, Gonzalo, *Historia de Chile (1891-1973)* v. II, Triunfo y Decadencia de la Oligarquía (1891-1920), Zig-Zag, Santiago, 1996, pp. 53-68 y 158-171; Sater, William, *Chile and United States, Empires in Conflict*, The University of Georgia Press, Athens, Georgia, USA, 1990; Barros van Buren, Mario, *Historia Diplomática de Chile. 1541-1938*, Andrés Bello, Santiago, 1970, pp. 528-532.

2 Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile, Una historia de dos siglos*, v. 2, RIL Editores, Santiago, 2019, p. 28.

Los propietarios extranjeros de las salitreras eran mayoritariamente británicos, país con que Chile había tenido una cercanía política, económica y naval desde el período de la Independencia a comienzos del siglo XIX, pero también había propietarios alemanes y de otras naciones. Las relaciones con Estados Unidos de América no habían sido igualmente cercanas, a pesar de un breve período positivo, a comienzos de dicho período.

La victoria de Chile en la aludida guerra dejó a este país no solo en posesión de territorios ricos en salitre y otros minerales, sino también con fuerzas navales aguerridas e incrementadas con la captura de buques peruanos y con adquisiciones, a lo que se sumó la modernización de sus dos acorazados en astilleros británicos.³

La prosperidad económica por los ingresos del salitre y el ego chileno incrementado por los éxitos bélicos postergaron por un tiempo un grave conflicto político interno, que resurgió terminada la Guerra del Pacífico. La Constitución vigente desde 1833 establecía un fuerte presidencialismo que se fue atenuando mediante algunas modificaciones parciales y por un cambio en la relación consuetudinaria entre el Gobierno y el Congreso.⁴ En el período presidencial de José Manuel Balmaceda-Fernández de 1886 a 1891, las diferencias de interpretación de la constitución entre presidencialistas y parlamentaristas se agudizaron hasta tal punto que dieron origen a una guerra civil.⁵ Algunos historiadores señalan otra causa. La política de Balmaceda sobre el salitre lo habría antagonizado con intereses británicos y estos habrían incentivado a la oposición hasta llevarla a la declaración de que dicho presidente se había convertido en un dictador y que era legítimo que el Congreso lo destituyera. Existen, entonces, dos corrientes historiográficas sobre el origen de la Guerra Civil de 1891: causas políticas y causas económicas y sociales.⁶

3 Ibidem, pp. 38-42.

4 Sobre este tema, ver: Heise González, Julio, *150 años de evolución institucional*, Andrés Bello, Santiago, 1977.

5 San Francisco, Alejandro, *La Guerra Civil de 1891. La irrupción política de los militares en Chile*, v.1, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2007. Un tratamiento más resumido en: Collier, Simon y F. Sater, William, *A History of Chile, 1808-2002*, Cambridge University Press New York, 2004, pp. 149-154.

6 El principal exponente de esta causa de la guerra civil chilena es: Ramírez Necochea, Hernán, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891*, Editorial Universitaria, Santiago, 1958. Su contradictor más importante hasta ahora es: Blakemore, Harold, *British Nitrates and Chilean Politics. 1886-1896: Balmaceda and North*, The Athlone Press, Londres, 1974.

El Congreso Nacional no aprobó la Ley de presupuesto ni la que fijaba las fuerzas de mar y tierra para 1891. Ante esta situación, que paralizaría el país a contar del 1 de enero de este año y que dejaría a las fuerzas armadas sin un sustento legal, el Presidente resolvió aprobar la primera, mediante un decreto supremo con lo cual incumplía la Constitución. Los miembros del Congreso Nacional que eran opositores a Balmaceda suscribieron un documento denominado Acta de Deposition donde declaran que el mandatario está absolutamente imposibilitado para continuar en el ejercicio de su cargo y que, en consecuencia, designan al capitán de navío Jorge Montt Álvarez para que coadyuve a la acción del Congreso con el fin de restablecer el imperio de la Constitución. Al día siguiente, 6 de enero de 1891, los líderes de ambas cámaras del Congreso amplían dicha acta creando una división naval al mando de Montt para forzar al Presidente a dar cumplimiento a la Constitución, cargo y misión que es aceptada por este oficial naval.⁷ Como Balmaceda no aceptara los planteamientos de la mayoría del Congreso, tal fuerza naval zarpó desde Valparaíso en demanda de Iquique llevando a bordo al vicepresidente del Senado y al presidente de la Cámara de Diputados.⁸

Con la acción anterior comenzó una cruenta guerra civil que se extendería por ocho meses en que se enfrentaron las fuerzas de Congreso, inicialmente compuestas por la mayoría de la Armada, con las fuerzas de Gobierno formadas por la mayor parte del Ejército. La División Naval (Escuadra) se apoderó de la provincia de Tarapacá para percibir los impuestos por la exportación de salitre y negárselos al Gobierno. También comenzó a organizar una fuerza militar la que pudo, finalmente, ser proyectada hacia tierra en las proximidades de Valparaíso donde derrotó al Ejército del Gobierno en sendas batallas, poniendo fin a la guerra a fines de agosto.⁹

Balmaceda se asiló en la Legación de Argentina en Santiago y se suicidó en ella el día que terminaba su mandato constitucional.¹⁰ Jorge Montt asumió como presidente provisional y más tarde fue elegido presidente de la República para el período 1891-1896.

7 Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.* pp. 46-47. Tema tratado más ampliamente en: San Francisco, Alejandro, *op. cit.*, pp. 57-63.

8 Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.*, p. 64.

9 Los pormenores de la guerra están resumidos en Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.* 64-81. Un tratamiento más extenso en: San Francisco, Alejandro, *op. cit.*, capítulos V y VI.

10 Vial Correa, Gonzalo, *op. cit.*, pp. 19-21.

1. El contexto naval previo al incidente

La Guerra Civil de 1891 fue observada de cerca por buques de guerra de potencias extranjeras como era la costumbre en la época y como había sucedido durante la Guerra del Pacífico. Otra razón de esta presencia era proteger sus súbditos o ciudadanos y sus intereses.

Estados Unidos fue el país con mayor presencia naval en este conflicto. Su Estación Naval del Pacífico Sur contaba con los buques que se señalan en el siguiente cuadro. Los indicados con asterisco son los que estuvieron más presentes durante dicho año.

Buque	Clase	Comandante
USS San Francisco*	2ª	Capitán de Navío William T. Sampson
USS Pensacola	2ª	Capitán de Navío Albert Kautz
USS Charleston*	2ª	Capitán de Navío Charles Remy
USS Boston	2ª	Capitán de Navío Gilbert C. Wiltse
USS Baltimore*	2ª	Capitán de Navío Winfield S. Schley
USS Mohican	3ª	Capitán de Fragata Charles S. Cotton
USS Iroquois	3ª	Capitán de Fragata John J. Read
USS Yorktown*	3ª	Capitán de Fragata Robley D. Evans

Fuente: Forces Afloat, Major Stations, 1 January, 1892. <http://www.fleetorganization.com/1892stations.html>. Acceso: 1 AGO 1891.

Dicha estación estadounidense estuvo bajo el mando del contralmirante William Penn Mc Cann hasta agosto de 1891¹¹ en que fue relevado por el comodoro George Brown.¹² Mc Cann participó en intentos de mediación realizados por la diplomacia de su país a través de su ministro en Chile, pero no tuvo éxito.¹³

11 «William P. McCann Papers, 1848-1906», Nimitz Library. En: https://www.usna.edu/Library/sca/man-findingaids/view.php?f=MS_350. Acceso: 15 de agosto de 2021.

https://www.usna.edu/Library/sca/man-findingaids/view.php?f=MS_350. Consulta 1 de agosto de 2021

12 «George Brown (admiral)», *Wikipedia*. En: [https://en.wikipedia.org/wiki/George_Brown_\(admiral\)](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Brown_(admiral)). Acceso: 2 de agosto de 2021. Según esta fuente, Brown era comodoro en 1891, ascendiendo a contralmirante el 27 de septiembre de 1893. Por esta razón será mencionado a lo largo de esta monografía con tal grado.

13 El libro chileno más completo sobre el tema y particularmente respecto de los temas diplomáticos es: Barros Franco, José Miguel, *Apuntes para la historia diplomática de Chile. El caso del Baltimore*, José Miguel Barros, Santiago, 1950, pp. 26-29.

Gran Bretaña en la época contaba con la Estación del Pacífico con sede en Esquimalt, Canadá, hasta donde se había trasladado desde Valparaíso en 1865. En la época de la guerra civil chilena su comandante en jefe era el contralmirante Charles Frederick Hotham cuyo buque insignia era el crucero acorazado *HMS Warspite*. Ejerciendo este cargo intentó intervenir en dicho conflicto en febrero de 1891, procurando un acuerdo de paz entre las fuerzas enfrentadas, pero fracasó.¹⁴ La presencia de buques de la Real Armada durante el conflicto fue menor que la estadounidense. Uno de los buques presentes en Valparaíso al final de la guerra fue la corbeta *HMS Champion* al mando del capitán de fragata Frederick St Clair.

El Imperio Alemán ordenó al comandante en jefe del Escuadrón del Este de Asia concurrir desde San Francisco de California a Chile para proteger sus intereses en el conflicto. Esta fuerza naval, al mando del contralmirante Anton Friederich Valois, estaba formada por el buque insignia *SMS Leipzig*, que era una corbeta a vapor y por los *SMS Sophie*, *SMS Arcona* y *SMS Alexandrine*.¹⁵ *No está claro en las fuentes consultadas cuántos de estos buques arribaron a Chile, excepto que el buque insignia recaló en Valparaíso por primera vez el 9 de julio de 1891. Por la República de Francia estuvo presente el aviso première classe a hélice Volta.*¹⁶

Chile había terminado la Guerra del Pacífico como un país navalmente hegemónico en el océano Pacífico americano, especialmente con la incorporación del crucero protegido *Esmeralda*. En 1885 había enviado a este buque para velar por sus intereses en Panamá donde había estallado una revolución que amenazaba el tránsito de mercaderías a través del istmo. Con el mismo propósito concurren buques de guerra de diferentes países, ente ellos de Estados Unidos. Siendo el buque chileno el de mayor poder, se ha especulado por parte de ciertos autores sobre hechos que no están comprobados referentes a la presencia naval de ambos países.¹⁷

14 «Charles Frederick Hotham», *Wikipedia*. En: https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Frederick_Hotham. Acceso 2 de agosto de 2021

15 «SMS Leipzig (1875)», *Wikiland*. En: [https://www.wikiwand.com/en/SMS_Leipzig_\(1875\)](https://www.wikiwand.com/en/SMS_Leipzig_(1875)). «Victor Valois», *Wikipedia*, En: https://en.wikipedia.org/wiki/Victor_Valois. Accesos: 2 de agosto de 2021.

16 El único antecedente encontrado en la web es: «Le Volta (1867-1892)», *Wikimedia*. En: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le_Volta_\(1867-1892\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le_Volta_(1867-1892).jpg). Acceso: 2 AGO 2021.

17 Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.* p. 64; «Naval Presence, The Cruiser Esmeralda in Panama». *International Journal of Naval History*. Issue 1. 2002. En: www.ijnhonline.org.<https://www.ijnhonline.org/>

La incorporación de la Isla de Pascua (Rapa Nui) a la soberanía chilena en 1888¹⁸ y el episodio de Panamá, fueron vistos por Estados Unidos como actos de disputa de su influencia en el área. En Chile se pensaba que dicho país tenía una política hegemónica que incluía establecer una base naval en Chimbote, Perú.¹⁹ El reforzamiento de sus fuerzas navales en el Pacífico con unidades importantes, como las mencionadas en la tabla anterior, era un síntoma de su expansiva política. Hacia fines del siglo XIX, se había iniciado en Estados Unidos una poderosa corriente de pensamiento que postulaba la necesidad de un Poder Naval contundente, siguiendo las teorías del capitán de navío Alfred Thayer Mahan (1840-1914).²⁰

Otro motivo de desencuentro era la percepción de que el país norteamericano tuvo simpatías por Perú y Bolivia en el conflicto con Chile. En el de 1891, se mostró favorable al bando del presidente Balmaceda²¹ lo que provocó diversos incidentes con el bando contrario dentro del período bélico. Además, cuando éste finalizó, acogió asilados en la legación en Santiago y en sus buques, lo que irritó aún más al bando vencedor. Como telón de fondo, estaba el deseo estadounidense de sustituir a Gran Bretaña en influencia política y comercial en América del Sur y el Caribe, lo que en Chile era muy notorio.

Dentro del contexto señalado, sucedió el llamado *Incidente del Baltimore*, que estuvo a punto de escalar a una guerra.

2. Incidentes previos entre Estados Unidos y Chile

A lo largo de la Guerra Civil de 1891, se produjeron varios incidentes que antecedieron al que es el tema principal de esta monografía, todos los cuales fueron creando una gran animadversión en el gobierno instaurado por el Congreso en Iquique y en sus partidarios.

wp-content/uploads/2012/01/pdf_tromben_english.pdf. Acceso: 3 de agosto de 2021.

18 Tromben Corbalán, *op. cit.*, pp. 37-38.

19 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 17; Seward W. Livermore, «American Strategy Diplomacy in the South Pacific 1890-1914», *Pacific Historical Review*, Vol. 12, N° 1 (March 1943), pp. 33-51. University of California Press.

20 Su publicación más importante es: Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History*, Little, Brown and Co., Boston, 1890.

21 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.* p. 18.

La representación diplomática de Estados Unidos en Santiago estaba a cargo de Patrick Egan (1841-1919), un nacionalista irlandés que participó en la lucha por independizar su país de Gran Bretaña y que debió refugiarse en Estados Unidos hasta convertirse en político. En esta condición, apoyó la elección de Benjamín Harrison como presidente de Estados Unidos y fue compensado con su cargo en Chile. Por su nacionalidad de origen y su participación en las luchas por independizar de Irlanda, detestaba a Gran Bretaña y su influencia económica y política en diversas partes del mundo y particularmente en Chile. Egan fue un entusiasta partidario del bando del presidente Balmaceda,²² posiblemente por la política salitrera del mandatario que afectaba los intereses británicos.

Iniciada la Guerra Civil, intercedió en favor de partidarios del Congreso que eran perseguidos por el gobierno de Balmaceda o que estaban refugiados en representaciones diplomáticas en Santiago. Su accionar permitió aminorar los sufrimientos de estas personas o en algunos casos, obtener salvoconductos para salir hacia el norte que era controlado por el bando opositor. La conducta del ministro Estados Unidos en Santiago tuvo un sentido humanitario actuando incluso en contra de sus simpatías por el presidente Balmaceda. Una conducta similar tuvo una vez terminada la Guerra Civil cuando muchos partidarios del presidente Balmaceda se refugiaron en la Legación y en buques de guerra estadounidenses. Egan sostenía en este período que el otorgamiento de salvoconductos debía ser automático. El gobierno instaurado en Santiago, a partir de septiembre de 1891, los demoraba aduciendo que los asilados conspiraban en su contra. Estos episodios tensionaron la relación entre la representación diplomática estadounidense y el gobierno.

Pero, el más grave de todos los incidentes fue el del *Itata*. A pesar de que la Escuadra al servicio del Congreso había logrado embarcar voluntarios para formar una fuerza terrestre y había obtenido armas en sus incursiones en los puertos del sur y del norte, estas eran insuficientes para enfrentar al ejército leal al presidente Balmaceda. Por tal motivo, se organizó la obtención de fusiles y municiones en Estados Unidos, país donde la representación diplomática del gobierno chileno había hecho presente la existencia de un decreto supremo que prohibía la importación de armas y pertrechos de guerra. También había

22 Sater, William, *op. cit.*, p. 69.

solicitado que se comunicase a la aduana esta prohibición. En un comienzo el gobierno estadounidense rehusó intervenir, pero más tarde cambió de opinión debido a los argumentos de los abogados contratados por la Legación de Chile en Washington. Entretanto, los agentes del Congreso chileno habían logrado embarcar el cargamento en un vapor costero llamado *Robert and Minnie* que zarpó de San Diego, California, hacia aguas territoriales mexicanas. A ese mismo puerto, el 3 de mayo, había arribado el transporte *Itata* que estaba al servicio del Junta de Iquique. Las autoridades embarcaron en este buque un alguacil para hacer cumplir un mandato judicial y se prepararon para requisar el *Robert and Minnie*. Pero, ambos buques lograron reunirse frente a la isla San Clemente (que está un poco al norte de Los Ángeles), donde se realizó el trasbordo del cargamento y desde donde el *Itata* zarpó hacia Chile, desembarcando el alguacil que tenía abordado mediante el bote del práctico.

El gobierno de Estados Unidos, contrariado por lo sucedido, ordenó la persecución del *Itata* por el crucero *USS Charleston*. El primero arribó a Iquique el 3 de junio y el segundo, al día siguiente. Previamente, el gobierno establecido por el Congreso en dicho puerto se había impuesto por la prensa de los sucesos narrados, resolviendo que lo mejor para sus intereses era no enemistarse con Estados Unidos, ordenando devolver el cargamento mediante el propio *Itata*, operación que se concretó rápidamente. Posteriormente, la justicia estadounidense dejó sin efecto el embargo y el *Itata* regresó a Chile el 6 de octubre cuando la Guerra Civil había terminado.²³

El incidente del *Itata* produjo un profundo desagrado en el bando del Congreso porque había retrasado el apertrechamiento de su ejército que debía iniciar la ofensiva contra el gobierno de Balmaceda.

Otro incidente comenzó cuando una compañía de cable estadounidense quiso hacer una ampliación de sus servicios en Chile. Para autorizarla, el Gobierno de Balmaceda le exigió restituyera la comunicación entre Valparaíso y Callao por intermedio de una línea directa entre ambos puertos. La que existía antes del conflicto había sido cortada por buques al servicio del Congreso. La compañía aceptó e inició los trabajos mediante un buque de su propiedad, que actuó en el norte de Chile escoltado por el crucero *USS Baltimore*. Además,

23 *Ibidem*, pp. 56-58; Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.*, pp. 70-71. La narración y análisis más completos de este incidente en: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.* pp. 33-39.

interrumpió la línea de comunicación desde Iquique al exterior. Ambas acciones causaron un enorme resentimiento en los partidarios del Congreso cuyo gobierno y cuartel general estaba ubicado en dicho puerto.²⁴

Adicionalmente, un hecho que irritó profundamente a los miembros de la Junta de Iquique y a sus partidarios fue protagonizado por el comodoro Brown, comandante en jefe de la fuerza naval estadounidense que operaba frente a Chile. Estando en Valparaíso, a bordo del *USS San Francisco*, tuvo noticias que la Escuadra al servicio del Congreso estaba proyectando fuerzas militares hacia tierra un poco más al norte desde las primeras horas del 20 de agosto de 1891. Antes de zarpar invitó a oficiales británicos y alemanes de los buques que se encontraban en la bahía. El comandante británico declinó la invitación y el alemán respondió que: «no consideraba conveniente ir al punto donde se estaba ejecutando el desembarco, pues podría prestarse para falsas interpretaciones...»²⁵ agregando que la presencia en Valparaíso sería más útil, probablemente pensando en proteger los intereses de su país. Sin embargo, designó a uno de sus oficiales para viajar en el buque estadounidense que zarpó de inmediato, pudiendo comprobar que el desembarco se estaba produciendo en Quintero, una bahía ubicada a 17 millas náuticas (31,5 kilómetros) de Valparaíso. El *USS San Francisco* se mantuvo sobre las máquinas cerca de los buques chilenos, cuando aún las tropas no abandonaban los transportes. Pero era evidente que lo harían pronto. El crucero estadounidense regresó de inmediato a Valparaíso desde donde Brown despachó un mensaje codificado a la Secretaría de Marina en Washington reportando lo observado. Esa misma tarde, uno de los oficiales del *USS San Francisco*, el teniente George Leland Dyer,²⁶ sin conocimiento de su comandante en jefe, despachó un cablegrama al diario *The Herald* de Nueva York, dando detalles del desembarco que había presenciado horas antes. Esta comunicación debió ser visada para su despacho por el Intendente de Valparaíso, contralmirante Óscar Viel Toro que pudo comprobar por intermedio de una fuente naval presencial, las noticias recibidas por otros medios sobre lo que estaba sucediendo en Quintero.

24 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.* p. 22; Sater, William, *op. cit.*, p. 69. En estas y en otras fuentes consultadas no hay referencias cronológicas concretas de estos hechos.

25 Barros Franco, *op. cit.* p. 30: Carta del contralmirante Valois a su superior directo del 20 de agosto de 1891 publicada en «Los Acontecimientos de Chile, documentos de la Cancillería Imperial Alemana» (sin ciudad, editor y fecha).

26 «George Leland Dyer Papers», *Biographical/Historical Information. Library East Carolina University*, En: <http://digital.lib.ecu.edu/special/ead/findingaids/0340/>. Acceso: 5 de agosto de 2021.

Con posterioridad a estos hechos, el bando del Congreso adujo que las acciones del comodoro Brown habían permitido que el bando adicto al presidente Balmaceda conociera la magnitud y punto de desembarco y con esta valiosa información montar una defensa que provocó más bajas de las esperadas en la Batalla de Concón ocurrida un poco más al sur de Quintero al día siguiente del desembarco. Estas críticas iniciadas a través de la prensa continuaron a partir de cuando el bando del Congreso asumió el control total del Gobierno de Chile el 1 de septiembre y hasta el año siguiente y llevó a un intercambio de notas diplomáticas con la Legación de Estados Unidos que defendía al comodoro.²⁷

La crítica a la conducta del comodoro Brown tiene poco sustento, ya que el gobierno de Balmaceda supo del desembarco por observadores ubicados en Quintero varias horas antes que el *USS San Francisco* arribara a Valparaíso a despachar lo observado hacia Washington D.C. Lo que es censurable sobre su conducta es que se aproximó imprudentemente a la fuerza que estaba ejecutando el desembarco y no controló a uno de sus oficiales que ejercía como corresponsal de un diario.

3. El incidente del Baltimore²⁸

Seis semanas después de terminado el conflicto interno chileno, el 16 de octubre de 1891, el comandante del *USS Baltimore*, capitán de navío Winfield Scott Schley (1839-1911), decidió dar franco a su dotación después de un largo período sin bajar a tierra. Lo hizo pese al clima de inestabilidad causado por los saqueos producidos en Santiago y Valparaíso en los días previos a que tomara el control el bando triunfante y la dura persecución contra los vencidos que se extendió por varios meses.²⁹ Aumentó el ambiente desfavorable a la presencia de marinos estadounidenses en las calles del principal puerto de Chile las divergencias creadas por los incidentes con ambos bandos en la Guerra Civil recién terminada y en particular con aquel que había resultado vencedor y que a la fecha detentaba el poder en Chile, según se explicó más atrás.

Una vez en tierra, parte de los 117 marinos estadounidenses se dieron a la bebida en los numerosos locales en el barrio El Puerto, en las cercanías de

27 Barros Franco, *op. cit.* pp. 30-32.

28 Tromben Corbalán, Carlos, *op.cit.*, pp. 84-86.

29 *Ibidem*, pp. 80-81; Sater, William, *op.cit.*, p. 60.

la Plaza Echaurren. Al atardecer comenzaron los desórdenes que llevaron a la muerte de uno de los tripulantes y las heridas de varios más. La narración que sigue está basada en un par de fuentes primarias³⁰ y las fuentes secundarias que nos han parecido más adecuadas.³¹ Se consignarán las diferencias que no han podido ser dilucidadas en la preparación de esta monografía.

Los hechos de violencia comenzaron en el bar *True Blue* cuando el cabo de maniobra Charles William Riggín y el marinero John W. Talbot se reunieron con otros amigos y, después de un rato, decidieron salir para ir a otro lugar. Riggín salió primero y Talbot lo siguió, viendo que su compañero discutía con un marinero chileno en medio de la calle. Enseguida trató de intervenir, aparentemente para separarlos, pero recibió un escupitajo que lo hizo reaccionar con un golpe de puño que derribó al chileno. Casi de inmediato la calle se llenó de iracundos porteños. La reacción de los dos estadounidenses fue huir y subirse a un tranvía que, al ser apedreado, los obligó a reanudar su fuga, pero fueron rodeados. Riggín cayó y Talbot sintió que lo apuñalaban, pero logró arrancar. Riggín fue dejado boca abajo en medio de la calle y fue visto desde una casa cercana por el cabo armero James M. Johnson que observó que tres policías y una turba rodeaban y seguían apuñalando a su connacional. Este testigo bajó a la calle y comenzó a arrastrar al herido para alejarlo. Dice que en una esquina una patrulla de policías se les aproximó y uno de ellos disparó a una distancia tan corta que ennegreció su cara y el tiro, pasando a través de su blusa y prenda de cuello, dio en la garganta de Riggín matándolo instantáneamente.

Hechos similares ocurrieron en el mismo sector, resultandos heridos de gravedad por arma blanca una media docena de marinos estadounidenses entre ellos el carbonero William Trumbull que moriría días después a bordo del *USS Baltimore* a consecuencias de una infección contraída en el hospital donde le prestaron la primera atención. Otro grupo de tripulantes recibió heridas menores. La policía detuvo a algunos estadounidenses y civiles y marinos chilenos

30 Informe de comandante del *USS Baltimore* (Capt. W. Schley) al ministro de EE UU en Chile (Mr. P. Egan) de 22 de octubre de 1891 (Informe Schley). En: *The Executive Documents of the House of Representatives for the First Session of the Fifty-Second Congress (1891-1892)* (Washington, Government Printing Office, 1892) pp. 204-205, *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de octubre de 1891, en: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.* pp. 40-41.

31 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp. 40-46; Sater, William, *op. cit.*, pp. 61-68, Goldberg, Joyce, «The Heroic Image of a Pennsylvania Sailor», *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, Vol. 104, Nº 1, (Jan 1980), pp. 74-75, The University of Pennsylvania Press.

participantes en los desórdenes, enviando a los hospitales a los heridos. En los días siguientes fueron siendo liberados después de las primeras indagaciones.

El comandante Schley señala que algunas heridas habrían sido causadas en unos pocos casos por las bayonetas de la policía, pero añade: «me satisface poder decir que hubo algunas instancias en las cuales los policías actuaron con coraje para proteger a nuestros hombres de la turba».³² Su interpretación de los hechos es que fueron provocados por marineros chilenos licenciados o exonerados recientemente de los transportes y por estibadores y que fueron hechos premeditados, porque ocurrieron simultáneamente en lugares distantes dentro de la ciudad. Agrega: «No se cree que marinos de la Escuadra chilena participaran en estos brutales actos porque hubo instancias en que algunos de ellos ayudaron generosamente a nuestros hombres frente a la turba y los llevaron a lugares seguros...».³³ El Informe Schley citado anteriormente es un resumen de un Comité de Investigación instituido a bordo que ejerció sus funciones en los días siguientes a los hechos por un lapso aproximado de cuatro días. Sus conclusiones están basadas en los testimonios de miembros de la dotación del *USS Baltimore*. Más adelante la representación diplomática estadounidense tendría acceso al proceso judicial chileno conteniendo testimonios de participantes de ambas nacionalidades.

A continuación, se expondrán los aspectos más discrepantes con respecto a la versión anterior de los hechos que se pueden apreciar en las fuentes chilenas ya citadas.

En la disputa verbal inicial entre Riggin y un marinero chileno, fue el primero y Talbot quienes comenzaron a apedrear al chileno lanzándolo al suelo y fueron policías chilenos quienes levantaron a Riggin desde el suelo una vez herido con el fin de llevarlo a una farmacia a recibir los primeros auxilios. Mientras lo llevaban, se sintió un disparo y el herido cayó al suelo con la garganta atravesada por una bala.³⁴

Una comunicación oficial del Intendente de Valparaíso amplía lo anterior explicando que, en cuanto supo que estaban ocurriendo desórdenes en las calles de la ciudad, ordenó restablecer el orden mediante los recursos con los que contaba en ese momento y explica:

32 Informe Schley, *op. cit.*, p. 205.

33 *Idem*.

34 *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de octubre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 40.

Cuando llegó la fuerza de policía, a espaldas del capitán que la mandaba, sonó un disparo de arma de fuego. El capitán se volvió inmediatamente y vio caer a un marinero del Baltimore herido en el cuello. El tiro había partido, evidentemente, de un grupo considerable de pueblo que allí había. Fue imposible descubrir al que lo había disparado o al que se encontraba armado... .. El oficial a cargo se desmontó, atendió al herido, lo hizo conducir a la botica de un señor Guzmán para su primera curación y, en seguida, lo remitió al hospital. Desgraciadamente en el trayecto falleció.³⁵

4. El juicio en Chile

El juicio criminal por los hechos del 16 de octubre se inició al día siguiente y fue instruido por el Primer Juzgado del Crimen de Valparaíso cuyo titular era Enrique Foster Recabarren (1856-1928) quien era hijo del estadounidense Julius Mulford Foster. Formado en la Universidad de Chile como abogado, había realizado estudios de postgrado en la Universidad de Leipzig³⁶ y, después de abandonar la judicatura, fue ministro en varias carteras y parlamentario por el Partido Conservador. Era, entonces, un juez extraordinariamente competente y bilingüe que podría haber sido imparcial por su ancestro.

Los procesos judiciales chilenos en esa época se realizaban en dos etapas. La primera consistía en una la indagación de los hechos por un juez del crimen quien, entre otras diligencias, interrogaba a los inculcados, determinado medidas cautelares, citaba testigos y recababa informes de la policía, peritos y autoridades. Esta primera etapa era reservada. Solamente el juez y las cortes superiores tenían acceso al expediente que se llevaba completamente por escrito. En la segunda etapa, el Juez formulaba cargos o cerraba la investigación y ponía el expediente a disposición de las partes intervinientes para que se plantearan defensas y nuevas acusaciones. Al final de este proceso emitía su sentencia. Las resoluciones adoptadas por el juez en ambas etapas y su sentencia podían ser objeto de recursos ante las cortes superiores. A esta forma de impartir justicia

35 Nota del ministro de Relaciones Exteriores de Chile al ministro plenipotenciario de Estados Unidos del 9 de noviembre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp. 127-128.

36 «Manuel Foster Recabarren», *Reseñas Biográficas Parlamentarias de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Manuel_Foster_Recabarren. Acceso: 11 de julio de 2021.

en lo criminal se le criticaba su excesiva lentitud y las pocas garantías procesales para los indagados y víctimas, en particular en la primera etapa.

Después de las primeras indagaciones, dicho juez solicitó al Cónsul de Estados Unidos en Valparaíso y al comandante Schley que entregaran las informaciones que tenía sobre los hechos del 16 de octubre, pero estos se excusaron aduciendo que los había elevado al jefe de la representación diplomática de su país en Santiago. En vista de esto, el Juez elevó su solicitud al ministro de Relaciones Exteriores de Chile Manuel Antonio Matta-Goyenechea (1826-1892) para que, por su intermedio, recabara los antecedentes al ministro Egan. Esto se cumplió el 9 de noviembre, pero Egan no cooperó.³⁷

La etapa investigativa del juicio a cargo del juez Foster-Recabarren terminó el 19 de diciembre de 1891 con una resolución en que señala que hasta la fecha no se han podido obtener los antecedentes que el ministro Egan decía tener y que habrían permitido identificar al homicida de Riggin y los autores del resto de los delitos.³⁸ Con esto, el juicio ahora entraba en la etapa pública.³⁹ A contar de esta fecha estuvo disponible el informe del juez sobre las conclusiones de la investigación practicada. Poco después, este documento fue enviado resumidamente en la primera semana de 1892 a la Legación de Chile en Washington para ser entregado al gobierno estadounidense.⁴⁰

Desafortunadamente para Chile, el informe del juez Foster Recabarren fue concluido dos meses después del reporte del comandante del *USS Baltimore* (informe Schley del 22 de octubre) que consolidó las indagaciones del Comité de Investigación que funcionó a bordo y que fue citado profusamente más atrás. Este último documento es el que llevó a Egan y a sus superiores en Washington a formarse una opinión muy desfavorable sobre los sucesos del 16 de octubre y a adoptar las resoluciones que se examinará a continuación.

37 Nota del ministro de Relaciones Exteriores al ministro plenipotenciario de Estados Unidos del 9 de noviembre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, Anexo II, documento 4, pp. 127-128.

38 Telegrama del ministro de Relaciones Exteriores de Chile al ministro plenipotenciario de Chile en Washington del 11 de diciembre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp. 50-51. Nota del ministro de Relaciones Exteriores de Chile al ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Santiago del 9 de noviembre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp. 127-128.

39 Parte de la resolución del juez fue publicada en el diario *El Ferrocarril* de Santiago el 24 de diciembre de 1891.

40 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 60.

5. Nuevos incidentes diplomáticos en Santiago

El gobierno estadounidense, informado de los sucesos del 16 de octubre pocos días después por el Informe Schley, dio instrucciones a su representante en Santiago para que requiriera del gobierno chileno una explicación e hiciera ver que los hechos reportados eran vistos como una expresión de aparente enemistad con los Estados Unidos.⁴¹ Egan cumplió estas instrucciones tres días después, el 26 de octubre y el ministro Matta Goyenechea le contestó mediante una dura nota al día siguiente. Uno de los párrafos más fuertes es el que es aquel en que analiza la nota recibida destacando que: «emite apreciaciones, formula exigencias y avanza conminaciones que, si ser rechazadas con acrimonia, no son aceptadas ni pueden ser aceptables por esta Secretaría en el caso actual ni en ningún caso de la misma naturaleza». Más adelante agrega que mientras no se conociera el resultado de la investigación judicial, no podía aceptar que los desórdenes ocurridos en Valparaíso o el silencio de su ministerio aparecieran como «la expresión de una mala voluntad hacia el gobierno de los Estados Unidos que pueda poner en peligro la conservación de la amistad entre ambos países».⁴²

Tres días más tarde, el ministro de Relaciones Exteriores envió una nota complementaria a la recién analizada. En ella da a conocer un informe elaborado por el intendente de Valparaíso sobre los hechos del 16 de octubre.

Estas últimas notas no fueron respondidas por Estados Unidos. Las demostraciones de tensión entre ambos gobiernos continuaron. Más adelante el ministro Egan planteó reclamaciones sobre otras materias como las de una supuesta vigilancia de la policía sobre la sede diplomática o por el caso de un tripulante de un buque mercante que habría sido maltratado por la policía de Valparaíso y que resultó no ser ciudadano estadounidense sino súbdito británico por haber nacido en Irlanda. Estos casos no se detallarán en beneficio de la brevedad.

No es de extrañar entonces que, dentro de este ambiente, la nota del ministro Mata-Goyenechea a Egan del 9 de noviembre citada más atrás, en la que solicitaba la entrega de antecedentes para la investigación judicial, no recibiera respuesta.

41 Nota del secretario de Estado subrogante al ministro plenipotenciario en Santiago del 23 de octubre de 1891. En: Barros Franco José Miguel, *op. cit.*, p.43.

42 Nota del ministro de Relaciones Exteriores al ministro plenipotenciario de Estados Unidos del 27 de octubre de 1891. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp.125-126.

Las comunicaciones estadounidenses revelan que lo que requerían era una disculpa por el incidente y una indemnización para tripulantes heridos y para los deudos de los muertos. Las chilenas señalan que había que esperar la investigación a cargo del juez Foster Recabarren antes de actuar. Este fue el origen del áspero intercambio entre Egan y Matta Goyenechea que se extendió hasta prácticamente el 31 de diciembre cuando asumió Luis Pereira Cotapos (1835-1909) como ministro de Relaciones Exteriores dentro de un nuevo gabinete designado por Jorge Montt Álvarez que había jurado pocos días antes como presidente de la República para el período 1891-1896, habiendo sido elegido el 18 de octubre, dos días después del incidente en Valparaíso.

6. La crisis diplomática se traslada a Washington y desata reacciones en Santiago

En esta materia es muy relevante quien gobernaba a los Estados Unidos y quien se desempeñaba como secretario de Estado.

El presidente Benjamin Harrison (1833-1901), descrito a veces como un diácono presbiteriano frío y reservado, había sido elegido para el cargo en 1889 junto con una elección parlamentaria que le otorgó mayoría en ambas cámaras a su partido Republicano. El nuevo mandatario tuvo un marcado interés por temas de política exterior. La suya demostró una tendencia progresiva a extender la influencia de su país, poniendo los cimientos del futuro expansionismo territorial que los futuros presidentes William McKinley y Theodore Roosevelt se encargarían de llevar a cabo.

En las elecciones al Congreso, celebradas en el año 1890, los republicanos, a pesar de mantener el control del Senado, perdieron la mayoría en la Cámara de Representantes lo que presagiaba dificultades para la reelección de Harrison. Esto llevó al mandatario a buscarla a través de temas de política exterior como fueron las difíciles negociaciones con Chile por los sucesos en torno a la Guerra Civil de 1891 y, particularmente, por incidente desatado por los hechos ocurridos en Valparaíso del 16 de octubre de ese año. Sus esfuerzos fueron vanos porque no fue reelegido.⁴³

Su secretario de Estado, James G. Blaine (1830-1893) había desempeñado igual cargo durante la Guerra del Pacífico donde su país fue más cercano a

43 «Benjamín Harrison», *Biografías y Vidas*. En: <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/h/harrison.htm>. Acceso: 14 de agosto de 2021.

los intereses de Perú, según se resumió en la introducción. Presidió la primera Conferencia Panamericana, celebrada en Washington, entre los años 1889-1890, en la que los estados americanos acordaron establecer relaciones de colaboración en temas culturales y científicos, aunque nada se logró convenir en temas políticos y comerciales.⁴⁴ Blaine estaba en este cargo cuando se suscitó el incidente del *USS Baltimore* siendo descrito como uno de los políticos más prominentes del siglo XIX estadounidense por su actuación en ambas cámaras del Congreso y en diversos cargos en el Gobierno Federal.⁴⁵

Dentro contexto ya resumido, el presidente Harrison, en su tercer mensaje anual, que fue leído ante el Congreso el 9 de diciembre de 1891, se refirió a extensamente Chile entre otras materias de carácter internacional. Después de describir el incidente del *Itata* y los desencuentros con el gobierno instaurado por los revolucionarios chilenos que culminó con la elección de Montt Álvarez como presidente, pasó de lleno al tema del incidente del 16 de octubre. Lo describe según el Informe Schley sin emplear los antecedentes que habían sido proporcionados por el Gobierno de Chile. Estos no incluían los resultados de la investigación judicial de Valparaíso porque esta no se había terminado.

Harrison dijo que los hechos desatados a partir del 16 de octubre sugieren: «una hostilidad contra esos hombres por ser marineros de los Estados Unidos que llevaban el uniforme de su gobierno y no en un acto individual o de animosidad personal». Poco más adelante lamenta que la respuesta del ministro de Relaciones Exteriores chileno «esté formulada en un tono ofensivo» a la que no se le ha dado respuesta. Termina su mensaje informando que se espera una respuesta adecuada y satisfactoria del gobierno chileno «respecto de la nota con la cual se le llamó la atención...». Y agrega un inquietante final: «si estas justas expectativas resultaren defraudadas o sobrevinieren más demoras innecesarias, volveré a traer este asunto ante el Congreso mediante un mensaje especial para que se tomen las medidas que fueren menester».⁴⁶

44 «James G. Blaine, American Politician». *Britannica*. En: <https://www.britannica.com/biography/James-G-Blaine>. Acceso: 14 de agosto de 2021.

45 «James G. Blaine», *University of Virginia Miller Center*. En: <https://millercenter.org/president/arthur/essays/blaine-1881-james-g-secretary-of-state>. Acceso: 14 agosto 2021.

46 «Presidential Speeches. Benjamin Harrison Presidency», *University of Virginia, Miller Center*. En: <https://millercenter.org/the-presidency/presidential-speeches/december-9-1891-third-annual-message-0>. Acceso: 14 de agosto de 2021.

Las graves acusaciones vertidas por dicho presidente ante el Congreso dieron origen a una fuerte reacción de parte del ministro Matta Goyenechea que se puede leer en el telegrama que envió al ministro plenipotenciario de Chile en Washington, Pedro Montt Montt (1841-1910)⁴⁷ el 11 de diciembre. En ella se rechaza todas las acusaciones vertidas en el mensaje al Congreso del presidente Harrison, se queja de la agresividad y virulencia de la nota del 26 de octubre del poco diplomático Egan. Agrega:

Jamás de parte de esta secretaria se ha aceptado ni iniciado una provocación, conservándose siempre en actitud que, si ha sido de firmeza y prudencia, nunca ha sido de agresión ni será de humillación, por más que los interesados en cohonestar su conducta u ofuscados por erróneos conceptos, hayan dicho o digan en Washington.

El telegrama finaliza instruyendo al plenipotenciario Montt Montt de que publique, debidamente traducidos este documento y todos los demás, tal como se hará en Chile y termina ordenando que: «desautorice, entre tanto, todo lo que sea contrario estas noticias, seguro de su exactitud, como lo estamos del derecho, del decoro y del éxito final de Chile, a pesar de las intrigas que van de tan abajo y de las amenazas que viene de tan alto, en la actualidad».⁴⁸

El mismo 11 de diciembre el ministro Matta Goyeneche fue interpelado en el Senado sobre las relaciones con los Estados Unidos y el mensaje del presidente Harrison al Congreso de su país. La respuesta consistió en una larga intervención describiendo todos los sucesos relacionados con el Incidente del *USS Baltimore* y con otros problemas binacionales. Al final de su intervención leyó el texto del telegrama resumido más atrás, dando cumplimiento a instrucciones del presidente Montt Álvarez que además incluían dar a la publicidad todas las comunicaciones intercambiadas sobre esta materia con el gobierno estadounidense.⁴⁹

47 Pedro Montt-Montt era hijo del expresidente Manuel Montt-Torres, ocupando el mismo cargo a comienzos del siglo XX, después de haber sido ministro de varias carteras y miembro del Congreso Nacional. Ver: «Reseña Biográfica de Pedro Montt-Montt», *Reseñas Bibliográficas Parlamentarias, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*.

En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Pedro_Montt_Montt. Acceso: 14 de agosto de 2021.

48 Matta Goyenechea, Manuel Antonio, *Cuestiones recientes con la Legación y el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica*, Imprenta Cervantes, Santiago, 1892, p. 119.

49 Matta Goyenechea, Manuel, *op. cit.*, p. 121.

Al enterarse el plenipotenciario Egan de lo sucedido en el Senado y publicado por la prensa dirigió una nota al Ministerio de Relaciones exteriores preguntando sobre la autenticidad del telegrama del 11 de diciembre dado a conocer. Como respuesta se le informó que el texto publicado era substancialmente correcto.

Egan transmitió las recientes informaciones a sus superiores en Washington incluido el mencionado telegrama estimando que éste constituía una respuesta oficial al mensaje del presidente Harrison. Al despacharlo, hizo notar que éste era «no solamente injurioso para los oficiales de la Marina de Estados Unidos y para la Legación sino ofensivo para el secretario de Marina y el presidente mismo» agregando que había resuelto evitar el intercambio de comunicaciones con el Gobierno de Chile hasta que se retirasen los términos del telegrama o hasta recibir nuevas instrucciones.⁵⁰

El secretario de Marina Benjamín F. Tracy (1830-1915) que ejerció su cargo entre 1889 y 1993 se dedicó a la modernización de la Armada bajo la influencia intelectual de Mahan (ver 2.), emprendiendo un plan de construcciones navales que incluía tres acorazados, precisamente en 1891.⁵¹ Esto, como parte de una política internacional expansiva. Su participación en la crisis diplomática con Chile, iniciada este año, es muy importante por las instrucciones que impartió al comandante Schley y al resto de los oficiales y su influencia sobre el presidente Harrison.

El ministro plenipotenciario de Chile en Washington tenía reuniones casi a diario con el secretario de Estado donde le iba dando a conocer las informaciones oficiales que le llegaban de su gobierno, pero no lo hizo con el telegrama del 11 de diciembre. Sin embargo, este ya había sido remitido por Egan. Montt Montt entregó una versión atenuada de dicho documento en la misma fecha en la cual señala que el gobierno chileno estima que la memoria de la Secretaría de Marina y el Mensaje al Congreso del presidente Harrison contienen inexactitudes en partes substanciales y que entregará una versión completa en cuanto termine la investigación judicial. Si ésta evidenciara la culpabilidad de ciudadanos

50 Nota del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 13 de diciembre de 1891. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892) pp. 180-182. Acceso: 14 de agosto de 2021.

51 «Benjamin F. Tracy, United States Naval Secretary». *Britannica*. En: <https://www.britannica.com/biography/Benjamin-F-Tracy>. Acceso: 14 de agosto de 2021.

chilenos, estos serán castigados de acuerdo a la ley. Agregó que al Gobierno de Chile le asiste la seguridad que, si resultan culpables algunos tripulantes del *USS Baltimore*, las autoridades estadounidenses no los dejarán impunes.⁵²

El 19 de diciembre Montt Montt entregó a Blaine nuevos antecedentes recibidos desde Chile acompañados de una nota redactada en términos claros y corteses en la que hace un relato basado en dichos documentos.⁵³ Al parecer, el destinatario de la nota y de los documentos adjuntos se dio cuenta de la divergencia que existía entre ambos gobiernos respecto de los hechos del 16 de octubre y de las responsabilidades que podrían generarse por los mismos. Tal vez por esto resolvió plantear al ministro Montt Montt un arbitraje en una entrevista realizada el 28 de diciembre. El diplomático chileno le pareció bien esta idea para ponerla en ejecución después de que se conociera la resolución de la justicia chilena y si aún persistían las divergencias.⁵⁴

El gobierno de Santiago respondió positivamente a la gestión iniciada por Blaine en los términos comunicados por Montt Montt a través de un telegrama del 30 de diciembre. Este parece haber sido el último acto sobre esta materia del ministro Manuel Antonio Matta Goyenechea porque al día siguiente fue reemplazado por Luis Pereira Cotapos por las circunstancias relatadas más atrás. Terminaba la gestión de un político bastante poco hábil en materias diplomáticas que, impulsado por su profunda animadversión por el plenipotenciario Egan y hacia Estados Unidos por lo sucedido durante la Guerra Civil que acababa de terminar, había llevado a Chile a una confrontación diplomática que muy pronto escalaría a una crisis mayor que alcanzaría a ver, recién electo como senador, antes de fallecer seis meses después.⁵⁵ El ministro plenipotenciario estadounidense al parecer abrigaba los mismos sentimientos negativos respecto del ahora exministro chileno por las razones explicadas en 3. y ello fue

52 Memoria del ministro de Chile en Estados Unidos de América, 12 de abril de 1892. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p.57.

53 Nota del ministro plenipotenciario de Chile al secretario de Estado del 19 de diciembre de 1891. En: Message of the President of United States respecting the Relations with Chile (Washington Printing Office. 1892) p. 210.

54 Memoria del ministro de Chile en Estados Unidos de América, 12 de abril de 1892. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 58.

55 «Reseña Biográfica de Manuel Antonio Matta-Goyenechea», Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Manuel_Antonio_Matta_Goyenechea. Acceso: 15 de agosto de 2021.

un factor importante en el nivel de antagonismo reinante entre ambos países al finalizar el año 1891.

7. Nuevo año, nuevas expectativas

El 1 de enero de 1892, la representación diplomática chilena en Washington comunicó a la Secretaría de Estado la aceptación de la mediación propuesta por ella. Pocos días después entregó un resumen de las conclusiones de la etapa investigativa del juicio penal seguido en Valparaíso, acompañado de expresiones de condolencias por los heridos y fallecidos a consecuencias de los sucesos del 16 de octubre.⁵⁶

En Santiago, Egan había hecho gestiones para obtener el retiro del telegrama del 11 de diciembre suscrito por el ministro Matta Goyenechea. El nuevo ministro de Relaciones Exteriores habría respondido que no tenía objeciones para el retiro de todo cuanto pueda considerarse desagradable para el gobierno de los Estados Unidos en dicha comunicación.⁵⁷

Había cambiado el tono de las notas chilenas a consecuencias de haber asumido e Luis Pereira Cotapos.

La buena relación que siempre existió entre Montt Montt y Blaine, reforzada por este nuevo tono, experimentaría un contratiempo por el deterioro en la salud de este último, lo que afectará más adelante. Pero en lo inmediato, el gobierno chileno aceptó el arbitraje e instruyó a su representante en la capital estadounidense para que lo formalizara. En sus conversaciones con el secretario de Estado, éste hizo mención a que la prensa de su país comenzaban a hablar de guerra, ignorando el acuerdo que estaban alcanzando en esos primeros días de enero de 1892.

Otro contratiempo para el mejor clima que se observaba entre ambos países ocurrió con motivo de la actitud de Egan y algunos oficiales de la Armada de los Estados Unidos por la evacuación de asilados en la representación diplomática y en sus buques. Esto último llevó a la resolución del ministro Pereira de

⁵⁶ Notas del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 4 de enero de 1892. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892) pp. 226 y 228.

⁵⁷ Telegrama del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 16 de enero de 1892. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892) p. 190.

solicitar amistosamente la remoción de Egan a través de la Legación de Chile en Washington.

El plenipotenciario Montt Montt, antes de comunicar esta decisión a la Secretaría de Estado, decidió entrevistarse con su titular Blaine, lo que hizo el 20 de enero de 1892. En esta reunión, de tono muy cordial, según el chileno, sus planteamientos fueron escuchados y aceptados y, en el mismo acto, su interlocutor le sugirió redactar una nota, lo que hizo de inmediato. También estuvo de acuerdo en que podía informar a Santiago que el retiro de Egan estaba aceptado.⁵⁸

El buen clima en las relaciones logrado por la gestión del ministro Pereira Cotapos, del plenipotenciario Montt Montt y del secretario de Estado Blaine había llegado a su fin y la etapa más dramática de Incidente del *Baltimore* estaba a punto de iniciarse.

8. Ultimátum y peligro de guerra

El peligroso giro que adquirirían los acontecimientos se produjo en la tercera semana de 1892 porque el presidente Harrison se impuso del detalle de las dificultades que se produjeron particularmente a fines de diciembre y, previa consulta con el secretario de marina Tracy, ordenó a Blaine el envío de lo que se ha caracterizado como un ultimátum al Gobierno de Chile para lo cual se le impartieron instrucciones al plenipotenciario Egan mediante un extenso telegrama.⁵⁹ Este último cumplió a través de una nota del 22 de enero que es conocida en Chile como el ultimátum del gobierno estadounidense,⁶⁰ a pesar de que no se usó esta palabra en ninguna de las comunicaciones.

El extenso telegrama ultimátum de Blaine se resumirá a continuación. Al comienzo y en otras partes, el secretario de Estado destaca que actúa por instrucciones del presidente Harrison quien determinó este nuevo curso en las relaciones bilaterales. Enseguida, el documento establece tres consideraciones iniciales. En la primera destaca que no se han desvirtuado las primeras informaciones de que se trató de un ataque contra el uniforme de la Armada de los Estados Unidos motivado por un sentimiento hostil hacia el gobierno de este país que no fue provoca-

58 Memoria de Relaciones Exteriores de Chile de 1892, v. II, p.160.

59 Telegrama del secretario de Estado al ministro plenipotenciario de Estados Unidos del 21 de enero de 1892. En: Message of the President of United States respecting the Relations with Chile (Washington Printing Office. 1892) p. 193.

60 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 65.

do por las acciones de los tripulantes del USS Baltimore. Enseguida, sostiene que las autoridades de Valparaíso no cumplieron con el deber de proteger a los tripulantes estadounidenses y que algunos policías, soldados y marineros chilenos los agredieron, arribando a la conclusión que el cabo de maniobra Riggín fue muerto por la policía o los soldados. En el tercer punto, afirma que, consecuentemente, se retrotrae el caso a la situación descrita en la nota del secretario de Estado subrogante del 23 de octubre del año anterior (Ver 6.). En ella se pidió una satisfacción adecuada y una reparación correspondiente a la ofensa hecha a este gobierno. Enseguida hace otros alcances como mencionar nuevamente el telegrama de Matta-Goyenechea del 11 de diciembre. Ampliamente difundido por la prensa. Sobre este punto, se le ordena a Egan manifestar al gobierno de Chile lo siguiente. Las expresiones que imputan falsedad, descortesía y poca sinceridad al presidente de los Estados Unidos y al secretario de Marina son ofensivas en alto grado.

En la parte más resolutive se le ordena a Egan que comunique que si no se retiran inmediatamente las partes ofensivas del telegrama del 11 de diciembre y si no se ofrece una satisfacción adecuada con la misma publicidad que se dio a las expresiones ofensivas, no queda otro camino que cortar las relaciones diplomáticas con el Gobierno de Chile.

En un último párrafo Blaine advierte a Egan que el gobierno de Chile lo considera persona *non grata* y que ha solicitado su retiro pero que el presidente ha resuelto no responder, por el momento, a este requerimiento chileno.

En cuanto Montt Montt conoció el ultimátum pidió una entrevista a Blaine la que se concretó el 23 de enero. En ella le enrostró al secretario de Estado el incumplimiento de los acuerdos a que habían llegado en las semanas anteriores y la respuesta del jefe de la diplomacia estadounidense fue que era una resolución del presidente Harrison y que él no podía hacer más. Al final de la reunión, Blaine expresó que no creía que Chile iba a aceptar las exigencias de su gobierno y que en el mensaje que entregaría Harrison al Congreso, al día siguiente, se vería el propósito exacto de las instrucciones entregadas a Egan.⁶¹

Montt Montt quiso dejar constancia de las conversaciones y gestiones con Blaine mediante una extensa nota dirigida a éste el mismo día de la entrevista.⁶²

61 Carta de Montt Montt a Pereira Cotapos del 24 de enero de 1892. En: Legación de Chile en Estados Unidos 1892. Archivo Nacional de Chile.

62 Nota de Montt Montt a Blaine del 23 de enero de 1821. En: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 137 a 139.

El lunes 25 de enero el presidente Harrison envió al Congreso un mensaje referente al estado de las relaciones con Chile. Es un documento extenso (14 páginas más seiscientos sesenta conteniendo documentos sobre el tema). En él se hacen escasas menciones a las gestiones del ministro plenipotenciario de Chile y a las explicaciones referentes a estos asuntos dadas por el gobierno de Chile y entregadas por intermedio de su representación diplomática en Washington o a través del ministro plenipotenciario Egan. Uno de los párrafos más importantes dice: «Al someter estos documentos al Congreso, deseo expresar que es mi parecer que las exigencias hechas a Chile por este gobierno deben ser apoyadas e impuestas». Aquí se aprecia una velada alusión a la guerra, porque es facultad del Congreso declarar esta forma de imponer una política. Y la idea es reforzada en el párrafo final del mensaje en que se expresa que, a pesar de que no se ha recibido respuesta a la nota del 21 de enero (el ultimátum), se estimó necesario no demorar «en llevar estos asuntos a la atención del Congreso para la acción que pueda estimarse apropiada».⁶³

El gobierno de Santiago recibió el ultimátum del 21 de enero en la tarde del día siguiente que era un viernes. El sábado 23 el plenipotenciario Montt Montt entregó la nota comentada un poco más atrás donde daba amplias explicaciones a todas las cuestiones planteadas por los Estados Unidos. Al parecer, Harrison no fue informado de esta nota antes del mensaje al Congreso del lunes 25 de enero.

Este presidente, desde la semana anterior, había conversado con el secretario de Marina sobre una eventual guerra con Chile y este último le había informado sobre los preparativos que se estaban realizando que incluían el desplazamiento de buques de guerra y medios logísticos (combustible, buques de transporte y maestranza) como asimismo la elaboración de la planificación con la asesoría del comandante Alfred T. Mahan.⁶⁴

El plenipotenciario Montt Montt informó al gobierno que estimaba que los preparativos que trascendían a la prensa estaban destinados a asustar a Chile y confirmaban la mala disposición del presidente Harrison y su deseo de acumular capital político para su reelección.⁶⁵

63 Mensaje del presidente al Congreso de los Estados Unidos del 25 de enero de 1892. En: Message of the President of United States respecting the Relations with Chile (Washington Printing Office, 1892) p. III a XIV.

64 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p, 68.

65 Carta de Montt Montt a Pereira Cotapos del 24 de enero de 1892. En: Legación de Chile en

Pese a la opinión de Montt Montt, el gobierno chileno apreciaba que Harrison no solamente quería amedrentar porque desde hacía meses la prensa nacional daba cuenta de movimientos de buques de guerra estadounidenses para incrementar su presencia en el Pacífico sudamericano. Se mencionaban la cañonera *USS Yorktown* y los cruceros *USS Boston*, *USS San Francisco* y *USS Chicago*.⁶⁶

Otro tema que preocupaba al gobierno de Santiago eran los problemas de límites con Argentina, país que incluso llegó a ofrecer el uso de sus puertos a la Armada de Estados Unidos. También existían algunos asuntos pendientes desde el término de la guerra con Perú y Bolivia que podrían dar curso a un ataque oportunista y de revancha. Un sondeo a las principales potencias europeas con intereses económicos en Chile reveló escaso o ningún apoyo a la causa de este país. Entrar en un conflicto bélico con Estados Unidos en estas condiciones era insensato.⁶⁷

A continuación, la nota explica la conducta de las autoridades de Valparaíso en el contexto de una Guerra Civil que había terminado unas semanas antes y cuando la policía estaba en proceso de reorganización. También hace presente que, si el gobierno estadounidense no acepta las explicaciones dadas que se están dando, existe la posibilidad de someter el asunto a un arbitraje como lo sugirió el secretario de Estado en Washington en las semanas anteriores.

La nota aborda en sus últimos párrafos la cuestión del telegrama del ministro Matta Goyenechea del 11 de diciembre. Deplora que en esta comunicación se usaran por error de concepto las expresiones que son ofensivas para el gobierno de los Estados Unidos. También se refiere a la solicitud de retirar al plenipotenciario Egan planteada por Chile y la deja sin efecto.

Estados Unidos 1892. Archivo Nacional de Chile.

66 Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, p. 69.

67 Sobre estos temas ver: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, pp. 77-78 y Sater, William, *op. cit.*, p. 65.

El término de las negociaciones comenzó cuando el secretario de Estado expresó que se daría por terminado el incidente con el pago de las indemnizaciones.

En esos días se dijo en Washington que el presidente Harrison exigiría un saludo a la bandera de su país, tal como debió hacer su país con España en un caso similar cuarenta años antes.

Esta última supuesta exigencia se transformó en la leyenda que tal saludo se llevó a cabo por parte de la corbeta *Chacabuco* de la Armada de Chile y que el oficial que arrió el pabellón nacional como saludo en un puerto estadounidense se suicidó después, existiendo un busto en la Escuela Naval que lo recuerda. Esta leyenda fue originada en la prensa chilena a partir de 1941 y repetida en algunos libros.⁶⁸

Harrison no persistió en su supuesta actitud. El Congreso de los Estados Unidos había tomado conocimiento de la respuesta chilena al ultimátum y la había estimado suficiente y esto llevó al presidente a enviar un nuevo mensaje a dicho parlamento señalando que el problema en las relaciones con Chile estaba en vías de solución.

A consecuencia del Incidente del *Baltimore*, las relaciones entre ambos países fueron profundamente afectadas, pese a los esfuerzos por mejorarlas. Chile mantuvo una actitud de frialdad y desconfianza hacia los Estados Unidos que duró décadas.⁶⁹

9. Las fuerzas navales en enero de 1892 y las razones del desenlace

En el período en que ambos países estuvieron próximos a una guerra, las fuerzas navales que podrían haberse enfrentado eran las que se resumen a continuación.

La flota chilena al terminar la Guerra Civil de 1891 había quedado reducida a los siguientes buques, después del hundimiento del acorazado *Blanco Encalada* durante el conflicto:

68 Del director de la Escuela Naval de Chile a Barros-Franco en: Barros Franco, José Miguel, *op. cit.*, Anexo VII

69 Vial Correa, Gonzalo, *op. cit.*, pp. 174-175.

Tipo	Nombre	Desplazamiento	Armamento más significativo
Acorazado de batería central	Cochrane	3.303 toneladas	6 cañones de 250 libras (Lbs) (9 pulgadas (“))
Monitor	Huáscar	1.100 toneladas	2 cañones de 300 Lbs (10”)
Crucero ligero protegido	Esmeralda	3.000 toneladas	2 cañones de 10”, 6 de 6” y 3 tubos lanzatorpedos
Cazatorpedero	Condell	790 toneladas	3 cañones de 76 mm (3”), 5 tubos lanzatorpedos
Cazatorpedero	Lynch	790 toneladas	3 cañones de 76 mm (3”) 5 tubos lanzatorpedos
Corbeta	Abtao	1.051 toneladas	1 cañón de 115 Lbs (7”)
Corbeta	O’Higgins	1.101 toneladas	3 cañones de 115 Lbs (7”)
Cañonera	Pilcomayo	690 toneladas	2 de 70 Lbs (6,4”)
Cañonera	Magallanes	772 toneladas	1 cañón de 115 Lbs (7”) 1 de 64 Lbs (6”)

Fuentes: Carlos Tromben, Corbalán, *La Armada de Chile, Una historia de dos siglos*, v. 1, RIL Editores, Santiago, 2017, p. 611; Carlos Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile, Una historia de dos siglos*, v. 2, RIL Editores, Santiago, 2019, pp. 38-39 y 42.

A esta flota había que agregar las lanchas torpederas que se emplearon en la Guerra del Pacífico, algunas de las cuales se mantenían en servicio en 1892.⁷⁰

Se encontraban próximos a ser incorporados los siguientes buques ordenados construir en astilleros franceses por el gobierno del presidente Balmaceda:

Tipo	Nombre	Desplazamiento	Armamento más significativo
Acorazado	Prat	6.996 toneladas	4 cañones de 240 mm (9,4”), 8 de 120 mm (4,7”)
Crucero protegido	Presidente Pinto	2.097 toneladas	6 cañones de 150 mm (6”), 2 de 120 mm (4,7”) y 3 tubos lanzatorpedos
Crucero protegido	Presidente Errázuriz	2.097 toneladas	6 cañones de 150 mm (6”), 2 de 120 mm (4,7”) y 3 tubos lanzatorpedos

Fuente: Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile, Una historia de dos siglos*, v. 2, RIL Editores, Santiago, 2019, pp. 86-88.

La llegada a Chile del crucero *Errazuriz* no ha sido determinada con precisión, pero podría haber ocurrido poco antes de enero de 1892, porque el ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Buenos Aires informaba el 18 de

70 La descripción de las lanchas puede leerse en: Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.*, p. 667.

noviembre de 1891 al secretario de Estado que estaba recibiendo la tripulación chilena,⁷¹ ya que el buque había salido de Europa con dotación extranjera y había llegado a dicha capital después de un azaroso viaje.⁷² El viaje a Valparaíso no podría haber tomado más de dos semanas.

El *Pinto* y el *Prat* llegaron en septiembre de 1892 y junio de 1893, respectivamente. Por lo tanto, solo uno de ellos podría haber participado en un eventual conflicto a comienzos de 1892. Sin embargo, la Armada de Estados Unidos estuvo preocupada por los otros dos y, particularmente, por el acorazado *Prat* y por eso quiso forzar los eventos.

Estados Unidos, que mantuvo algunas de las unidades que observaron la Guerra Civil de 1891 señaladas en la tabla de la sección 2, logró concentrar los siguientes buques para enfrentar una eventual guerra con Chile en enero de 1892:

Tipo	Nombre	Desplazamiento	Armamento más significativo
crucero protegido	San Francisco	4.088 toneladas	12 cañones de 6 (pulgadas ("))
Crucero protegido	Chicago	4.050 toneladas	4 cañones de 8", 8 de 6", 2 de 5"
Crucero protegido	Baltimore	4.400 toneladas	4 cañones de 203 mm (8"), 6 de 152 mm (6")
Crucero protegido	Boston	3.189 toneladas	2 cañones de 203 mm (8"), 6 de 152 mm (6")
Crucero	Atlanta	3.189 toneladas	2 cañones de 203 mm (8"), 6 de 152 mm (6")
Crucero	Charleston	4.400 toneladas	4 cañones de 203 mm (8"), 6 de 152 mm (6")
Cañonera	Yorktown	1.700 toneladas	6 cañones de 6"
Cañonera	Bennington	1.700 toneladas	6 cañones de 6"

Fuentes: Meneses Ciuffardi, Emilio, *El Factor Naval en las Relaciones entre Chile y Estados Unidos (1818-1951)*, Ediciones Pedagógicas Chile S.A., Santiago, 1989, p.72. Forces Afloat, Major Stations, 1 January, 1892. <http://www.fleetorganization.com/1892stations.html>. Acceso: 1 AGO 1891.

71 Mensaje del ministro plenipotenciario en Buenos Aires (Pirkin) al secretario de Estado (Blaine) 18 de noviembre de 1891. En: National Archives, Records and Administration RG-39, Citado por: Meneses Ciuffardi, Emilio, *El Factor Naval en las Relaciones entre Chile y Estados Unidos (1818-1951)*, Ediciones Pedagógicas Chile S.A., Santiago, 1989, p. 74.

72 Tromben Corbalán, Carlos, *op. cit.*, p. 86.

Los buques de la flota sintetizada en la tabla anterior eran del Escuadrón del Pacífico, excepto el *USS Chicago*, *USS Atlanta* y *USS Bennington* que eran de la Escuadrón de Evoluciones. Esto evidencia el interés por reforzar la fuerza naval que debía a enfrentar a la chilena.

Observando las tablas anteriores se deduce que la fuerza estadounidense era más poderosa que la chilena y que esta superioridad podría haberse atenuado con la incorporación de los cruceros *Pinto* y *Errázuriz* y, sobre todo, con el acorazado *Prat*. Pero una cosa es contar con una unidad nueva, con los últimos adelantos de la tecnología, y otra es tenerla en condiciones de combatir, habiendo entrenado a su dotación debidamente. Las tripulaciones del resto de los buques habían tenido una intensa participación en el conflicto interno terminado cuatro meses antes y algunos miembros eran veteranos de la Guerra del Pacífico. Los buques habían sido empleados profusamente en acciones de guerra durante 1891 pero al desatarse la crisis con Estados Unidos comenzaron intensas actividades para recuperar sus capacidades operativas, empleando las capacidades de Valparaíso y del nuevo Apostadero Naval de Talcahuano, cercano a las minas de carbón. La proximidad de los recursos logísticos era una de las fortalezas de la flota chilena.

La fuerza estadounidense no contaba con bases cercanas al área donde su planificación establecía que debía actuar (los puertos chilenos que esperaba bloquear para detener el comercio y los puntos para eventuales desembarcos). Pero esta debilidad podía ser contrarrestada mediante buques de apoyo logístico que fueron debidamente obtenidos y empleando puertos peruanos y argentinos, como se señaló en 9.

En lo político, Chile no podía contar con el apoyo de alguna potencia europea con intereses locales ni del resto de los países americanos, mientras Estados Unidos ya era respetado como una potencia ascendente que mostraba su poder naval en todos los océanos mediante su Escuadra de Evoluciones.

Lo descrito hasta aquí llevó a que el gobierno chileno capitulara en la forma ya explicada.

Conclusiones

Todo lo anterior permite arribar a algunas conclusiones. En el incidente del *USS Baltimore* concurrieron las personalidades de varios actores.

Por el lado chileno, la particular vehemencia del ministro de Relaciones Exteriores Manuel Antonio Matta Goyenechea que el presidente Jorge Montt-

Álvarez no controló debidamente, tal vez por haber prevalecido las ideas de un sistema parlamentarista en la revolución que acababa de terminar. En la modalidad que se aplicó en Chile, los ministros eran más responsables ante el Congreso que ante el Ejecutivo. Al entregar Montt Álvarez el manejo de la crisis al ministro de Relaciones exteriores dejaba de cumplir las disposiciones de la Constitución vigente. En ella, el presidente de la República era el conductor de la política exterior. Tampoco el ministro plenipotenciario en Washington Pedro Montt Montt pudo moderar la conducta de Matta Goyenechea, a pesar de que lo intentó, al menos respecto del telegrama del 11 de diciembre.

Por el lado estadounidense, está la personalidad del presidente Benjamin Harrison, político que ejerció como militar en la Guerra Civil de su país, no siendo apreciado por sus soldados por la frialdad de la que se quejarían más tarde muchos contemporáneos.⁷³ Escuchó más a su secretario de Marina Benjamin F. Tracy que a su secretario de Estado James B. Blaine. Asimismo, no tomó en consideración las informaciones que le fue entregando el gobierno de Chile, particularmente cuando el ministro Luis Pereira-Cotapos reemplazó a Matta Goyeneche. Indudablemente, su irritación contra Chile fue creciendo a lo largo de la crisis hasta culminar con el ultimátum desencadenado, en buena parte, por lo que estimó que era un ataque personal su contra, vertido en el telegrama de Matta Goyenechea del 11 de diciembre. En el trasfondo de su conducta, el deseo de ser reelegido influía en su manejo de los asuntos externos.

A lo anterior, habría que agregar la personalidad de Patrick Egan, ya comentada en 3. Una sintética descripción periodística lo retrata como: «un muchacho muy pícaro... que trata de provocar una guerra entre Estados Unidos y Chile». Esto lo hace en el pie de ilustración de una caricatura que lo muestra como un soldado furioso.⁷⁴

Sin embargo, aunque los individuos y sus personalidades pueden haber influido en el curso de los acontecimientos y en el desenlace de la crisis, los procesos que estaban viviendo ambos países pueden haber sido factores aún más decisivos.

73 «Benjamin Harrison», *Your Dictionary*. En: <https://biography.yourdictionary.com/benjamin-harrison>. Acceso: 18 de agosto de 2021.

74 «A very mischievous boy», *Harpers Weekly*, 14 November 1891. En: [https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Egan_\(activist\)#/media/File:Amischievousboy.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Egan_(activist)#/media/File:Amischievousboy.jpg). Acceso : 18 de Agosto de 2021.

El incidente del 16 de octubre en Valparaíso ocurrió solo seis semanas después de terminar la cruenta guerra civil chilena. En ella murieron diez mil personas, entre militares y civiles cuando la población era de tres millones. Nuevas autoridades habían asumido cargos ministeriales y a nivel local en dicho puerto, donde la policía estaba en un proceso de reorganización. Las fuerzas armadas estaban en algo similar, siendo licenciados los miembros que sirvieron en las fuerzas del gobierno depuesto y a aquellos que ya no eran necesarios. Ahora debían buscar otra forma de sustentar sus vidas y muchos estaban profundamente irritados.

Los políticos del bando triunfante, al asumir la conducción del país, tenían una profunda animadversión contra Estados Unidos. Estimaban que este país había ayudado al gobierno de Balmaceda durante el conflicto, prolongándolo e incrementando las víctimas entre sus fuerzas y partidarios.

A esto podría agregarse un cierto estado de euforia prevaleciente en los revolucionarios exitosos. Esto ocurre, por lo general en el primer período del ejercicio del poder conquistado (como en el último cuatrimestre chileno de 1891). Este ambiente terminó cuando se asentó el cambio político mediante una elección presidencial y parlamentaria y las nuevas autoridades asumieron sus cargos, a fines de diciembre de 1891, Entonces Chile reaccionó, buscando corregir sus errores en el manejo de la crisis y esto permitió llegar a un acuerdo cuatro semanas después.

Estados Unidos estaba evolucionando rápidamente para convertirse en una potencia. Su flota había crecido enormemente, siendo desplegada por los océanos, siguiendo las ideas de Mahan. El incidente fue una excelente ocasión para comprobar estas ideas, dejando atrás el breve período en que Chile le había disputado la hegemonía en el Pacífico americano.

La crisis desencadenada por el Incidente del *USS Baltimore* fue resuelta mediante la sensata resolución del gobierno de Montt Álvarez, permitiendo concentrar los esfuerzos en afrontar la difícil situación con los países limítrofes.

Chile iniciaba entonces lo que Sater llama «su largo descenso»⁷⁵ después de haber afrontado el punto máximo de tensiones en su relación con los Estados Unidos.

75 Sater, William, op. cit., capítulo 4.

Bibliografía

Fuentes Primarias

- «George Brown (admiral)», *Wikipedia*. En: [https://en.wikipedia.org/wiki/George_Brown_\(admiral\)](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Brown_(admiral)). Acceso: 2 de agosto de 2021.
- William P. McCann Papers, 1848-1906*, *Nimitz Library*. En: https://www.usna.edu/Library/sca/man-findingaids/view.php?f=MS_350. Acceso: 15 de agosto de 2021 y https://www.usna.edu/Library/sca/man-findingaids/view.php?f=MS_350. Consulta 1 de agosto de 2021.
- «Charles Frederick Hotham», *Wikipedia*. En: https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Frederick_Hotham. Acceso 2 de agosto de 2021
- «SMS Leipzig (1875)», *Wikiland*. En: [https://www.wikiwand.com/en/SMS_Leipzig_\(1875\)](https://www.wikiwand.com/en/SMS_Leipzig_(1875)). «Victor Valois», *Wikipedia*. En: https://en.wikipedia.org/wiki/Victor_Valois. Accesos: 2 de agosto de 2021.
- «Le Volta (1867-1892)», *Wikimedia*. En: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le_Volta_\(1867-1892\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le_Volta_(1867-1892).jpg). Acceso: 2 AGO 2021.
- «George Leland Dyer Papers», *Biographical/Historical Information. Library East Carolina University*. En: <http://digital.lib.ecu.edu/special/ead/findingaids/0340/>. Acceso: 5 de agosto de 2021.
- Informe de comandante del USS Baltimore (Capt. W. Schley) al ministro de EE UU en Chile (Mr. P. Egan) de 22 de octubre de 1891 (Informe Schley). En: *The Executive Documents of the House of Representatives for the First Session of the Fifty-Second Congress (1891-1892)* (Washington, Government Printing Office, 1892).
- «Manuel Foster Recabarren», *Reseñas Biográficas Parlamentarias de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Manuel_Foster_Recabarren. Acceso: 11 de julio de 2021.
- «Benjamín Harrison», *Biografías y Vidas*. En: <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/h/harrison.htm>. Acceso: 14 de agosto de 2021.
- «James G. Blaine, American Politician». *Britannica*. En: <https://www.britannica.com/biography/James-G-Blaine>. Acceso: 14 de agosto de 2021.
- «James G. Blaine», *University of Virginia Miller Center*. En: <https://millercenter.org/president/arthur/essays/blaine-1881-james-g-secretary-of-state>. Acceso: 14 AGO 2021.
- «Presidential Speeches. Benjamin Harrison Presidency», *University of Virginia, Miller Center*. <https://millercenter.org/the-presidency/presidential-speeches/december-9-1891-third-annual-message-0>. Access: 14 de agosto de 2021.
- «Reseña Biográfica de Pedro Montt Montt», *Reseñas Bibliográficas Parlamentarias, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Pedro_Montt_Montt. Acceso: 14 de agosto de 2021.
- Nota del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 13 de diciembre de 1891. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892). Acceso: 14 de agosto de 2021.

- «Benjamin F. Tracy, United States Naval Secretary». *Britannica*. En: <https://www.britannica.com/biography/Benjamin-F-Tracy>. Acceso: 14 de agosto de 2021.
- Nota del ministro plenipotenciario de Chile al secretario de Estado del 19 de diciembre de 1891. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892).
- Reseña Biográfica de Manuel Antonio Matta Goyenechea, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. En: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Manuel_Antonio_Matta_Goyenechea. Acceso: 15 de agosto de 2021.
- Notas del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 4 de enero de 1892. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892).
- Telegrama del ministro plenipotenciario de Estados Unidos al secretario de Estado del 16 de enero de 1892. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892).
- Carta de Montt Montt a Pereira Cotapos del 24 de enero de 1892. En: Legación de Chile en Estados Unidos 1892. Archivo Nacional de Chile.
- Mensaje del presidente al Congreso de los Estados Unidos del 25 de enero de 1892. En: *Message of the President of United States respecting the Relations with Chile* (Washington Printing Office. 1892)
- Carta de Montt Montt a Pereira Cotapos del 24 de enero de 1892. En: Legación de Chile en Estados Unidos 1892. Archivo Nacional de Chile.
- Mensaje del ministro plenipotenciario en Buenos Aires (Pirkin) al secretario de Estado (Blaine) 18 de noviembre de 1891. En: National Archives, Records and Administration RG-39, Citado por: Emilio Meneses Ciuffardi, *El Factor Naval en las Relaciones entre Chile y Estados Unidos (1818-1951)*, Ediciones Pedagógicas Chile S.A., Santiago, 1989.
- «Benjamin Harrison», *Your Dictionary*. En: <https://biography.yourdictionary.com/benjamin-harrison>. Acceso: 18 de agosto de 2021.
- «A very mischievous boy», *Harpers Weekly*, 14 November 1891. En: [https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Egan_\(activist\)#/media/File:Amischievousboy.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Egan_(activist)#/media/File:Amischievousboy.jpg). Acceso: 18 de Agosto de 2021.

Fuentes secundarias

- BARROS FRANCO, JOSÉ MIGUEL, *Apuntes para la historia diplomática de Chile. El caso del Baltimore*, José Miguel Barros, Santiago, 1950, pp. 26-29.
- BARROS VAN BUREN, MARIO, *Historia Diplomática de Chile. 1541-1938*, Andrés Bello, Santiago, 1970.
- BLACKEMORE, HAROLD, *British Nitrates and Chilean Politics. 1886-1896: Balmaceda and North*, The Athlone Press, Londres, 1974.
- COLLIER SIMON AND F. SATER, WILLIAM, *A History of Chile, 1808-2002*, Cambridge University Press New York, 2004.

- GOLDBERG, JOYCE, «The Heroic Image of a Pennsylvania Sailor», *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, Vol. 104, N° 1, The University of Pennsylvania Press.
- HEISE GONZÁLEZ, JULIO, *150 años de evolución institucional*, Andrés Bello, Santiago, 1977.
- LIVERMORE, SEWARD W. «American Strategy Diplomacy in the South Pacific 1890-1914», *Pacific Historical Review*, Vol. 12, No. 1 (March 1943), pp. 33-51. University of California Press.
- MAHAN, ALFRED THAYER, *The Influence of Sea Power upon History*, Little, Brown and Co., 1890.
- MATTA GOYENECHEA, MANUEL ANTONIO, *Cuestiones recientes con la Legación y el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica*, Imprenta Cervantes, Santiago, 1892.
- SAN FRANCISCO, ALEJANDRO, *La Guerra Civil de 1891. La irrupción política de los militares en Chile*, v.1, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2007.
- RAMÍREZ NECOCHEA, HERNÁN, *Balmaceda y la contrarrevolución de 1891*, Editorial Universitaria, Santiago, 1958.
- SATER, WILLIAM, *Chile and United States, Empires in Conflict*, The University of Georgia Press, Athens, Georgia, USA, 1990.
- TROMBEN CORBALÁN, CARLOS, *La Armada de Chile, Una historia de dos siglos*, v. 2, RIL Editores, Santiago, 2019.
- TROMBEN CORBALÁN, CARLOS, 'Naval Presence, The Cruiser Esmeralda in Panama', *International Journal of Naval History*. Issue 1. 2002. En: www.ijnhonline.org. https://www.ijnhonline.org/wp-content/uploads/2012/01/pdf_tromben_english.pdf. Acceso: 3 de agosto de 2021.
- VIAL CORREA, GONZALO, *Historia de Chile (1891-1973)* v. II, Triunfo y Decadencia de la Oligarquía (1891-1920), Zig-Zag, Santiago, 1996.

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN OPERACIONES DE PAZ

Mario Sánchez Debernardi, Contralmirante (R), Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas (Perú)

Las Naciones Unidas son una organización internacional que busca preservar a la humanidad del flagelo de la guerra y reafirmar los derechos humanos fundamentales. La Carta de las Naciones Unidas es la constitución de esta Organización y fue firmada en San Francisco el 26 de junio de 1945, tras ser ratificada por los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad: la República de China, Francia, la ex Unión Soviética, el Reino Unido y los Estados Unidos de América, así como un gran número de otros signatarios. La ONU tenía inicialmente 51 estados miembros; contando hoy son 193. Perú es miembro desde el 24 de octubre de 1945. Como Carta, es un tratado constitutivo, y todos los signatarios están sujetos a sus artículos.

El secretario general es la máxima autoridad de las Naciones Unidas y es quien pone a disposición del Consejo de Seguridad cualquier asunto que pueda constituir una amenaza para la paz y la seguridad internacionales. Es el Consejo de Seguridad el que es responsable de las cuestiones relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad.¹ La autorización, supervisión, seguimiento y análisis de las operaciones de mantenimiento de la paz es una de las funciones más importantes del Consejo de Seguridad. Los Artículos 33 a 38 del Capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas autorizan al Consejo de Seguridad a instar a las naciones en conflicto a que resuelvan sus diferencias por medios pacíficos. Cuando el Consejo de Seguridad determina que una controversia plantea una amenaza para la paz, puede tener repercusiones, ya sea por medios no militares, como las sanciones económicas y diplomáticas, o por el uso de fuerzas militares. Esta es la única ocasión en que la Carta autoriza la acción coercitiva. Esta acción está sujeta al voto unánime de los 5 miembros permanentes del Consejo, cada uno de los cuales tiene derecho de veto.²

1 Artículo 99 de la Carta de las Naciones Unidas.

2 Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas.

El mantenimiento de la paz es el principal instrumento de las Operaciones de Paz de las Naciones Unidas. Comprende operaciones de carácter militar que normalmente incluyen personal civil y policial de las Naciones Unidas. Implica el despliegue de fuerzas neutrales con el consentimiento de las partes en el conflicto. Ejecutan órdenes y disposiciones relacionadas con el control de conflictos, al tiempo que apoyan los esfuerzos diplomáticos para garantizar soluciones pacíficas.

La primera misión de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas fue aprobada en 1948, cuando el Consejo de Seguridad autorizó el despliegue de observadores militares de las Naciones Unidas en el Oriente Medio para verificar el Acuerdo de Armisticio entre Israel y sus vecinos árabes. Desde entonces, se han desplegado 71 operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas en diferentes partes del mundo. Las operaciones de mantenimiento de la paz han evolucionado con el tiempo, adaptándose a los diferentes tipos de conflicto y al cambio constante en la política y el contexto internacionales; este proceso comenzó con el fin de la guerra fría. El concepto estratégico de estas operaciones es actualmente multidimensional, con tareas y desafíos cada vez más complejos y peligrosos y con suficiente apoyo logístico para mantener las operaciones durante el tiempo que lo disponga el mandato del Consejo de Seguridad. «Hoy en día, el personal de mantenimiento de la paz realiza una amplia gama de tareas complejas, desde ayudar a establecer instituciones de gobernanza sostenibles, hasta supervisar la situación de los derechos humanos y la reforma del sector de la seguridad, hasta el desarme, la desmovilización y la reintegración de los excombatientes.»³

El Perú siempre ha sido sensible a los esfuerzos de las Naciones Unidas por contribuir al logro y fortalecimiento de los objetivos de paz y convivencia pacífica a los que aspiran todos los pueblos del mundo como condición indispensable para promover su desarrollo económico y social. Con ese fin, nuestro país ha contribuido, a través de sus Fuerzas Armadas, al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales.

La primera misión en la que participaría personal de las Fuerzas Armadas del Perú sería en el Grupo de Observación de las Naciones Unidas en el Líbano (UNOGIL) (1958). Más tarde llegó la primera misión donde el Perú partici-

3 Organización de las Naciones Unidas, Página web sobre el mantenimiento de la paz.

paría como contingente en la Emergencia de las Naciones Unidas del Medio Oriente con el «Batallón Perú» o «Batallón Peruano» (1973-1974). Luego, habría un período de casi 15 años en el que el Perú se alejaría de las misiones de paz, particularmente a principios de los años 80 cuando comenzó el fenómeno terrorista en el país. Entre 1988 y 1992, con el Embajador Javier Pérez de Cuéllar del Perú como Secretario General de las Naciones Unidas, el Perú participó en las misiones del Grupo de Observadores Militares de las Naciones Unidas en Irán-Iraq (1988-1989), el Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas para la Transición para Namibia (1989-1990) y la misión de las Naciones Unidas para el Referéndum del Sáhara Occidental (1991-1992).

Aquí quisiera hacer un paréntesis para rendir un homenaje póstumo al Embajador Javier Pérez de Cuéllar, quien se desempeñó como Secretario General de las Naciones Unidas. El embajador Pérez de Cuéllar era peruano de nacimiento. Fue político, abogado y diplomático y el 5º Secretario General de las Naciones Unidas entre el 1 de enero de 1982 y el 31 de diciembre de 1991, siendo, hasta la fecha, el único político de origen latinoamericano en desempeñarse como Secretario General de la ONU.

Desde el año 2000, el Perú ha enviado oficiales a las misiones de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo, la Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona y la Misión de las Naciones Unidas en Eritrea-Etiopía. Sin embargo, hasta ese año no se había establecido una política clara con respecto a la participación en las operaciones de paz. Es a partir del año 2003 que la Política de Estado peruana, el «Acuerdo Nacional», la ley del Ministerio de Defensa, las regulaciones de organización y las funciones del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, entre otros, establecieron la disposición del Perú para participar en Operaciones de Paz.

En 2003, el Jefe de Estado Mayor del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas encargó al suscrito la organización del nuevo Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Como primera acción, dimos los primeros pasos para el establecimiento del Sistema de Operaciones de Paz de las Fuerzas Armadas (SOPAZ), que regularía fundamentalmente la participación de las fuerzas armadas peruanas en las misiones de mantenimiento de la paz. Los objetivos principales fueron la creación del Comité de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, integrado por oficiales en representación de las TRES (03) Instituciones de las Fuerzas Armadas (Marina, Ejército, Fuerza Aérea), y el Comité Intersectorial

de Operaciones de Paz con representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Economía y Finanzas, Defensa e Interior (Fuerza Policial). Otro objetivo importante fue aumentar sustancialmente la participación de las Fuerzas Armadas peruanas en las operaciones de paz.

Así, a partir de 2003, desplegamos personal en la Fuerza de las Naciones Unidas en Chipre como parte de la fuerza de tarea argentino; Oficiales de Estado Mayor y Observadores Militares en la Misión de las Naciones Unidas en Liberia; Observadores militares en la Misión de las Naciones Unidas en Costa de Marfil; Oficiales de Estado Mayor y de Contingentes (Compañía Aerotransportada) de la Misión de las Naciones Unidas en Haití; Observadores militares en la Misión de las Naciones Unidas en Burundi y Observadores militares en la Misión de las Naciones Unidas en el Sudán.

Cabe señalar que la Compañía Peruana en Haití fue la mayor participación del Perú en una operación de paz desde 1974 cuando se envió el «Batallón Perú» para monitorear la tregua entre Israel y Palestina. Este contingente sirvió en Haití desde 2004 hasta 2017, cuando las Naciones Unidas dispone el regreso de todos los contingentes del componente militar.

Otros objetivos establecidos fueron ser parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas como Miembro No Permanente, lo que se logró en enero de 2006 y posteriormente en 2018; la creación del Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Mantenimiento de la Paz (CECOPAZ), que entró en funcionamiento en 2004 y, por último, pero no por ello menos importante, participar activamente en operaciones de mantenimiento de la paz.

Uno de los logros más importantes fue la firma en Lima en noviembre de 2003 del Memorando de Entendimiento entre el Secretario General Kofi Annan y el Presidente del Perú Alejandro Toledo, en el que el Perú ingresó al nivel III del Sistema de Acuerdos de Fuerzas de Reserva de las Naciones Unidas, con el cual el Estado peruano se compromete a participar en operaciones de mantenimiento de la paz, ofreciendo personal y material para futuras operaciones.

La participación de las mujeres peruanas en las operaciones de mantenimiento de la paz también ha marcado un hito importante en la historia de nuestras Fuerzas Armadas. En 2003, el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Mantenimiento de la Paz estableció el primer curso para mujeres observadoras militares. En enero de 2004, la mayor Elke Brennecke

Negreiros, del Ejército del Perú, fue la primera mujer oficial enviada a una operación de paz en la Misión de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (MONUC).

Antes de hablar de la participación de la Marina en Operaciones de Paz, es importante saber que la Fuerza de Infantería de Marina del Perú es parte de la Marina de Guerra y no una rama de servicio como en otros países como los Estados Unidos de América. Dicho esto, los dos primeros oficiales de la Marina (infantes de marina) desplegados en una misión de mantenimiento de la paz serían enviados al⁴ Grupo de Observadores Militares Irán-Iraq de las Naciones Unidas (UNIIMOG), una misión internacional de mantenimiento de la paz desplegada entre 1988 y 1991 para «verificar, confirmar y supervisar la cesación del fuego y la retirada de las fuerzas» tras la guerra entre los dos países.

Posteriormente, entre abril de 1989 y marzo de 1990, el mayor número de oficiales peruanos en la historia de las Fuerzas Armadas del Perú sería desplegado en una misión de paz a Namibia, África (UNTAG), con un total de veinte oficiales, de los cuales cinco eran de la Marina peruana (cuatro infantes de marina y un operador especial («Seal»)). Esta sería una de las misiones más exitosas de las Naciones Unidas, ya que su mandato establecía un periodo de un año para su cumplimiento, y de hecho lo fue.

Como ya se mencionó, en los años 90 hubo una incipiente participación en operaciones de mantenimiento de la paz, particularmente debido al fenómeno terrorista en el Perú.

Sin embargo, en 1991, se desplegaron cinco oficiales de la Marina en la⁵ Misión de las Naciones Unidas para el Referéndum del Sáhara Occidental (MINURSO) en el norte de África, tres infantes de marina y un operador especial («Seal»).

Llega el año 2003 y después de una reestructuración del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, se crea el Departamento de Operaciones de Paz, siendo el suscrito quien supervisó la organización de este departamento, estableciendo nuevas directrices y disposiciones para la participación de las Fuerzas Armadas en las Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas.

4 Capitanes de corbeta Aldo Schwarz Cossú y Mario Gonzales Marsano.

5 Capitán de fragata Eduardo Bucher Umlauff, capitanes de corbeta Carlos Cassana Figueroa y Juan Bertarelli Rodríguez, y teniente primero Mario Martínez Pérez.

Una de las primeras acciones fue firmar un Memorando de Entendimiento (MoU) con la República Argentina para enviar una Sección de Infantería como parte del contingente argentino desplegado en Chipre (UNFICYP); inicialmente se desplegaron 26 tropas, diez de las cuales eran de la Marina (Infantes de Marina). Para 2004, el Perú desplegó una compañía de infantería con un total de doscientos cuatro soldados a la misión de Haití (MINUSTAH), cumpliendo importantes misiones operativas asignadas por el Comandante de la Fuerza. Alrededor de 50 miembros de la compañía eran de la Marina (Infantes de Marina y Operadores Especiales), incluidos los vehículos blindados asignados para la seguridad y el movimiento de la compañía en el área de la misión. Entre 2004 y 2015 estas tropas formaron parte de la Compañía Peruana, y de 2015 a 2017 formaron parte del Batallón URUPERBAT (Uruguay-Perú), desplegado en el marco del Memorandum de Entendimiento (MoU), firmado con Uruguay.

Otro hito importante a destacar es el establecimiento del Centro de Entrenamiento y Capacitación de Operaciones de Paz (CECOPAZ) en las instalaciones de la Fuerza de Infantería de Marina, donde operó de 2005 a 2019, año en que fue trasladado a otras instalaciones en el distrito de Chorrillos, Lima.

En 2008, después de un riguroso proceso de selección, el suscrito fue nombrado por el Secretario General de las Naciones Unidas como Comandante de la Fuerza de las Naciones Unidas en Chipre - UNFICYP, cargo que ocupé hasta diciembre de 2010. Cabe señalar que el suscrito ha sido hasta la fecha, el único Oficial de una Marina del mundo que ha ocupado el cargo de Comandante de la Fuerza en la historia de las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas (normalmente este cargo es ejercido por Oficiales de los Ejércitos del mundo, no de Marina o Fuerza Aérea).

Además, en los últimos 10 años se ha desplegado personal naval en las misiones de la MONUSCO (Congo), la UNMIL (Liberia), la ONUCI (Costa de Marfil), la MINUSTAH (Haití), la UNMIS (Sudán), la MINURSO (Sáhara Occidental), la UNMISS (Sudán del Sur), la UNAMID (Darfur), la UNISFA (Abyei), la MINUSCA (República Centroafricana), la FPNUL (Líbano) y la UNMHA (Yemen), para llevar a cabo misiones como Observadores militares y miembros del Estado Mayor de los componentes militares de las misiones, incluidos oficiales y personal subalterno femenino.

En 2016, la Compañía de Ingeniería peruana fue desplegada en la MINUSCA en la República Centroafricana, con un total de 205 efectivos, de los cuales

41 son miembros de la Marina, incluidos los vehículos blindados de la Fuerza de Infantería de Marina requeridos para la seguridad y eventuales patrullajes realizados por esta Compañía. La Compañía está compuesta básicamente por ingenieros militares con la misión principal de mantener o construir aeródromos y vías de comunicación que contribuyan al cumplimiento del mandato de las Naciones Unidas. En 2019, como parte de la Estrategia de Igualdad de Género establecida por las Naciones Unidas, se despliegan 20 mujeres como parte de este Contingente Militar, de las cuales 6 pertenecen a la Marina. Actualmente, se está buscando un aumento en los efectivos y capacidades de la Compañía a 219, incluida una Sección de Eliminación de Artefactos Explosivos (EOD).

En el futuro inmediato, la Marina forma parte del compromiso de una Compañía de Fuerzas de Reacción Rápida que el país ha comprometido con las Operaciones de Mantenimiento de la Paz, participando con Infantes de Marina y personal administrativo; así como, con equipos mayores (vehículos blindados).

Como podemos ver, desde 1958 el Perú ha venido contribuyendo a la paz mundial a través de sus Fuerzas Armadas, y la Marina de Guerra ha estado presente en este esfuerzo desde 1988, con el despliegue de personal y material en contingentes peruanos en Haití y la República Centroafricana, así como observadores militares y miembros del personal de los componentes militares (incluido un Comandante de Fuerza) en diversas misiones de las Naciones Unidas.

Bibliografía

- Escuela Superior de Guerra Naval, Apuntes de Operaciones de Paz. <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/26/1/Apuntes%20de%20Operaciones%20de%20Paz.pdf>
- Blog del Contralmirante (r) Mario Sánchez Debernardi; Fortalezcamos la seguridad y defensa nacional: Espacio para intercambiar ideas relacionadas a temas de seguridad, defensa y participación de nuestras Fuerzas Armadas en operaciones de paz ONU. <http://mcsanchezd.blogspot.com/2011/>
- Las Naciones Unidas, Historia de las operaciones de mantenimiento de la paz. <https://peacekeeping.un.org/es/our-history>
- Las Naciones Unidas, Historia de las Naciones Unidas <https://www.un.org/es/about-us/history-of-the-un>
- Apuntes de Operaciones de Paz, Contralmirante Santiago Llop, Capitán de Fragata Juan Carlos Llosa Pazos, oct. 2013. <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/26/1/Apuntes%20de%20Operaciones%20de%20Paz.pdf>

Sección IV:
FUENTES DE HISTORIA
MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

FUENTES DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Jorge Ortiz Sotelo, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú) con la colaboración de Pablo Guerrero Oñate, Universidad de Alcalá (España)

En 1994, al publicar el 2° número de la revista *Derrotero de la Mar del Sur*, incluimos una sección destinada a difundir las publicaciones sobre temas de historia marítima y naval iberoamericana, en su más amplio sentido, incluyendo algunas otras que si bien tocaban temas extracomunitarios podían brindar información referencial.

Con el correr del tiempo, consideramos conveniente reunir lo que hasta entonces se había publicado de modo de brindar una ayuda a los investigadores interesados en esta temática, siendo así que emprendimos esta labor, con el invalorable apoyo de Pablo Guerrero. El resultado reúne numerosos títulos, tanto de libros como de contribuciones a libros y artículos publicados en muy variados lugares y en diversos idiomas.

Si bien estamos muy satisfechos con lo que acá presentado, somos conscientes que debe haber muchos otros trabajos que no hemos podido ubicar y que, con toda justicia, merecerían figurar acá. Lo nuestro es un aporte que, estamos seguros, será de alguna utilidad para los investigadores, y que será perfeccionado por alguno de ellos en el futuro.

Dado que las instituciones y revistas especializadas en nuestra temática son relativamente pocas, hemos optado por mantener el esquema de siglas que se usó desde un inicio.

Siglas utilizadas

- AEEP* Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
AHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Valparaíso, Chile.
AN *The American Neptune*, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, Salem, EE.UU. de A.

- ARI *Araucaria Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*, Universidad de Sevilla, Sevilla, España.
- BACH *Boletín Antártico Chileno*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
- BACH *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Academia Chilena de la Historia, Santiago, Chile.
- BCN *Boletín del Centro Naval*, Centro Naval, Buenos Aires, Argentina.
- BL British Library, Londres, Inglaterra.
- CCM Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani «Alessandro Malaspina», Mulazzo, Italia.
- CD Cuadernos Dieciochistas, editores: Sociedad Española de Estudios del siglo XVIII y Universidad de Salamanca, España.
- CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
- DA *Diálogo Andino. Revista de Historia, Geografía y Cultura Andina*, Universidad de Tarapacá, Arica, Chile.
- DM *Revista «Del Mar»*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
- DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima-Madrid-Mulazzo-París-Santo Domingo, publicación anual.
- GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
- HAHR *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, EE.UU. de A.
- HC *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
- HM *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
- IEHMP Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- IHME Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
- IJMH *International Journal of Maritime History*, International Maritime History Association.
- IJNA *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Inglaterra.
- MM *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Inglaterra.
- Mi *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Editorial Complutense, Madrid, España.

- 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, EE.UU. de A.
- NSNR *Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror*.
- Ol *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
- PRO Public Records Office, actualmente The National Archives, Londres, Inglaterra.
- PT *Pull Together*, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington D.C., EE.UU. de A.
- RAEA *Revista Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científica, Sevilla-Madrid, España.
- RAM *Rumbo al Mar*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
- RAME *Revista Secretaría de Marina-Armada de México*, Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, Ciudad de México, México.
- RAV *Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
- RBARI *Austral: Revista brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, Río Grande do Sul, Brasil.
- REEP *Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
- RGM *Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
- 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
- RI *Revista de Indias*, Consejo Superior de Investigaciones Científica, Sevilla-Madrid, España.
- RIC *Revista de Investigación y Ciencia*, Valencia-Barcelona, España.
- RIHM *Revista del Instituto de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, Ecuador.
- RMB *Revista Marítima Brasileira*, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
- RMCh *Revista de Marina*, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
- RME *Revista de Marina*, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
- RMP *Revista de Marina*, Dirección de Información, Lima, Perú.

- RNU* *Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
- Ru* *Rumbos*, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A.
- U.* Universidad o University
- SH* *Sea History*, National Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A.
- Shi* Signos Históricos, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México.
- WSR* *World Ship Review*, World Ship Trust, Londres, Inglaterra.

A

- Abilleira Crespo, Yago, «La nao *Nuestra Señora de Begoña*, Francis Drake y Juan de Garibay», *RHN*, n.º 139, 2017, (pp. 115-121).
- Ábrego, Pedro, «Bicentenario del Cuerpo de Infantería de Marina», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 972, (sept-oct) 2019, (pp. 54-61).
- Academia Chilena de la Historia, *Archivo de don Bernardo O'Higgins. Correspondencia del comandante en jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane*, «*Dundonald Papers*», *Archivo Edimburgo*, Academia Chilena de la Historia, Santiago, 2001-2005, (2 vols).
- Acosta y Lara, Eduardo F., «Un ballenero inglés en la Cisplatina», *RNU*, n.º 49, 2005, (pp. 67-75).
- Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo y Vila Vilar, Enriqueta, *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, CSIC, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003.
- Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003.
- Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2010.
- Acuña, Ari, «Una visión histórica del territorio del Beagle», *AHNC*, año 22, n.º 23, 2019, (pp. 41-60).
- Acuña, Cristóbal de, *Nuevo descubrimiento del río Amazonas*, Iberoamericana, Madrid, 2009.
- Adano, Marcelo, «Breves noticias de las relaciones entre los puertos de Acapulco y Guayaquil durante el periodo colonial», *RIHM*, n.º 33, (dic) 2003, (pp. 17-27).
- Adriazola, Alberto, «El liderazgo femenino en la Armada», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 971, (jul-ago) 2019, (pp. 16-18).
- Ageitos, Juan María, «Museología y arqueología antártica», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 92-95).
- Agüero, Alfonso, «Centenario del nacimiento de Julio J. Elías Murguía, marino e historiador», *RMP*, (abr-jun) 2001, (pp. 96-97).
- Agüero, Abel, «La Sanidad Naval en la Guerra de la Independencia», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 29-40).
- Águila, Irma del, «Los primeros catalejos a bordo: la impronta de corsarios holandeses», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 23-30).
- Aguilar, Teixeira de, *A Marinha na investigação do mar: 1800-1999*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 2001.
- Aguilera, Ana y Cordeiro, Ariela, «Indústria naval de defesa: um estudo dos instrumentos de política industrial de defesa na Espanha», *RMB*, Vol. 139, n.º 1-3, (ene-mar) 2019, (pp. 172-190).
- Aguinis, Marcus, *El combate perpetuo. Una biografía con ritmo de novela*, Sudamericana, Buenos Aires, 1995, (sobre el Alm. Guillermo Brown).

- Aguirre, Marco, «El archipiélago de Colón, por siempre ecuatoriano», *RIHM*, n.º 17, (dic) 1994, (pp. 27-37).
- Aguirre, Carlos, «La componente marítima de la expedición de Almagro», *ACHN*, n.º 3, 1998, (pp. 81-95).
- Aguirre, Carlos, «Radiocomunicaciones navales: historia de sus primeros cuarenta años», *BAHNC*, n.º 14, 2010, (pp. 131-158).
- Aguirre Vío, Carlos, «Las marinas rioplatense y grancolombiana en la emancipación americana», *ACHN*, n.º 3, 1998, (pp. 65-80).
- Aicardi Elcorrobarrutia, Juan, *Apuntes para la historia de la infantería de marina del Perú*, IEHM, Lima, 2019.
- Aimone Arredondo, Gustavo, «La Escuadra Nacional. Sus 175 años», *RMCh*, año 109, Vol. 110, n.º 817, (nov-dic) 1993, (pp. 598-602).
- Aimone Arredondo, Gustavo, «La política de defensa nacional y sus alcances navales y marítimos», *RMCh*, año 137, Vol. 139, n.º 986, (ene-feb) 2022, (pp. 45-52).
- Aimone Arredondo, Gustavo, «Estatuto chileno antártico, impacto y desafíos en el sector defensa», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 983, (jul-ago) 2021, (pp. 37-44).
- Aimone Arredondo, Gustavo, «Chile, el factor humano y tecnológico de su armada para el control de aguas jurisdiccionales», *RMCh*, año 136, Vol. 138, n.º 982, (may-jun) 2021, (pp. 25-34).
- Aimone Arredondo, Gustavo, «La plataforma continental extendida en isla de Pascua y Salas y Gómez», *RMCh*, año 136, Vol. 138, n.º 980, (ene-feb) 2021, (pp. 33-42).
- Aimone Arredondo, Gustavo; Vergara, Miguel A. y Valderrama, Carlos, «La conciencia marítima nacional», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 971, (jul-ago) 2019, (pp. 53-59).
- Aimone Arredondo, Gustavo, «La política oceánica nacional y su programa oceánico», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 970, (may-jun) 2019, (pp. 8-14).
- Aker, Raymond, «Francis Drake at Cape Horn», *SH*, n.º 80, 1996-1997, (pp. 12-13).
- Aker, Raymond, «Sir Francis Drake discovered Cape Horn», *MM*, Vol. 84, n.º 1, (feb) 1998, (pp. 81-84).
- Alamkan, Myriam, «Naval fighting in the early 19th century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 9-21).
- Alamkan, Myriam, «The loss of the French colony of Santo-Domingo viewed from the shores of Cuba: the Baracoa papers 1806-1808», *DMS*, n.º 23-24, 2015-2016, (pp. 9-17).
- Albino, Óscar C., «La invasión inglesa al Río de la Plata entre 1806 y 1808. Actividades británicas desde el punto de vista naval», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 23-44).
- Albuquerque, Antonio Luiz Porto y Fonseca Silva, Léo, *Fatos da História Naval*, Dirección de Patrimonio histórico y Documentación de Marina, Río de Janeiro, 2006.
- Alcalá-Galiano, Pelayo, *El Combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003 [1909 y 1930], 2 vols. (edición facsimilar, estudio introductorio de Enrique Martínez Ruiz).

- Alcántara, Álvaro, «Un espacio comercial en disputa. La costa de Sotavento y las redes mercantiles novohispanas, 1762-1799». En Del Valle, Guillermina e Ibarra, Antonio, *Redes, corporaciones comerciales y mercados*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis de Mora, México D.F., 2017.
- Aldana Rivera, Susana, «No por la honra sino por el interés. Piratas y comerciantes a fines del siglo XVII», *BIRA*, n.º 24, 1997, (pp. 15-44).
- Alegría Amar, Marcelino, «Antecedentes históricos de la presencia del Perú en el continente antártico y las expediciones contemporáneas Perú-Antar I, II y III», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 10-26).
- Alegría Amar, Marcelino, «Historia y futuro de la imagen geográfica, toponímica y ecológica de la Antártida», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 9-16).
- Alegría Amar, Marcelino, «Presencia del Perú en las expediciones a la Antártica», *Memoorias del VII Simposio de Historia Marítima, IHME*, Guayaquil, 2003, (pp. 35-52).
- Alegría Amar, Marcelino, *Antártida y la historia antártica del Perú*, Publiluz Editorial, Lima, 1999.
- Alegría Oblitas, Luz Miriam, «Puerto del Callao, bastión de las expediciones a los mares australes», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 63-70).
- Alencastro, Luiz Félipé, «Le commerce maritime dans l'Atlantique sud et le développement de la flotte luso-brésilienne a époque moderne». En Buchet, Christian y Le Couédec, Gérard, (ed.), *The Sea in history. The Early Modern World*, Vol. 3, Boydell Press, Londres, 2017.
- Alfaro Zaforteza, Carlos, «Las potencias medianas y la construcción de acorazados. El caso español, 1861-1868», *DMS*, n.º 17, 2009, (pp. 9-21).
- Alfonso Mola, Marina, «El tráfico comercial hispano en el Pacífico en tiempo de las independencias». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo, *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dibam y Universidad Adolfo Ibáñez, Santiago, 2015.
- Alfonso Mola, Marina, «El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 41, Madrid, 2002, (pp. 105-129).
- Alfonso Mola, Marina, *La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica, Actas de los XIII Encuentros de Historia y arqueología*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1998, (pp. 13-50).
- Alimonda, Eduardo L., «Una crisis contagiosa. Consecuencias argentinas de la intervención norteamericana en Santo Domingo (1965)», *BCN*, n.º 771, (jul-sept) 1993, (pp. 477-505).
- Alistair, Macer, «The New World as a Commodity: understanding the 'Drake Manuscript' or 'Histoire Naturelle des Indes' and Samuel Chaplain's 'A Voyage to the West Indies and Mexico' as expression of commercialization in early Modern Europe», *Terra Incognita*, Vol. 9, 2007, (pp. 40-51).

- Allen, David F., «The Orden of Malta's Dominion in the Caribbean c.1639-c.1672», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 44-48).
- Allen, Mark, «So extended and painful voyage a narrative of the 1769 journey of the *San Carlos* to San Diego», *MH*, Vol. 36, n.º 1, 2000, (pp. 4-13).
- Almeida, Mónica, «Phoenicians of the Pacific: Lebanese and Other Middle Easterners in Ecuador», *The Americas*, Vol. 53, n.º 1, (jul) 1996, (pp. 87-112).
- Almozara Valenzuela, Francisco Javier de, «La heráldica personal de la oficialidad de las fuerzas armadas y de orden de la República de Chile», *AHNC*, n.º 17, 2013, (pp. 111-134).
- Alonso Cero, Beatriz, «Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias». En O'Donnell, Hugo (dir.), *Historia Militar de España*, T. III, Vol. I, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012.
- Alsina Torrente, Juan, *Una guerra romántica 1778-1783, España, Francia e Inglaterra en la mar (trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.
- Alva Mendo, Jacobo V., «Huanchaco y el mar en la memoria de un pueblo de pescadores», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 9-21).
- Alva Mendo, Jacobo V., «Naufragios y aparecidos en la memoria de los pescadores huanchaqueros», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 9-17).
- Álvarez, Roberto, «La tragedia del *Memphis*», *Clio*, Vol. 85, n.º 192, (jul-dic) 2016, (pp. 203-232).
- Álvarez Clever, Miguel, «O'Higgins, forjador de una marina de guerra», *Revista Libertador O'Higgins*, Vol. 12, n.º 12, 1995, (pp. 155-160).
- Álvarez de Abreu, Antonio, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Ciudad de México, 1977.
- Álvarez Ebner, Miguel, «El tambor Manuel Cabrales», *AHNC*, n.º 13, 2009, (pp. 11-17).
- Álvarez Ebner, Miguel, «Los soldados del mar en la Armada de Chile. Síntesis histórica de la Infantería de Marina en Chile», *AHNC*, n.º 13, 2009, (pp. 165-171).
- Álvarez Laita, Francisco Javier y Rivero, Ramón Alberto, «Buques de la Armada en la Marina de Venezuela tras la guerra del 98», *RHN*, año 38, n.º 149, 2020, (pp. 77-112).
- Álvarez Laita, Francisco Javier, «La repatriación a España de buques destinados en Cuba tras la guerra del 98», *RHN*, año 38, n.º 150, 2020, (pp. 69-90).
- Álvarez Laita, Francisco Javier, «*Río de la Plata*, apuntes para la historia de un crucero», *RHN*, año 37, n.º 147, 2019, (pp. 29-52).
- Álvarez Massini, Rubén, «Desde Barragán hasta el Buceo. Ventura y desventura de la Royal Navy en el Río de la Plata», *RNU*, n.º 23, (nov) 1995, (pp. 51-56).
- Álvarez Massini, Rubén, «Una visión platense de mediados del siglo XVIII», *RNU*, n.º 19, (jul) 1994, (pp. 33-38).
- Álvarez Miranda, Luis, «Balsas de madera, totora y de cuero de lobos en la prehistoria de Arica», *DA*, n.º 18, 1999, (pp. 21-38).

- Álvarez Pinedo, Francisco Javier, *Catálogo de Expediciones a Indias (año 1710 a 1783)*, Ministerio de Cultura, Madrid, 2005.
- Álvarez-Maldonado y Muela, Ricardo, «La defensa naval en Ultramar», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 43, Madrid, (oct) 2003, (pp. 105-124).
- Alves de Almeida, Francisco Eduardo, «A Batalha Naval do Riachuelo: uma visão micro-histórica», *Navigator*, Vol. 2, n.º 3, (jun) 2006, (73-84).
- Alves, de Almeida, Francisco Eduardo y Pereira, Ricardo, «Classificação de marinhas: uma proposta de metodologia comparativa», *RBERI*, Vol. 7, n.º 14, (jul-dic) 2018, (pp. 13-40).
- Alves Salgado, Augusto y Castro Brandão, Miguel, «Portugal y España en la mar durante la Gran Guerra», *RHN*, año 37, n.º 146, 2019, (pp. 55-73).
- Amadori, Arrigo y Caamaño Dones, Josué, «Los ‘factores mercantiles’ en el comercio indiano a través de la legislación y la literatura jurídica (siglos XVI-XVIII)», *RCHA*, Vol. 32, 2006, (pp. 85-101).
- Amaral Oliveira, José María do, «Os 90 anos da Aviação Naval», *RMB*, Vol. 126, n.º 10/12, (oct-dic) 2006, (pp. 27-45).
- Amaya Palacios, Sebastián, «La estatalización de las armadas castellanas en el Caribe (siglo XVI)», *RHN*, año 39, n.º 152, 2021, (pp. 7-30).
- Amaya Palacios, Sebastián, *Perpetuar un imperio donde no se oculta el sol. Introducción a la evolución fiscal-militar de Tierra Firme, 1580-1640: comercio, fisco y defensa*, Universidad de Antioquía, Medellín, 2016, (Tesis de grado).
- Amendolara, Alejandro J., «Hundan al portaaviones», *BCN*, n.º 817, (may-ago) 2007, (pp. 235-240).
- Anca Alamillo, Alejandro, «Historia de la Armada Española del primer tercio del siglo XIX: importación versus fomento (1814-1835)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 45, Madrid, 2004.
- Andrade Muñoz, Germán Luis, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, Instituto Mora, Ciudad de México, 2006.
- Andrade, Gustavo, «El primer colombiano en China y Japón», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 25-32).
- Andregnette Capurro, Luis Alfredo, «Les affaires Panamá», *RNU*, n.º 36, (mar) 2000, (pp. 25-31).
- Andregnette Capurro, Luis Alfredo, «Los 30: entre la crisis y la guerra», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 81-84).
- Andrews, Anthony P., «El comercio marítimo de los mayas del Posclásico», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 16-23).
- Andritzky, Walter, «Balsas de la costa norte del Perú antiguo y actual», *Boletín de Lima*, n.º 49, (ene) 1987, (pp. 33-41).
- Antochiw, Michel y Breton, Alain, *Catálogo cartográfico de Belice*, Bureau Régional de Coopération en Amérique Centrale, Ciudad de México, 1992.

- Antochiw, Michel, «La venta de mayas a la Isla de Cuba 1848-1861», *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Ciudad de México, 1997, (pp. 159-172).
- Antochiw, Michel, *Barcos y corsarios campechanos. El despertar de la marina nacional*, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2009.
- Antochiw, Michel, *Historia Cartográfica de la península de Yucatán*, Centro de Investigaciones y de Estudios Avanzados del I.P.N, Ciudad de México, 1994.
- Antochiw, Michel, *La artillería en España y América durante el periodo virreinal siglos XV-XVIII. La artillería de bronce*, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2009.
- Antón Burgos, Francisco Javier (ed.). *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 2007.
- Apestequi, Cruz, *Ladrones del mar. Piratas en el Caribe. Corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700*, Lunewerg, Barcelona, 2000.
- Apollonio, Spencer, *The last of the Cape Horners: days of the commercial tall ships*, Brassey's, Washington D.C., 2000.
- Arancibia C., Patricia, «Prat, siempre en la memoria», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 174-205).
- Arancibia Clavel, Patricia; Isabel Jara Hinojosa y Andrea Novoa Mackenna, *La Marina en la historia de Chile*, T. I, Sudamericana, Santiago, 2005.
- Arancibia Reyes, Jorge Patricio, «Fundamentos de carácter Histórico, Político, Estratégico, Constitucional y Valórico de la Armada Nacional», *RMCh*, año 114, Vol. 115, n.º 845, 1998, (pp. 313-324).
- Aranda y Antón, Gaspar, «La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 33, Madrid, 1999.
- Aranda, Eduardo, «Magallanes-Elcano. La primera circunnavegación al mundo», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 977, (jul-ago) 2020, (pp. 13-18).
- Araujo Castro, Luiz Augusto, *O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva*, Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, Brasília, 1989.
- Araújo Neto, José Carlos de, «A partida de D. João VI para Portugal», *Navigator*, Vol. 1, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 41-46).
- Archambault, Pedro M., «Origen del Buque de Guerra *La Capotillo*», *OI*, Vol. 6, (abramay) 1995, (pp. 6-8).
- Archer, Christon, «Los viajes de Juan Francisco de la Bodega y Quadra», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 9-21).
- Arciniega Ávila, Hugo Antonio, «El puerto de San Blas con las marismas por muralla», *México en el Tiempo, Revista de Historia y Conservación*, año 4, n.º 25, (jul-ago) 1998, (pp. 42-49).
- Arciniega Ávila, Hugo Antonio, «El puerto de San Blas: con las marismas por muralla». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.

- Arciniega Ávila, Hugo Antonio, «El castillo de San Diego: un vigía silencioso», *Diario de Campo. Suplemento*, Vol. 31, (ene-feb) 2005, (pp. 2-13).
- Arciniega Ávila, Hugo Antonio, «El proceso de formación de la estructura urbana en el puerto de San Blas, Nayarit», *Diario de Campo*, Vol. 73, (ene-feb) 2005, (pp. 40-45).
- Arellano L., Homero, «El almirante Juan Illigworth y su trayectoria en la Marina de Guerra Ecuatoriana», *RIHM*, n.º 31, (jul) 2002, (pp. 143-157).
- Arellano Lascano, Jorge Homero, «La navegación fluvial amazónica y el ejercicio de soberanías», *RIHM*, n.º 17, (dic) 1994, (pp. 9-26).
- Arellano Paredes, Alejandro, «Alejandro Malaspina en Guayaquil», *RIHM*, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 7-20).
- Arellano Paredes, Víctor H., «Las armas en la conquista de América», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 19-36).
- Arellano Paredes, Víctor H. y Leví Castillo, Roberto, *Descubrimientos y exploraciones españolas en el Ecuador, siglo XVI*, IHME, Guayaquil, 2001, (T. III de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Arellano Paredes, Víctor Hugo, «Los astilleros del Guayaquil colonial», *Guayaquil, Astillero del Mar del Sur*, 2017, (pp. 40-45).
- Argentina, Comando de Transportes Navales, «Reseña histórica de las unidades del Comando de Transportes Navales y su actividad», *DM*, n.º 142, (oct) 1995, (pp. 58-76).
- Argentina, Dirección Nacional del Antártico, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1999.
- Argentina, Servicio de Hidrografía Naval, «Los faros de las costas argentinas», *BCN*, n.º 778, (abr-jun) 1995, (pp. 263-278).
- Argüero, Luis Eduardo, *Cielo a Tope. Historias Marineras*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.
- Arguindeguy, Pablo E., «Los viajes marítimos del General Don José de San Martín», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 2-94).
- Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995.
- Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio, *Guillermo Brown. Apostillas a su vida*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.
- Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio, *Tradiciones Navales Argentinas*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.
- Armada del Ecuador, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IHME, Guayaquil, 2004.
- Armayo Zevallos, Enrique, «Proyecciones Andinas en el Pacífico», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 105-138).
- Arnello Romo, Mario, «Visiones e intuiciones históricas en el perfil oceánico de Chile», *AHNC*, n.º 2, 1997, (pp. 175-188).

- Arnaud, V. Guillermo, «Archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Las bulas papales y el Tratado de Tordesillas», *BCN*, n.º 852, (sept-dic) 2019, (pp. 256-260).
- Arnillas Vicente, José Antonio, «Planteamientos políticos de la monarquía en la segunda mitad del siglo XVIII: Sistema de alianzas», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 43, Madrid, (oct) 2003, (pp. 17-42).
- Arnold III, J. Barto y Weddle, Robert, *The Nautical Archaeology of Padre Island. The Spanish shipwrecks of 1554*, Academic Press, Nueva York, 1978.
- Arnold, Linda, «Too few ships, too few guns, and not enough money: the Mexican navy, 1846-8», *Northern Maritime*, Vol. 9, n.º 2, 1999, (pp. 1-10).
- Aronson, Marc, *Sir Walter Raleigh and the quest for El Dorado*, Houghton Mifflin, Nueva York, 2000.
- Arosemena Garland, Geraldo, *Comentarios a la memoria de Grau del año 1878*, Tip. y Offset Peruana, Lima, 1978.
- Arosemena Garland, Geraldo, *El almirante Miguel Grau*, 7ª ed., Banco del Crédito de Perú, Lima, 1979,
- Arratia, Maribel, «El texto literario y el texto histórico en la obra de Oscar Pinochet de la Barra», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 17-22).
- Aribá, Sergio, «El conflicto del Atlántico Sur. El agresor y la agresión en la Guerra de Las Malvinas». En Chávez, Clever (coord.), *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A.C., México D.F., 2006.
- Arrizabalaga Lizárraga, Carlos, «Luna y desolación de Paita. La contaminación de la provincia litoral a inicios del siglo XX», *RMP*, Vol. 100, n.º 3, 2017, (pp. 144-155).
- Arrizabalaga Lizárraga, Carlos, «Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense», *RMP*, Vol. 112, n.º 1, 2019, (pp. 4-20).
- Arróspide Mejía, Ramón, «El cincuentenario de la partida de la expedición Kon.Tiki», *RHMP*, n.º 16, 1997, (pp. 131-145).
- Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo, «El vapor y la vela en el comercio marítimo hispano-americano», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 23-42).
- Asan Torres, Simón, «La Patrulla N.º 1 de Infantes de Marina en la Cordillera del Cóndor». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Assis, Jaime Florencio de, «O Brasil durante a Primeira Guerra Mundial», *RMB*, Vol. 141, n.º 1-3, (ene-mar) 2021, (pp. 59-82).
- Assunção, Fernando, «Navegantes portugueses (3a parte)», *RNU*, n.º 39, (abr) 2019, (pp. 91-102).
- Astudillo, Francisco, «La última comisión del piloto Pardo Villalón», *AHNC*, año 22, n.º 23, 2019, (pp. 79-90).

- Astudillo Tapia, Francisco, *Abastecimiento Semper Praesens*, Armada de Chile, Valparaíso, 1993.
- Astudillo, Rodrigo, «El fin de las economías de escala en la industria naviera mundial», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 969, (may-jun) 2019, (pp. 38-41).
- Atencio Guerrero, Samuel A., «Comisión: instructor en la Academia Naval de los Estados Unidos», *RAME*, Vol. 17, n.º 114, (ago) 1997, (pp. 14-15).
- Atti del Convegno «Alessandro Malaspina e la cultura del suo tempo»*. Mulazzo, 12-13 Maggio 1987, Comune di Mulazzo/Accademia Lvnigianese di Scienze, La Spezia, 1989.
- Augé, Jean-Louis, *Image du Nouveau Monde en France*, Centre d'Études Hispaniques Francisco Goya, París, 1995.
- Avenel, Jean-David, *L'affaire de Rio de la Plata, 1838-42*, Editions Economica, UniveParís, 1998.
- Ávila Martel, Alamiro de, *Cochrane y la independencia del Pacífico*, Universitaria, Santiago, 1976.
- Axworthy, Michael, «A Spanish defence of the Americas, 1762-1807: special», *El Dorado, The South and Central American Military Historians Society Quarterly*, Vol. 8, n.º 2, 1999, (pp. 60-70).
- Ayerbe Gómez, René, «¡Saludos BAP PAITA! Historia y tradición», *RMP*, Vol. 102, n.º 3, 2009, (pp. 129-138).
- Ayerbe Gómez, René, «Las claves telegráficas en el Perú para su uso durante la Campaña de 1879», *RMP*, Vol. 102, n.º 1, 2009, (pp. 85-107).
- Ayllón Dulanto, Fernando, *El diputado Miguel Grau Seminario*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima, 2019.
- Azevedo Braga, Luis Enrique, «A Marinha do Brasil na preservação do patrimônio histórico e cultural», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima, IHME*, Guayaquil, 2003, (pp. 235-241).

B

- Baasch, Ronald, «Descubrimiento del estrecho de Magallanes una proeza de la globalización», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 977, (jul-ago) 2020, (pp. 7-12).
- Babilonia Fernández Baca, Renzo, *La Guerra de nuestra memoria: crónica ilustrada de la Guerra del Pacífico (1879-1884)*, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos/Fondo Editorial de la U. de Ciencias y Humanidades, Lima, 2009.
- Babilonia Fernández Baca, Renzo, *Recuerdos de una Guerra*, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos, Lima, 2010.
- Bach, John, «The maintenance of the Royal Navy vessels in the Pacific Ocean, 1825-1875», *MM*, Vol. 56, n.º 3, (ago) 1970, (pp. 259-273).
- Badsey, Stephen, Rob Harvers y Grove, Mark (eds.), *The Falkland conflict twenty years on: lessons for the future*, Cass, Londres, 2005.

- Baert, Anie, «Don Diego de Prado y Tovar dans la mer du Sud», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 9-20).
- Baert, Annie, «Fernández de Quirós y Váez de Torre. Navegaciones y descubrimientos españoles en Asia y el Pacífico». En Antón, Francisco Javier, *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 2007.
- Baert, Annie, «Las condiciones prácticas de los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía», *REEP*, n.º 4, 1994, (pp. 23-50).
- Baila, José y Luzón, José (coords.), *Latinoamérica. Territorios y Países en el umbral del siglo XXI*, Grupo de trabajo de Geografía de América Latina, Tarragona, 1993.
- Bákula Patiño, Miguel, «Pacífico Sur: zona de paz y de cooperación». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Balaresque, Andrés, «Capacidades de una marina mediana para enfrentar la guerra híbrida en el mar», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (pp. 61-74).
- Balbis Torregosa, Pelayo, «Historia de nuestras fragatas», *Ru*, año 27, n.º 2, (mar-abr) 2000, (pp. 11-13).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «El Hundimiento del Guardacostas P.E. 203 *Baire*», *Ru*, año 22, n.º 2, (mar-abr) 1995, (pp. 9-11).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «El movimiento revolucionario agosto de 1931. El cañonero *Baire*, río Verde y el desembarco en Gibara», *Ru*, año 23, n.º 2, (mar-abr) 1996, (pp. 9-11).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «Historia naval cubana. El primer problema de carácter internacional. El 4 de setiembre de 1933», *Ru*, año 24, n.º 3, (may-jun) 1997, (pp. 11-12).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «Historia Naval Cubana», *Ru*, año 23, n.º 1, (ene-feb) 1996, (pp. 9-10); n.º 3, (may-jun) 1996, (pp. 8-9).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «La actuación de la Marina de Guerra en el ataque al Hotel Nacional», *Ru*, año 23, n.º 5, (sept-oct) 1996, (pp. 7-9).
- Balbis Torregosa, Pelayo. «La actuación de la Marina de Guerra en los ataques al cuartel San Ambrosio y al Castillo de Atarés», *Ru*, año 23, n.º 6, (nov-dic) 1996, (pp. 10-13).
- Ballén Mancero, Patricia. «La acción de Jambelí en el enfrentamiento Liberales-Conservadores», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 75-88).
- Balta Varillas, José y Ortíz, Jorge, *Faros del Perú*, Securitas, Lima, 2013.
- Baltazar da Silveira, Carlos, «A revolta na Armada em 1893 e o almirante Baltazar da Silveira», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 157-168).
- Bamio, José R. y Dárrichon, Raúl, *Efemérides navales*, 1ª ed., Armada Argentina, Buenos Aires, 2000; 2ª ed., 2006.
- Bañados N., Marcela, «El viaje final de los caballeros del mar», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 206-209).
- Barbadori, Atilio A. «Una epopeya frustrada. Accionar del general doctor Manuel Belgrano en favor de la creación de la marina mercante y de guerra», *BCN*, n.º 775, (jul-sept) 1994, (pp. 505-518).

- Barbe Rolleri, Ricardo, «Expedición nacional al continente antártico para rescate de los naufragos del *Endurance* (1916)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 43-52).
- Barbosa, Ricardo, «Geopolítica, historia y MERCOSUR», *RNU*, n.º 92, 2020, (49-55).
- Barbudo Duarte, Enrique, «Recuerdos de un oficial de marina. Viaje a bordo del *Capitán Miranda*», *RNU*, n.º 19, (jul) 1994, (pp. 79-82).
- Barcellos, Oseas y Souza, Flávia, «Batalha naval do Riachuelo, ponto de inflexão na estruturação das fronteiras na bacia platina», *RMB*, Vol. 139, n.º 4-6, (abr-jun) 2019, (pp. 127-143).
- Barker, Nicholas, *Beyond Endurance: An Epic of Whitehall and the South Atlantic Conflict*, Pen & Sword Books, Barnsley, 1997.
- Barragán Schenone, Gustavo, «Centenario de la Fuerza de Submarinos del Perú», *RMP*, Vol. 104, n.º 2, 2011, (pp. 63-75).
- Barragán Schenone, Gustavo, «Homenaje al Gran Almirante Miguel Grau Seminario», *RMP*, Vol. 105, n.º 2, 2011, (pp. 63-79).
- Barragán Schenone, Gustavo, «Apunte para la historia de la Fuerza de Submarinos», *RMP*, Vol. 109, n.º 1, 2016, (pp. 126-145).
- Barreira da Fonseca, José María, «Plano diretor da Marinha - Sua implantação. Respingos sobre o Plano Diretor da Marinha», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 141-154).
- Barris D'Angelo, María del Pilar, «La marina de la banda oriental antes de 1600», *RNU*, n.º 44, (abr) 2003, (pp. 77-80).
- Barrón Cruz, Martín G. «Historia de la Sanidad Naval», *RAME*, Vol. 14, n.º 106, (dic) 1996, (pp. 14-17).
- Barros F., José Miguel, «Agente confidencial en el Plata», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 160-169).
- Barros Franco, José Miguel, «En busca de la artillería de Pedro Sarmiento de Gamboa», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 53-62).
- Barros Franco, José Miguel, «La incursión de Richard Hawkins en Hispanoamérica y su epílogo», *RHN*, año 65, 1999, (pp. 63-77).
- Barros Franco, José Miguel, «Rey Don Felipe: Plano de una fundación hispana en el estrecho de Magallanes», *RHN*, año 40, 1993, (pp. 27-40).
- Barros Franco, José Miguel, «Sarmiento de Gamboa y un proceso naval (1580)», *El Museo de Pontevedra*, 1995, (pp. 411-458).
- Barros González, Guillermo, «Salvamento de la expedición Shackleton por el Piloto Luis Pardo V.», *RMCh*, n.º 6, 1998, (pp. 596-604).
- Barros van Buren, José Miguel, «Juan Fernández, piloto mayor del Mar del Sur», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 215-233).
- Barros van Buren, José Miguel, «Le séjour français du navigateur et cosmographe Pedro Sarmiento de Gamboa», *Tranversalities*, (oct-dic) 1998, (pp. 125-138).

- Barros van Buren, José Miguel, «Nuestras Relaciones con Argentina», *RMCh*, n.º 1, 1998, (pp. 11-22).
- Barros van Buren, Mario, «El océano Pacífico. Una visión histórica», *RMCh*, n.º 6, 1993, (pp. 556-562).
- Barros, José Miguel, «Isaac Iselin: un ignorado viajero en el Chile del siglo XIX», *BACH*, año 72, n.º 115, 2006, (pp. 7-21).
- Barros, José Miguel, «Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento son séjour en France (1586-1590)». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel, (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Barros, José Miguel, «Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento: son Séjour en France (1586-1590)». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel, (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Barros, José Miguel, *Pedro Sarmiento de Gamboa, Avatares de un caballero de Galicia*, Universitaria, Santiago, 2006.
- Bascuñán, Carlos, Eichholz, Magdalena y Hartwig, Fernando, *Naufrajos en el Océano Pacífico Sur*, Taurus y Centro de Investigaciones José Barros Arana, Santiago, 2011, (2 vols).
- Batista González, Juan, *España y la Antártida (Contribución de las Ciencias y de las Fuerzas Armadas al conocimiento del sexto continente)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2001.
- Bauzá, Carlos A., «Aportes europeos a la labor cartográfica de Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 63-80).
- Bauzá, Carlos A., «Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al Almirantazgo inglés referentes a las costas de la América meridional», *RHN*, año 12, n.º 46, 1994, (pp. 63-78).
- Bauzá, Carlos A., «Dos marinos orientales en la batalla de Trafalgar: Miguel de Merlos y Basavilbaso y Francisco de Viana y Achucarro», *RNU*, n.º 27, (mar) 1997, (pp. 59-67).
- Bauzá, Carlos A., «El puerto de Montevideo en 1884. Un relato de la expedición de la corbeta austrohúngara *Aurora*», *RNU*, n.º 22, (jul) 1995, (pp. 111-116).
- Bauzá, Carlos A. «El velero inglés *Sunbeam* en Montevideo (1876)», *RNU*, n.º 34, (sept) 1999, (pp. 53-58).
- Bauzá, Carlos A. «La arribada de un ballenero inglés a Montevideo en 1787: recelos y suspicacias», *RAM*, año 3, n.º 9, (abr) 1997, (pp. 63-65).
- Bauzá, Carlos A. «La compra y armado en guerra del buque mercante estadounidense *Neptuno* por las autoridades españolas de Montevideo en 1814», *RAM*, año 3, n.º 7, (sept) 1994, (pp. 38-43).
- Bauzá, Carlos A., «La construcción naval en Montevideo durante el periodo hispánico», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 7-14).
- Bauzá, Carlos A., «La expedición Malaspina y el levantamiento cartográfico de las costas de Chile, según la correspondencia de Felipe Bauzá», *Actas del II Simposio de Historia*

- Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 210-218).
- Bauzá, Carlos A., «Las lanchas cañoneras de José de Bustamante y Guerra», *RNU*, n.º 32, (nov) 1998, (pp. 101-106).
- Bauzá, Carlos A., «Marinos orientales en la Real Armada española: Tomás de Sostoa y Achucarro e Hilarión de la Quintana y Aoiz», *RNU*, n.º 28, (jul) 1997, (pp. 59-66).
- Bauzá, Carlos A., «Un fabricante de jarcias en el Arroyo Pantanoso en 1787: Joseph Regueira, corchados de jarcias», *RNU*, n.º 33, (mar) 1999, (pp. 115-117).
- Bauzá, Carlos A., «Una crítica inédita a un cuadro naval de Juan Manuel Blanes, el bombardeo de Paysandú, en 1865», *RNU*, n.º 29, (nov) 1997, (pp. 43-47).
- Bauzá, Carlos, «El pasaje por Montevideo en 1788 de la expedición marítimo-terrestre mineralógica alemana al Perú del barón de Nordenflycht», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 9-14).
- Bawlf, Samuel, *Sir Francis Drake's secret voyage to the northwest coast of America, AD 1579*, Sir Francis Drake Pub., Salt Spring Island, BC, 2001.
- Baxin Martínez, Israel, «Islas bajacalifornianas. Metáforas bordeadas entre tierra y mar». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Bayly, George, *A life on the Ocean Wave: Voyages to Australia, India and the Pacific from the Journals of Captain George Bayly*, The Miegunyah/Melbourne U. Press, Melbourne, 1998.
- Baynton Williams, Ashley y Miles Baynton, Williams, *New worlds: maps from the age of discovery*, Quercus, Londres, 2008.
- Beach, Edward L., *The wreck of the Memphis*, USNI, Annapolis, 1998.
- Beals, Herbert K., R. J. Campbell, Ann Savours, Anita McConnell y Roy Bridges, editores, *Four travel journals. The Americas, Antarctica and Africa, 1775/1874*, The Hakluyt Society, Londres, 2007.
- Beattie, Tim, «Entirely the most absurd and false narrative that was ever deliver'd to the public. An inquiry into what really happened on George Shelvocke's privateering voyage», *MM*, Vol. 97, n.º 3, (ago) 2011, (pp. 163-176).
- Becerra, Luciano, *La Gran Batalla*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1999.
- Beeler, John, «Maritime policing and the Pax Britannica: the Royal Navy's anti-slavery patrol in the Caribbean, 1818-46», *Northern Mariner*, Vol. 16, n.º 1, 2006, (pp. 1-20).
- Beerman, Eric, «Bicentenario de la toma del fuerte Delfín», *RHN*, año 12, n.º 47, 1994, (pp. 35-44).
- Beerman, Eric, «Bustamante y la Atrevida en Chile (1790)», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 324-327).
- Beerman, Eric, «Expedición colombiana de Francisco Requena al río Caquetá en 1782», *Boletín de Historia y Antigüedades*, Vol. 80, n.º 782, (jul) 1993, (pp. 671-681).

- Beerman, Eric, «Manuel Quimper: un marino limeño en la costa oeste de Canadá», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 23-30).
- Beerman, Eric, «Pintor y cartógrafo en las Amazonas: Francisco Requena», *Separata de Anales*, n.º 2, Madrid, 1994.
- Beerman, Eric, «Una situación crítica (1895-98), José Gutiérrez Sobral, Agregado Naval en Washington», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 81-86).
- Beerman, Eric, *El enigma de Colón y su relación con el almirante Aristizábal*, Fundación Jorge Juan, Madrid, 2003.
- Beerman, Eric, *Francisco Requena: la expedición de límites. Amazonía 1779-1795*, Compañía Literaria, Madrid, 1996.
- Beerman, Eric, *Sociedad Económica de Amigos de País de Quito y Eugenio Espejo, su secretario*, Delegación en Corte de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, 1998.
- Bejarano Pellicer, Clara, «Los músicos de la nao capitana de la flota de Indias (1580-1625)», *RHN*, año 34, n.º extraordinario 133, fascículo 23, 2016, (pp. 9-32).
- Bellec, Francois, «Les regards portés sur l’Amérique du Sud par les officiers de Marine français au 19 siècle», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 9-29).
- Bellec, Francois, «Les regards portés sur l’Amérique du Sud par les officiers de marine française au XIX^e siècle». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel, (dirs.), *La Mer, la France et l’Amérique latine*, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Belloti, Evelina y Manfredi, Dario, «Contributo alla biografia di Ciriaco Cevallos (*lettere inedite 1803-1814*)», *CCM*, n.º 3, 1993.
- Belyk, Robert C., *Great shipwrecks of the Pacific coast*, Wiley, Nueva York, 2001.
- Belza, Juan E., *Rastros sudatlánticos; pistas de navegantes franceses del Atlántico Sur anteriores a Bouganville. Estado de Investigación*, Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego, Buenos Aires, 1980.
- Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, Dunbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1977.
- Bérard, Benoit, «Une approche maritime et archipélique de l’occupation amérindienne des Antilles». En Souza, Philip de y Arnaud, Pascal (ed.), *The sea in history-The Ancient World*, Vol. 1, Christian Buchet (editor general), Boydell Press, Londres, 2017.
- Béraud, Gilles, «Alcide d’Orbigny. Condiciones de un viaje científico en la América Meridional». En Sagredo, Rafael, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Centro de investigaciones Diego Barros Arana (DIBAM), Editorial Universitaria, Santiago, 2010.
- Beraza, Agustín, *Los corsarios de Artigas*, Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos, Montevideo, 1978.
- Beraza, Agustín, *Los corsarios de Montevideo*, Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos, Montevideo, 1978.

- Berguño B., Jorge, «Las Shetland del Sur: el ciclo lobero», *BACH*, año 12, n.º 1, (abr) 1993, (pp. 5-18); n.º 2, (oct) 1993, (pp. 2-9).
- Berguño B., Jorge, «Un enigma de la historia antártica: el descubrimiento de las islas Shetland del Sur», *REEP*, n.º 1, (jul-dic) 1991, (pp. 129-158).
- Berguño Barnes, Jorge (ed.), *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002.
- Berguño Barnes, Jorge, «El despertar de la conciencia antártica (1874-1914)», *BACH*, año 17, n.º 2, (nov) 1998, (pp. 2-13).
- Berguño Barnes, Jorge, «Influencia de la caza de ballena en el origen del litigio antártico 1874-1917 [el caso del capitán Andresen]», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 127-133).
- Berguño Barnes, Jorge, «La exploración de los mares australes por navíos españoles durante el siglo XVIII», *BACH*, año 16, n.º 2, (nov) 1997, (pp. 2-10); año 17, n.º 1, (may) 1998, (pp. 4-11).
- Berguño Barnes, Jorge, «La Imagen Cartográfica de la Tierra Austral», *BACH*, año 21, n.º 2 (nov) 2002, (pp. 2-12).
- Berguño Barnes, Jorge, «Los grandes precursores de la exploración antártica», *BACH*, año 20, n.º 2, (nov) 2001, (pp. 2-6).
- Berguño Hurtado, Fernando, «La quimera de un rey: aspectos de la expedición a las Tierras Australes del *Astrolabe* y la *Zélée*», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 79-86).
- Bermúdez F., Renato de J., «Breve ensayo histórico sobre la evolución de la Secretaría de Marina (1821-1850)», *RAME*, Vol. 17, n.º 118, (dic) 1997, (pp. 18-19).
- Bermúdez Flores, Renato de, «Síntesis histórica y somero análisis de la legislación naval mexicana», *RAME*, Vol. 14, n.º 99, (may) 1996, (pp. 14-17); n.º 100, (jun) 1996, (pp. 26-28); n.º 101, (jul) 1996, (pp. 16-18).
- Bernabéu Albert, Salvador, «El océano Pacífico en los siglos XVI y XVII: el lago español». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003.
- Bernabéu Albert, Salvador, «El Pacífico durante la Ilustración». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003.
- Bernabéu, Albert, Salvador, *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2013.
- Bernabeu Albert, Salvador, «A Acapulco o al Purgatorio: los días y los trabajos en el galeón de Manila». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Bernabeu Albert, Salvador, *El Pacífico Ilustrado*, Mapfre, Madrid, 1992.

- Bernabeu Albert, Salvador, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra: El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, V Centenario y Alianza Editorial, Madrid, 1990.
- Bernabéu Albert, Salvador, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Lunberg, Madrid, 2000.
- Bernabeu Albert, Salvador, *Trillar los mares (La expedición descubridora de Bruno de Hezeta al Noroeste de América 1775)*, Banco Bilbao-Vizcaya/CSIC, Madrid, 1995.
- Bernabeu, Salvador, «Los viajes de Bodega y Quadra al virreinato del Perú (1776-1783)». En Martín-Merás, Luisa (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2008.
- Bernal, Rafael, *El gran Océano*, Fondo de Cultura Económica, México, 2015.
- Bernal García, Jesús, «La Marina española en América», *Emancipación de América*, 2011, (pp. 31-52), (Cuaderno monográfico, n.º 64).
- Bernal, Antonio Miguel y Guimerá, Agustín, «L'État espagnol et le commerce colonial». En Buchet, Christian y Le Couédec, Gérard, (ed.), *The Sea in history. The Early Modern World*, Vol. 3, Boydell Press, Londres, 2017.
- Bernardez, Marcela L. y Szymczak, Marcos, *Un Cirujano en Malvinas*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «El teniente general de la armada don José Primo de Rivera y su actuación en el Río de la Plata», *RHN*, n.º 124, 2014, (pp. 99-126).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., *Tacoma*, Liga Marítima Uruguay, Montevideo, 1993.
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «1814-Montevideo ante Guillermo Brown», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 41-44).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Bicentenario de las invasiones inglesas al Río de Plata, 1806-2006», *RHN*, n.º 91, 2005, (pp. 53-70).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Cabo de Santa María», *RAM*, año 3, n.º 5, (abr) 1994, (pp. 43-44).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Don José María de Salazar y la Banda Oriental del río Uruguay», *RHN*, n.º 56, 1997, (pp. 21-30).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «El combate naval de Punta del Este», *RHN*, n.º 104, 2009, (pp. 77-100).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «El gobernador Bustamante y Guerra y el medio ambiente de San Felipe y Santiago de Montevideo», *RNU*, n.º 48, (dic) 2004, (pp. 37-46).
- Bertocchi Morán, Alejandro N. «El Río de la Plata y los sucesos del Pacífico», *RMCh* año 111, Vol. 112, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 195-198).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «El teniente de fragata don Andrés de Oyarvide y las cartas esféricas del Río de la Plata y el Uruguay», *DM*, n.º 142, (oct) 1995, (pp. 8-19).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Evolución del entorno marítimo uruguayo», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 23-31).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «La 'USS Merchant Navy' en el Atlántico sur, siglos XVIII-XIX», *RNU*, n.º 58, (sept) 2008, (pp. 89-99).

- Bertocchi Morán, Alejandro N., «La gigantesca obra de la demarcación de límites», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 31-33).
- Bertocchi Morán, Alejandro N. «Las pesquerías atlánticas a lo largo de los siglos», *RAM*, año 3, n.º 6, (jun) 1994, (pp. 44-45).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Las primeras carboneras montevideanas», *RAM*, año 3, n.º 9, (abr) 1997, (pp. 61-62).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., «Los Estados Unidos y el Atlántico Sur en el siglo XIX», *RNU*, n.º 22, (jul) 1995, (pp. 103-109).
- Bertocchi Morán, Alejandro N., *El Graf Spee en la trampa de Montevideo*, 1ª ed., Qyer y Hoys Ediciones, Buenos Aires, 1998; 2ª ed., Ediciones Cruz del Sur, Montevideo, 2009
- Bertocchi Morán, Alejandro N. y Caramés, Alberto L., *Capitán Miranda*, Pesce Imp., Montevideo, 1993.
- Bertocchi Morán, Alejandro, «100 años de la Guerra de Cuba», *RNU*, n.º 30, (mar) 1998, (pp. 23-31).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «El apostadero naval de Montevideo y su influencia en la historia del Uruguay y de España», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 87-96).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «El mercante nacional *Tacoma*: un buque con historia», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 85-93).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «Los sucesos de 1955 en el Río de la Plata», *RNU*, n.º 32, (nov) 1998, (pp. 55-62).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «Romarate y Otorgués; un episodio de la insurgencia rioplatense», *RHN*, n.º 62, 1998, (pp. 7-32).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «Andrés de Oyarvide y la carta esférica del Río de la Plata», *RHN*, n.º 51, 1995, (pp. 75-91).
- Bertocchi Morán, Alejandro, «Operaciones navales en aguas sudamericanas», *RNU*, n.º 24, (mar) 1996, (pp. 55-59).
- Bertocchi, Alejandro, «Un aporte a la historia náutica de nuestra nación», *RNU*, n.º 88, 2019, (pp. 51-59).
- Bertocchi, Nelson. «Don Juan Ángel Michelena en el Río de la Plata», *RHN*, n.º 81, 2003, (pp. 71-84).
- Bezerra de Carvalho, Alvanir, «Construção do modelo das chatas-canhoneiras da Guerra do Paraguai. Un esforço de nautimodelismo», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 111-126).
- Bezzola, Eugenio L., «Primer encuentro naval británico alemán en aguas sudamericanas», *BCN*, Vol. 110, n.º 769, (ene-mar) 1993, (pp. 147-165).
- Bezzola, Eugenio L., *Dieciséis Semanas en Portsmouth*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.
- Bialuschewski, Arne, «Between Newfoundland and the Malacca Strait: A Survey of the Golden Age of Piracy, 1695-1725», *MM*, Vol. 90, n.º 2, (may) 2004, (pp. 167-186).

- Billingsley, Edward Baxter, *In defence of neutral rights. The United States Navy and the Wars of Independence in Chile and Peru*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1967.
- Brasil, Marina de Brasil, *Biografias dos ministros da Marinha na República*, Serviço de Documentação da Marinha, Río de Janeiro, 2004.
- Bittencourt, Júlio Regis. *Memórias de um engenheiro naval*, Serviço de Documentação da Marinha, Río de Janeiro, 2005.
- Blair, Myra C., *Jack's Tar's Story: The autobiographies and memoirs of sailors in Antebellum America*, Cambridge University Press, Nueva York, 2010.
- Blake, John, *The Sea Chart. The Illustrated History of Nautical Maps and Navigation Charts*, Conway Maritime Press, Londres, 2004.
- Blanco Lorenzo, José Luis, «Los destructores Almirante Guise y Almirante Villar en España en 1933», *RMP*, Vol. 107, n.º 2, 2014, (pp. 135-143).
- Blanco Núñez, José María, «Los expedientes españoles de los guardias marinas bonaerenses don Manuel Blanco y (Calvo) Encalada y don Benito Lynch», *RHN*, n.º 46, 1994, (pp. 45-52).
- Blanco Núñez, José, «La hoja de servicios española del alférez de navío: D. José Matías Zapiola y Lecica», *RHN*, n.º 40, 1993, (pp. 69-74).
- Blanco Núñez, José, «Organización y semántica naval moderna», *Cuadernos de Historia Moderna*, anejos, T. V., Madrid, 2005.
- Blanco Núñez, José, «El combate naval: táctica, buques, mando y organización». En O'Donnell (dir.), *Historia Militar de España*, T. III, Vol. I, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012.
- Blas y Osorio, Juan Manuel, «Los virreyes borbónicos de la Armada en las Indias Occidentales», *RHN*, n.º 61, 1998, (pp. 7-40).
- Blasco Pauchard, Bernardina, «La ocupación, como modo de adquirir dominio, en el periodo anterior al Tratado Antártico», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 139-146).
- Blot, Jean-Yves y Pinheiro Blot, Maria Luisa, *O Interface' História-Arqueologia: o caso do «San Pedro de Alcantara» (1786)*, Academia de Marinha, Lisboa, 1992.
- Blot, Jean-Yves, *L'histoire engloutie om l'archéologie sous-marine*, Editions Gallimard, París, 1995.
- Bogart, Charles H., «Peruvian Army and Navy of 1925», *El Dorado*, Vol. 8, n.º 4, 1995, (pp. 173-175).
- Boggie Marzet, Pablo, «La rivalidad anglo-hispánica. Aspectos navales. Su incidencia en el conflicto hegemónico europeo», *RNU*, n.º 44, (abr) 2003, (pp. 57-65).
- Boggio Marzet, Pablo Alberto, «Diplomacia de cañoneras en el Atlántico Sur. Antecedentes del 2 de abril de 1982», *RNU*, n.º 29, (nov) 1997, (pp. 61-68).
- Bolivia, Embajada en el Perú, *Epopeya de Miguel en la prensa boliviana de 1879*, Embajada de Bolivia, Lima, 1996.

- Borucki, Alex, «The 'African colonialists' of Montevideo: new light on the illegal slave trade in Rio de Janeiro and Rio de la Plata (1830-42)», *Slavery & Abolition*, n.º 30, 2009, (pp. 427-444).
- Borah, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, Instituto de Comercio Exterior, Ciudad de México, 1975.
- Bordejé, Fernando de, *Tráfico de Indias y Política Oceánica*, Mapfre, Madrid, 1992.
- Bosch, Felipe, *Historia naval argentina*, Alborada, Buenos Aires, 1962.
- Bottineau, Yves, *Portugal y su vocación marítima*, Editorial Boccard, París, 1977.
- Bouffard, E. N., «Among the Best», *NH*, Vol. 8, n.º 1, (ene-feb) 1994, (pp. 27-30), pinturas del marinista español Guillermo G. de Aledo.
- Bóveda, Jorge R., «Uno contra todos. La historia secreta del ARA *San Luis* durante la guerra del Atlántico Sur», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 113-126).
- Bóveda, Jorge, *Malvinas-La Odisea del Submarino Santa Fe*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2007.
- Boyce, George D., *The Falkland War*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2005.
- Bradford, James C. (ed.), *Crucible of Empire. The Spanish-American War and its Aftermath*, USNI, Annapolis, 1993.
- Bradley, Peter T., «Drake y la defensa del Perú», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 179-190).
- Bradley, Peter T., «The ships of the Viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century», *MM*, Vol. 79, n.º 4, (nov) 1993, (pp. 393-402).
- Bradley, Peter T., *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal reluctance and colonial self-reliance*, Lulu.com, Raleigh, N.C., 2009.
- Bradley, Peter T., *The last buccaneers in the South Sea 1686-1695. Diary and texts*, Lulu.com, Raleigh, N.C., 2011.
- Bradley, Peter T., «La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVII», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 31-42).
- Bradley, Peter, «Buscando tesoros. El naufragio de la Capitana de la Armada de la Mar del Sur (1654)», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 9-20).
- Bradley, Peter, «Buscando tesoros: el naufragio de la capitana de la Armada del Mar del Sur (1654)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 97-108).
- Bradley, Peter, «El Perú y el mundo exterior. Extranjeros, enemigos y herejes (siglos XVI-XVII)», *RI*, Vol. 61, n.º 223, 2001, (pp. 651-671).
- Bradley, Peter, «La Armada del Mar del Sur». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 223-237).
- Bradley, Peter, *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-Nineteenth Century*, The Edwin Mellen Press, Lewiston, Queenston and Lampeter, 1999.

- Braga, Cláudio da Costa, *A guerra da Lagosta*, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2004.
- Brasil, Marina de Guerra, Comando del 4º Distrito Naval, «A Marinha na Amazônia», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 19-43).
- Bravo Valdivieso, Germán, «¿Hubo un segundo tripulante que acompañó a Arturo Prat?», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 145-157).
- Bravo Valdivieso, Germán, «Actividades de algunos vapores alemanes en la costa del Perú, durante la Primera Guerra Mundial». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 239-252).
- Bravo Valdivieso, Germán, «Buques de la Armada construidos en Chile», *AHNC*, año 10, 2007, (pp. 109-139).
- Bravo Valdivieso, Germán, *La Sublevación de la Escuadra y el Período Revolucionario 1924-1932*, Ediciones Altazor, Viña del Mar, 2000.
- Bravo, Germán, «La expedición libertadora del Perú. Luces y sombras», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 977, (jul-ago) 2020, (pp. 19-26).
- Bravo, Germán, «El incendio del buque escuela Lautaro», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 970, (may-jun) 2019, (pp. 86-89).
- Brescia, Maurizio, «25 de Mayo e Almirante Brown, gli incrociatori argentini di Livorno e Genova», *Storia Militare*, n.º 168, (sept) 2007, (pp. 22-39).
- Bridges, R. C. y P. E. H. Hair (eds.), *Compassing the vast globe of the Earth. Studies in the History of the Hakluyt Society 1846-1996*, The Hakluyt Society, Londres, 1996.
- Broeze, Frank, *Maritime History at the Crossroads: a critical review of recent historiography*, Liverpool University Press, Liverpool, 1995.
- Brotherhood, Karina, «Trabaho e organização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820», *Navigator*, Vol. 2, n.º 3. (jun) 2006, (pp. 7-19).
- Brousset Barrios, Jorge, «La Convención del Mar y el Perú». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 253-265).
- Brouwer, Norman J., *International Register of Historic Ships*, National Maritime Historical Society, Peekskill, 1993.
- Brussel, Marcel van, «The passage between the Atlantic and the Pacific Oceans: the Dutch and Flemish contributions to the Discovery», *Brussels Internacional Map Collectors' Circle Newsletter*, n.º 36, (ene) 2010, (pp. 15-21).
- Bryon, Rita V. y Bryon, Terence, *Maritime Information. A Guide to Libraries and Sources of Information in the United Kingdom*, Maritime Information Association, Londres, 1993.
- Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer : le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2001.
- Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.

- Buchet, Christian (ed.), *The Sea in History*, Boydell Press, Londres, 2017, (4 vols).
- Buchet, Christian, «Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones llevadas a cabo en el Caribe (1689-1713)», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 23-33).
- Buchet, Christian, «Las operaciones geoestratégicas de Francia y de Inglaterra en el ámbito del Caribe (1655-1763)», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 15-28).
- Buchet, Christian, «The Royal Navy and the Caribbean, 1689-1763», *MM*, Vol. 80, n.º 1, (feb) 1994, (pp. 30-44).
- Buchet, Christian, *The Sea in History. A vision for the Future?—La Mer dans l'histoire. Une vision de l'avenir?*, Centre d'Etudes stratégiques de la Marine, París, 2017.
- Buchet, Christian, *L'Homme, la Santé et la mer. Actes du Colloque international tenu a l'Institut Catholique de Paris les 5 et 6 décembre 1995*, Honore Champion Éditeur, París, 1997.
- Buchet, Christian, *La découverte de Tahiti*, Editions France-Empire, París, 1993.
- Buchet, Christian, *Le tour de monde de l'amiral Anson*, Editions France-Empire, París, 1992.
- Buchet, Christian, *Les voyous de la mer. Naufrages, pollution et sécurité: le bilan de santé de la mer*, Éditions Ramsay, París, 2003.
- Buchet, Christian, *Marine, Économie et Société. Un exemple d'interaction: L'Avituellement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Éditions Honoré Champion, París, 1999.
- Buchet, Christian, y Thomasset, Claude, *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu a l'Institut Catholique de Paris les 28, 29 et 30 janvier 1998*, Éditions Honoré Champion, París, 1999.
- Bueno Bravo, Isabel, «La guerra naval en el valle de México», *Estudios de Cultura Náhuatl*, n.º 36, 2005, (pp. 199-223).
- Burell, David, *The Nitrate Boats*, World Ship Society, Billingham, 1996.
- Burgos, Manuel, «La Antártida, desafíos y oportunidades», *RNU*, n.º 91, 2020, (pp. 37-45).
- Burman, Conchita y Beerman, Eric, *Un vasco en América. José Francisco Navarro Arzac (1823-1909)*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Madrid, 1998.
- Burzaco, Ricardo, «La Fuerza de Submarinos de la Armada Argentina en la crisis de 1978», *RMP*, Vol. 101, n.º 3, 2008, (pp. 86-96).
- Burzio, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, Secretaría de Marina, Buenos Aires, 1972, (3 vols).
- Buse de la Guerra, Hermann, *Época Prehistórica*, IEHMP, Lima, 1975, tomo II de *Historia Marítima del Perú*, (2 vols).
- Buse de la Guerra, Hermann, «Una joya Cartográfica del Siglo XVIII», *Scientia et Praxis*, n.º 12, 1977, (pp. 117-125).
- Busser, Carlos A., «Reflexiones y experiencias sobre la actuación de la Infantería de Marina en la defensa de las islas Malvinas en 1982», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 64-84); n.º 818, (sept-dic) 2007, (pp. 343-352).

- Büsser, Carlos, *Operación Rosario-La recuperación de las Islas Malvinas*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Bustamante y Guerra, José, *Diario general del viaje*, tomo IX de *La expedición Malaspina 1789-1794*, Lunwerg, Barcelona, 1999.
- Bustillos Arias, José Antonio, «Eusebio Grau y su parentesco con el Caballero de los Mares», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 19-24).
- Busto Duthurburu, José Antonio del, *Siglo XVI-Historia Externa*, IEHMP, Lima, 1975, (tomo III de la *Historia Marítima del Perú*).
- Busto Duthurburu, José Antonio del, «El Descubrimiento del Amazonas», *RHMP*, n.º 14, 1995, (pp. 77-84).
- Busto Ibarra, Karina, «Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario?». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Bustos Rodríguez, Manuel, «Le commerce colonial et le développement des ports et des flottes commerciales espagnoles». En Buchet, Christian y Le Couédec, Gérard, (ed.), *The Sea in history. The Early Modern World*, Vol. 3, Boydell Press, Londres, 2017.
- Butze, Sonia y Viramontes, Carlos (coord.), *Las maravillas del agua*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Querétaro, 2005.
- Byam, George, *Wanderings in some of the Western Republics of America. With remarks upon the cutting of the great ship canal through Central America*, John Parker, Londres, 1850.
- Byron, John, *Naufage en Patagonie*, Éditions UTZ, París, 1994.

C

- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, UNAM. México, 1997.
- Cabezas y Cabezas, César, «Aventuras de los piratas a través del mundo», *RIHM*, n.º 21, (jul) 1997, (pp. 7-26).
- Cabezas y Cabezas, César, «Biografía del señor capitán de fragata don Víctor L. Vicuña», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 85-90).
- Cabezas y Cabezas, César, «Darwin y las Islas Galápagos», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 19-41).
- Cabezas y Cabezas, César, «Las lecciones que tenemos que aprender de la historia» (en torno a relaciones con el Perú), *RIHM*, n.º 19, (dic) 1995, (pp. 151-161).
- Cabezas y Cabezas, César, «Los corsarios en tiempos de la Independencia», *RIHM*, n.º 15, (dic) 1993, (pp. 83-90).
- Cabezas y Cabezas, César, «Los muelles de Guayaquil», *RIHM*, n.º 17, (dic) 1994, (pp. 145-148).
- Cabezas y Cabezas, César, «Misceláneas Navales de 1835», *RIHM*, n.º 20, (jul) 1996, (pp. 109-129).

- Cabezas y Cabezas, César, *Biografía del General Almirante Tomás Carlos Wright Montgomery, 1799-1868*, IHME, Guayaquil, 1994.
- Cabezas y Cabezas, César, *Historia de un almirante olvidado, don Manuel Antonio de Luza-rraga*, IHME, Guayaquil, 1995.
- Cabrera Gacitúa, Juan Agustín, *Narración completa del combate de Iquique por uno de los tripulantes de la Esmeralda*, La Casa del Libro Viejo, Lima, 2015.
- Cabrero Fernández, Leoncio, «La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización de la isla Cesárea Karoli», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, t. II (pp. 235-278).
- Cáceres Boutín, Eduardo, «Don Manuel Blanco Encalada, un bosquejo de su vida, coincidencias con don Bernardo O'Higgins Riquelme», *RIHM*, n.º 30, (dic) 2001, (pp. 81-96).
- Cahill, David, «Independence movements in the New World». En Falola, Toyin y Roberts, Kevin D. (eds.), *The Atlantic World 1450-2000*, Indiana U. Press, Bloomington, 2008.
- Calizaya Portal, Jorge, «Evolución histórica de la construcción naval», *RMP*, Vol. 105, n.º 3, 2012, (pp. 109-115).
- Callaghan, Richard T., «The Taíno of the Caribbean: six thousand years of seafaring». En Souza, Philip de; Arnaud, Pascal y Buchet, Christian (eds.), *The sea in history. The Ancient World. La mer dans L'histoire, L'Antiquité*, Vol. 1, Boydell Press, New York, 2017.
- Callo, Joseph F., *Nelson in the Caribbean: The hero emerges, 1784-1787*, USNI, Annapolis, 2002.
- Calvo Albero, José Luis, «El pensamiento estratégico militar en España e Iberoamérica», *ARI*, Vol. 22, n.º 44, 2020 (pp. 495-519).
- Caminha, Joao Carlos Goncalves, *Historia Marítima*, Biblioteca del Ejército, Río de Janeiro, 1980.
- Campanella, Víctor, «Los barcos meteorológicos alemanes», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 95-98).
- Campbell, Douglas S., «Las aventuras y desventuras de la nave USS *Wateree*, cuatro años en aguas del Pacífico (1864-1868)», *AHNC*, año 16, n.º 17, 2013, (pp. 11-34).
- Campo Muñoz, Juan del y Dolorea Calvar, Ricardo, *Palacio de El Viso del Marqués*, 3ª ed., Museo Naval, Madrid, 2003.
- Campo Rodríguez, Juan del, *An Illustrated History of the Peruvian Navy. Episodes and Anecdotes 1821-1881. From the Wooden Ships to the Pre-Dreadnoughts*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2001.
- Campo, J. N. F. M. «Sea and sadness: porteño identity and maritime imagery in tango lyrics», *IJMH*, Vol. 22, n.º 1, (ene) 2012, (pp. 41-62).
- Campo, José Rodolfo del, *Campaña Naval/1879*, 3ª ed., IEHMP, Lima, 1979.
- Campos, Federico, «La Bahía de Cochinos», *Ru*, año 21, n.º 3, (may-jun) 1994, (pp. 10-13).

- Canelos Andrade, Vicente, «Combatientes de la Cordillera del Cóndor». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Cano Trigo, José María, «Un manuscrito del Pacífico, fechado en los años 1779 y 1780, por Josef Camacho y Brenes», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 109-122).
- Cano Trigo, José María, *La expedición Malaspina (1789-1794)*, Editorial Ficticia, San Fernando, 2006.
- Cantuarias Acosta, Ricardo, «Monitores dorados». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 267-273).
- Capdevila, Ricardo, y Juan María Ageitos, «Un museo antártico *in situ*. La cabaña sueca de Cerro Nevado», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 23-30).
- Capdevila, Ricardo y Juan María Ageitos, «Navegación en la Antártida a principios del siglo XIX», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 258-267).
- Capdevila, Ricardo, «América y Antártida en el V Centenario del Descubrimiento», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 48-52).
- Capdevila, Ricardo, «Argentina en la Antártida», *Duodécimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 2003.
- Capdevila, Ricardo, «Arqueología Histórica en la Antártida», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 53-64).
- Capdevila, Ricardo, «Dos descubridores antárticos zarparon de El Callao», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 21-26).
- Capdevila, Ricardo, «Dos suecos en el descubrimiento de la Antártida (1819)», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 71-78).
- Capdevila, Ricardo, «El naufragio del *Antartic*», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 123-142).
- Capdevila, Ricardo, «Los 'llovidos': el naufragio humano clandestino hacia América en los tiempos del León», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 143-152).
- Capdevila, Ricardo, «Notas de investigación histórica», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 65-73).
- Capdevila, Ricardo, *Argentina en la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld (1901-1903)*, Dirección nacional del Antártico/Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2002.

- Capdevila, Ricardo, *Argentinos y suecos en la historia antártica del cuadrante americano*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1996.
- Capdevila, Ricardo, *El cairn de piedra de la Isla Paulet. Un monumento arqueológico poco conocido*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1996.
- Capdevila, Ricardo, *Veintinueve hombres del norte y un argentino (Dos años entre los hielos de José María Sobral)*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1993.
- Capmany y de Mompalau, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Imprenta de Sancha, Madrid, 1792.
- Caramés, Alberto L., «Breve reseña histórica de la Escuela Naval a los 90 años de su creación», *Barlovento*, n.º 67, 1997, (pp. 14-16).
- Cárcamo Velásquez, Elesio, «Cabo de Hornos», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 59-82).
- Cárcamo Velásquez, Elesio Hugo, «Faro Evangelistas», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 59-76).
- Cárcamo Velásquez, Elesio Hugo, «La fundación de puerto Luisa, actual puerto Williams, en 1953», *AHNC*, año 13, 2009, (pp. 47-68).
- Cárcamo Velásquez, Elesio, «La gran hazaña del piloto Pardo y su tripulación en la escampavía Yelcho», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 79-121).
- Cárcamo Velásquez, Elesio. «Los kawésqar o alacalufes: nómadas del mar», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 167-196).
- Carcelén Basurto, José, «El mar peruano, su historia y nuestra realidad marítima». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 275-282).
- Cárdenas de la Peña, Enrique, «Juan Francisco de la Bodega y Quadra en San Blas de Nayarit», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 43-57).
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia Marítima de México: Guerra de Independencia. 1810-1821*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1973, (2 vols).
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *Marina Mercante*, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Ciudad de México, 1988.
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1968.
- Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, Secretaría de Marina, Ciudad de México, 1970, (2 vols).
- Carpio Montoya, Hernando, *En el Horizonte. La historia del Caballero de los Mares*, Editatú, Lima, 2010.
- Carranza, Anjel Justiniano, *Campañas Navales de la República Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1962.
- Carre, François, «Les grandes expéditiones océanographiques (1900-1950)». En Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer : le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Paris, 2001.
- Carrillo Márquez, Laura, y Noguera, Rico Mahum, «El manejo de recursos culturales sumergidos en México. Naufragios en la Sonda de Campeche, Golfo de México». En

- Moya, V. (coord.), *Arqueología marítima en México*, Estudios Interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido, INAH, México D.F., 2012.
- Carrión Ordoñez, Enrique, «Expediciones en el Pacífico y etimología ultramarinas en el siglo XVIII», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 21-30).
- Carse, A., *Beyond the Big Ditch: politics, ecology, and infrastructure at the Panama Canal*, MIT Press, Cambridge, MA, 2014.
- Cartes Montory, Armando, «Balleneros en la Bahía de Concepción y el Golfo de Arauco», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 119-137).
- Cartografía Histórica del encuentro de dos mundos*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática de México/Dirección General del Instituto de Estadística Nacional de España, Madrid, 1992.
- Carvajal Pareja, Melitón. «El Mar, la Marina de Guerra y Grau», *RHMP*, año 16, 1997, (pp. 55-73).
- Carvajal Pareja, Melitón, *La República- 1870 a 1876*, IEHMP, Lima, 1995, (t. IX, Vol. 2 y 3 de *Historia Marítima del Perú*).
- Carvajal Pareja, Melitón, *La República- 1879 a 1883*, IEHMP, Lima, 2004-2013, (*Historia Marítima del Perú*, t. XI, 3 vols).
- Carvajal Pareja, Melitón, «Reflexiones en torno a los antecedentes de la Guerra de 1879», *RHMP*, año 13, (jul-dic) 1994, (pp. 83-126).
- Carvajal Prado, Patricio, «Al servicio de la artillería en el acorazado Almirante Latorre», *RMCh*, n.º 1, (ene-feb) 1993, (pp. 7-13).
- Carvalho, Carlos, «Da periferia ao 'Centro do Mundo': o ingresso do Brasil na Primeira Guerra Mundial em uma perspectiva global», *RMB*, Vol. 140, n.º 1-3, (ene-mar) 2020, (108-125).
- Casado Soto, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988.
- Casaes Júnior, Adalberto, «Breve histórico e reflexões sobre a força de submarinos», *RMB*, Vol. 126, n.º 10/12, (oct-dic) 2006, (pp. 109-116).
- Casaretto Alvarado, Fernando, «Algunas precisiones respecto al papel fundacional de la Marina de Guerra en el Oriente Peruano», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 52-57).
- Casaretto Alvarado, Fernando, *Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú*, Marina de Guerra del Perú, Lima, 1999.
- Casaretto Alvarado, Fernando, *SIMA-Servicios Industriales de la Marina*, SIMA, Callao, 1997.
- Casasola de los Ríos, Mario (coord.), *Historia gráfica de la Secretaría de Marina Armada de México*, SEMAR, Gobierno Federal, Ciudad de México, 2012.
- Cascardo, Francisco Carlos Pereira, *O Tenentismo na Marinha*, Paz e Terra, Sao Paulo, 2005.

- Cassels, Simon, «Where did Drake careen the *Golden Hind* in June/July 1579?», *MM*, Vol. 89, n.º 3, (ago) 2003, (pp. 260-271).
- Castagneto G., Piero, «Prat, el hombre», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 17-73).
- Castagneto, Piero, y Diego M. Lascano, *Prat, agente secreto en Buenos Aires. 1878: la guerra que no fue*, RIL Editores, Santiago, 2009.
- Castagnin Lacassagne, Daniel, «Medios y armas submarinas en el área platense. Tentativas, proyectos y realizaciones», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 141-147).
- Castagnin, Daniel, «Diplomacia y estrategia en el drama del *Spee*», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 79-80).
- Castagnin, Daniel, «El combate naval de Montevideo: un hecho decisivo para la independencia de Brasil», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima, IHME*, Guayaquil, 2003, (pp. 329-333).
- Castagnin, Daniel, «El método histórico y su aplicación a la estrategia marítima nacional», *RNU*, n.º 23, (nov) 1995, (pp. 37-41).
- Castagnin, Daniel, «La escuadra de Bolívar en las aguas uruguayas», *Barlovento*, 1997, (pp. 53-55).
- Castagnin, Daniel, «La estrategia naval de Garibaldi», *RNU*, n.º 39, (abr) 2001, (pp. 103-105).
- Castagnin, Daniel, «La guerra anfibia en el litoral atlántico», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 153-164).
- Castanedo Galán, Juan M., «La construcción naval de Cantabria, una muestra de la renovación naval de la primera mitad del siglo XVII», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 122-133).
- Castanedo Galán, Juan M., *Guarnizo, un astillero de la corona*, Editorial Naval, Madrid, 1993.
- Castanedo, Juan M., «Las últimas capitanas y almirantas reales del Cantábrico del siglo XVII», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 165-178).
- Castañeda Martos, Alicia, y Ortiz Sotelo, Jorge, *Diccionario biográfico marítimo peruano*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2007.
- Castañeda Martos, Alicia, «Exploraciones en la Amazonía. El aporte de los marinos peruanos». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 283-294).
- Castañeda Martos, Alicia, «La familia de la Haza en la Marina Peruana en el siglo XIX», *RMP*, Vol. 93, n.º 3, (jul-sept) 2000, (pp. 82-88).
- Castañeda Martos, Alicia, «La muerte de los oficiales Távora y West, y el encuentro de dos mundos», *RHMP*, n.º 21-22, 2001-2002, (pp. 109-122).
- Castañeda Martos, Alicia, *Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500-1930*, IEHMP, Lima, 1999.

- Castañeda Murga, Juan, «Apuntes para la etnohistoria del litoral de los valles de Trujillo», *RHMP*, n.º 19, 2000, (pp. 127-146).
- Castellanos Escudier, Alicia y Francisco San Martín de Artiñano, «Historia de un marino olvidado. El general José Ruiz de Apodaca», *RHN*, n.º 103, 2008, (pp. 59-76).
- Castellanos Escudier, Alicia, «Los últimos años del galeón de Manila», *RHN*, n.º 52, 2006, (pp. 85-107).
- Castellanos Escudier, Alicia, «El impacto del proceso de independencia en Méjico en Filipinas», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 179-192).
- Castelli, Jorge, *El delicado umbral de la tempestad, cuestiones de un general inglés*, Sudamericana, Buenos Aires, 2001, (novela histórica sobre el general John Whitelocke).
- Castellón, Blas, «El mar y la sal: una relación necesaria con tierra adentro». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Castillo Mathieu, Nicolás del, «Las 18 Flotas de Galeones a Tierra Firme 1650-1700». En *Historiografía y Bibliografía 2*, 1990, suplemento del AEA.
- Castillo, Óscar, «Orígenes y desarrollo de la Primera Zona Naval», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 969, (may-jun) 2019, (56-64).
- Castro Barreda, Juan, *Puerto y región: Arica en el siglo XIX (1857-1877)*, PUCP, Lima, 1995 (Tesis de maestría).
- Castro Fox, Rodolfo A., «La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a 25 años del conflicto del Atlántico Sur. Una aproximación a la verdad histórica», *BCN*, n.º 817, (may-ago) 2007, (pp. 227-233).
- Castro, Xavier, Jocelyne Hamon y Thomaz, Luis Filipe, *La voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et outre témoignages*, Chandeigne, Paris, 2005, (2 vols).
- Catálogo dos Manuscritos dos séculos XVII ao XIX*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2000.
- Cavada, Federico, «Mahan vs. Corbett en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 976, (may-jun) 2020, (pp. 39-44).
- Cavalieri, Daniel, *Deuda de Sangre: historia naval y amnesia en la Argentina, 1810-1893 y 1982*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires 2005.
- Cavani Ríos, José Eduardo, «Aproximación histórica al incidente de Jambelí», *RMP*, Vol. 97, n.º 2, 2004, (pp. 13-20).
- Cavani Ríos, José Eduardo, «Apuntes sobre el paso de Francis Drake por la costa occidental americana», *RMP*, Vol. 98, n.º 3, 2005, (pp. 50-55).
- Cavani Ríos, José, «El Sistema Nacional de Puertos». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 295-333).
- Cayetano Garrido, Luis, «Magallanes-Elcano: una expedición comercial», *RGM*, n.º 277, 2019 (pp. 653-669).

- Cayo Córdova, Percy, «La Historia y el Pacífico», *RMP*, Vol. 91, n.º 4, (oct-dic) 1998, (pp. 9-15).
- Cayo Córdova, Percy, *La República 1906 a 1919*, IEHMP, Lima 2009, (*Historia Marítima del Perú*, t. XIII).
- Cazenave de la Roche, Arnaud, «Pesquisas sobre el descubrimiento de la Antártida: tras las estelas del *San Temo* y del *Williams* (1819-1821)», *Magallánica*, Vol. 11, n.º 6, (jul-dic) 2019, (pp. 276-317).
- Ceballos, Alfonso de, «La guerra hispano-portuguesa de 1776-1777 y la conquista de la isla de Santa Catalina según un manuscrito anónimo coetáneo», *RHN*, n.º 49, 1995, (pp. 113-129).
- Ceballos-Escalera Gila, Alfonso, «Una navegación de Acapulco a Manila en 1611: el cosmógrafo mayor Juan Bautista de Labaña, el inventor Luis de Fonseca Coutinho, y el problema de la desviación de la aguja», *RHN*, n.º 65, 1999, (pp. 7-42).
- Ceballos-Escalera, Alfonso, «La sublevación del pailebote *Isabel II*, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846», *RHN*, n.º 101, 2008, (pp. 83-86).
- Ceballos-Esclaera y Gila, Alfonso y José Casas Sánchez. «Don José María de Torres del Campo (1756-1818) o el pundonor de un capitán de navío», *RHN*, n.º 83, 2003, (pp. 79-88).
- Celaya Nández, Yovana, «San Agustín de la Florida: discursos, enemigos y reformas fiscales en la definición de una frontera en el gobierno de Felipe V». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Centeno, Miguel A. (ed.), *Warfare in Latin America*, Ashgate Pub. Co., Hampshire, 2007, (2 vols).
- Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos, «Un testimonio inédito sobre las invasiones inglesas», *RNU*, n.º 41, (dic) 2001, (pp. 47-52).
- Centro de Investigaciones Históricas de América Central (CIHAC), «Listado de naves y frecuencia de viaje por rutas del Pacífico de Centroamérica entre 1700 y 1821», *RH*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 381-410).
- Centro Naval del Perú, *A la gloria del gran Almirante del Perú Miguel Grau*, Santiago Valverde, Callao, 1978.
- Cerezo Martínez, Ricardo, «La identificación geográfica de la primera isla del descubrimiento», *RHN*, n.º 49, 1995, (pp. 77-103).
- Cerezo Martínez, Ricardo, *Expedición Malaspina (1789-1794), La circunstancia histórica del viaje*, Lunweg, Madrid, 1987, t. I.
- Cerezo Martínez, Ricardo, *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, CSIC, Madrid, 1994.
- Cerezo Martínez, Ricardo, «Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la Tierra», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 137-192).

- Cervera de la Chica, Pascual. «El comercio castellano con América en el siglo XVIII», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 403-410).
- Cervera Pery, José, «De la conducta y trayectoria del almirante Cervera en el 98», *RHN*, n.º 51, 1995, (pp. 7-18).
- Cervera Pery, José, «El teniente general frey Francisco Gil de Taboada y Lemos. Un virrey ilustrado del Perú», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 173-178).
- Cervera Pery, José, «Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañía de Cádiz», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 2003, (pp. 213-221).
- Cervera Perý, José, «Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañía de Cádiz», *RIHM*, n.º 33, (dic) 2003, (pp. 51-62).
- Cervera Pery, José, «La expedición del virrey Cevallos al Río de la Plata», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 193-198).
- Cervera Pery, José, «La piratería y el corso en el Pacífico», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n.º 46, Madrid, (mar) 2004, (pp. 61-71).
- Cervera Pery, José, «Los determinantes marítimos de la independencia americana», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 412-420).
- Cervera Pery, José, «Los marinos de la emancipación. Un protagonismo histórico», *Emancipación de América*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, cuaderno monográfico n.º 64, 2011, (pp. 53-63).
- Cervera Pery, José, *El almirante Cervera. Un marino ante la historia*, San Martín, Madrid, 1998).
- Cervera Pery, José, *El panteón de marinos ilustres. Trayectoria histórica, reseña biográfica*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.
- Cervera Pery, José, *Juan Bautista Topete: Un almirante para una revolución*, Servicio de Publicaciones de la Armada, Madrid, 1995.
- Cervera Pery, José, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias. Las razones de un superministerio*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1997.
- Cervera Pery, José, *La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias*, Editorial San Martín, Madrid, 1998.
- Cervera Pery, José, *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica*, Mapfre, Madrid, 1992.
- Cervera Pery, José, *La estrategia naval del Imperio*, Editorial San Martín, Madrid, 1982.
- Cervera Pery, José, *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*, Empresa Nacional bazán, Bazán, Madrid, 1988.
- Cervera, Ángel Luis, *Cuba 1898. La caída del imperio español*, Telson S.A., Madrid, 1992, edición digital.

- Cevallos Puente, César, «El BAE *Presidente Alfaro III* y su participación en el conflicto entre Ecuador y Perú en 1981». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Cevallos Puente, César, «Información histórica sobre la reactivación del BAE *Alfaro* y el conflicto de Paquisha». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Cevallos-Escalera y Alfonso de Gila, «Condecoraciones y escudos de distinción del Ejército Real del Perú (1813-1816)», *RHN*, n.º 61, 1998, (pp. 61-80).
- Chamorro Serrano, William, «El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1900», *RMP*, Vol. 101, n.º 2, 2008, (pp. 143-155).
- Chamorro Serrano, William, «Tras la estela del Gran Almirante Grau», *RMP*, Vol. 110, n.º 2, 2017, (pp. 16-31).
- Chandía, Marco, «Valparaíso, Callao y la costa Pacífico Sur última: imaginario urbano-porteño en el relato chileno-peruano», *BIRA*, n.º 32, 2005, (pp. 247-261).
- Chantraine, Quirec, «Viajes transatlánticos y tarjetas postales de Veracruz». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Chapuis, Olivier, «De l'hydrographie à l'océanographie (XVIIe-XIXe siècles)». En Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer: le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2001.
- Chaunu, Pierre, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1959.
- Chávarry García, Francisco Javier, «El arribo del almirante [Grau]», *RMP*, Vol. 110, n.º 1, 2017, (pp. 156-173).
- Chaves, Alonso de, *Espejo de Navegantes*, Museo Naval, Madrid, 1983.
- Chaves, Alonso de, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1983.
- Chávez Marín, Cléver Alfonso (coord.), *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar/Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Ciudad de México, 2006.
- Chávez Marín, Cléver Alfonso (coord.), *Estudios Militares Mexicanos III, IV Simposio Internacional de Historia Militar*, Universidad del Valle de Atemajac, Zapopan, 2007.
- Chávez Marín, Cléver Alfonso (coord.), *Estudios Militares Mexicanos IV, V Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar, Zapopan, 2008.
- Chávez Marín, Cléver Alfonso (coord.), *Estudios Militares Mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, Asociación Internacional de Historia Militar, Guadalajara, 2013.
- Chávez, Juan Manuel, *La Guerra del Pacífico y la idea de nación*, La Casa del Libro Viejo, Lima, 2010.

- Chichester, Francis Charles, *Along the clipper way, with extracts from Francis Drake, Shackleton, Slocum and Smeeton, Dana and Ann Davison, Bardiaux and Basil Lubbock, Bullen, Bombard and Conor O'Brien, Anson, Dumas and Alan Villiers, John Masefield and Joseph Conrad*, Hodder & Stoughton, Londres, 1966.
- Chiffelle, Ricardo, «Las áreas de misión de la Armada», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 972, (sept-oct) 2019, (pp. 7-14).
- Chile, Armada de Chile y Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos-Chile, *Cabo de Hornos*, Norton Ediciones, Santiago, 1993.
- Chile, Armada de Chile, Archivo Histórico Naval, *Vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane*, Armada de Chile, Santiago, 1993-1996, (6 vols).
- Chile, Armada de Chile, «El vicealmirante Roberto Simpson Winthrop», *RMCh*, n.º 812, (ene-feb) 1993, (pp. 22-27).
- Chile, Armada de Chile, *Cuerpo de Infantería de Marina*, Editorial Simipex, Santiago, 1994.
- Chile, Instituto Antártico Chileno, *Actas de la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 1997.
- Chilet Correa, Julio César, «Los faros históricos en el Perú: patrimonio cultural de la nación», *RMP*, Vol. 112, n.º 1, 2019, (pp. 34-40).
- Chocano Higuera, Guadalupe, *Naves del Descubrimiento la «Santa María», la «Pinta» y «La Niña»*, Museo Naval, Madrid, 1985.
- Chocano Higuera, Guadalupe, «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales». En Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo y Vila Vilar, Enriqueta, *la Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003.
- Chou, Diego L., «Los chinos en Chile: vida socio-económica y cultural», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 49-59).
- Christenson, Joel C., «The reestablishment of the U.S. Naval Mission to Peru, 1937-1940», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 9-33).
- Christenson, Joel C., «A question of sovereignty: the US Naval Mission in Peru, 1920-1939». En Stoker, Donald y T. McMaster, Michael (eds.), *Naval Advising and Assistance: History, Challenges, and Analysis*, Solihull: Helion & Company Limited, Warwick, 2017.
- Christian Márques, Alberto, «A 60 años de la Batalla del Río de la Plata», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 99-101).
- Chubretovich Álvarez, Carlos, «El dominio del mar en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Estudio crítico de las operaciones navales durante su desarrollo», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 155-173).
- Clapp, Michael y Southby Tailour, Ewen, *Amphibious assault Falkland*, Leo Cooper, Londres, 1996.
- Clark, Michael, «Bound out for Callao!: The Pacific coal trade 1876-1896: Selling coal or selling lives?», *GC*, Vol. 28, n.º 2, 2006, (pp. 26-45); Vol. 29, n.º 1, 2007, (pp. 3-21).

- Claro Tocornal, Regina, «La odisea de Sir Shackleton y su rescate, proeza de la Marina de Chile», *AHNC*, año 10, 2007, (pp. 81-108).
- Clayton, Lawrence A., «Twentieth Century Argonauts: First Flights Over the South Sea. A Brief History of Aerial Exploration of the Great South Sea in Honor of Alvaro de Mendaña», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 35-44).
- Clayton, Lawrence A., *W. R. Grace & Co. Los años formativos 1850-1930*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2008.
- Clayton, Lawrence, «Las Casas, Mariner, 1502-1520», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 27-36).
- Clayton, Lawrence, «Trade and Navigation in the Seventeenth-Century Viceroyalty of Peru», *JLAS*, Vol. 7, n.º 1, 1975, (pp. 1-21).
- Clayton, Lawrence, *Caulkers and Carpenters in a New World: The Shipyards of Colonial Guayaquil*, Ohio U., Athens, 1980.
- Clayton, Lawrence, *Grace: W. R. Grace & co. The formative years, 1850-1930*, Jameson Books, Ottawa/Illinois, 1985.
- Clayton, Lawrence, *Los astilleros de Guayaquil colonial*, Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, 1978.
- Cobas C., M. Efraín, «Tradición político naval de la familia Ontaneda», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 9-30).
- Cobas Corrales, Efraín, «La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional 1930-1968», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 9-38).
- Cobas, Efraín, «Tradición político naval de la familia Rotalde», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 15-24).
- Cock, Randolph, «Precursors of Cook: the voyages of the *Dolphin*, 1764-8», *MM*, Vol. 85, n.º 1, (feb) 1999, (pp. 30-52).
- Codina Díaz, Rodolfo, «Reflexiones de un marino acerca de la campaña de Tarapacá, noviembre de 187», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 165-183).
- Coker, Robert E., *Primer diagnóstico de la pesquería peruana (homenaje al centenario de su contribución al Perú)*, Tecnológica de Alimentos, Lima, 2006.
- Coli, Carlos A., «La flota de mar en la guerra del Atlántico Sur. Su actuación posterior al 2 de abril de 1982», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 87-108).
- Comisión Permanente del Pacífico Sur, *Evaluación de recursos y pesquerías artesanales en el Pacífico sudeste*, CPPS, Quito, 1999.
- Congreso de Historia de los Descubrimientos, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, (4 vols).
- Consejo Cultural Filipino-Mexicano, *Galeón de Manila. Un mar de historia*, Ciudad de México, 1997.
- Conti, Viviana, «Circuitos comerciales y redes mercantiles del interior surandino desde el puerto boliviano de Cobija». En Del Valle, Guillermina e Ibarra, Antonio (coords.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, Instituto Mora, Ciudad de México, 2017.

- Cooke, Richard, y Sánchez, Luis Alberto, «El papel del mar y de las costas en el Panamá pre-hispánico y del período del contacto: redes locales y contactos externos», *RH*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 15-60).
- Cooney, Jerry W., «Hazards of the *Carrera del Paraguay*», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 35-46).
- Cooney, Jerry W., «Yankees and the colonial Río de la Plata: the state of research», *AN*, n.º 59, 1999, (pp. 287-293).
- Cordero Aroca, Alberto P., «Don Vicente Rocafuerte y su participación en la independencia del Ecuador», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 51-58).
- Cordero Aroca, Alberto P., «Don Vicente Rocafuerte, diputado por la provincia de Guayaquil a las cortes ordinarias de Madrid», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 109-145).
- Cordero Aroca, Alberto P., «La tradición naviera de don Vicente Rocafuerte», *RIHM*, n.º 21, (jul) 1997, (pp. 27-59).
- Cordero Aroca, Alberto, «Coronel Francisco X. García-Calderón y Díaz, precursor y mártir de la independencia americana», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 85-120).
- Cordero Aroca, Alberto, «El apresamiento de la fragata norteamericana *General Brown* y la confiscación de su cargamento en 1825», *RIHM*, n.º 54, (jul) 2014, (pp. 43-92).
- Cordero Aroca, Alberto, «El establecimiento de las relaciones diplomáticas entre Ecuador y España iniciadas por Vicente Rocafuerte», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 65-86).
- Cordero Aroca, Alberto, «La visita de la fragata de guerra *Chile* a Guayaquil durante la administración del gobernador Vicente Rocafuerte», *RIHM*, n.º 33, (dic) 2003, (pp. 63-80).
- Cordero Aroca, Alberto, «Los marinos ingleses y los primeros vapores del Pacífico Sur», *RIHM*, n.º 30, (dic) 2001, (pp. 111-145).
- Cordero Aroca, Alberto, «Primer proyecto de expedición hispanoamericana para liberar a Cuba y Puerto Rico de la dominación española en 1823», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 293-314).
- Cordero Aroca, Alberto, «Rocafuerte y el proyecto de construcción del submarino *Guerro* en México», *RIHM*, n.º 31, (jul) 2002, (pp. 43-54).
- Cordero Aroca, Yenny J., «La visita de la fragata norteamericana *Constitution* a Guayaquil», *RIHM*, n.º 52, (jul) 2013, (pp. 103-124).
- Cordingly, David, *Cochrane: the real master and commander*, Bloomsbury, Nueva York, 2007.
- Cordingly, David, *Pirates: an illustrated history of privateers, buccaneers, and pirates from the sixteenth century to the present*, Salamander, Londres, 1996.
- Cordovez Pérez, Enrique, «Rapa Nui y la comunidad chilena», *RMCh*, n.º 824, (ene-feb) 1995, (pp. 19-21).
- Cornuel, Pascale. «Des religieuses entre terre et mer. Les débuts missionnaires de la Congrégation Sain-Joseph de Cluny». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.

- Coronato, Fernando, «Connections between the Welsh colony in Patagonia, and the Falklands Islands: the loss of the schooner», *Denby Maritime Wales*, n.º 25, 2004, (pp. 100-104).
- Corporación Andina de Fomento. *Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana*, Corporación Andina de Fomento, Caracas, 1998.
- Corrales Elizondo, Agustín, «El ordenamiento y la actividad mercantil marítima de la Edad Media a la Edad Moderna», *RHN*, n.º 47, 1994, (pp. 55-72).
- Corrales Elizondo, Agustín, «Regulación legal del corso y la piratería marítimas», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 46, Madrid, (mar) 2004, (pp. 73-103).
- Correa Neto, Jonas de Moraes, «Paralelo entre Osório e Barroso», *Navigator*, Vol. I, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 69-75).
- Corvalán Constantino, Rodrigo, *Huáscar. Las cartas perdidas (Correspondencia, 1879-1884)*, RIL Editores, Santiago, 2003.
- Cossio Bolaños, Wilbert, «Cien años de historia de la Sanidad Naval», *RMP*, vol 108, n.º 1, 2015, (pp. 30-39).
- Costa Filho, Jayme Leal, «Os três primeiros 'raids' da aviação naval brasileira e a anterioridade da mala aérea civil e militar no Brasil», *Revista Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, n.º 11, 1994, (pp. 47-48).
- Costa Méndez, Nicanor, *Malvinas. Esta es la historia*, Sudamericana, Buenos Aires, 1993.
- Costa, Giancarlo, *Misteri e leggende del mare*, Mursia Editore, Milán, 1994.
- Costa, María de Fátima y Diener, Pablo, «Amarguras de una expedición: el Viaje Filosófico de Rodrigues de Ferreira a la América Portuguesa». En Sagredo, Rafael, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Centro de investigaciones Diego Barros Arana (DIBAM), Editorial Universitaria, Santiago, 2010.
- Cotelo, Julio C., «Los primeros intentos de fundamentar una presunción argentina: la soberanía en Malvinas: 1866-1944», *RNU*, n.º 29, (nov) 1997, (pp. 55-60).
- Coutau-Bégarie, Herve (ed.), *L'Évolution de la pensée navale. IV*, Institut de Stratégie Comparée, París, 1994.
- Couyoumdjian Bergamali, Juan Ricardo, «Venta de los blindados *Constitución y Libertad*», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 37-56).
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, «El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación», *Historia*, n.º 33, 2000, (pp. 63-99).
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, «El Programa Naval del Centenario 1910-1921. Consideraciones políticas y financieras en la compra y venta de armamento», *BACH*, n.º 110, 2000-2001, (pp. 35-79).
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, «El programa naval del centenario y el acorazado *Latorre*», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 199-222).
- Couyoumdjian, Juan Ricardo, «Venta de los blindados *Constitución y Libertad*», *RMCh* n.º 827, (jul-ago) 1995, (pp. 382-392).

- Couyoumdjian, Juan, «Chile y Magallanes 1520-2020», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (11-32).
- Crawford, Michael J. (ed.), *The Naval War of 1812. A documentary History*, Naval Historical Center, Washington D.C., 2002, Vol. III (pp. 707-774), incluye información sobre la campaña en el Pacífico (enero 1814 - agosto 1815).
- Crawford, Michael J., Hayes, Mark L. y Session, Michael D., *The Spanish-American War. Historical Overview and Select Bibliography*, Naval Historical Center, Washington, D.C., 1998.
- Crespo Solana, Ana, «Reflections on monopolies and free trade at the end of the eighteenth century: a tobacco trading between Puerto Rico and Amsterdam in 1794», *Itinerario*, n.º 29, 2005, (pp. 73-90).
- Croix-Riche Chanet, CH. R. de la, *Los franceses en el Río de la Plata y el Atlántico Sur, 1526-1876*, Megalibros editores, Buenos Aires, 2004.
- Cruz Barney, Óscar, «El curso marítimo en el mundo hispano-indiano», *Diario de Campo. Suplemento* 31, (ene-feb) 2005, (pp. 32-43).
- Cruz Barney, Óscar, «El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII», *RHN*, n.º 60, 1998, (pp. 45-62).
- Cruz Barney, Óscar, «El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos: 1784-1793», *Jurídica*, n.º 28, 1998, (pp. 193-223).
- Cruz Barney, Oscar. «En torno al curso español en Indias», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 37-51).
- Cruz Barney, Óscar, «Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en materia de corso y presas», *DMS*, n.º 16, 2008, (pp. 9-51).
- Cruz Barney, Óscar, «La guerra justa y el corso marítimo. Algunas notas», *Jurídica*, n.º 26, 1996, (pp. 299-339).
- Cruz Barney, Óscar, «La instrucción para el gobierno de los bajeles guardacostas de Indias de 1º de octubre de 1803 en la Nueva España», *Anuario Mexicano de Historia del Derecho* 11-12, 1999-2000, (pp. 161-194).
- Cruz Barney, Óscar, «El curso marítimo en México: insurgencia y primeros años de vida independiente», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 31-47).
- Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias 1555-1700*, Oxford University Press, Ciudad de México, 1999.
- Cruz Barney, Óscar, *El curso marítimo*, UNAM/SEMAR, Centro de Estudios Superiores Navales, Ciudad de México, 2013.
- Cruz Barney, Óscar, *El curso marítimo en el México del siglo XIX*, Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ciudad de México, 2007.
- Cruz Barney, Óscar, *El curso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispanoindiano*, UNAM, Ciudad de México, 2009.
- Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, UNAM, Ciudad de México, 1997.

- Cruz Barney, Óscar, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, UNAM, Ciudad de México, 1998.
- Cruz Barney, Óscar, *Una visión indiana de la justicia de la guerra*, UNAM, Ciudad de México, 2014.
- Cubbitt, David John, «Lord Cochrane and the Chilean Navy, 1818-1823», tesis doctoral, U. of Edinburgh, 1954.
- Cucurullo, Oscar, Jr., *Obras Escogidas*, Sociedad Dominicana de Geografía, Santo Domingo, 1993.
- Cuesta Domingo, Mariano (coord.), *Descubrimientos y cartografía en la época de Felipe II*, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Valladolid, 1999.
- Cuesta Domingo, Mariano, «Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación», *RCHA*, n.º 30, 2004, (pp. 7-40).
- Cuesta Domingo, Mariano, *La obra cosmográfica y náutica de Pedro de Medina*, BCH, Madrid, 1998.
- Cuesta Domingo, Mariano, «La cartografía 'en prosa' durante la época de los grandes descubrimientos americanos», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 279-302).
- Cuesta Domingo, Mariano, «Cortés y el mar», *RHN*, n.º 141, 2018 (pp. 59-90).
- Cueva Arévalo, Carlos, *Cóndores del mar: historia de la aviación naval peruana*, Comandancia de Aviación Naval, Lima, 2004.
- Cueva López, Aníbal, «Grau, la campaña naval y el Derecho de la Guerra», *RMP*, Vol. 98, n.º 1, 2005, (pp. 13-17).
- Cueva López, Aníbal. «Teniente segundo Leoncio Prado Gutiérrez», *RMP*, Vol. 94, n.º 2, (abr-jun) 2001, (pp. 98-103).
- Cueva López, Aníbal, *Rescate. La Marina de Guerra en la operación Chavín de Huántar*, IEHMP, Lima, 2019.
- Cutter, Donald C., «El amigo indio de Bodega: Maquinna, jefe de Nutka», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 45-54).
- Cutter, Donald C., «Malaspina y California». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001, (pp. 225-247).

D

- Dampier, William, *A New Voyage Round the World: The Journal of an English Buccaneer*, Hummingbird Press, Londres, 1998.
- Dams, Britt, «Elias Herckmans: a poet at the borders of Dutch Brazil». En Huigen, S. Jong, J. L. de y Kolfin, E. (eds.), *Dutch trading companies as knowledge networks*, Brill, Leiden, 2010.
- Dargent Chamot, Eduardo, «El observatorio astronómico de Lima», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 29-36).

- Dargent Chamot, Eduardo, «Los belgas en la Antártida: Adrién de Gerlache», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 9-18).
- Dargent Chamot, Eduardo, «Los flamencos y el mar en América», *DMS*, n.º 1, 1993, (pp. 37-45).
- Darlympe, Alexander, *An account of the Discoveries made in the South Pacific Ocean, previous to 1746*, Australian Maritime Museum, Sydney, 1996.
- David, Andrew (ed.), *William Robert Broughton's Voyage of Discovery to the North Pacific 1795-1798*, The Hakluyt Society, Londres, 2010.
- David, Andrew, Felipe Fernández-Armesto, Novi, Carlos y Williams, Glyndwr, *The Malaspina Expedition, 1789-1794*, The Hakluyt Society, Londres, 2001-2004, (3 vols).
- David, Andrew, «The list of charts and drawings brought back to England from Monterey by Broughton in 1793», *Terrae Incognitae*, n.º 37, 2005, (pp. 91-94).
- David, Andrew, *The voyage of Alejandro Malaspina to the Pacific 1789-1794*, The Hakluyt Society, Londres, 2000.
- Davis Bradburn, Juan, *Forjadores de la Armada de México*, SEMAR, Armada de México/ Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, Ciudad de México, 2011.
- Davis, William C., *The pirates Laffite: The treacherous world of the corsairs of the Gulf*, Harcourt, Nueva York, 2005.
- De Courey Ireland, John, *The Admiral From Mayo: A Life of Almirante William Brown of Foxford. Father of the Argentine Navy*, Edmund Burke Publisher, Dublín, 1995.
- De la O Torres, Rodrigo Alejandro, «Sistema-mundo-oceánico del Atlántico a través de un memorial de viaje neerlandés, 1616-1617». En Trejo, F. y Pinzón, G., *Espacios marítimos y proyecciones culturales (Historia General: 37)*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2019.
- De Windt Lavandier, César A., «Dominican Republic». En Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, U. S. Naval War College, Newport, 1994.
- Deacon, Margaret, «Vers les grandes profondeurs de l'océan: le voyage du *Challenger* (1872-1876)». En Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer: le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2001.
- Deagon, Kathleen y Cruzent, José María, *Archaeology at La Isabela: America's first European town*, Yale University Press, New Haven/Londres, 2002.
- Dean, James S., «Bearding the Spaniard: Captain John Oxnam in the Pacific», *Northern Mariner*, n.º 19, (oct) 2009, (pp. 379-392).
- Debali, Andrés, «El Uruguay y la teoría de la defrontación: una eventual alternativa para los intereses sudamericanos en la Antártida», *RNU*, n.º 91, 2020, (9-36).
- Del Real Pérez, Cristián, «Miller, su obra», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 193-212).

- Del Valle Pavón, Guillermina e Ibarra Antonio (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, Instituto Mora, México, 2017.
- Delano, Amaso, *Delano's Voyages of Commerce and Discovery: Amaso Delano in China, the Pacific Islands, Australia, and South America, 1789-1807*, Berkshire House Publications, Stockbridge, 1994.
- Delano, Jorge Andrés, «The American Involvement in the Independence of the Latin American Nations. Captain Paul Delano (1775-1842)», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 53-67).
- Delano, Jorge Andrés, *Captain Paul Delano. The founder of the Delano family in Chile*, Jorge Andrés Delano, Tórtola, 2000.
- Delano, Jorge Andrés, *Paul Delano Tripp, un marino norteamericano en la independencia de Chile*, Jorge Andrés Delano, Quito, 2011.
- Delgado Bañón, Luis, *El bergantín Potrillo de Nueva España al Perú*, Editorial Noray, Barcelona, 2010.
- Delgado Bañón, Luis, *El navío Asia (el seno mexicano)*, Editorial Noray, Barcelona, 2010, novela histórica.
- Delgado Cepeda, Hugo, «Primer observatorio astronómico en Guayaquil», *IHME*, Vol. 20, n.º 54, (jul) 2014, (pp. 131-134).
- Delgado Solís, Luis, «El Almirantazgo de Castilla», *RMP*, (ene-feb) 1994, (pp. 6-13).
- Delgado, J. P., *To California by sea: a maritime history of the California Gold Rush*, U. of the State of Carolina, Columbia, 1996.
- Delgado, James P., «Archaeological Reconnaissance of the 1865 American-Built Submarine Explorer at Isla San Telmo, Archipiélago de las Perlas, Panama», *IJNA*, Vol. 35, n.º 2, 2006, (pp. 230-252).
- Delgado, James P., «Rediscovering the Somers», *NH*, Vol. 8, n.º 2, (mar-abr) 1994, (pp. 28-31).
- Delgado, James P., *British Museum Encyclopaedia of underwater and maritime archaeology*, British Museum Press, Londres, 1997.
- Delson, Roberta Marx, «Inland Navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon», *IJMH*, Vol. 7, n.º 1, (jun) 1995, (pp. 1-28).
- Demerson, Paula, «El naufragio del *San Pedro de Alcántara* (1786)», *RHN*, n.º 102, 2008, (pp. 75-93).
- Depeyre, Michel, «Une démonstration navale française, Buenos Aires (1838)», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 9-18).
- Depeyre, Michel, «Une démonstration navale française, Buenos Aires (1838)». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Dermit Martínez, Pedro José, «La expedición del Obispo de Plasencia. III parte: en busca del Arauco», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 19-40).

- Dermit Martínez, Pedro José, «Aportaciones sobre la expedición del Obispo de Plasencia a la Mar del Sur», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 25-34).
- Dermit Martínez, Pedro José, «La construcción de las naos del Obispo de Plasencia en Vizcaya. 1536-1539. Pleitos y documentos sevillanos», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 47-68).
- Dermit Martínez, Pedro José, «La expedición del obispo de Plasencia. IV parte: el testamento y sus personajes», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 39-55).
- Dermit Martínez, Pedro, «Felipe 'El Hermoso' y Carlos de Gante, archiduques de los Países Bajos y Señores de las Indias del Mar Océano». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, 2017.
- Dermit Martínez, Pedro, «La expedición de Diego de Almagro a Chile», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 55-79).
- Dermit Martínez, Pedro, «Ortuño Jiménez de Bertendona, un caso de sinonimia en el Mar del Sur en tiempos de Hernán Cortés», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 21-39).
- Dermit Martínez, Pedro, «La piratería en la Mar del Sur», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 48-57).
- Desiderato, Agustín Daniel, «Some considerations on the causes of Mutiny among privateer ships of the United Provinces of the Río de la Plata, 1815-1821», *MM*, Vol. 107, n.º 3, 2021, (pp. 280-291).
- Destéfani, Laurio H., «De Guayaquil a Acapulco. Viajes a Galápagos e Isla de los Cocos». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Destéfani, Laurio H., «La primera estadía de la Expedición en el Virreinato del Río de la Plata». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Destefani, Laurio H., «Sobre el descubrimiento de las Malvinas», *BCN*, n.º 779, (jul-sept) 1995, (pp. 607-615).
- Destefani, Laurio H. y Cutter, Donald, *Tadeo Haenke y el final de una vieja polémica*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1966.
- Destefani, Laurio Heldevio. «Algunos aspectos marítimos en la creación del Virreinato del Río de la Plata», *Bicentenario del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977, (pp. 105-135).
- Destefani, Laurio Heldevio, *Manual de historia naval argentina*, 3ª ed., Dirección de Abastecimientos Navales, Buenos Aires, 1980,
- Destéfani, Lauro H., «Segunda estadía en el Río de la Plata». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Destéfani, Lauro H., «Síntesis de la etapa del Pacífico». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.

- Destéfani, Lauro H., «Viaje al Río de la Plata y segunda estadía en el mismo». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Destéfani, Lauro H., «Malaspina y sus ideas políticas y científicas sobre América». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Devalle, Juan José P., «Perdidos y desaparecidos... entorno a Malvinas- 1813/1982», *BCN*, n.º 762, (otoño) 1991, (pp. 169-194).
- Deveza, Felipe, «O caminho da prata de Potosí até Sevilla (séculos XVI e XVII)», *Navigador*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 79-87).
- Devoto Mendivil, Alfieri y Pedro, «El capitán de fragata Guillermo Prunier, prócer de la independencia del Perú», *RHMP*, n.º 16, 1997, (pp. 97-129).
- Días Capó, Marylin, *Velas al acecho*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, 1994, historia novelada de Pedro Campbell, primer jefe de la marina de Artigas.
- Díaz Blanco, José Manuel, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», *RI*, Vol. 74, n.º 262, 2014, (pp. 661-692).
- Díaz del Río Martínez, Ángel Luis, *América en el horizonte*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.
- Díaz del Río, Ángel, «La expedición científico-política de Alejandro Malaspina a América y Oceanía», *RNU*, n.º 31, (jul) 1998, (pp. 175-184).
- Díaz del Río, Ángel. «La expedición científico política de Alejandro Malaspina a América y Oceanía (1789-1794)», *RNU*, n.º 18, (mar) 1994, (pp. 13-23).
- Díaz Lorenzo, Juan Carlos, «Valbanera, viaje a la eternidad», *DMS*, n.º 3, 1995 (pp. 37-52).
- Díaz Minet, Emiliano, «Historia de un episodio más de nuestra marina», *Ru*, año 23, n.º 6, (nov-dic) 1996, (pp. 8-9).
- Díaz Ordoñez, Manuel, «El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVII)», *RHN*, n.º 90, 2005 (pp. 45-60).
- Díaz Ordoñez, Manuel, «Las nuevas periferias americanas en la circulación de cáñamo y jarcia para la construcción naval militar española en el siglo XVIII», *Magallánica*, vo. 11, n.º 6 (jul-dic) 2019, (pp. 181-202).
- Díaz Trechuelo, Lourdes, *Cristóbal Colón*, Ediciones Palabra, Madrid, 2006.
- Díaz Trechuelo, Lourdes, «El tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico», *REEP*, n.º 4, 1994, (pp. 11-21).
- Díaz Ugueto, Manuel, «La captura de la corbeta de guerra española *Ceres* frente a La Habana en 1824 y el dominio marítimo de la Gran Colombia en el Mar de Las Antillas», *RAV*, n.º 29, (abr) 1993, (pp. 83-87).
- Díaz, Wilfredo, «Ensayo sobre el *Maine*», *Ru*, año 22, n.º 1, (ene-feb) 1995, (pp. 7-9).
- Díaz, Wilfredo, «Los tres Valvaneras», *Ru*, año 21, n.º 5, (sept-oct) 1994, (pp. 7-10).

- Dickinson, Anthony B., «Early sealing in the Falkland Island Dependencies», *GC*, año 15, n.º 1, (abr) 1993, (pp. 1-17).
- Dickinson, Anthony B. «Controlled sealing in the Falkland Islands during the twentieth century», *IJMH*, Vol. 13, n.º 2, (dic) 2001, (pp. 119-136).
- Diego, Emilio de, «Estructura de la organización naval: departamentos y arsenales peninsulares», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n.º 41, Madrid, (oct) 2002, (pp. 15-39).
- Dik, Evgueni, «América Latina en la mira de la estrategia naval rusa a finales del siglo XIX. 1873-1898», *SHI*, n.º 8, (jul-dic) 2002, (109-136).
- Doig Camino, Jean Jesús, «Geohistoria marítima». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 335-353).
- Doig Camino, Jean Jesús, «Miguel Grau: rasgos de personalidad», *RMP*, Vol. 108, n.º 1, 2015, (pp. 94-107).
- Donoso, Guillermo, «Participación de la Armada de Chile en la formación de oficiales de marina ecuatorianos», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 979, (nov-dic) 2020, (21-26).
- Donoso Anes, Rafael, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y aspectos económicos y contables*, U. de Sevilla, Sevilla, 2010.
- Donoso Anes, Rafael, «El barco anual de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra: el caso del viaje a la Veracruz del navío *La Real Carolina* en 1732», *RHN*, n.º 93, 2006, (pp. 67-100).
- Donoso Anes, Rafael, «Los navíos anuales de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731», *RHN*, n.º 100, suplemento n.º 10, 2008.
- Donoso B., Sebastián, *Piratas en Galápagos (1680-1720)*, Editorial Ecuador, Quito, 2012.
- Donoso Rojas, Carlos y Serrano del Pozo, Gonzalo (eds.), *Chile y la Guerra del Pacífico*, U. Andrés Bello/Ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2011.
- Donoso Rojas, Carlos y Ortiz Sotelo, Jorge, *Iquique en la colección fotográfica Baselli (1891-1911)*, Editorial Pino Oregón, Iquique, 2014.
- Donoso Rojas, Carlos, «Una estrategia frustrada: el bloqueo de Iquique entre abril y noviembre de 1879». En Donoso Rojas, Carlos y Serrano del Pozo, Gonzalo (eds.), *Chile y la Guerra del Pacífico*, U. Andrés Bello / Ediciones Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2011.
- Doran, Edwin, «The origin of Leeboards», *MM*, Vol. 53, 1967, (pp. 39-53).
- Dudley, Wade G., *Drake: For God, Queen, and Plunder*, Brasey's, Washington DC, 2003.
- Dudley, William S., «The historical significance of Naval Archaeology», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 134-139).
- Dufourcq, Élisabeth, «Les religieuses sur les paquebots de Jules Verne». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.

- Duncan, Roland E., «Chilean coal and British steamers: the origine of a South American industry», *MM*, Vol. 61, 1975, (pp. 271-281).
- Dunmore, John (ed.), *The journal of Jean-Francois de Galaup de la Pérouse, 1785-1788*, Hakluyt Society, Londres, 1994-1995, (2 vols).
- Dunmore, John, *From Venus to Antactica: the life of Dumont D'Urville*, Exisle, Auckland, 2007.
- Dunmore, John, *Storms and Dreams: Louis de Bougainville: Soldier, Explorer, Statesman*, Nonsuch, Gloucestershire, 2005.
- Durán Valdivieso, Eduardo, «Personajes ilustres», *RAME*, Vol. 17, n.º 112, (jun) 1997, (pp. 7-12), comodoros Manuel Azueta Perillos, José Azueta, Virgilio Uribe.
- Durán Valdivieso, Eduardo, «Primer viaje de circunnavegación», *RAME*, Vol. 14, n.º 105, (nov) 1996, (pp. 15-18).
- Duvauchelle Rodríguez, Mario, «La Justicia Naval Penal Chilena», *RMCh*, n.º 3, 1998, (pp. 266-280).
- Duviols, Jean Pau (ed.), *Mémoire du Mexique: le manuscrit de Jean de Monsegur (1709)*, Éditions Chandiegné, París, 2002.
- Duzer, Chet van, «Los monstruos marinos, la oscuridad y las islas del Paraíso. El Atlántico como espacio mítico antes del descubrimiento del Nuevo Mundo». En Trejo, F. y Pinzón, G., *Espacios marítimos y proyecciones culturales (Historia General: 37)*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2019.

E

- Echevarría Saumell, Francisco, «El capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra en La Habana», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 53- 60).
- Echevarría Saumell, Francisco, «Esbozo para la historia de la navegación en isla de Pinos, Cuba», *DMS*, n.º 1, 1993, (pp. 7-35).
- Echevarría Saumell, Francisco, «La navegación en el devenir cubano del siglo XVI», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 69-89).
- Ecuador. Instituto Oceanográfico de la Armada. «Visión histórica de la cartografía en el Ecuador y el mundo», *RME*, año 33, n.º 55, (jul) 1994, (pp. 81- 85).
- Edwards, Clinton R., «Sailing rafts of Sechura: history and problems of origin», *Southwestern Journal of Anthropology*, 1960, (pp. 386-389).
- Edwards, Clinton R., *Aboriginal watercraft on the Pacific Coast of South America*, U. of California Press, Berkeley, 1965.
- Edwards, Philip, *The Story of the Voyage: Sea narratives in Eighteenth-Century England*, Cambridge U. Press, Cambridge, 1994.
- Ego Aguirre Villacorta, Luis, «Museos de sitio de submarinos en el mundo», *RMP*, Vol. 96, n.º 3, (dic) 2003, (pp. 2-6).

- Ehlers, Hartmut, «The Paraguayan Navy: past and present, III», *Warship International* n.º 44, 2007, (pp. 183-214).
- Eisler, William Lawrence, *The furthest shore: Images of Terra Australis from the Middle Ages to Captain Cook*, Cambridge U. Press, Cambridge, 1995.
- Ekdahl, Hans, «El Estado y la actividad marítima», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 985, (nov-dic) 2021, (45-52).
- El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Prosegur, Madrid, 2003.
- Eleta, Fermín, «El mar en la campaña militar de liberación de Chile», *DM*, n.º 142, (oct) 1995, (pp. 29-43).
- Elia, Ricardo Jr., «US protection of underwater cultural heritage beyond the territorial sea: problems and prospects», *IJNA*, Vol. 29, 2000, (pp. 43-56).
- Elías de Zevallos, Hilda, «Algunas correspondencias entre historia y ecología», *RMP*, Vol. 96, n.º 2, (ago) 2003, (pp. 18-24).
- Elías de Zevallos, Hilda, «Algunas correspondencias entre historia y ecología», *RNU*, n.º 48, (dic) 2004, (pp. 47-54).
- Elías de Zevallos, Hilda, «La navegación lacustre en el Perú», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 211-228).
- Elías de Zevallos, Hilda, «Panorámica de los astilleros españoles en América, siglos XVI-XVII», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 177-212).
- Elías de Zevallos, Hilda, *En torno a Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las islas Salomón 1595-1596*, Asociación Nacional Pro-Marina, Lima, 1995.
- Elías, Hilda, «Las expediciones marítimas: estrategia vital en la conquista del Perú», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 223-240).
- Elías, Julio J. (ed.), *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, Ministerio de Marina, Callao, 1958-1960, 2 vols.; 1ª ed., Lima, 2020; 2ª edición corregida y aumentada.
- Elías, Julio J. (ed.), *La Marina 1780-1822*, Comisión Nacional del Sesquicentenario, Lima 1971-1974), (4 vols., *Colección Documental de la Independencia del Perú*, t. VII).
- Elkin, Dolores, «Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX», *Magallánica*, Vol. 11, n.º 6, (jul-dic) 2019, (pp. 238-275).
- Elkin, Dolores; Argüeso, Amaru; Grosso, Mónica; Murray, Cristian; Vainstub, Damián; Bastida, Ricardo y Dellino-Musgrave, Virginia, «Archaeological research on HMS *Swift*: a British Sloop-of-War lost off Patagonia, Southern Argentina, in 1770», *IJNA*, Vol. 36, n.º 1, (mar) 2007, (pp. 32-58).
- Ellery, Michael, «William Campbell and the *Harrington* privateering in Chilean waters in 1804», *MM*, Vol. 97, n.º 4, (nov) 2010, (pp. 315-340).
- Elzinga, Aant, et al, (eds.), *Antartic challenges: historical and current perspectives on Otto Nordenskiöld's Antartic expedition, 1901-3*, Royal Society of Arts and Sciences in Göteborg, Gutemburgo, 2004.

- Emancipación de América, XLIII Jornadas de Historia Marítima*, IHCN, Madrid, 2011.
- Emery, George W., *Historical Manuscripts in the Navy Department Library*, Naval Historical Center, Washington DC, 1994.
- Engstrand, Iris H. W., «Spain's role in Pacific Exploration during the Age of Enlightenment». En Haycox, Stephen; Barnett, James y Liburd, Caedmon (reds.) *Enlightenment and Exploration in the North Pacific 1741-1805*, University of Washington Press, Seattle, 2000.
- Engstrand, Iris H. W. «El Naturalista José Mariano Moziño y su viaje en 1792 a Nootka y las Californias con Juan Francisco de la Bodega y Quadra», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 31-38).
- Enríquez Macías, Genoveva y Stapells Johnson, Victoria, «El *Soberbio*. Naufragio y rescate de un navío en el siglo XVIII», *RHN*, n.º 93, 2006, (pp. 33-56).
- Escobar, Luis, «El caso de la PTF Quidora en Ushuaia», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 972, (sept-oct) 2019, (86-94).
- Escobar Jorquiera, Hugo, «Por el corazón de Sudamérica. Del Amazonas al Orinoco a través de 5000 millas náuticas», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 139-152).
- Escribano Roca, Rodrigo, *Memorias del Viejo Imperio. Hispanoamérica en las culturas políticas de España y el Reino Unido (1824-1850)*, Marcial Pons, Madrid, 2022.
- Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo, «Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)», *RAEA*, Vol. 79, n.º 1, 2022, (pp. 205-238).
- España, Museo Naval de Madrid, *Cristóbal Colón y el mito colombino. Exposición en el Museo Naval de Madrid mayo-octubre 2006*, Museo Naval, Madrid, 2006.
- España, Armada Española, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999.
- España, Armada Española, *Aspectos Navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1997, (cuaderno monográfico, n.º 30).
- España, Armada Española, *Martín Fernández de Navarrete, el marino historiador (1765-1844)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1995, (cuaderno monográfico, n.º 24).
- España, Armada Española, *Revista de Historia Naval. Índices de los cincuenta primeros números*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.
- España, Armada Española, *Castilla y América en las publicaciones de la Armada*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1991.
- España, Ministerio de Defensa, *Revista de Historia Naval 1983-2001*, Madrid, 2002, Recopilación Digital de Publicaciones Periódicas de Defensa, 1 DVD.
- España, Ministerio de Defensa, *Revista General de Marina 1877-2001*, Madrid, 2002, Recopilación Digital de Publicaciones Periódicas de Defensa, 4 DVD.
- España, Museo Naval, *Catálogo de armas y artefactos de las islas del Océano Pacífico Central y Australia*, Museo Naval, Madrid, 1994.

- España, Museo Naval, *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867)*, Museo Naval, Madrid, 1994, t. III.
- España, Museo Naval, *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Museo Naval/Museo Arqueológico Nacional, Madrid, 2014.
- España, Museo Naval, *Fondo documental y bibliográfico del Museo Naval. Catálogos*, Fundación Histórica Tavera/Museo Naval, Madrid, 1997.
- España, Museo Naval, *Obras españolas de náutica relacionadas con la Casa de Contratación de Sevilla*, Museo Naval, Madrid, 1993.
- Espinar La Torre, Óscar, *Piratas y tesoros en la costa del Perú (1578-1822)*, Editorial San Marcos, Lima, 1998.
- Espinola y Bernal, Armando R., «La banda de música de la Secretaría de Marina (comentario histórico)», *RAME*, Vol. 17, n.º 114, (ago) 1997, (pp. 24-26).
- Espinosa Reyes, Ricardo, *El Perú a toda costa*, Editur, Lima, 1997.
- Espinoza Zevallos, Javier, «Naufragio de *La Pangora*», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 87-96).
- Estensen, Miriam, *Terra Australis Incognita. The Spanish Quest for the mysterious Great South Land*, Alen & Unwin, Cross Nest, 2006.
- Estensen, Miriam, *The life of George Bass, surgeon and sailor of the enlightenment*, Alen & Unwin, Crows Nest, 2005.
- Estrada Guzmán, Eduardo, «Estudio histórico sobre los faros en la costa ecuatoriana de 1942 a 1947», *RIHM*, n.º 31, (jul) 2002, (pp. 93-109).
- Estrada Guzmán, Eduardo, *Faros de la República del Ecuador: 1841-1941*, IEHME, Guayaquil, 2002, (t. XIII de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Estrada Guzmán, Eduardo, «Tergiversación histórica de un ícono nacional, el vapor *Guayas*», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 263-277).
- Estrada Guzmán, Eduardo, *La República 1845*, IEHME, Guayaquil, 2008, (t. VII, Vol. 3 de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Estrada Guzmán, Eduardo, *La República, 1842-1844*, IEHME, Guayaquil, 2006, (t. VII, Vol. 2 de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Estrada Guzmán, Eduardo, *La República, antecedentes de la década, 1840 y 1841*, IEHME, Guayaquil, 2005, (t. VII, Vol. 1 de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Estrada Ruiz, Jenny, *Periodo Prehispánico*, IEHME, Guayaquil, 2012, (t. II de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Estrada Yaza, Julio, *El siglo de los vapores fluviales 1840-1940*, IEHME, Guayaquil, 1995.
- Estrada Ycaza, Julio, *Puerto de Guayaquil, Puerto Nuevo*, IEHME, Guayaquil, 1994.
- Estrada, Emilio y Meggers, Betty, «A Complex of Traits of Probable Transpacific Origin on the Coast of Ecuador», *American Anthropologist*, Vol. 63, n.º 5, (oct) 1961, (pp. 913-939).

- Estrada, Jenny, *La Balsa en la historia de la Navegación Ecuatoriana*, IHME, Guayaquil, 1990.
- Estrella, Eduardo, «La Expedición Malaspina en Guayaquil: principales estudios científicos». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Etayo, Carlos, «Barcos del primer viaje de Colón», *DMS*, n.º 7, 1999 (pp. 69-77).
- Ette, Ottmar, «Arqueología de la globalización. La reflexión europea de dos fases de globalización acelerada en Cornelius Pauw, Georg Forster, Guillaume Thomas Raynal y Alexander von Humboldt». En Sagredo, Rafael, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Centro de investigaciones Diego Barros Arana (DIBAM), Editorial Universitaria, Santiago, 2010.
- Ette, Ottmar, «El Cosmos de la vida: Alexander von Humboldt y su obra mayor». En Sagredo Baeza, Rafael, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2010.
- Eugenio Martínez, María Ángeles, «La esclavitud indígena, impulsora de las pequerías de perlas», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, III (pp. 615-654).
- Everaert, John G., «Un mercado desapreciado. Relaciones marítimas y comerciales entre Bélgica y Chile en el siglo XIX (1826-1885)», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 162-178).
- Exquemelin, Alexander O., *The Buccaneers of America*, USNI, Annapolis, 1993.
- Exquemelin, Alexander O., *Piratas de la América* (Ed. De Manuel Nogueira Bermejillo), Dastin, Madrid, 2009.
- Ezeta Villalobos, Luis, *Reseña histórica de la marina mercante peruana (continuación y actualización)*, Lima, 2003.
- Ezquerria Abadía, Ramón, «El descubrimiento del Golfo de Méjico», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 37-48).

F

- Facchin, Eugenio, «Una búsqueda; la primera operación combinada argentino-británica después de la guerra por las Malvinas», *BCN*, n.º 854, (jul-dic) 2019, (180-193).
- Facchin, Eugenio, «A 75 años del primer cruce del círculo polar antártico por parte de una expedición argentina», *BCN*, n.º 850, (ene-abr) 2019, (34-39).
- Faura Gaig, Guillermo S., *Los ríos de la Amazonía Peruana*, SPDI, Lima, 1962.
- Favila Vásquez, Mariana, «Caminos de agua en tierra firme y mar abierto. Reconstrucción del paisaje marítimo de los Tuxtlas, Veracruz». En Trejo, F. y Pinzón, G., *Espacios marítimos y proyecciones culturales (Historia General: 37)*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2019.

- Fermepin, Raúl Ricardo y Villemur, Juan Pedro, *155 años de pesca en el Mar Argentino (1821-1976)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004.
- Fernández, Simón, «Antártica chilena: más que un hecho, es un derecho», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 984, (sept-oct) 2021, (41-47).
- Fernández Canque, Manuel, *Arica 1868, un tsunami y un terremoto*, U. de Tarapacá/Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago, 2007.
- Fernández Correa, Jorge, *El naufragio del naturalista belga*, RIL Editores, Santiago, 2009.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Misfortunes and Shipwrecks in the Seas of the Indies, and Mainland of the Ocean Sea*, U. of Florida Press, Gainesville, 2011.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1973, (9 vols).
- Fernández Duro, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas*, IHCN, Madrid, 1996.
- Fernández Duro, Cesáreo, *La marina de Castilla*, Editmex, Madrid, 1995.
- Fernández Duro, Cesáreo, *La Armada Invencible*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1884.
- Fernández González, Francisco, «El Galeón español», *RIC*, n.º 191, 1992, (pp. 54-63).
- Fernández López, Francisco, «El proceso de admisión de maestros de avíos en la Casa de Contratación: expedientes y procedimiento», *RAEA*, Vol. 71, n.º 1, 2018, (pp. 43-66).
- Fernández Pares, J. J., *Marinos Orientales: un ensayo de sus vivencias*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, 1993.
- Fernández Parés, Juan José, «Francisco Xavier de Viana, un marino oriental», *RAM*, año 3, n.º 6, (jun) 1994, (pp. 35-40).
- Fernández Parés, Juan José, «Tres comandos embarcados. Combate naval de Punta del Este, diciembre de 1939», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 49-62).
- Fernández Parés, Juan, «La impronta marítima del general José de San Martín (2ª parte)», *RNU*, n.º 39, (abr) 2001, (pp. 51-61); (3ra parte), *RNU*, n.º 40, (ago) 2001, (pp. 89-99).
- Fernández Stoll, Jorge, «Un marino limeño en el límite boreal de la América española», *Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas*, n.º 12, 1961, (pp. 27-39).
- Fernández Vázquez, Vicente, «D. Álvaro de Mendaña y sus orígenes bercianos», *REEP* n.º 4, 1994, (pp. 51-63).
- Fernández, Belén, «Los libros del 98: una aproximación reflexiva», *RHN*, n.º 63, 1998, (pp. 15-22).
- Fernández-González, Francisco, «Las ordenanzas del siglo XVII: normas españolas para la construcción naval», *DMS*, n.º 17, 2009, (pp. 23-51).
- Fernández-Shaw, Carlos M., *España y Australia: cinco siglos de Historia*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 2000.
- 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*, Vol. 72, n.º 3, (jul) 2008, (pp. 901-906).

- Ferrer Fougá, Hernán, «El combate de Iquique. Un manuscrito de Orella. Exégesis y reflexiones», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 157-171).
- Ferrer Fougá, Hernán, «La política oceánica nacional durante el decenio del presidente don Manuel Montt (1851-1861)», *AHNC*, n.º 1, 1996, (pp. 1-36).
- Ferrer Fougá, Hernán, «Política Oceánica Nacional. Decenio Manuel Montt (1851-1861)», *RMCh*, n.º 821, (jul-ago) 1994, (pp. 341-358).
- Fest Salmerón, Adolfo Juan, «La epopeya que no se olvida. Marino de banda a banda como Pedro Sáinz de Baranda», *RAME*, Vol. 14, n.º 105, (nov) 1996, (pp. 10-11).
- Fiallo, Gilberto Odalís. «Fechas conmemorativas de nuestra Marina de Guerra», *Ol*, Vol. 4, n.º 1, (ene-jun) 1993, (pp. 4-5).
- Fiallo, Gilberto Odalís, *El renacer naval dominicano. 1933-1941*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, 1994.
- Figari Gálvez, María Teresa, «El acontecer infausto en Valparaíso: 1850-1930», *Intus-Legere*, n.º 4, 2001, (pp. 169-176).
- Figari Gálvez, María Teresa, «Insalubridad y pobreza en Valparaíso: 1850 a 1930», *Intus-Legere*, n.º 3, 2000, (pp. 183-195).
- Figueiredo Rodrigues, André, «Os usos da cartografía histórica nos livros didáticos», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 7-23).
- Filippi Parada, Alfonso, «Rescates antárticos: una tradición chilena», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 97-143).
- Finlan, Alastair, *The Royal Navy in the Falkland and the Gulf War*, Cass, Londres/Nueva York, 2004.
- Fisher, John R., «Los cambios estructurales en la carrera de Indias en el periodo borbónico», *RHN*, n.º 47, 1994, (pp. 21-34).
- Fisher, John R., *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1784-1814*, Liverpool, 1985.
- Fisher, Vivian C., «Esteban José Martínez: a naval officer who steered Spain to the edge of war in the Pacific Northwest», *MH*, Vol. 36, n.º 1, (invierno) 2000, (pp. 14-22).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del 'Adventure' y el 'Beagle'*, CSIC, Madrid, 2013, (2 vols).
- Flores Palomino, Manuel, «La Pesquería Marina Peruana: del crecimiento al desarrollo», *RHMP*, n.º 12, (ene-jun) 1994, (pp. 75-119).
- Flores Rosales, Enrique, «UNITAS, construyendo una historia naval de América», *RMP*, Vol. 102, n.º 2, 2009, (pp. 77-90).
- Flores Servat, Walter José, «2 de mayo de 1866: símbolo de la unión peruana», *RMP*, Vol. 112, n.º 2, 2019, (pp. 4-10).
- Flores, Óscar, «Petróleo y diplomacia chilena en México. Un apunte sobre la reordenación marítima mundial (1916-1920)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 241-262).
- Flórez Dávila, Cristina, «Horizontes marítimos, horizontes mentales: las islas y archipiélagos (siglos XIV-XVI)», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 39-48).

- Flórez Dávila, Cristina, «Aspectos de Flandes medieval en el Perú virreinal: entradas de virreyes y Carrera de Indias». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Flórez Dávila, Gloria Cristina, «Los precedentes coloniales del comercio marítimo colonial: legislación e instituciones», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 17-35).
- Flórez Dávila, Gloria Cristina, «Entre la historia y la fantasía: piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 58-67).
- Flórez Granda, Juan Carlos y Mascaro Linares, Ernesto, *La última resistencia: la batalla en el Morro Solar de Chorrillos el 13 de enero de 1881*, Ediciones José Carlos Juárez, Lima, 2010.
- Flórez Granda, Juan Carlos, «Datos para la historia sobre las fortificaciones de Arica y su eficacia en los combates de febrero y marzo de 1880: Fuentes documentales del Archivo Panizo», *RHMP*, n.º 28-29, 2008-2009, (pp. 123-135).
- Flynn, Dennis O., Arturo Giráldez y Sobredo, James, *European entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila galleons*, Ashgate, Aldershot, 2000.
- Foerfster, Rolf y Montecino, Sonia, «Isla de Pascua en el Pacífico a través de las relaciones del siglo XVIII. La paradójica construcción de su valor». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Fonseca Souza Assis, Ángela, «A saga dos pescadores do *Changri-lá*», *Navigator*, Vol. 1, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 87-91).
- Font Betanzos, Francisco, «La expedición del *Ártabro* al Amazonas, de la ilusión al desencanto», *RHN*, n.º 133, 2016, (pp. 75-92).
- Fontana, Luis Roberto, «Base General San Martín—año 1951. La avanzada más austral de nuestros legítimos derechos antárticos», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 96-107).
- Forczyk, Robert, *German commerce raiders vs. British cruisers: the Atlantic and Pacific 1941*, Osprey, Oxford, 2010.
- Fortini, Enrique A., «Guerra del Atlántico Sur, experiencias poco conocidas (Unidad de Tareas 80.2.2)», *BCN*, n.º 817, (may-ago) 2007, (pp. 235-249).
- Fortunic Oliveira, María del Pilar, «Isla San Lorenzo. Puesta en valor del patrimonio natural y cultural», *RMP*, Vol. 97, n.º 1, 2004, (pp. 47-54).
- Fortunic Oliveira, María del Pilar, *La isla San Lorenzo y la geografía sagrada del Perú*, U. Cayetano Heredia, Lima, 2014.
- Fortunic, María del Pilar, «El señor del mar y el espacio sagrado prehispánico», *RMP*, Vol. 95, n.º 1, (ene-mar) 2002, (pp. 57-76).
- Fortunic, María del Pilar, «La isla San Lorenzo y su valor histórico», *RMP*, Vol. 89, n.º 2, (abr-jun) 1996, (pp. 50-60).

- Fortunic, María del Pilar, «El templo de San Lorenzo», *RMP*, Vol. 111, n.º 3, 2018, (pp. 117-131).
- Foster, Simon, *Hit the beach!: amphibious warfare from the plains of Abraham to San Carlos Water*, Arms & Armour, Londres, 1995.
- Fowke, Robert, *The real ancient mariner: pirates and poesy on the South Sea*, Travelbrief Pub, Bishop's Castle, 2010.
- Fraidias, Antonio, «El torpedero Viper, primer buque de guerra propulsado por turbinas de vapor», *RHN*, año 40, n.º 155, 2022, (pp. 103-118).
- Francia, Ministerio de Marina, *Les flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1996.
- Franco Castañón, Hermenegildo, «El apostadero de Filipinas (1800-1899)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 263-282).
- Franco, Hermenegildo, «El timón providencial de la *Resolución*, último mérito naval de la campaña del Pacífico», *RHN*, n.º 92, 2006, (pp. 150-108).
- Frank, Willard C., «Multinational naval cooperation in the Spanish Civil War, 1936», *Naval War College Review*, Vol. 47, n.º 2, 1994, (pp. 72-101).
- Frax Rosales, Esperanza, «El arqueo de los buques en el siglo XIX, las series de navegación», *RHN*, n.º 47, 1994, (pp. 7-20).
- Freedman, Lawrence, *The official history of the Falkland War and its aftermath*, Routledge/Taylor & Francis, Oxford, 2005, (2 vols).
- Freitas Mourao, Ronaldo Rogério de, «Nos braços de Vênus às poltronas da Academia», *Navigator*, Vol. I, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 7-39).
- Friede, Reis, «A concepção histórica das maiores e mais poderosas marinhas do mundo», *RMB*, Vol. 141, n.º 10-12, (oct-dic) 2021, (pp. 20-23).
- Friedman, Norman, *New Technology and Medium Navies*, Royal Australian Navy Maritime Studies Program, Sydney, 1999.
- Fritz, Carlos Martín, «Hernando de Magallanes: coraje y tenacidad», *AHNC*, año 17, 2013 (pp. 65-90).
- Fritze, Ronald H., *New worlds: the great voyages of discovery (1400-1600)*, Sutton, Stroud, 2002.
- Frost, Alan y Glynder Williams, «The beginnings of Britain's exploration of the Pacific Ocean in the Eighteenth Century», *MM*, Vol. 83, n.º 4, (nov) 1997, (pp. 410-418).
- Fuenzalida Badé, Rodrigo, «Dos estudios relacionados con la Guerra del Pacífico», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 1-18).
- Fuenzalida Bade, Rodrigo, *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*, Fuenzalida, Santiago, 1978, (5 vols).
- Fuenzalida Bade, Rodrigo, *Marinos ilustres y destacados del pasado*, Sipimex, Concepción, 1985.
- Funes, Juan María Rafael, «Brown y la estrategia y táctica de la aproximación indirecta», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 45-51).

- Furlán, Luis Fernando y Puglis, Alfio, «Cadetes ecuatorianos en la Escuela Naval Militar Argentina», *RIHM*, n.º 52, (jul) 2013, (pp. 131-136).
- Furlán, Luis, «Un laurel naval brasileño en aguas argentinas», *BCN*, n.º 853, (ene-jun) 2020, (56-67).
- Furlán, Luis, «La guerra de la Triple Alianza en el frente del Río Uruguay», *RNU*, n.º 88, 2019, (59-73).
- Furlán, Luis Fernando, «Apuntes biográficos del coronel de marina don Joaquín Hidalgo, ecuatoriano al servicio de la marina argentina y sudamericana», *RIHM*, n.º 20, (jul) 1996, (pp. 151-155).
- Furlán, Luis Fernando, «Aspectos marítimos y navales de la Independencia Hispanoamericana. La campaña de 1814». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 355-373).
- Furlán, Luis Fernando, «Campañas y acciones navales argentinas desarrolladas en la cuenca del Plata durante el siglo XIX», *AHNC*, año 15, 2011, (pp. 33-65).
- Furlan, Luis Fernando, «El Callao ante los corsarios de Brown», *RMP*, Vol. 99, n.º 1, 2006, (pp. 88-104).
- Furlán, Luis Fernando, «El Callao ante los corsarios de Brown», *RHMP*, n.º 25-27, 2005-2007, (pp. 143-160).
- Furlán, Luis Fernando, «El cúter argentino *Luisito*», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 61-63).
- Furlán, Luis Fernando, «El pensamiento militar argentino durante la Guerra del Pacífico (1879-1883)», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 193-227).
- Furlán, Luis Fernando, «El vicealmirante d. Segundo R. Storni y el progreso marítimo argentino», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 121-149).
- Furlán, Luis Fernando, «La marina guaraní (1ª parte)», *RNU*, n.º 34, (sept) 1999, (pp. 37-48); «La marina guaraní. 2ª parte», *RNU*, n.º 36, (mar) 2000, (pp. 47-54).
- Furlán, Luis Fernando, «Mbororé, un memorable hecho de armas en el corazón de Sudamérica durante el periodo hispánico», *RHN*, n.º 77, 2002, (pp. 85-95).
- Furlan, Luis Fernando, «Notas sobre la expedición del Conde de Argalejo y la presencia española en el Golfo de Guinea», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 95-123).
- Furlán, Luis Fernando, «Sobre el alférez de navío D. Alejandro Olascoaga», *RNU*, n.º 28, (jul) 1997, (pp. 51-57).
- Furlán, Luis Fernando, «Visita a Guayaquil en 1947, narrada por un cadete de la Marina de Guerra Argentina», *RIHM*, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 99-108).
- Furlanetto Marques, Teresina María, «A companhia de navegação fluvial de Jacob Arnt no vale do Taquari-RS», *Navigator*, Vol. 2, n.º 3, (jun) 2006, (pp. 31-41).
- Furtado de Mendoca, Lauro Nogueira, «O *Aquidaban* e seu Trágico Destino», *RMB*, Vol. 114, n.º 7-9, (jul-sept) 1994, (pp. 103-114).

Furtado de Mendoca, Lauro Nogueira, «Os mastros militares dos encouracados *Aquidaban e Riachuelo*», *RMB*, Vol. 115, n.º 416, (abr-jun) 1995, (pp. 133-139).

G

Gage, Thomas, *El inglés americano: sus trabajos por mar y tierra o un nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, Fideicomiso Teixedor/Libros el Umbral, Ciudad de México, 2002.

Gaggero Contreras, Carlos y Raimundo Silva Labbé, «El Museo Naval y Marítimo de Valparaíso», *RMCh*, n.º 4, 2006, (pp. 361-369).

Galende Díaz, Juan Carlos, «Vocabulario de términos marinos en la edad moderna», *RHN*, n.º 65, 1999, (pp. 93-114).

Galimberti, Samuel, «Navegando en Convoy», *RNU*, n.º 33, (mar) 1999, (pp. 79-83).

Galindo Domínguez, Roberto E., «Prospección geofísica en la arqueología subacuática. Una herramienta para la localización de restos culturales sumergidos». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.

Gallagher, John, «El Maremoto de Arica de 1868. Una versión diferente», *RMCh*, n.º 3, 1998, (pp. 281-283).

Gallardo, Marcos, «1978 Un año después», *RMCh*, año 137, Vol. 139, n.º 986, (ene-feb) 2022, (93-97).

Gallareta Negrón, Tomás. «Isla Cerritos, Yucatán», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 24-31).

Gálvez Velarde, Pedro, *La bitácora de mi vida*, SPDI, Lima 1998.

Gallegos Ruiz, Eder, *Fuerzas de sus reinos: Instrumentos de la guerra en la frontera oceánica del Pacífico hispano, (1571-1698)*, Palabra de Clío, México, 2015.

Gallegos Ruiz, Eder, «La producción de artillería de bronce en Acapulco (1601-1616), un elemento del sistema defensivo del Pacífico», *Red de estudios superiores Asia Pacífico*, año 2, n.º 3, 2016, (pp. 39-59).

Galli, Emiliano, «Objetivo puerto de Buenos Aires: alcance y riesgos de la inusitada presión política bonaerense», *RNU*, n.º 93, 2020, (107-111).

Gamarra Elías, Carlos, «La exploración de la Amazonía y la participación histórica de la Marina», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 29-38).

Gamba-Stonehouse, Virginia, *Strategy in the Southern Oceans. A South American View*, St. Martin's Press, Nueva York, 1989.

Gámez Duarte, Feliciano, «El curso insurgente a través del Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 41-49).

Gámez Duarte, Feliciano, «El paso del Apocalipsis: influencia del curso insurgente hispanoamericano en la ruina del puerto de Cádiz, 1816-1828», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 35-66).

- Gámez Duarte, Feliciano, «En la guarida del lobo. Luis de Onís y la lucha diplomática contra el corso insurgente hispanoamericano, 1809-1819», *DMS*, n.º 16, 2008, (pp. 73-92).
- Gámez Duarte, Feliciano, «*Los piratas son ellos: España y la lucha contra el corso insurgente, 1816-1828*», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 68-90).
- Gámez Duarte, Feliciano, *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra 1797-1829*, Ayuntamiento de Cádiz, Cádiz, 2000.
- Garcés Rodríguez, Víctor Emilio, «BAE Morán Valverde: testimonio de máxima alerta». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- García Pérez, Carmen, «Fernando Poo, el empeño español en lo inhóspito», *RHN*, año, 38, n.º 151, 2021, (pp. 49-70).
- García, Miguel y Martínez, Guindo, «La guerra híbrida: nociones preliminares y su repercusión en el planteamiento de los países y organizaciones occidentales», *RNU*, n.º 90, 2019, (37-63).
- García Bernal, Manuela Cristina, «El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)», *HM*, n.º 198, (oct-dic) 2000, (pp. 201-269).
- García Boll, Carlos A., «A 25 años de la guerra del Atlántico Sur», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 128-143).
- García Cáceres, Uriel, «El cólera y la Isla de San Lorenzo en la historia de la medicina social peruana. Comentarios sobre un decreto precursor», *RMP*, Vol. 96, n.º 3, (dic) 2003, (pp. 25-32).
- García Cano, Javier, «Las costas del Tuyu una vez más», *Albenga news*, Vol. I, n.º 1, (mayo) 1994, (pp. 11-17).
- García Castaños, José, «Cien años de submarinos peruanos», *RMP*, Vol. 104, n.º 2, 2011, (pp. 27-31).
- García de León, Antonio, «El Caribe colonial como región», *Diario de Campo. Suplemento* 31, (ene-feb) 2005, (pp. 68-79).
- García de León, Antonio, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, Plaza Janés, Ciudad de México, 2004.
- García del Valle, Jesús, *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de la carrera Manila-Acapulco (1733-1750)*, Editorial Naval, Madrid, 1993.
- García Diego, Paulino, «La estrategia española en el Atlántico sur, la crisis de las Malvinas (1764-1774)», *RHN*, n.º 125, 2015, (pp. 9-26).
- García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Diputación Provincial, Sevilla, 1980.
- García Garrallón, Marta, «The education of pilots for the Indies trade in Spain during the eighteenth century», *IJMh*, Vol. 21, n.º 2, (dic) 2009, (pp. 189-220).
- García González, Rosario, *Eugenio Cortés y Azúa. Primer jefe de las fuerzas navales del México independientes*, SEMAR, Armada de México/Instituto Nacional de Estudios de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, Ciudad de México, 2013.

- García Hurtado, Manuel-Reyes, «Books for training officers in the Eighteenth-century Spanish Navy», *MM*, Vol. 103, n.º 2, 2017, (pp. 150-167).
- García Martínez, José Ramón, «Buques donados a la Armada Española», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 57-70).
- García Martínez, José Ramón, «Del trapo al vapor, o la reconversión de la armada española (1850 a 1866)», *DMS*, n.º 1, 1993, (pp. 47-55).
- García Martínez, José Ramón, «Dionisio Ucho Inca Yupanqui, un peruano en la armada española de mediados del siglo XVIII», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 19-23).
- García Martínez, José Ramón, «El viaje de circunnavegación de la corbeta de guerra Ferrolana (1849-1852)», *El Museo de Pontevedra*, 1995.
- García Martínez, José Ramón, «El viaje de la corbeta *Ferrolana* (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos». En Ortiz, Jorge, *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, 1993, (pp. 101-124).
- García Martínez, José Ramón, «Especificaciones técnicas de la goleta de hélice de S.M.C. *Virgen de Covadonga*», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 146-159).
- García Martínez, José Ramón, «Intrahistoria del Tratado de Paz entre España y Chile de 1883», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 229-281).
- García Martínez, José Ramón, «La fragata blindada española *Numancia*: campaña del Pacífico y circunnavegación», *RMP*, (mar-abr) 1994, (pp. 6-19).
- García Martínez, José Ramón, «La fragata blindada española *Numancia*. Campaña del Pacífico y circunnavegación», *RHMP*, n.º 10-11, 1991-1993, (pp. 189-203).
- García Martínez, José Ramón, «La fragata blindada *Numancia*», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 199-206).
- García Martínez, José Ramón, «Méndez Núñez: responsabilidad y disciplina», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 283-294).
- García Martínez, José Ramón, «Orto y ocaso de la armada isabelina», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 19-50).
- García Martínez, José Ramón, «Instrucciones de la Escuadra Española del Pacífico y reglamento de la Comisión Científica del Pacífico», *RMP*, Vol. 108, n.º 1, 2015, (pp. 137-159).
- García Martínez, José Ramón, *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*, Museo Naval, Madrid, 2005, edición digital.
- García Martínez, José Ramón, *El combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao*, Editorial Naval, Madrid, 1994.
- García Martínez, José Ramón, *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- García Moreno de los Arcos, María Fernanda, *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia (1756-1808)*, Potrerillos Editores, Ciudad de México, 1996.

- García Ramírez, Susana, «La última misión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*», *RHN*, n.º 127, 2014, (pp. 27-41).
- García Redondo, José María, «La percepción histórica del inmenso azul: modelos de representación en la cartografía del océano Pacífico». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- García Reyes, Antonio, *Memorias sobre la primera escuadra nacional*, Ediciones Universitarias de Valparaíso/Pontificia U. Católica de Valparaíso, Santiago, 2018.
- García Traba, Beatriz y Javier Saenz del Castillo Caballero, «Náutica e historia naval en las revistas americanistas de Sevilla», *Castilla y América en las publicaciones de la Armada*, Madrid, 1991, (pp. 71-76).
- García Valdivieso, José, «El 178 aniversario del Combate de Angamos», *RHMP*, n.º 28-29, 2008-2009, (pp. 137-148).
- García Valdivieso, José, «El estado continente: poder marítimo y poder naval», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 279-291).
- García, José Manuel, *Ao encontro dos descobrimentos: Tema de historia da expansão*, Editorial Presenca, Lisboa, 1994.
- García-Abásolo, Antonio (ed.), *España y el Pacífico*, Dirección General de Relaciones Culturales, Madrid, 1997.
- García-Bárcena, Joaquín, «Patrimonio cultural bajo las aguas de México», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 64-71).
- García-Junco del Pino, María, «El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur», *RHN*, n.º 42, 1993, (pp. 71-88).
- García-Torralla Pérez, Enrique, *La artillería naval española en el siglo XVIII Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2010.
- Gargurevich R., Juan, *¡Capturamos a Hawkins! Historia de una noticia del siglo XVI*, Ediciones La Voz, Lima, 2010.
- Garibaldi de Mendoza, Rosa, «Los dos conflictos con los Estados Unidos en el siglo XIX en los que el Perú tuvo la razón», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 299-332).
- Garín Jiménez, Jorge (ed.), *Archivo de don Bernardo O'Higgins. Correspondencia del comandante en jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane, Dundonald Papers, Archivo Edimburgo*, Academia Chilena de la Historia, Santiago, 2001-2003, (2 vols).
- Garín Jiménez, Jorge Daniel, «El capitán de puerto chileno, valioso testigo de la historia nacional», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 360-366).
- Garnier, Juan Mario, *El arte de navegar en la Nueva España*, Novohispania, Ciudad de México, 2010.
- Garrido Lecca M., Hernán (ed.), *Diario a bordo de la corbeta Unión. Guerra del Pacífico: testimonios inéditos*, La Casa del Libro Viejo, Lima, 2008.

- Gaviola Tejada, Javier y Laguerre Kleimann, Michel, «Vicealmirante Martín Jorge Guise y la formación de la Marina de Guerra del Perú», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 333-343).
- Gay, Claudio, *Atlas de la Historia Física y Política de Chile*, LOM Ediciones/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2010, (2 vols).
- Genest, Eugenio A., «La Comisión Nacional del Antártico, impulsora de la actividad antártica argentina», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 41-48).
- Genovés, Santiago, *Ra, una balsa de papyrus a través del Atlántico*, UNAM, Ciudad de México, 1990.
- Gerding, Eduardo, *La Saga de David Jewitt*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Gerhart, Peter, *Pirates in Baja California*, Tlita Tlapalan, México, 1963.
- Gesnet, Eugenio A., «Estado del Sistema del Tratado Antártico», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 108-118).
- Gesnet, Eugenio A., *Pujato y la Antártida Argentina en la década del cincuenta*, Secretaría Parlamentaria, Buenos Aires, 1998.
- Ghisolfo Araya, Francisco, «El Estrecho de Magallanes en su dimensión histórica, geográfica, jurídica y política», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 137-153).
- Gil Elorduy, Julieta, «Museo Fuerte de San Diego», *Diario de Campo*, n.º 73, (ene-feb) 2005, (pp. 18-21).
- Gil, Juan, «Los mitos del Pacífico». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003.
- Gil, Juan, «Don Rodrigo de Vivero. Un criollo en Filipinas y Japón». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Gilbey, Joseph, *Langsdorff del Graf Spee- Príncipe de Honor*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Gimeno Gómez, Ana, «Los proyectos de Alonso Zuaco en búsqueda del Estrecho», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 115-136).
- Giorgis B., Carlos de, «Influencia política naval española en la formación de una conciencia marítima de las repúblicas iberoamericanas», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 74-87).
- Giura Longo, Raffaele y Rossi, Pasquale (eds.), *Con Malaspina nei Mari del Sud*, Edizioni B.A. Graphis, Bari, 1999.
- Glete, Jan. *Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, U. of Stockholm, Stockholm, 1993.
- Goddard D., Germán, *Chilotes y marinos en Magallanes, o la fuerza y la soberanía*, U. Austral, Punta Arenas, 1993.

- Goddio, Frank, *Le mystère du San Diego*, Éditions Robert Laffont, París, 1994.
- Godoy Urzúa, Hernán, «La cultura y la conciencia marítima en España y en Chile», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 189-213).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Dos Patriotas Matanceros que participaron activamente en la Fase Naval de la Guerra del 95», *Ru*, año 21, n.º 6, (nov-dic) 1994, (pp. 9-10).
- Goicochea Portuondo, J. M., «El Mar en la Historia de Cuba», *Ru*, año 21, n.º 3, (may-jun) 1994, (pp. 7-8).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Fundación y primeros barcos construidos para la Marina de Guerra Cubana», *Ru*, año 24, n.º 3, (may-jun) 1997, (pp. 4-7).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Importancia de la labor expedicionaria durante la Guerra de los Diez Años y la Guerra del 95», *Ru*, año 23, n.º 1, (may-jun) 1996, (pp. 7-8).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Labor náutica de la Casa de Contratación de Sevilla», *Ru*, año 23, n.º 1, (ene-feb) 1996, (pp. 7-8).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Toma de la Habana por los ingleses», *Ru*, año 23, n.º 2, (mar-abr) 1996, (pp. 7-8).
- Goicochea Portuondo, J. M., «Un cuadrante fabricado en La Habana en el siglo XVII», *DMS*, 1997 (pp. 49-54).
- Golberg, Fred; Wirlander, Lars y Capdevila, Ricardo, *The Swedish hut in Antarctica. The construction and preservation of the Nordenskjöld hut on Snow Hill Island, Antarctica*, The Stockholm Building Society, Lidingö, 2001.
- Goldrick, James, «The problems of modern naval history», *GC*, Vol. 18, n.º 1, 1996, (pp. 48-58).
- Gomes Candido, Roberto, «A divisáo naval em operacões de guerra (A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial)», *RMB*, Vol. 115, n.º 7/9, (jul-sept) 1995, (pp. 127-144).
- Gómez Iturralde, José Antonio, «La capitana de la Mar del Sur, Jesús María de la Limpia y Pura Concepción de Nuestra Señora», *RIHM*, n.º 28, (dic) 2000, (pp. 9-40).
- Gómez Martínez, Miguel, «La Colombie: patrie de trois mers», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 49-54).
- Gómez-Tabanera, José Manuel, *La Sinapia, una España imposible en el mundo austral o la forja de una utopía hispana en el siglo XVII*, Madrid, 1997, sobretiro de las actas del III Congreso Internacional de la AEEP.
- Gómez, Juan Antonio, «De la real compañía de guardias marinas al colegio militar de aspirantes de marina (1824-1844)», *RHN*, año 40, n.º 155, (pp. 119-138).
- Gonçalves Caminha, Joao Carlo, *Historia Marítima*, Biblioteca del Ejército, Río de Janeiro, 1980.
- Gonçalves, Mauro, «Perspectivas da Guerra Fria à luz da geopolítica e o pós-ordem», *RMB*, Vol. 139, n.º 7-9, (jul-sept) 2019, (129-139).
- González, Edison, «La nación uruguaya», *RNU*, n.º 93, 2020, (21-39).
- González, José, «Contribución del viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano al cambio de la imagen cartográfica del mundo», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (33-57).

- González Dittoni, Enrique, *El teniente Grau y la corbeta Unión*, Ediciones Peruanas, Lima, 1961.
- González Claverán, Virginia, «La aventura de Malaspina en Nueva España (primera y segunda estadías)». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- González Claverán, Virginia, «Sanidad, hospital y botica en el puerto de San Blas, 1773-1792», *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Ciudad de México, 1997, (pp. 433-455).
- González Claverán, Virginia, *Malaspina en Acapulco*, Turner Libros/Espejo de Obsidiana, Madrid/Guerrero, 1989.
- González Climent, A., *Historia de la Industria Naval Argentina*, Astilleros y Fábricas Navales del Estado, Buenos Aires, 1973.
- González Climent, Aurelio y Anselmo, *Historia de la marina mercante argentina*, Talleres Gráficos Negri, Buenos Aires, 1972, (3 vols).
- González de Canales y Fernando López-Obrero, «La Torre de Oro de Sevilla. Testigo mudo de la Carrera de Indias», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 36-54).
- González de Canales, Fernando, *Retratos de los Oficiales Particulares del Cuerpo General de la Armada y otros en la jurisdicción Central de Marina*, Ministerio de Defensa/Armada Española, Madrid, 2000.
- González González, Francisco José, «El observatorio de San Fernando y la expedición española a Guinea para la observación del eclipse total de Sol de 1952», *RHN*, n.º 83, 2003, (pp.55-78).
- González Leiva, José Ignacio, «Contribución del viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano al cambio de la imagen cartográfica del mundo», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (pp. 33-57).
- González Lonzieme, Enrique (recop.), *La Armada Argentina en Santa Cruz 1878-1879, a través de las memorias de dos médicos*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.
- González Pañero, Juan Antonio; Pablo Gafas, José Luis de y Fernández, Rafael Rodrigo, *Catálogo de la Colección de Documentos de Sanz de Barutel que posee el Museo Naval (Serie Simancas)*, Museo Naval, Madrid, 1999.
- González Quintana, Marta, «Las llamativas irregulares estructurales del Diario de Colón», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, I (pp. 499-520).
- González Ugarte, Germán, «A dieciocho pulgadas del hundimiento... la odisea del B.A.P. Callao», *RMP*, Vol. 108, 1, 2015, (pp. 187-195).
- González, Francisco J.; Cano Trigo, José María y Martín Merás, Luisa (autora y coord.), *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908). Historia de la cartografía náutica en la España del siglo XIX*, Lunberg, Madrid, 2003.

- González, Francisco José, «Vicente Tofiño de San Miguel: la cartografía científica en la España ilustrada». En Higuera, M. D. (ed.), *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- González, J. Batista, «Presencia de españoles en la Antártida», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 27-36).
- González, Marcelino y Woods, Ken, *El Santísima Trinidad: un gigante de los mares regresa a La Habana [the Santísima Trinidad: a giant of the seas returns to Havana] 1769-2009*, Embajada de España, La Habana, 2009.
- González-Aller Hierro, José Ignacio, «Instrumentos científicos del Museo Naval de Madrid», *Arbor*, año 164, n.º 647-648, (nov-dic) 1999, (pp. 363-384).
- González-Aller Hierro, José Ignacio, «La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico sur: las incursiones antárticas», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 25-42).
- González-Aller Hierro, José Ignacio, *España en la Mar: una historia milenaria*, Lunberg, Madrid, 1998.
- González-Llanos Galvache, Santiago. «Don Casto Méndez Núñez en las Antillas», *RHN*, n.º 94, 2006, (pp. 67-84).
- González-Ripoll Navarro, María Dolores, *A las órdenes de las estrellas*, CSIC/Banco Bilbao-Vizcaya, Madrid, 1995, sobre expediciones de Churrua a América.
- Goodman, David, *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge U. Press, Cambridge, 1997.
- Gorla, Carlos María, «La expedición de las Salinas patagónicas 1778-1810», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 337-360).
- Gorziglia Antolini, Hugo, «El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile», *RMCh*, n.º 826, (may-jun) 1995, (pp. 303-310).
- Gorziglia Antolini, Hugo, «Fitz-Roy y Darwin en la geografía náutica de la zona austral de Chile», *RMCh*, n.º 818, (ene-feb) 1994, (pp. 64-70).
- Gough, B.; y C. Borrás, *The War Against the Pirates: British and American suppression of Caribbean piracy in the early nineteenth century*, Macmillan, Palgrave, 2018.
- Gough, Barry M. «Sea Power and South America: The 'Brazils' or South American Station of the Royal Navy 1808-1837», *AN*, n.º 50, 1990, (pp. 26-34).
- Gough, Barry M. «Specie conveyance from the West Coast of Mexico in British Warships c.1820-1870: An Aspect of of the *Pax Britannica*», *MM*, Vol. 69, n.º 4, (nov) 1983, (pp. 419-433).
- Gough, Barry, *The Falkland Islands/ Malvinas*, Atholone Press, Londres, 1992.
- Gracia Ricas, Manuel, «La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la Ilustración», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 295-308).
- Gracia Rivas, Manuel, *La Sanidad Naval Española*, Empresa Nacional Bazán, Bazán, Madrid, 1995.

- Grafenstein, Johanna von, «The wider Caribbean during the 19th and 20th centuries». En Rodger, N. A. M. (ed.) y Buchet, Christian (ed. general), *The sea in history. The Modern World*, Vol. 4, Boydell Press, Londres, 2017.
- Grafenstein Gareis, Johanna von, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, UNAM, Ciudad de México, 1997.
- Graham, Gerald S. y Humphreys, R.A. (eds.), *The Navy and South America. 1807-1823*, Navy Records Society, Londres, 1962.
- Graham-Yooll, Andrew, *Ocupación y reconquista 1806-1807. A 200 años de las invasiones inglesas*, Lumiere, Buenos Aires, 2006.
- Grahn, Lance, «Guarding the New Granadan coasts: dilemmas of the Spanish coast guard in the early Bourbon period», *AN*, n.º 56, n.º 1, 1996, (pp. 19-28).
- Grainger, J. D., *British campaigns in the South Atlantic 1805-1807: operations in the Cape and the River Plate and their consequences*, Pen & Sword Books, Barnsley, 2015.
- Grainger, John B., «The Navy in the River Plate, 1806-1808», *MM*, Vol. 81, n.º 3 (ago) 1995, (pp. 287-299).
- Granger, J. D., «Admiral Stirling at Rio de Janeiro, 1806», *MM*, Vol. 82, n.º 4, (nov) 1996, (pp. 466-468).
- Grainger, John D. (ed.), *The Royal Navy in the River Plate, 1806-1807*, 1a ed., Navy Records Society, Londres, 1996; 2a ed., 2019,
- Grau Umlauff, Fernando, «La influencia de la Escuadra Libertadora en la creación de la Marina de Guerra del Perú». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Green, Christopher; Herman, Ryan y Loveland, Derek, «Countering the trojan dragon: A Chilean case analyzing external influence in Latin America from the US and China», *RMCh*, n.º año 135, Vol. 136, n.º 972, (sept-oct) 2019, (45-53).
- Grieve, Jorge, *Historia de la artillería y de la Marina de Guerra en la contienda del 79*, SDPI, Lima, 1982.
- Griffioen, Baak, *Storms, ice and whales: the Antarctic adventures of a dutch artist on a norwegian whaler*, Eerdmans Publishing, Grand Rapids MI, 2003.
- Grijalba Bueno, Vicente, «Vivencias de la Patrulla Grijalva en la Cordillera del Cóndor, 1981». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Grimble, Ian, *The Sea Wolf. The Life of Admiral Cochrane*, Blond & Bridge, Londres, 1978.
- Groesen, Michiel van, «Officers of the West India Company, their networks, and their personal memories of Dutch Brazil». En S. Huigen, J.L. de Jong y Kolfin, E. (eds.), *Dutch trading companies as knowledge networks*, Brill, Leiden, 2010.
- Grohmann Borchers, Walter, «El Museo de la historia naval y marítima de Chile: un desafío para la museología moderna», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 106-110).

- Grossnick, Roy A., *United States Naval Aviation 1910-1995*, Naval Historical Center, Washington, 1997.
- Grove, Mark J., *The Battle of the River Plate, 1939*, OSPREY, Oxford, 2007.
- Grunberg, Bernard, «Le Brésil et le commerce interlope français début XVI», *Le Brésil, l'Europe at les équilibres internationaux XVI-XX*, 1999, (pp. 47-59).
- Guarda, Ángel OSB, *La Toma de Valdivia*, Zig-Zag, Santiago, 1970.
- Guarda, Gabriel y Rodrigo Moreno Jeria, *Monumenta Cartographica Valdivienses*, territorio y defensa-1551-1820, Corporación de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, Santiago, 2010.
- Guarda, Gabriel, «Los navíos de la Ilustración 1750-1800», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 125-151).
- Guardia Salvetti, Fernando de la, «El heroico comportamiento del crucero *Reina Mercedes* en defensa de Cuba», *RGM*, n.º 262, (abr) 2012, (pp. 437-442).
- Guardia Salvetti, Fernando de la, «El hundimiento del *San Pedro de Alcántara*», *RHN*, n.º 67, 1999, (pp. 91-92).
- Guayaquil en la historia*, M.I. Municipalidad de Guayaquil, Guayaquil, 2002.
- Guedes, Max Justo, «Arqueología Subacuática no Brasil», *Revista de Arqueología*, Vol. 8, n.º 2, 1994-95, (pp. 423-428).
- Guedes, Max Justo, «O Mapa de Piri Reis (1513). Um Quebra-Cabeças Histórico?», *RMB*, Vol. 114, n.º 7-9, (jul-sept) 1994, (pp. 115-136).
- Guedes, Max Justo, «Rio Branco e as nossas fronteiras», *RMB*, Vol. 115, n.º 4-6, (abr-jun) 1995, (pp. 15-31).
- Guedes, Max Justo, *Historia Naval Brasileira*, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2001.
- Guenther, Louise H., *British merchants in nineteenth century Brazil: business, culture and identity in Bahia, 1808-50*, Centre of Brazilian Studies, Oxford, 2004.
- Guérout, Max, «La traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de Succession d'Espagne», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 31-44).
- Guérout, Max, «La traite française vers Buenos Aires durant la Guerre de Succession d'Espagne». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Guerra Arteaga, Hugo y Balcázar Vargas, Juan, *El fin del velasquismo y la acción institucional de la Marina de Guerra del Perú, 1975*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Guerra C., Alejandro, «El puerto marítimo de Salinas», *RIHM*, n.º 29, (jul) 2001, (pp. 39-54).
- Guerra Cáceres, Alejandro, «Bajeles en ríos y alta mar», *RIHM*, n.º 30, (dic) 2001, (pp. 147-160).
- Guerra Cáceres, Alejandro, «Calendario histórico de la península de Santa Elena (1527-1997)», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 189-221).

- Guerra Cáceres, Alejandro, «Sobre el 'Juicio Criminal' por el asesinato del general Eloy Alfaro y sus tenientes», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 51-64).
- Guerra Martinieri, Margarita, «Sesquicentenario de los combates de Abtao y Dos de Mayo de 1866», *RMP*, Vol. 109, 1, 2016, (pp. 52-59).
- Guerra Moscoso, Sabrina, «¡Peligro en la Mar del Sur! Drake y la creación de la Armada», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 35-50).
- Guerra Moscoso, Sabrina, «Persiguiendo a los corsarios en la Mar del Sur. El naufragio de la *Leocadia*, 1800», *DMS*, n.º 17, 2009, (pp. 53-63).
- Guerrero Lang, Jorge, «Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)», *RHMP*, n.º 16, 1997, (pp. 9-43).
- Guerrero Lira, Cristián, «La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 55-66).
- Guerrero Lira, Cristián, «La revalidación de una propuesta para construir un paso interoceánico Atlántico-Pacífico en la *Aurora de Chile*, 1812», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 71-77).
- Guerrero Lira, Cristián, *La contrarrevolución de la independencia en Chile*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2002.
- Guevara Zárraga, María Estela, *El Hospital Real de San Blas*, Instituto Jalisciense de Antropología e Historia, Guadalajara, 1999.
- Guillén, Julio F., «Una observación trascendental en Montevideo (1789)», *RNU*, n.º 49, (abr) 2005, (pp. 63-66).
- Guillén, Julio F., *Independencia de América. Índice de los papeles de Expediciones de Indias. 1807-1837*, Madrid, 1953, (3 vols).
- Guillén, Julio, *Espanoles hacia la Antártica*, Instituto de Historia Naval, Madrid, 1957.
- Guimarães Lapa, Celso, «Posturas sul-americanas em relacao à concenção das Nacões Unidas sobre o Direito do Mar de 1892», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 188-221).
- Guimarães, Ricardo dos Santos, «Construções históricas da Ilha de Villegagnon», *Navigator*, Vol. I, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 5-20).
- Guisande Pelic, Mario, «La participación de los submarinistas norteamericanos a favor de Chile en la guerra contra España en 1866», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 288-297).
- Guisande Pelic, Mario, «La venta del crucero *Esmeralda* y sus consecuencias en el Ecuador», *ACHN*, n.º 4, 2004, (pp. 151-164).
- Guisande Pélic, Mario, «La venta del crucero *Esmeralda* y sus consecuencias en el Ecuador», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 315-327).
- Guisande, Mario, «La captura de los fuertes de Valdivia por Lord Thomas Alexander Cochrane», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 55-62).
- Guldentops Benavides, Giselle, «Rescatando una joya de la ingeniería naval», *RMP*, Vol. 98, n.º 1, 2005, (pp. 56-59).

- Gurney, Alan, *Below the convergence: voyages towards Antarctica, 1699-1839*, Norton, Nueva York, 1996.
- Gurpegui, José Antonio, «The coast of California as the long projected hub for the Spanish Empire in the Pacific, 1523-1815», *IJMH*, Vol. 11, n.º 2, (jun) 2019, (pp. 233-247).
- Gutiérrez, Sebastián, «Las armadas y la política exterior: La diplomacia naval», *RMCh*, n.º año 137, Vol. 138, n.º 985, (nov-dic) 2021, (59-66).
- Gutiérrez Escudero, Antonio, «Los Borbones y el comercio ultramarino con América», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 52, Madrid, 2006 (pp. 109-131).
- Gutiérrez Muñoz, Jorge, «Fitzcarrald, el istmo olvidado», *RMP*, Vol. 90, n.º 3, (jul-sept) 1997, (pp. 109-119).
- Gutiérrez Muñoz, Jorge, «Fitzcarrald, el istmo olvidado», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 58-68).
- Gutiérrez Rivas, Julissa, «Paita, una 'puerta de entrada' del contrabando en el virreinato peruano (1700-1750)», *BIRA* 32, 2005, (pp. 127-142).
- Guzmán, Nicolás, «El AGS 61 Cabo de Hornos en la investigación científica marina», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 973, (nov-dic) 2019, (36-41).
- Guzmán Lanfranco, Edmundo, «Preponderancia del Poder Marítimo». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Guzmán, Carlos Alberto, «Viajes marítimos de los San Martín Matorras desde y hacia el Puerto de Buenos Aires», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 309-321).

H

- Habert, Jacques. «Le second des grands voyages de Jean de Verrazane vers les 'Indes' et au Brésil, 1526-1527». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Haenke, Tadeo, *Trabajos científicos y correspondencia de Tadeo Haenke*, Lunwerg, Madrid, 1992, (t. IV de *La Expedición Malaspina (1789-1794)*).
- Hall, Basil, «Guayaquil en 1820, según relato de un viajero», *RIHM*, n.º 18, (jul) 1995, (pp. 277-298).
- Hamilton, Donny L., *Basic methods of conserving underwater archaeological material culture*, US Department of Defense & Legacy Resource Management Program, Washington, 1996.
- Hampe Martínez, Teodoro, «Actividad mercantil del puerto de Lima en la primera mitad del siglo XVI», *AEA*, n.º 42, 1985, (pp. 549-571).
- Hampe Martínez, Teodoro, «El almirante Grau, la Marina de Guerra y la política peruana de la bonanza del guano (1854-1879)», *RMP*, (abr-jun) 2001, (pp. 68-82).

- Hampe Martínez, Teodoro, «Humboldt y el mar peruano. Una exploración de su travesía de Lima a Guayaquil (1802-1803)», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 83-98).
- Hampe Martínez, Teodoro, «Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-1879): en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 148-172).
- Hanna, M. G., *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570-1740*, University of North Carolina, Chapel Hill, 2017.
- Hardy Videla, David, «El Cuerpo de Infantería de Marina durante las campañas de Antofagasta y Arica de 1879», *RMCh*, n.º 6, 1998, (pp. 578-583).
- Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 1979.
- Harris Bucher, Gilberto, «El almirante Manuel Blanco Encalada y el cuidado de la región del Maule: 1848», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 59-63).
- Harris Bucher, Gilberto, «La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888», *AHNC*, n.º 2, 1997, (pp. 99-117).
- Harris Bucher, Gilberto, «Los consulados chilenos y las labores de repatriación, socorros en alimentación, vestuario y asistencia hospitalaria a marineros y peones entre 1840 y 1882», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 336-351).
- Hart, Ian B., *Pesca: The History of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires*, Aidan Ellis Publishing, Whinfield, 2001.
- Hartz Oliveira Moitrel, Mônica, «A atuação de Barroso como Chefe do Estado-Maior em Passo da Pátria», *Navigator*, Vol. 1, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 93-97).
- Hartz Oliveira Moitrel, Mônica, «O estudio da História Marítima Brasileira no ensino médio: desafios e soluções», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 88-94).
- Harvey, Robert, *Cochrane: the life and exploits of a fighting captain*, Constable, Londres, 2000.
- Hattendorf, John B. (ed.), *Doing Naval History. Essays Towards Improvement*, Naval War College, Newport, 1995.
- Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, 1994.
- Hattendorf, John B., *Naval History and Maritime Strategy*, Krieger Publishing, Malabar FL, 2000.
- Haycox, Stephen; Barnett, James y Liburd, Caedmon (reds.) *Enlightment and Exploration in the North Pacific 1741-1805*, University of Washington Press, Seattle, 2000.
- Headland, Robert K., «Historia e histogramas antárticos», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 51-54).
- Hebb, David Delison, *Piracy and the English Government, 1616-1642*, Scholar Press, Aldershot, 1994.

- Hemming, Jocelyn y Nancy Thurley, *A Merchants Tale: The Life and Adventures of a nineteenth-century Scottish Trader*, Merlin Books, Braunton, 1994.
- Herda, Phyllis S., «Ethnology in the Enlightenment: The Voyage of Alejandro Malaspina in the Pacific». En Haycox, Stephen; Barnett, James y Liburd, Caedmon (reds.) *Enlightenment and Exploration in the North Pacific 1741-1805*, University of Washington Press, Seattle, 2000.
- Hermelo, Ricardo A. R., «El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica», *BCN*, n.º 817, (may-ago) 2007, (pp. 251-260); n.º 818, (sept-dic) 2007, (pp. 467-476).
- Hernández Oliva, Carlos A., «El naufragio del crucero *Sánchez Barcáiztegui*: aproximación histórica», *RHN*, n.º 84, 2004, (pp. 77-106).
- Hernández Oliva, Carlos Alberto y Hernández Arteaga, Eduardo, «La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica», *RHN*, n.º 90, 2005, (pp. 7-44).
- Hernández Oliva, Carlos Alberto, «El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748», *RHN*, n.º 103, 2008, (pp. 9-32).
- Hernández Oliva, Carlos Alberto, «El naufragio de la Armada de Barlovento del cargo del general don Diego de Alarcón y Ocaña. Año 1711», *RHN*, n.º 94, 2006, (pp. 25-45).
- Hernández Oliva, Carlos Alberto, *Naufragios barcos españoles en aguas de Cuba (siglos XVI y XVII)*, Renacimiento Colección Isla de Tortuga, Sevilla, 2009.
- Hernández Ponce, Roberto, «Chile y España. La misión Lynch, Madrid 1885», *RMCh*, n.º 826, (may-jun) 1995, (pp. 311-317).
- Hernández Sánchez-Barba, Mario, «De la emancipación a la independencia», *Emancipación de América. Ciclo de Conferencias-Diciembre 2011*, Madrid, 2011, (pp. 89-95), (cuaderno monográfico, n.º 64).
- Hernández Sánchez-Barba, Mario, *El Mar en la Historia de América*, Mapfre, Madrid, 1992.
- Hernández Sánchez-Barba, Mario, «Tierra Firme de acá, 'Paria', 'Brasil' tres fases del conocimiento del Nuevo Mundo en la primera etapa del Descubrimiento», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, I (pp. 643-663).
- Hernández Téllez, José, «Naufragios de las flotas de Nueva España en los arrecifes veracruzanos durante el siglo XVI», *Diario de Campo. Suplemento* n.º 31, (ene-feb) 2005, (pp. 60-67).
- Herndon, Wm. Lewis y Gibbon, Lardner, *Exploración del valle del Amazonas*, CETA/ABYA-YALA, Iquitos/ Quito, 1991-1993, (2 vols).
- Heros Raggio, Mario de los, «Teniente 2º Carlos de los Heros, héroe de la Guerra del Pacífico», *RMP*, Vol. 101, n.º 2, 2008, (pp. 63-72).
- Herrera C., Miguel Ángel, «Gentes de la mar. Marineros y comerciantes en el Pacífico central mesoamericano, 1830-1860», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 213-264).
- Herrera López, Patricio, «Breve visión axiológica de la vida de don Agustín Arturo Prat Chacón», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 2003, (pp. 151-158).

- Herrera López, Patricio, «Francisco Segundo Sánchez Alvaradejo, enigma histórico», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 307-315).
- Herrera, Jorge Manuel, «Desnaufragando historias. Antropología y Arqueología marítimas en tres accidentes navales en la Sonda de Campeche», *Amerística*, Vol. 4, n.º 7, (2º sem) 2001, (pp. 67-129).
- Herrera, Jorge Manuel, «Intentando salvar la nao: decisiones náuticas y quebrantos de esperanza». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Herrscher, Roberto, *Los Viajes del Penélope. La historia del barco más viejo de la Guerra de Malvinas*, Tusquets, Buenos Aires, 2007.
- Hervás Avilés, Rosa María, «La formación académica en la Armada: guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824», *RHN*, n.º 49, 1995, (pp. 105-112).
- Hevia Jürgensen, Carmen e Iván Vargas Marín, «Faros históricos chilenos que obtuvieron distinción internacional», *RMCh*, n.º 5, 1998, (pp. 496-505).
- Heyerdahl, Thor, *La expedición de la Kon Tiki*, Biblioteca Nacional del Perú, Lima, 1996.
- Heyerdahl, Thor y Skoldvold, Arne, «Archaeological evidence of Pre-Spanish Visits to the Galapagos Islands», *American Antiquity*, Vol. 22, n.º 2, parte 3, 1956, 1a ed., Norwegian University Press/The Institute for Comparative Research in Human Culture, Oslo, 1990, 2a ed.
- Hidalgo Reátegui, Jorge, «A 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras fluviales Marañón y Ucayali y del Dique Flotante», *RMP*, Vol. 90, n.º 2, (abr-jun) 1997, (pp. 15-28).
- Hidalgo, Ángel Emilio, «La revuelta de Esmeraldas de 1880», *RIHM*, n.º 28, (dic) 2000, (pp. 59-64).
- Higueras Rodríguez, María Dolores y Pimentel Igea, Juan (eds.), *La expedición Malaspina 1789-1794. Antropología y noticias etnográficas*, Ministerio de Defensa/Museo Naval/Lunwerg, Madrid-Barcelona, 1993.
- Higueras, Dolores, Laurio H. Destéfani y Héctor J. Tanzi, «Objetivos y preparación de la Expedición en España». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Higueras, María Dolores, «La representación del mundo: evolución histórica de la cartografía náutica española». En Higueras, M. D, (ed.), *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- Higueras, María Dolores, *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- Hitchcock, R. F., «Cavendish's last voyage: John Jane's narrative of the voyage of the *Desire*», *MM*, Vol. 89, n.º 1, (feb) 1998, (pp. 4-16).
- Hitchcock, R. F., «Cavendish's last voyage: purposes revealed and concealed», *MM*, Vol. 87, n.º 1, (feb) 2001, (pp. 5-14).

- Hitchcock, R. F., «Cavendish's Last voyage: The Charges Against Davis», *MM*, Vol. 80, n.º 3, (ago) 1994, (pp. 259-269).
- H.M.S. Topaze: South Pacific, 1860-69*, Biblioteca Nacional del Perú, Lima, 2015.
- Hofstein, Cyril, «Dans l'enfer des Chinchas : la route du guano est toujours ouvertel», *Le Chasse-Marée*, n.º 122, 1999, (pp. 30-43).
- Holguín Callo, Oswaldo, «Ricardo Palma, la Marina y el mar», *RHMP*, n.º 21-22, 2001-2002, (pp. 57-90).
- Hollett, David, *Passage from India to El Dorado: Guayana and the Great Migration*, Fairleigh Dickinson U.P., Madison, 1999.
- Holm, Mónica Beatriz y Rabich, Sandra Marcela, «El bloqueo al puerto de Buenos Aires durante la Guerra con el Brasil (1825-1828) a través de la prensa porteña», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 422-430).
- Holm, Olaf, «Navegación precolombina», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 9-17); n.º 17, (dic) 1994, (pp. 39-48).
- Holten, Brigitte, «Danish Shipping to Brazil in the Nineteenth Century. A temporary niche in International Trade», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 323-336).
- Hore, Peter (ed.), *Royal Navy and Royal Marines Operations 1964 to 1996*, The Naval Historical Branch, Londres, 1999.
- Horne, Gerald, *The deepest south: the United States, Brazil and the african slave trade*, New York U., Nueva York, 2007.
- Hosty, Kieran, «Wrecks, reefs and guano», *Signals*, n.º 90, (mar) 2010, (pp. 2-9).
- Hotus, Alberto, «Histórica violación de derechos humanos del pueblo Rapa Nui», *REEP*, n.º 8, 1998, (pp. 157-178).
- Howat, Rev. J. N. T., *South American Packets. The British Packet Service to Brazil, the River Plate, the West Coast (via the Straits of Magellan) and the Falkland Islands, 1808-1880*, Postal History Society & Williams Session Ltd., York, 1984.
- Hoyos Galarza, Melvin, «Cartografía guayaquileña del siglo XVIII», *Boletín de la Biblioteca Municipal de Guayaquil* 86, (mar) 2002, (pp. 4-19).
- Hristov, Romero H. y Genovés T., Santiago, «Viajes transatlánticos antes de Colón», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 48-53).
- Hristov, Romero H. y Genovés T., Santiago, «Viajes transatlánticos antes de Colón». En Butze, Sonia y Viramontes, Carlos (coords.) *Las maravillas del agua*, Instituto nacional de Antropología e Historia, Querétaro, 2006.
- Hrodej, Philippe. «Marine et diplomatie: les vaisseaux francais, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'empire espagnol d'Amerique (1700-1713)», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 45-59).
- Hrodej, Philippe. «Marine et diplomatie: les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'Empire Espagnol d'Amerique (1700-1713)». En Buchet,

- Christian y Vergé-Franceschi, (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Hudtwalcker Morán, José Antonio, «Geografía y paisaje de la isla San Lorenzo», *RMP*, Vol. 102, n.º 2, 2009, (pp. 59-74).
- Hudtwalcker Morán, José Antonio, «La isla San Lorenzo durante la guerra con Chile», *RMP*, Vol. 102, n.º 3, 2009, (pp. 91-110).
- Hudtwalcker Morán, José Antonio, «Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia», *RMP*, Vol. 101, n.º 3, 2008, (pp. 62-77).
- Hudtwalcker Morán, José A. y José Pinilla Blenke, «Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 36-46).
- Hudtwalcker Morán, José A. y José Pinilla Blenke, «Proyecto arqueológico San Lorenzo 2003-2004», *RMP*, Vol. 97, n.º 2, 2004, (pp. 55-64).
- Huerta Díaz, Ismael, «El elemento humano en el primer siglo de la Armada de Chile», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 83-97).
- Huertas V., Lorenzo, *La costa peruana vista a través de Sechura, espacio, arte y tecnología*, Prom Perú/Universidad Ricardo Palma/Concejo Provincial de Sechura, Lima, 1999.
- Huitz Baqueiro, Carlos Miguel, «Fortificaciones de San Francisco, Arquitectura, usos, arqueología y restauración», *Diario de Campo* 73, (ene-feb) 2005, (pp. 22-25).
- Humphreys, R. A., «British Merchants and South American Independence», *Proceedings of the British Academy*, Vol. 51, 1965, (pp. 151-174).
- Humphreys, R. A., «James Paroissien's Notes on the Liberating Expedition to Peru, 1820», *Hispanic American Historical Review*, Vol. 31, 1951, (pp. 253-273).
- Humphreys, R. A., «Las rivalidades anglo-americanas y la independencia de América Latina». En Tauro, Alberto, *La Independencia nacional y la Política de las Potencias*, U. de San Marcos, Lima, 1969.
- Humphreys, R. A. *La Marina Real Británica y la liberación de Sudamérica*, Fundación John Bulton/Fundación Eugenio Mendoza, Caracas, 1962
- Humphreys, R. A., *Latin America and the Second World War*, The Atholone Press, Londres, 1981-1982, (2 vols).
- Hurley, Frank, *South with Endurance: Shackleton's antartic expedition, 1914-17: the photograph's of Frank Hurley*, Simon & Schuster, Nueva York, 2001.

I

- Ibáñez Benítez, Carlos, «Capitán de fragata Carlos Ibáñez Benítez, forjador de nuestra armada, su autobiografía», *RIHM*, n.º 52, (jul) 2013, (pp. 125-130).
- Ibáñez Santa María, «El último círculo», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 25-33).
- Ibáñez, Itxaso, «Tratados españoles de Náutica», *RHN*, n.º 76, 2002, (pp. 35-57).
- Icaza Dufour, Francisco de, «Conquistas mexicanas en el Pacífico», *Históricas*, n.º 45, (ene-abr) 1996, (pp. 37-48).

- Imágenes para el recuerdo: Méndez Núñez y su entorno*, Caja de Madrid, Pontevedra, 1995.
- Imozus, Ricardo E., *Crucero 25 de Mayo: Proa al Mediterráneo... 8 de agosto de 1936*, Ediciones Theoría, Buenos Aires, 1994.
- Incháustegui Díaz, Diego, «Navegantes prehispánicos del Pacífico Americano», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 33-48).
- Indacochea Queirolo, Alberto, «Germán Castillo Zapata, capitán de fragata de la Armada Peruana», *IEHMP*, n.º 25-27, 2005-2007, (pp. 137-141).
- Inga Rumiche, Sally Rosas Elizabeth, «Una vida al servicio de la Armada Peruana: trayectoria, legado e historia del capitán de navío Julio José Elías Murguía», *RMI*, Vol. 111, n.º 3, 2018, (pp. 35-59).
- Inglis, Robin, «Bodega and Vancouver: Protagonist at Nootka, 1792», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 65-82).
- Ingstad, Helg y Anne Stine Ingstad, *The Viking discovery of America: the excavation of Norse settlement in L'Anse aux Meadows, Newfoundland*, Checkmark Books, Nueva York, 2001.
- Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, Ciudad de México, 2001-2004, (2 vols).
- «La instrucción dada por la Real Audiencia de México a Miguel López de Legazpi el 1 de septiembre de 1564», *RHN*, año 21, n.º 81, 2003, (pp. 89-101).
- Italia, Instituto Italo-Latino Americano, *Conferenza Internazionale El Niño e i suoi effetti*, IILA, Roma, 1999.
- Italia, Instituto Italo-Latino Americano, *Sartorio 1924-crociera della Regia Nave «Italia» nell'America Latina. Catalogo*, Edizioni de Luca, Roma, 1999.

J

- James, Marquis, *Merchant Adventurer. The Story of W.R. Grace*, Scholarly Resources, Wilmington, 1993.
- Jara Fernández, Mauricio, «El servicio de pesca y caza y la Antártica, 1902-1939», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 135-137).
- Jara Fernández, Mauricio, «El territorio antártico chileno y la ley n.º 11,846: ¿cuestión de política interna o externa?», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 63-73).
- Jara, Álvaro, «Estructuras de colonización y modalidades del tráfico en el Pacífico sur hispano-americano», *Les grands voies maritimes dans le monde. XV^e-XIX^e siècles*, SEV-PEN, París, 1965, Rapports presentados a la XII Congreso Internacional de Historia Marítima con la ocasión de su VII Coloquio (Viena, 29 agosto–5 septiembre 1965, (pp. 247-275).
- Jaramillo Arango, Antonio, «Cultura y pueblos precolombinos de la costa pacífico. Navegación e intercambio entre los Andes Centrales, el Área Intermedia y Mesoamérica».

- En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Jaramillo Arango, Antonio, «Navegación indígena en el puerto de Paita. Abasto y contrabando», *Bulletin de l'Institute francais d'etudes andines*, 48, 1, 2019, pp. 39-55.
- Jaramillo Arango, Antonio, *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico sudamericano*, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2022.
- Jarpa Gerhanrd, Sergio y Tromben C., Carlos, *Escuadra Nacional en la historia de Chile*, Sipimex, Santiago, 1993.
- Jenkins, H. J. K., «The nourishment of slavery: sugar and Caribbean trade in the 1790s». En Serge, Soupel, *Nourishment in Eighteenth-Century Britain*, Rúbrica, Moscú/París 2005.
- Jenkins, H. J. K. «Guadalupe's commerce raiding 1796-1798: perspectives and contexts», *MM*, Vol. 83, n.º 3, (ago) 1997, (pp. 303-309).
- Jhery García, Pablo, «90 años de histórico desarrollo de la Fuerza Submarina del Perú», *Revista del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú*, Vol. 28, 2002, (pp. 157-178).
- Jhery García, Pablo, «90 años de histórico desarrollo de la Fuerza de Submarinos del Perú, dentro del contexto nacional e internacional». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Jiménez Baliani, Juan M., «El torpedero *La Rioja* y su intervención en la Batalla Aeronaval del Río de la Plata», *BCN*, n.º 773, (ene-mar) 1994, (pp. 107-124).
- Jiménez Gómez, Juan Ricardo, «Actos, contratos y pleitos de la navegación en la Carrera de Indias en el siglo XVII». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Jiménez Torreblanca, Roberto Sandro, «Palo Unión: noble testigo de un siglo de generaciones en la Escuela Naval del Perú», *RMP*, Vol. 111, 1, 2018, (pp. 31-35).
- Johansson K., Patric, «*Ilhuicaatl* 'Agua-Cielo'. El mar en la cosmovisión náhuatl prehispánica». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Johnson, Donald, *La Salle: a perilous odyssey from Canada to the Gulf of Mexico*, Cooper Square Press, Nueva York, 2002.
- Johnson, Robert, *Thence Round Cape Horn*, USNI, Annapolis, 1963.
- Johnson, Sherry, «El Niño, environmental crisis, and the emergence of alternative markets in the Hispanic Caribbean, 1760s-70s», *William and Mary Quarterly*, Vol. 62, 2005, (pp. 365-410).
- Johnson, Victoria Stapells, «Las irónicas circunstancias que rodearon el naufragio de la capitana de Nueva España en 1641: tragedia en la barra de Sanlúcar», *RHN*, n.º 52, 1996, (pp. 7-17).
- Johnston, René, «Comercio en el Mar del Sur: ciertos aspectos prácticos del intercambio comercial marítimo, siglo XVIII», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 143-166).

- Jones, Francis I. W., «Debt-collector or Kingmaker? The Royal Navy in Mexico 1861-1862», *AN*, año 55, n.º 3, (verano) 1995, (pp. 205-212).
- Jordan, Roger, *The World's Merchant Fleets 1939*, Chatam, Londres, 1999.
- Juan y Ferragut, Mariano, «La guerra hispano-argelina de los 300 años», *RGM*, n.º 281, 2021 (pp. 233-258).
- Juan y Ferragut, Mariano, «Los sistemas de construcción naval y el combate de Trafalgar», *RGM*, n.º 279, 2020 (pp. 335-359).
- Juan, Jorge y Antonio de Ulloa, *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1978 [1746].
- Juet, Hubert, *Louis XIV a la conquête du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)*, Les Éditions La Sémaphore, París, 2001.
- Jumar, Fernando, «El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 81-101).
- Jumar, Fernando, «Le commerce français au Río de la Plata pendant la Guerre de Succession d'Espagne». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Junco, Roberto, «La ruta de Veracruz a La Habana en la época colonial». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.
- Jurado Noboa, Fernando, «Apuntes sobre el barrio del Astillero 1690-1860», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 43-60).
- Jurado Noboa, Fernando, «Desde Muelle a Malecón: datos para la historia de la calle más importante del viejo Guayaquil», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 9-14).
- Jurado Noboa, Fernando, «El barrio del Astillero a partir de 1860», *RIHM*, n.º 20, (jul) 1996, (pp. 61-81).
- Jurado Noboa, Fernando, «Los Fernández-Madrid. Una vieja familia de marinos», *RIHM*, n.º 14, (jul) 1993, (pp. 111-138).

K

- Kagay, Donald J., «Columbus as Standardbearer and Mirror of the Spanish Reconquest», *AN*, n.º 53, n.º 4, (otoño) 1993, (pp. 254-259).
- Kamen, Henry, *Spain's road to empire: the making of a world power: 1492-1763*, Allen Lane, Londres, 2002.
- Kauffmann Doig, Federico, «Navegación a larga distancia en el Perú incaico: Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Kauffmann Doig, Federico, «Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía», *RHMP*, n.º 19, 2000, (pp. 103-120).

- Kaufmann Doig, Federico, «El Perú y Oceanía a través del tiempo», *RMP*, (nov-dic) 1993, (pp. 43-56).
- Kearsley, Harold J., *Maritime Power and the Twenty-First Century*, Darmouth Publ., Aldershot, 1992.
- Keegan, John, *La grande storia della guerra*, Mondadori, Milán, 1994.
- Kelsey, H., *The first circumnavigators: unsung heroes of the Age of Discovery*, Yale U. Press, Nueva York, 2016.
- Kelsey, Harry, *Sir John Hawkins: Queen Elizabeth's Slave*, Yale U. Press, New Haven/ Londres, 2003.
- Kendrick, John, «La exploración final por la Real Armada Española. El viaje por la Costa Noroeste de América, 1791. Nootka 1791-1792». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Kendrick, John, *Alejandro Malaspina: Portrait of a Visionary*, McGill-Queen's U., Montreal, 1999.
- King, Robert J., «Ambrose Higgins, Lapérouse and the Genesis of the Malaspina Expedition», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 79-88).
- King, Robert J., «An Australian Perspective on the English Invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 51-76).
- King, Robert J. «An Australian perspective on the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 33-61).
- King, Robert J. «Arthur Phillip, Defensor de Colonia, Governador de Nova Gales do Sul», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 61-71).
- King, Robert J., «Francisco Muñoz y San Clemente and his 'reflections on the English settlements of New Holland», *The British Library Journal*, Vol. 25, n.º 1, (primavera) 1999, (pp. 55-76).
- King, Robert J., «George Vancouver and the contemplated settlement at Nootka Sound», *GC*, Vol. 31, n.º 1, 2010, (pp. 6-34).
- King, Robert J., «Spanish America in Eighteenth Century British Naval Strategy and the visit of the Malaspina Expedition to New South Wales in 1793», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 220-233).
- Klecker de Elizalde, Alejandro, «La Armada Real de Carlos III y Ultramar», *AHNC*, año 10, 2007, (pp. 31-46).
- Komlos Martínez, Luis, «50 años de la Base O'Higgins», *BACH*, año 17, n.º 1, (may) 1998, (pp. 25-26).
- Konrad, Herman W., «Caribbean Tropical Storms: Ecological Implications for Pre-hispanic and Contemporary Maya Subsistence Practices on the Yucatan Peninsula», *Revista Mexicana del Caribe*, n.º 1, (ene-jun) 1996, (pp. 98-130).
- Kopaitic Williams, Boris, «Cien años de la Escuela de Operaciones», *RMCh*, n.º 814, (may-jun) 1993, (pp. 242-244).

Krieger, Jenifer Marx, *Pirates and privateers of the Caribbean*, Krieger Publ., Malabar FL, 1997.

Kukurelo Villalobos, José Antonio, «Lancha de guerra *Cahuapanas*, ave fénix de la Amazonía», *RMP*, Vol. 111, n.º 1, 2018, (pp. 75-85).

Kukurelo Villalobos, José, «El espacio marítimo durante la campaña libertadora del Perú», *Pensamiento Conjunto*, Vol. I, n.º 3, (dic) 2013, (pp. 44-50).

Kunsch Oelkers, Adolfo. «Convoyes de galeones entre España, Nueva España y Tierra Firme», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 55-70).

L

L'Horme, Pottier de, *Le dramatique tour du monde du chevalier De Surville 1767-1773*, Service historique de la Marine/Editions du Gerfaut, París, 2004.

La expedición Malaspina 1789-1794. Viaje a América y Oceanía de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida», Centro Cultural de la Villa, Madrid, 1984.

La spedizione Malaspina in America e Oceania 1789-1794, Sagep Editrice, Génova, 1987.

Laborde Fonrat, Alejandro, «Artigas y la guerra del corso», *RNU*, n.º 58, (sept) 2008, (pp. 73-88).

Lacherre Calderón, Virginia, «Antiguas creencias vinculadas al mar», *RMP*, Vol. 87, n.º 2, (may-jul) 1994, (pp. 22-34).

Lacherre Calderón, Virginia, «Historia de un puerto que emerge: El Callao», *RMP*, Vol. 89, n.º 1, (ene-mar) 1996, (pp. 126-138).

Laffite-Carles, Christiane, «La presence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'indépendance», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 89-102).

Lafite-Carles, Christiane, «La présence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'Indépendance». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.

Laguerre Kleimann, Michel, «Bahía de Guayaquil, una referencia histórica de encuentro», *RMP*, Vol. 105, n.º 2, 2012, (pp. 81-94).

Laguerre Kleimann, Michel, *Los submarinos «R» de la Armada Peruana (1926-1958)*, Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, Lima, 2019.

Laguerre Kleiman, Michel, «El almirante Martin Jorge Guise, la expedición libertadora y la creación de la Marina de Guerra del Perú», *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, Vol. 18, n.º 2, 2021, (pp. 8-29).

Laguerre Kleimann, Michel, «Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)», *RMP*, Vol. 105, n.º 3, 2012, (pp. 25-35).

Laguerre Kleimann, Michel, «100 años del natalicio del almirante Miguel Grau Seminario: el discurso de José de la Riva-Agüero y Osma en la sociedad 'Entre Nous'», *RMP*, Vol. 107, n.º 2, 2014, (pp. 37-49).

- Laguerre Kleimann, Michel, «Los corsarios del Tribunal del Consulado de Lima a finales del siglo XVIII», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 91-99).
- Laguerre Kleimann, Michel, «Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica. Finales del s. XIX e inicios del s. XX», *RMP* 107, n.º 1, 2014, (pp. 127-143).
- Laguerre Kleimann, Michel, «La formación en la Escuela Naval del Perú durante el Once-nio (1919-1930)», *RMP* 108, n.º 2, 2015, (pp. 41-53).
- Laguerre Kleimann, Michel, «Los oficiales de marina del diccionario biográfico de peruanos contemporáneos de Juan Pedro Paz Soldán, 1917 y 1921», *RMP*, Vol. 108, n.º 1, 2015, (pp. 133-147).
- Laguerre Kleimann, Michel, «Desde Cervantes Saavedra hasta los Vásquez de Velasco. Conexiones y relaciones de parentesco en la Armada Peruana, siglos XVI-XXI», *RMP*, Vol. 109, n.º 3, 2016, (pp. 155-171).
- Laguerre Kleimann, Michel, «Argumentos a favor para nombrar al Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario como pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar», *RMP*, Vol. 110, n.º 3, 2017, (pp. 96-119).
- Laguerre Kleimann, Michel, *Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos*, Asociación Cultural Peruano Británica, Lima, 2017.
- Laguerre Kleimann, Michel, «Insubordinación, desertión y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866», *RHMP*, n.º 35-37, 2017, (pp. 147-184).
- Laguerre Kleimann, Michel, *U. S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An historical partnership in Maritime Security Studies*, Escuela Superior de Guerra Naval/U. S. Naval War College, Lima, 2017.
- Laguerre Kleimann, Michel, «El mensaje del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú a cien años de su instalación», *RMP*, Vol. 111, n.º 1, 2018, (pp. 37-51).
- Lamadrid, Emilio, «1845-1846, notas para la historia de Tampico». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana, pról. Aristarco Regalado*, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Lambert, Andrew, *The Foundations of Naval History: John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*, Londres, 1998.
- Lancho Rodríguez, José María, «La protección penal en aguas internacionales del patrimonio histórico sumergido español», *RGM*, n.º 262, (may) 2012, (pp. 663-672).
- Landín Carrasco, Amancio y Luis Sánchez Masiá, «Los hallazgos australes de Váez de Torres», *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 1992, t. III (pp. 679-681).
- Landín Carrasco, Amancio, «La cuna de Álvaro de Mendaña», *RHN*, n.º 41, 1993, (pp. 97-100).
- Landín Carrasco, Amancio, *Islario Español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Eds. Cultura Hispánica, Madrid, 1984.
- Landis, Marilyn L., *Antarctica: exploring the extreme: 400 years of adventure*, Chicago Review Press, Chicago, 2001.

- Langdon, Stephen J., «Efforts at Humane Engagement: Indian-Spanish Encounters in Bucarelli Bay, 1779». En Haycox, Stephen; Barnett, James y Liburd, Caedmon (reds.) *Enlightment and Exploration in the North Pacific 1741-1805*, University of Washington Press, Seattle, 2000.
- Lara Brozsesi, Claude, «200 millas, en el siglo XX, es el nacimiento y la construcción de un nuevo territorio por el país y para el Ecuador en este nuevo milenio», *Boletín de la Academia Nacional de Historia* [Ecuador], n.º 194, 2017, (pp. 355-389).
- Larenas Quijada, Víctor, «El almirante Patricio Lynch, general en jefe del ejército de operaciones en el norte del Perú y su gestión como gobernador político y militar en Lima», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 97-123).
- Larenas Quijada, Víctor, «Patricio Lynch, marino y gobernante», *RMCh*, n.º 824, (ene-feb) 1995, (pp. 22-34).
- Larken, Meriel, *The Ship, the Lady and the Lake. The extraordinary life and rescue of a victorian steamship in the Andes*, Bene Factum Publishing Ltd., Londres, 2012.
- Larrañaga Martín, Enrique, «Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile», *RMCh*, n.º 4, 2006, (pp. 353-360).
- Lascano, Diego, *Graf von Spee, de China a Malvinas. La Primera Guerra Mundial en aguas de Chile y Argentina*, Ediciones Victoria, Buenos Aires, 2002.
- Lasterle, Philippe, «La mission navale française au Perou (1905-1914): un gout d'inachive». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Lasterle, Philippe, «La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un goût d'inachevé», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 77-93).
- Lesterle, Philippe, «La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Una ocasión perdida», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 200-210).
- Latorre Tapia, Octavio, «La navegación a vela y naufragios en las islas Galápagos», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 223-231).
- Latorre Tapia, Octavio, «Los primeros pobladores de las Islas Galápagos», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 39-51).
- Latorre, Octavio, «El fuerte y batería de costa de Punta de Piedra», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994 (pp. 61-74).
- Latorre, Octavio, *La historia humana de Galápagos*, Academia Nacional de Historia, Quito, 2011.
- Laurenzano, Mayra Cristina, «A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina: contribuições para a formação do Estado nacional», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 73-77).
- Lausica Glasinovic, Sergio, «Punta Arenas, un puerto para la Antártica. Expediciones de fines del siglo XIX e inicios del XX», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 87-100).

- Laux, Claire, «Les réductions du Paraguay, modèles pour les théocraties missionnaires du Pacifique». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Lavalle Argudín, Mario, *La Armada en el México Independiente*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Ciudad de México, 1985.
- Laviana Cuetos, María Luisa, «Señor, por amor de Dios, no me coma'. La piratería en el Pacífico según Francisco Requena», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 100-109).
- Laviana Cuetos, María Luisa, «La maestranza del Astillero de Guayaquil en el siglo XVIII», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 15-37).
- Laviana Cuetos, María Luisa, «La organización de la Carrera de Indias o la obsesión del monopolio», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n.º 52, Madrid, 2006, (pp. 19-35).
- Laviana Cuetos, María Luisa, «Los intentos de controlar la explotación forestal en Guayaquil: pugna entre el cabildo y el gobierno colonial», *RIHM*, n.º 33, (dic) 2003, (pp. 29-49).
- Laviana Cuetos, María Luisa, «Tráfico portuario y construcción naval en Guayaquil durante el siglo XVIII» (resumen), *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 433).
- Layman, C.H. y Jane Cameron, *The Falklands and the dwarf: The Cruise of HMS Dwarf in the Falkland Islands 1881-1882*, Picton Publishing, Chippenham, 1995.
- Le Maire, Jacob, *Mirror of the Australian Navigation*, The Australian National Maritime Museum, Sydney, 1999.
- Leal, Mario A., «Cómo se vive en una carpa durante una patrulla antártica», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, 2000, (pp. 119-140).
- Leceta Gálvez, Humberto, «Aspectos navales 1912-1914», *RHMP*, n.º 33, 2013, (pp. 345-384).
- Leceta Gálvez, Humberto, «Notas sobre la Dirección de Capitanías. 1919 y 1949». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Ledesma Becerril, Javier, «Reseña histórica de la Heroica Escuela Naval Militar», *RAME*, Vol. 112, (jun) 1997, (pp. 3-6).
- Leeke, Jim, *Manila and Santiago: The New Steel Navy in the Spanish-American War*, Naval Institute Press, Annapolis, 2009.
- Lenz-Volland, Birgit y Martin Volland, «Distribución geográfica y técnica de la pesca en la costa ecuatoriana durante el periodo colonial», *RIHM*, n.º 18, (jul) 1995, (pp. 7-47).
- León Amores, Carlos, «El naufragio del galeón *San José* (Panamá 1631). Pasado, presente y futuro», *Magallánica*, Vol. 6, n.º 11, (jul-dic) 2019, (pp. 126-151).
- León Borja, Dora, «Los indios balseros como factor en el desarrollo del puerto de Guayaquil», *Estudios sobre Política Indigenista Española en América*, U. de Valladolid, Valladolid, 1977, t. II (pp. 281-311).

- León Sáenz, Jorge, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*, U. de Costa Rica, San José, 1997.
- León Sánchez, Jorge, «De la otra costa': comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 103-113).
- León Wöppke, Consuelo, «La apreciación estadounidense acerca de la Antártica durante la posguerra temprana», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 147-152).
- León Wöppke, María Consuelo y Jara Fernández, Mauricio (eds.), *Antártica. Testimonios periodísticos 1947-1957*, Editorial Puntángeles/U. de Playa Ancha Valparaíso, s/f.
- León Wöppke, María Consuelo; Jara Fernández, Mauricio y Kendall Moore, Jason, *¿Convergencia Antártica?: Los contextos de la Historia Antártica Chilena, 1939-1949*, Editorial Puntángeles/U. de Playa Ancha Valparaíso, 2005.
- León, Jorge, «Bibliografía sobre comercio y transporte marítimo de Centroamérica y la costa del Pacífico de América del Sur: 1700-1850», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 347-379).
- León, Jorge, «Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 289-346).
- Leonard, Virginia W., «*La Amistad* (1839), domestic and international repercussions», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 103-111).
- Lequerica Delgado, César, «La Marina del Perú y su papel en la fundación del puerto fluvial de Iquitos», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 69-98).
- Leshner, Pete, «A load of guano: Baltimore and the fertilizer trade in the nineteenth century», *The northern mariner/Le marin du nord XVIII*, n.º 3-4, (jul-oct) 2008, (pp. 121-128).
- Leshkar-Denton, Margaret E. y Erreguerena Pilar, Luna (eds.), *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean*, Left Coast Press, Walnut Creek, 2008.
- Lettieri Rodríguez, Roberto Américo, «Las campañas navales contra el imperio del Brasil por parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1825-1828)», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 236-251).
- Lettieri Rodríguez, Roberto, «El hundimiento del buque mercante uruguayo *Montevideo* durante la Segunda Guerra Mundial», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, Guayaquil, 2003, (pp. 387-392).
- Leví Castillo, José Roberto, «El almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) el más grande estratega naval norteamericano y la importancia de las islas Galápagos», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 93-102).
- Leví Castillo, José Roberto, «El general de división don Juan Illingworth-Hunt», *RIHM*, n.º 14 (pp. 69-108); n.º 15 (pp. 43-82).
- Leví Castillo, José Roberto, «El general Eloy Alfaro Delgado y la expedición del vapor *Pichincha* ex *Alhajuela* a las playas manabitas en 1884», *RIHM*, n.º 28, (dic) 2000, (pp. 65-116).

- Leví Castillo, José Roberto, «La Marina de Guerra Ecuatoriana en la Campaña de Esmeraldas (1913-1916)», *RIHM*, n.º 17, (dic) 1994, (pp. 97-144).
- Leví Castillo, José Roberto, «Las armas del infante o marinero durante las guerras de independencia», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 37-50).
- Leví Castillo, José Roberto, «Las bases militares y navales en las islas Galápagos y Salinas durante la II Guerra Mundial (1942-1946)», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 103-120).
- Leví Castillo, José Roberto, «Las bases norteamericanas en las Islas Galápagos y Salinas, contribución ecuatoriana a la defensa continental durante la Segunda Guerra Mundial (1942-1948)», *RIHM*, n.º 19, (dic) 1995, (pp. 7-135).
- Leví Castillo, José Roberto, «Prolegómenos de la aviación militar y naval en el Ecuador», *RIHM*, n.º 18, (jul) 1995, (pp. 85-263).
- Leví Castillo, Roberto, «Los corsarios españoles: navío *Asia* y bergantín *Aquiles*», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 29-40).
- Lewis, E. R. y C. B. Robbins. «Brazil's coast defense rearmament, 1939-45», *Warship International*, n.º 41, 2004, (pp. 52-53).
- Lewis, James A., *The Spanish Convoy of 1750: Heaven's Hammer and International Diplomacy*, U. Press of Florida, Gainesville, 2009.
- Li, Adolfo, «Los inmigrantes chinos en Cuba», *Amerística*, Vol. 5, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 61-85).
- Liga Marítima Uruguaya, *Los Precursores del Uruguay Marítimo*, Pesce, Montevideo, 1993.
- Linares Mascaro, Ernesto, «Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la campaña del *Huáscar*», *RHMP*, n.º 28-29, 2008-2009, (pp. 179-211).
- Linares Roca, César, «225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016», *RMP*, Vol. 109, n.º 3, 2016, (pp. 18-37).
- Linares Velásquez, César, *150 años de sellos postales peruanos marítimos y navales*, Dirección de Intereses Marítimos e Información, Lima, 2008.
- Lind, Jan de, *Joriz van Spilbergen 1568-1620, his life & travels*, Pumbo, Países Bajos, 2015.
- Liniers Bernabéu, Javier de, «La incorporación de Santiago Liniers a la Marina de Guerra Española», *RGM*, n.º 261, (nov) 2011, (pp. 665-672).
- Lisle, Gerard de (ed.), *The Royal Navy and The Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolph de Lisle's Diaries and Watercolours*, Pen and Sword Maritime, Barnsley, 2008.
- Litalien, Raymonde, «Les missions exploratoires du Pacifique nord au XVIII^e siècle en provenance de la France et du Mexique». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Litalien, Raymonde, «Les missions exploratoires du Pacifique nord, au XVIII^e siècle, en provenance de la France et du Mexique», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 91-105).
- Llontop Sánchez-Carrión et al. (eds.), *Cien anécdotas y una historia. Remembranzas navales*, IEHMP, Lima, 2018.

- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Aspectos operativos de alistamiento de la escuadra del Perú para hacer frente a la agresión ecuatoriana de 1941». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Capitán de navío Juan G. More Ruiz», *RMP*, Vol. 93, n.º 1, (ene-mar) 2000, (pp. 26-30).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Contralmirante Alejandro Vences Ubillús (1884-1946)», *RMP*, Vol. 95, n.º 1, (ene-mar) 2002, (pp. 77-93).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del monitor *Huáscar* peruano», *RMP*, Vol. 99, n.º 2, 2006, (pp. 12-38).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «El vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú», *RMP*, Vol. 98, n.º 1, 2005, (pp. 24-37).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Jorge Martín Guise, primer comandante general de la Marina», *RMP*, Vol. 93, n.º 2, (abr-jun) 2000, (pp. 8-15).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional (breve recuento)», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 111-118).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Lizardo Montero Flores: marino y estadista», *RMP*, Vol. 94, n.º 3, (jul-sept) 2001, (pp. 55-70).
- Llosa Pazos, Juan Carlos, «Ramón Freire Goitzolo», *RMP*, Vol. 93, n.º 3, (oct-dic) 2000, (pp. 112-118).
- Lofstrom, Willam L., *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana/Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, Lima-Piura, 2002.
- Lofstrom, William L., *Paita - Outpost of Empire*, Mystic Seaport Museum, Mystic, 1996.
- Lofstrom, William, «Paita y Cobija. Similitudes y diferencias en el siglo XIX», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 65-73).
- Lofstrom, William, *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros: 1825-1880*, Editorial Quipus/Verónica y Mauro Bertero, La Paz, 1991.
- Lohmann Villena, Guillermo, «Los gestores de la fundación del Tribunal del Consulado de Lima», *Revista del Archivo General de la Nación*, n.º 23, 2001, (pp. 151-167).
- Lohmann Villena, Guillermo, *Siglos XVII y XVIII*, IEHMP, 1973, (t. IV de *Historia Marítima del Perú*).
- Lohmann Villena, Guillermo, *Las Defensas Militares de Lima y Callao*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1964.
- Lois, Carla, «Mapas de lo invisible. La imaginación científica y artística sobre los fondos oceánicos». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Lombardo de Ruiz, Sonia, «La navegación en la iconografía maya», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 40-47).

- López Aréstegui, Héctor, «El crucero *Belgrano*: una historia inconclusa», *RMP*, Vol. 96, n.º 2, (ago) 2003, (pp. 36-39).
- López Aréstegui, Héctor, «La fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial», *RMP*, Vol. 101, n.º 2, 2008, (pp. 51-62).
- López Aréstegui, Héctor, «La tragedia de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*», *Pensamiento Conjunto*, Vol. 1, n.º 3, (dic) 2013, (pp. 56-64).
- López Aréstegui, Héctor, «La isla San Lorenzo en el inicio de nuestras relaciones diplomáticas con España», *RMP*, Vol. 107, n.º 1, 2014, (pp. 81-92).
- López Aréstegui, Héctor, «*De la guerra que se hace por mar*. Breve historia del derecho de presa», *RHMP*, n.º 35-37, 2017, (pp. 185-199).
- López Aréstegui, Héctor, «El incidente Gárezon de 1909 y la Marina de Guerra», *RMP*, Vol. 110, n.º 1, 2017, (pp. 134-139).
- López Bustamante, Alex, «Abastecimiento. 175 años siempre presente», *RMCh*, n.º 814, (may-jun) 1993, (pp. 245-249).
- López Garrido, Pedro H., «Procesos de transformación natural de contextos arqueológicos sumergidos en la costa de Campeche, Golfo de México». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.
- López González, Pedro, *Desde San Blas de Nayarit a las aguas heladas de Alaska. Diarios del viaje de Juan Francisco de la Bodega y Quadra de 1779*, U. Autónoma de Nayarit, Tepic, 2019.
- López González, Pedro, *El templo de San Blas de las Californias. Nuestra Señora del Rosario la Marinera*, Ruta Quetzal BBVA/Lunwerk, Madrid, 2000.
- López Martín, Javier, «Estudio preliminar del navío de guerra *Dragón*, construido en La Habana en 1745 y hundido en la sonda de Campeche en 1783». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- López Martínez, Héctor y Laguerre Kleimann, Michel, *Tres héroes navales lambayecanos*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2014.
- López Martínez, Héctor, «Cincuenta años después: la captura de los balleneros de Onassis», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 3-6).
- López Martínez, Héctor, *Apuntes sobre viajes y viajeros*, Minerva, Lima, 2000.
- López Martínez, Héctor, *El Perú y el mar, una relación ancestral*, U. San Martín de Porres, Lima, 2008.
- López Martínez, Héctor, *Miguel Grau, marino y ciudadano*, U. Alas Peruanas, Lima, 2012.
- López Sánchez, Carmela Esther, «Contactos culturales entre Mesoamérica y los Andes», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 87-111).
- López Urrutia, Carlos (ed.), «Las memorias de John Thomas y el Bosquejo de la historia de la Armada de Chile», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 95-109).

- Lopez Urrutia, Carlos «Barcos chilenos en California», *RMCh*, n.º 670, (jun) 1969, (pp. 371-374).
- López Urrutia, Carlos y Ortiz Sotelo, Jorge, *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2005.
- López Urrutia, Carlos, «Apuntes para la Historia de la Navegación a Vela», *RMCh*, n.º 844, 1998, n.º 2 (pp. 195-199); n.º 3 (pp. 294-300); n.º 4 (pp. 395-402).
- López Urrutia, Carlos, «Bouchardo en California, ¿Pirata o patriota?», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 306-321).
- López Urrutia, Carlos, «Descubrimiento y exploración de California», *ACHN*, n.º 3, 1998, (pp. 37-49).
- López Urrutia, Carlos, «Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico», *DMS*, n.º15, 2007, (pp. 63-68).
- López Urrutia, Carlos, «English and American Mariners in Chile's First Squadron, 1817-18». En Love, Robert W., Jr., (ed.), *New Interpretations in Naval History: selected papers from the eleventh Naval History Symposium, held at the United States Naval Academy, 21-23 October 1993*, USNI, Annapolis, 2001.
- López Urrutia, Carlos, «Hipólito Bouchard: pirate or patriot», *MH*, Vol. 36, n.º 4, (primavera) 2000, (pp. 22-33).
- López Urrutia, Carlos, «La corbeta *Abtao*. Un buque de origen misterioso», *RMCh*, n.º 813, (mar-abr) 1993, (pp. 149-156).
- López Urrutia, Carlos, «La defensa de Rosas por Lord Cochrane», *DMS*, n.º14, 2006, (pp. 79-87).
- López Urrutia, Carlos, «La escuadra chilena en México, 1822». En Chávez Marín, Clever Alfonso (coord.) *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar/Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Ciudad de México, 2006.
- López Urrutia, Carlos, «Las corbetas canadienses en el Atlántico Norte», *RMCh*, n.º 814, (may-jun) 1993, (pp. 280-289).
- López Urrutia, Carlos, «Lord Cochrane y la expedición a México, 1822», *DMS*, n.º6, 1999, (pp. 115-129).
- López Urrutia, Carlos, «The Chilean Naval Mutiny of 1931», *DMS*, n.º8, 2000, (pp. 51-64).
- López Urrutia, Carlos, *Chile, a brief naval history*, Armada de Chile, Valparaíso, 1998.
- López Urrutia, Carlos, *Historia de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana*, El Cipsrés, Santiago, 2006.
- López Urrutia, Carlos, *Historia de la Marina de Chile*, 1ª ed. Editorial Andrés Bello, Santiago, 1968; 2ª ed., El Cipsrés, Santiago, 2007.
- López Urrutia, Carlos, *La Guerra del Pacífico (1879-1884)*, Ristre, Madrid, 2003.
- Lopez Urrutia, Carlos, *Breve Historia Naval de Chile*, Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1976.

- López Urrutia, Carlos, *Más allá de la audacia. Vida de Thomas Cochrane, décimo conde de Dundonald*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 2001.
- López, Carlos, «El contador naval», *RNU*, n.º 36, (mar) 2000, (pp. 55-59).
- López, Eufemio Lorenzo, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Diputación Provincial, Valladolid, 1980, (2 vols).
- López-Ríos Fernández, Fernando, «La materia médica americana en la época de Colón», *RHN*, n.º 41, 1993, (pp. 47-60).
- Loren Gary, Gonzalo, «El sitio de Cartagena de Indias (1741)», *RHN*, n.º 120, 2013, (pp. 87-98).
- Lorimer, Joyce, *Untruth and Consequences: Raleigh's Discovery of Guiana and the 'Salting' of the Gold Mine*, The Hakluyt Society, Londres, 2007.
- Lozano Liarte, Carlos y Ana Ros Togores, *Catálogo de Condecoraciones del Museo Naval*, Ministerio de Defensa/Museo Naval, Madrid, 2001.
- Lozano y Nathal, Gema, «El vaivén que viene de la mar, la Feria de la Flota en Xalapa, 1720-1777», *México en el Tiempo*, n.º 25, 1998, (pp. 26-33).
- Lozano, Alberto, «Una experiencia en el ex-destroador Uruguay (incidente n.º 259 de búsqueda y rescate en el mar)», *RNU*, n.º 19, (jul) 1994, (pp. 73-77).
- Lucena Giraldo, Manuel (ed.), *Francisco de Requena y otros: Ilustrados y bárbaros. Diario de la exploración de límites al Amazonas (1782)*, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
- Lucena Giraldo, Manuel, «Joaquín Francisco Figalgo y la expedición cartográfica del Atlas Americano». En Higuera, M. D, (ed.), *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- Luna Erreguerena, Pilar y Roffiel, Rosamaría (coords.), *Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2001.
- Luna Erreguerena, Pilar, «El patrimonio cultural subacuático», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 113-124).
- Luna Erreguerena, Pilar, «Galeones en el Golfo de México», *México en el Tiempo*, n.º 25, 1998, (pp. 58-63).
- Luna Erreguerena, Pilar, «Patrimonio cultural subacuático. Legislación nacional e internacional. Proyección de México ante el mundo». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.
- Luna, Pilar, «La arqueología subacuática mexicana: una historia con futuro». En Butze, Sonia y Viramontes, Carlos (coords.) *Las maravillas del agua*, Instituto nacional de Antropología e Historia, Querétaro, 2006.
- Lund, Judith Navas, *Whaling masters and whaling voyages from American ports: a compilation of sources*, Kendall Whaling Museum/New Bedford Whaling Museum, Sharon-New Bedford, 2001.
- Luoge, Carlos Alberto, «De las Falkland a las Malvinas», *BCN*, n.º 772, (oct-dic) 1993, (pp. 757-762).

- Luque Talaván, Miguel, «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVII)», *RCHA*, n.º 24, 1998, (pp. 113-145).
- Luque Talaván, Miguel, «Mecanismos de defensa en la fachada pacífica del virreinato del Perú: el caso de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* de la Real Compañía de Filipinas (1805)». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Luqui Lagleyze, Julio, «El componente naval en la estrategia realista 1810-1824», *III Congreso argentino de americanistas 1999*, Sociedad Argentina de Americanistas, Buenos Aires, 2000), (t. II).
- Luqui Lagleyze, Julio, «El Coronel de Marina D. Martín Jacobo Thompson y sus uniformes», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 25-28).
- Luqui Lagleyze, Julio, *Los Aspectos Navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930*, U. Católica Argentina, Buenos Aires, 2003.
- Luqui Lagleyze, Julio M., «Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 4, 2004, (pp. 115-136).
- Luzón Benedicto, José Luis, «La navegación entre Macao y América – el siglo XIX y el transporte de coolies», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 202-208).
- Luzzana Caraci, Ilaria, «Algunas observaciones sobre la primitiva cartografía americana», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, I (pp. 167-200).
- Luzzana Caraci, Ilaria y Dario Manfredi, *Alessandro Malaspina e la spedizione scientifica delle corvette «Descubierta» e «Atrevida»*, Paoli Savi Editore, Pontremoli, 2004.
- Lynch, Barbara A y John E. Vajda, *United States Naval History: a Bibliography*, Naval Historical Center, Washington, 1993.
- Lyon, Eugene, «The *Niña*, the *Santa Cruz*, and other Caravels as Described in the Libro de Armadas and Other Spanish Records», *AN*, año 53, n.º 4, (otoño) 1993, (pp. 239-246).

M

- Mac Kay Fulle, Martín y otros, «Arqueología e historia en la isla San Lorenzo, Perú», *Amerística*, Vol. 5, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 151-171).
- Mac Kay Fulle, Martín, Rápale Santa Cruz Gamarra y Azucena Ugarte Galdos, «Resultados de la prospección arqueológica en la isla San Lorenzo–el Callao, Perú», *BIRA* 30, 2003, (pp. 265-288).
- Machuca, Paulina, «Fortuna de mar. Enfermedad y muerte en la Carrera de Filipinas, siglo XVII». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Mackay, W. Iain, «De Bucareli, Bodega, Mackay, Martínez y Makweena», *DMS*, n.º10, 2002, (pp. 119-128).

- Maestro López, Manuel, «Riesgos y seguros de la Carrera de Indias», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 52, Madrid, 2006, (pp. 37-53).
- Mahan Marchese, David, «Crucero de instrucción de la corbeta General Baquedano a través del Pacífico en 1918. Estudio Histórico y proyecciones», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 235-249).
- Mahan Marchese, David, «Teniente Jorge Velarde Castañeda, héroe naval», *RMP*, Vol. 104, n.º 1, 2011, (pp. 121-133).
- Malamud Rikles, Carlos Daniel, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Diputación Provincial, Cádiz, 1986.
- Malaspina, Alejandro, *Expedición Malaspina (1789-1794), El Diario general del viaje*, Lunewerg, Madrid, 1990.
- Maldavsky, Aliocha, «Quitter l'Europe pour l'Amérique: mode d'emploi d'une quête missionnaire», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 67-83).
- Maldavsky, Aliocha. «Quitter l'Europe pour l'Amérique: mode d'emploi d'une quête missionnaire». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Maldini, Héctor, *El Príncipe, vida y leyenda del almirante Patricio Lynch*, Impresos Universitarios, Santiago, 1997.
- Malpezzi, Elisabetta y Valettini, Stefania, *Prima addizioni alla bibliografia su Alessandro Malaspina*, Cuaderno n.º 1 del Centro di Studi Malaspiniani «Alessandro Malaspina», Mulazzo, 1993.
- Mancilla González, Pablo, «El continente antártico, de la Terra Australis Incognite a las primeras expediciones científicas (1520-1843)», *RHN*, n.º 121, 2013, (pp. 55-72).
- Manfredi, Dario, «Adam J. Krusenstern y la primera edición del viaje de Malaspina. San Petersburgo (1824-1827)», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 65-81).
- Manfredi, Dario, «Alejandro Malaspina y sus trabajos en Chile», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 268-274).
- Manfredi, Dario, «Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 69-76).
- Manfredi, Dario, «Fabio Ala Ponzone, oficial de la Expedición Malaspina en la costa noroeste de América (1791)», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 83-96).
- Manfredi, Dario, «La corbeta *Atrevida* en las Islas Aurora (1794)», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 43-48).
- Manfredi, Dario, «La última palabra sobre las 'Islas Aurora'», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 75-77).
- Manfredi, Dario, «Nacimiento de Malaspina, sus primeros años. Su ingreso a la Real Armada Española, carrera naval hasta su viaje de la *Astrea*, que se incluye». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, Ciudad de México, 2001-2004.

- Manfredi, Dario, «Noticia sobre unos inéditos geográficos del oficial de la Real Armada Fabio Ala Ponzzone». En Baila, José y Luzón, José (coord.), *Latinoamérica. Territorios y Países en el umbral del siglo XXI*, Grupo de Trabajo de Geografía de América Latina, Tarragona, 1993.
- Manfredi, Dario, «Noticias sobre la primera navegación del Caballero de Malta Alejandro Malaspina», *DMS*, n.º12, 2004, (pp. 85-86).
- Manfredi, Dario, «Sulla prima edizione del viaggio di Malaspina: S. Pietroburgo, 1824-182», *Giovanni Caboto e le vie dell'Atlantico sttentrionale. Atti del Convegno Internazionale di Studi, Roma 29 settembre I ottobre 1997*, Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, Génova, 1999, (pp. 485-504).
- Manfredi, Dario, «Un apunte de Fabio Ala Ponzzone sobre el traslado a La Habana de los supuestos restos de Colón», *DMS*, n.º7, 1999, (pp. 113-115).
- Manfredi, Dario, «Un fragmento inédito de Alejandro Malaspina (1789) sobre la expedición científico política», *DMS*, n.º1, 1993, (pp. 57-67).
- Manfredi, Dario, *Ad Alessandro Malaspina nel bicentenario della partenza della spedizione (30 luglio 1789-30 luglio 1989)*, Centro «Alessandro Malaspina» per la storia e la tradizioni marinare, La Spezia, 1989.
- Manfredi, Dario, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)*, Il Mulino, Bologna, 1999.
- Manfredi, Dario, *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.C. «Astrea». 1786-1788*, Accademia Lvnigianese di Scienze, La Spezia, 1988.
- Manfredi, Dario, *Italiano in Spagna, spagnolo in Italia. Alessandro Malaspina (1754-1810) e la piu importante spedizionie maritima del Secolo dei Lumi*, Ediciones de la Radio-Televisión Italiana, Turín, 1992.
- Manfredi, Dario, *L'inchiesta dell'inquisitore sulle eresie di Alessandro Malaspina*, Centro «Alessandro Malaspina» per la storia e la tradizioni marinare, La Spezia, 1987.
- Manfredi, Dario, *Sugli anni «pontremolesi» di Alessandro Malaspina (1803-1810)*, Centro «Alessandro Malaspina» per la storia e la tradizioni marinare, La Spezia, 1986.
- Manfredi, Dario, *Sugli studi e sulle navigazioni «minori» di Alessandro Malaspina (1765-1785)*, Centro «Alessandro Malaspina» per la storia e la tradizioni marinare, La Spezia, 1988.
- Manfredi, Dario, «The Spanish frigate *Astrea* around the world (1786 to 1788). The first circumnavigation achieved by an Italian: Alessandro Malaspina», *DMS*, n.º16, 2008, (pp. 93-104).
- Marchena Fernández, Juan y María del Carmen Gómez Pérez, *La vida de guarnición en las ciudades americanas de la Ilustración*, Ministerio de Defensa/Secretaría General Técnica, Madrid, 1992.
- Marco, Miguel Ángel de, «Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 337-338).

- Marco, Miguel Ángel de, *Corsarios argentinos. Héroe del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*, Editorial Planeta, Buenos Aires, 2002.
- Marco, Miguel Ángel de, *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*, Instituto de Historia Política Argentina, Buenos Aires, 1996.
- Marco, Miguel Ángel de, *La Armada Española en el Plata (1845-1900)*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Rosario, 1981.
- Marcos Pino, Jorge, «Las sociedades del antiguo Ecuador y el mar: polo de la globalización prehispánica», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 105-130).
- Mardones Costa, Ignacio (coord.), *Prat (1848-1879)*, Armada de Chile, Santiago, 2014.
- Mardones Costa, Ignacio, «Construcción de buques de guerra en Brasil», *RMCh*, n.º 817, (nov-dic) 1993, (pp. 603-610).
- Mariátegui, Jorge, Aurora Ch. de Vildoso y Juan Vélez, *Bibliografía sobre el Fenómeno El Niño desde 1891 a 1985*, Instituto del Mar del Perú, Callao, 1985.
- Mariluz Urquijo, José María, «Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 2, 2003, (pp. 95-158).
- Marin, Catherine, «La redéfinition de la Mission au XVII^e siècle, un texte fondamental de Rome: les instructions aux Vicaires apostoliques de 1659». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Marina de Guerra del Perú, *Compendio de historia marítima y naval del Perú*, Dirección de Intereses Marítimos e Información, Lima, 2009.
- Marina de Guerra del Perú, *Diario de bitácora. Monitor Huáscar 1879*, Dirección de Intereses Marítimos e Información, Lima, 2005.
- Marina de Guerra del Perú, *Infantería de Marina. Acción y Valor*, Comandancia de Infantería de Marina, Lima, 2006.
- Marina de Guerra del Perú, *Marina de Guerra del Perú*, Dirección de Intereses Marítimos e Información, Lima, 2010.
- Mariño Blanco, Tomás A., «90 aniversario del Desembarco de Asalto y Toma de Ciudad Bolívar en julio de 1903», *RAV*, n.º 30, (jul) 1993, (pp. 13-45).
- Mariño Blanco, Tomás A. «La Armada de Venezuela al comienzo de la Segunda Guerra Mundial (1939)», *RAV*, n.º 31, (dic) 1993, (pp. 43-70).
- Marken, Mitchell W., *Pottery from Spanish Shipwrecks 1500-1800*, U. Press of Florida, Miami, 1994.
- Marks, Richard Lee, *Tres hombres a bordo del Beagle*, Vergara Editor, Buenos Aires, 1994.
- Marley, David F., «The Great Galleon: The Santísima Trinidad (1750-1765)», *Philippine Studies*, n.º 41, 1993, (pp. 167-181).
- Marley, David F., *The Sack of Veracruz: The Great Pirate Raid of 1683*, Netherlandic Press, Ontario, 1993.
- Marley, David F., *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the Present*, ABC/CLIO, Santa Barbara, 1998.

- Marley, David, «A Fearful Gift: The Spanish Naval Build-up in the West Indies, 1759-1762», *MM*, Vol. 80, n.º 4, (nov) 1994, (pp. 403-417).
- Marques Castanheira da Cruz, Carlos Luis, «Para uma historiografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 42-58).
- Martin Fritz, Carlos, «El dique seco n.º 1 de Talcahuano. Verdadera fecha de su inauguración», *RMCh*, n.º 824, (ene-feb) 1995, (pp. 35-38).
- Martín Fritz, Carlos, «Los diques secos de Valparaíso», *ACHN*, n.º 10, 2007, (pp. 197-215).
- Martín, José (ed.), *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII*, Sociedad Geográfica Española, Madrid, 1999.
- Martín, Juan Carlos, «El almirante del Mar del Sur José de Alzamora y Ursino». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Martín, Juan G.; Espinoza, José; Hanselmann, Frederick y Pérez, Juan, «Una mirada crítica a la arqueología marítima en Colombia: apuntes sobre algunos pecios y restos de la batalla por Cartagena de Indias en 1741», *Magallánica*, Vol. 11, n.º 6 (jul-dic) 2019, (pp. 203-237).
- Martínez, Escultora y Saenz, Michel, «El navegante Topa Inga Yupanqui 'El Resplandeciente'», *RMP*, Vol. 112, n.º 1, 2019, (58-68).
- Martínez B., Sergio, «El héroe, el abogado», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 90-97).
- Martínez Baeza, Sergio, «Inicios de la marina mercante de Chile (1800-1870)», *RH*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 185-211).
- 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», *AHNC*, año 3, 1998, (pp. 183-202).
- Martínez Busch, Jorge, «Ramón Freire Serrano: el prócer que pudo haber conquistado Tahití», *RMCh*, n.º 6, 2006, (pp. 547-552).
- Martínez Busch, Jorge, *Capitán Prat. El acorazado olvidado*, Museo Marítimo Nacional, Valparaíso, 2013.
- Martínez de Gorla, Dora N., «La Patagonia continental, insular y la Antártica en la navegación al Pacífico, desde el siglo XVI hasta 1833. Caza-pesca marítima y soberanía», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 99-118).
- Martínez de Gorla, Dora Noemí, *La navegación a los establecimientos de la costa patagónica*, Primeras Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima, Buenos Aires, 2000, (2 vols).
- Martínez de Gorla, Dora Noemí, «La navegación al Atlántico Sur y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI hasta la tercera década del siglo XIX», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 124-138).
- Martínez del Río de Redo, Marita, «Los 'pichilingues' en las costas novohispanas», *México en el Tiempo*, n.º 25, 1998, (pp. 50-57).

- Martínez Figueras, Carlos E., «Facetas marítimas del ‘Mensaje a García’», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 67-70).
- Martínez López-Cano, María del Pilar, «Los mercaderes de la ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 103-126).
- Martínez Medellín, Jesús A. «Síntesis histórica del buque cañonero *Ignacio Manuel Altamirano*», *RAME*, Vol. 14, n.º 106, (dic) 1996, (pp. 9-13).
- Martínez Medellín, Jesús A., «Síntesis histórica del USS *Sway* hoy cañonero *Altamirano*», *RAME*, Vol. 17, n.º 115, (sept) 1997, (pp. 11-12).
- Martínez Montero, H., *El Apostadero de Montevideo*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1968.
- Martínez Ruiz, Enrique, «Delimitación de espacios y apertura de horizontes: las expediciones españolas del siglo XVIII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 43, Madrid, (oct) 2003, (pp. 43-65).
- Martínez Ruiz, Enrique, «España y la América Española a comienzos del siglo XIX. El pórtico de la emancipación», *Emancipación de América*, 2011, (pp. 11-39).
- Martínez Shaw, Carlos, «Tadeo Haenke, peregrino del Pacífico». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Martínez y Guanter, Antonio Luis, «Biografía de don Felipe Bauzá y Cañas. Capitán de navío de la Real Armada Española», *RGM*, n.º 261, (dic) 2011, (pp. 855-864).
- Martínez, Milagros, «El mundo allende los mares: mitos y fábulas transplantados a América. Siglos XV y XVI», *HC*, n.º 22, 1993, (pp. 11-25).
- Martínez, Rosa, «El galeón de Manila». En Butze, Sonia y Viramontes, Carlos (coords.) *Las maravillas del agua*, Instituto nacional de Antropología e Historia, Querétaro, 2006.
- Martínez, Rosa, «El testimonio de la piratería y el corso en las fuentes documentales de las ciudades de México y Puebla». En Butze, Sonia y Viramontes, Carlos (coords.) *Las maravillas del agua*, Instituto nacional de Antropología e Historia, Querétaro, 2006.
- Martínez-Barbeito, Carlos y Morás, Mercedes Palau Baqero y Dario Manfredi, *Alexandro Malaspina*, Asociación Amigos Museu Arqueológico A Coruña, La Coruña, 1992.
- Martínez-Cañete Ballesteros, L., *La Expedición Malaspina 1789-1894. Trabajos astronómicos, geodésicos e hidrográficos*, Lunweg, Madrid, 1999.
- Martínez Rodríguez de Lema, María Elena, «Pervivencia del mundo clásico en los mascarones de proa de la armada española», *RHN*, año 39, n.º 153, 2021, (pp. 39-74).
- Martínez Rodríguez de Lema, María Elena, «Si las piedras hablaran... los epígrafes del puente de Ureña de la población de San Carlos y la Puerta del Mar del arsenal de la Carraca en San Fernando (Cádiz)», *RHN*, año 38, n.º 149, 2020, (pp. 47-76).
- Martínez-Valverde, Carlos, «Cosas del novena y ocho (Recordadas en 1908 con motivo de la visita a La Habana de la corbeta *Nautilus*)», *RHN*, n.º 63, 1998, (pp. 71-75).

- Martinic B., Mateo, «La curiosa representación de las islas antárticas en un mapa del siglo XVII», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 57-62).
- Martinic B., Mateo, «La cruz y la jurisdicción territorial. Consideraciones sobre la presunta posesión realizada por Fernando de Magallanes en el puerto de Las Sardinias (noviembre de 1520)», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (pp. 59-68).
- Martinic Beros, Mateo, «Balleneros en la Patagonia occidental en los años 1830», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 87-96).
- Martinic Beros, Mateo, «El buque motor *Sara*: una corta vida marinera y una larga vida artística», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 85-92).
- Martinic Beros, Mateo, «Entre los 40 bramadores y los 50 rugientes. La periferia meridional del Imperio Español al despuntar el siglo XIX», *AHNC*, año 15, 2011, (pp. 11-18).
- Martinic Beros, Mateo, «Los armadores de Punta Arenas entre 1870 y 1930: expresiones de pujanza empresarial y de chilenidad en los mares australes», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 75-96).
- Martinic Beros, Mateo, «Los armadores de Punta Arenas, de 1870 a 1930», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 132-142).
- Martinic, Mateo, *Historia del Estrecho de Magallanes*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977.
- Martín-Merás, María Luisa (ed.), *Don Cosme Damián de Churruca. «Vivió para la humanidad; murió por la patria»*, *Exposición en el Museo Naval de Madrid junio-noviembre 2005*, Museo Naval, Madrid, 2005.
- Martín-Merás, María Luisa, «Felipe Bauzá y Cañas, un marino liberal para la nueva cartografía de América y el Pacífico». En Higuera, M. D., (ed.), *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- Martín-Merás, María Luisa (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Guijón, 2008.
- Martín-Merás, María Luisa, «Fabricando la imagen del mundo. La cartografía europea en la era de los Descubrimientos». En Martín-Merás, María Luisa, (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Guijón, 2008.
- Martín-Merás, María Luisa, «Catálogo de los documentos existentes en el Museo Naval referentes a la expedición hidrográfica septentrional del Atlas de América», *RHN*, n.º 98, 2007, (pp. 3-77).
- Martín-Merás, María Luisa, «La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805», *RHN*, n.º 98, 2007, (pp. 25-42).
- Martín-Merás, María Luisa, «Descubriendo el Mediterráneo: Expediciones de la marina española en el último tercio del siglo XVIII», *RHN*, año 38, n.º 151, 2021, (pp. 71-90).
- Martins, Helio Leoncio, «As glórias da Marinha Imperial», *RMB*, Vol. 126, n.º 10-12, (oct-dic) 2006, (pp. 83-92).

- Martins, Helio Leoncio, «João Cândido e a revolta de 1910», *Navigator*, Vol. 1, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 77-84).
- Martis, Helio Leoncio, «A dramática aventura do encouracado *Brasil* e a brilhante carreira naval de seu comandante, Capitão-Tenente Henrique Antonio Batista», *RMB*, Vol. 115, n.º 4/6, (abr-jun) 1995, (pp. 85-95).
- Martis, Helio Leoncio, «O Irrequieto *Aquidabda*», *Revista do Clube Naval*, 4º trimestre 1994, (pp. 9-11).
- Martis, Helio Leoncio, *A revolta da Armada, 1893*, Servicio de Documentación Naval, Río de Janeiro, 1995.
- Martos López, Luis Alberto, «De piratas y una costa olvidada», *Diario de Campo. Suplemento*, n.º 31, (ene-feb) 2005, (pp. 24-31).
- Martos Miranda, Luis y David Diestre López, «Restauración de piezas de la goleta *Covadonga*», *RMP*, (ene-feb) 1994, (pp. 28-35).
- Maruri, Juan, «La Hidroaviación militar en el Puerto de Montevideo», *RNU*, n.º 36, (mar) 2000, (pp. 33-41).
- Marzagalli, Silvia, «Bourdeaux et le commerce americain pendant les guerres revolutionnaires et imperiales (1793-1815)», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 89-106).
- Marzet, Pablo Boggio, «Diplomacia de cañoneras en el Atlántico Sur. Antecedentes del 2 de abril de 1982», *RNU*, n.º 33, (mar) 1999, (pp. 105-114).
- Mascarello, Mario, «Los medios marítimos enfrentados en la Batalla del Río de la Plata», *RNU*, n.º 35, (dic) 1999, (pp. 15-41).
- Mascarello, Mario, «Primeras épocas de la historia naval oriental (1828-1852)», *RNU*, n.º 27, (mar) 1997, (pp. 69-82).
- Masías Abadía, Daniel, «La ley del mar y el oficial de Marina». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Masterson, Daniel, *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú Moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000*, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, Lima, 2001.
- Mathes, Miguel, «La vida miliar de Sebastián Vizcaíno». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana, pról. Aristarco Regalado*, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Mathes, W. Michael, «Murder, Mayhem, and Discovery: the mutiny of Fortún Ximénez», *MH*, Vol. 36, n.º 4, (primavera) 2000, (pp. 4-14).
- Maurer, Noel y Carlos Yu, *The big ditch: how America took, built, ran, and ultimately gave away the Panama Canal*, Princeton University Press, Princeton, 2010.
- Mauro, Frédéric, «Pour une histoire des occasions manquées la France et le Bresil 1500-1700», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 83-91).
- Mauro, Frédéric, «Pour une Histoire des occasions manquées, La France et le Brésil 1500-1700». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.

- Maxwell, Kenneth, *Conflicts and conspiracies: Brazil and Portugal, 1750-1808*, Routledge, Nueva York, 2004.
- Maxwell, Susan, «Thomas Cavendish's visit to Puná Island in 1587», *MM*, Vol. 103, n.º 2, 2017, (pp. 136-149).
- Maxworthy, Christopher G., «British whalers, merchants and smugglers. Contraband trade on the Pacific coast of South America 1783-1810», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 77-86).
- Mazzeo de Vivó, Cristiana Ana, «Los comerciantes, el Consulado, y los préstamos al gobierno republicano (Lima-Perú, 1820-1840)», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 63-84).
- Mazzeo de Vivó, Cristina Ana, «Comercio 'neutral' y comercio 'privilegiado' en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 131-145).
- Mazzeo, Cristina Ana, *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo. José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real 1777-1815*, PUCP, Lima, 1994.
- Mazzeo, Cristina, «Intercambios mercantiles en el Pacífico Sur: el comercio de exportación de Perú y Cádiz. 1700-1820», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 167-184).
- Mazzeo, Cristina, «La interconexión de los puertos del Pacífico: redes portuarias y mercantiles a partir del puerto de Arica, 1785-1830». En Del Valle Pavón, Guillermina e Ibarra Antonio (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*, Instituto Mora, México, 2017.
- Mazzeo, Juan José, «Bases para la reorientación de la investigación y exposición de la historia antártica», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 37-47).
- Mazzeo, Juan José, «Desaciertos de una política naval: una historia para no repetir», *RNU*, n.º 19, (jul) 1994, (pp. 17-25).
- Mazzeo, Juan José, «El viaje del navío *San Telmo* y sus posibles restos en Base Artigas», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 49-68).
- Mazzeo, Juan José, «Operativo 'Graf Spee'», *RNU*, n.º 27, (mar) 1997, (pp. 55-57).
- Mazzoni, Carlos L. *El Estrecho de la Madre de Dios*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006, (novela histórica sobre el intento de colonización del estrecho de Magallanes).
- McCarthy, William J., «A spectacle of misfortune: wreck, salvage and loss in the Spanish Pacific», *GC*, Vol. 17, n.º 2, 1995, (pp. 95-108).
- McCulloch, David, *The Path Between the Seas: The creation of the Panama Canal, 1870-1914*, Simon & Schuster, Nueva York, 1977.
- McDonald, Michelle Craig, «The chance of the moment: coffee and the new West Indies commodities trade», *William and Mary Quarterly*, Vol. 62, 2005, (pp. 441-472).
- McDowell, Jim, *José Narváez: The Forgotten Explorer. Including his narrative of a voyage on the Northwest Coast in 1788*, The Arthur H. Clark Company, Spokane, 1998.
- McGrail, Sean, *Studies in Maritime Archaeology*, British Archaeological Reports, Oxford, 1997.

- McGuire, Mabelle B., «La isla Cuadra-Vancouver», *Américas*, Vol. 2, n.º 8, (ago) 1970, (pp. 2-8), en la versión inglesa de revista apareció en el n.º 7.
- McIntosh, Gregory C., «Christopher Columbus and the Piri Reis Map of 1513», *AN*, n.º 53, n.º 4, (otoño) 1993, (pp. 280-293).
- McKillop, Heather, «Early Maya navigation and maritime connections in Mesoamerica». En Balard, Michel (ed.) y Buchet, Christian (ed. general), *The Sea in History: The Medieval World*, Vol. 2, Boydell Press, Londres, 2017.
- Medina, Javier, «La estrella solitaria en Tarapacá: Operaciones anfibias en Pisagua y Junín», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (51-56).
- Medina, Lina, «Maestros de la navegación: las técnicas de movilidad fluvial en la Colombia prehispánica», *DA*, n.º 63, 2020, (51-65).
- Meehan Hermanson, Patricia, «Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de *Nuestra señora del Juncal*, capitana de la flota de la Nueva España de 1630». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Melero, María Jesús, «Evolución y empleo del armamento a bordo de los buques entre los siglos XVI y XIX», *Mi*, n.º 5, 1993, (pp. 45-66).
- Melgar Tisoc, Emiliano Ricardo, «Ofrendas dedicadas a la pesca y al mar en Oxtankah, Quintana Roo». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Melgar Tisoc, Emiliano Ricardo, *La explotación de recursos marino-litorales en Oxtankah*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2008.
- Melgar Tisoc, Emiliano, «La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica», *Dimensión Antropológica*, año 6, Vol. 17, (sept-dic) 1999, (pp. 7-36).
- Melgar Tisoc, Emiliano, «Las ofrendas a la Mamacocha Titikaka», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 125-150).
- Melgar Tisoc, Emiliano, «Navegación y comercio entre los mayas prehispánicos», *DMS*, n.º 17, 2009, (pp. 65-69).
- Melgar Tisoc, Emiliano, *Los mayas y el mar: arqueología marítima en Chetumal*, El Autor, Ciudad de México, 2012.
- Melgar, Emiliano, «El mar entre los mayas prehispánicos: cualidad de las aguas y su simbolismo», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 73-86).
- Melgar, Emiliano, «The Maya Caribbean: fishing, navigation, and trade». En Balard, Michel (ed.) y Buchet, Christian (ed. general), *The Sea in History: The Medieval World*, Vol. 2, Boydell Press, Londres, 2017.
- Mellén Blanco, Francisco S., *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, CEHOPU, Madrid, 1986.
- Mellén Blanco, Francisco, «González de Haedo, un marino cántabro en la isla de Pascua», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 339-360).

- Mellén Blanco, Francisco, «Guardias marinas de origen chileno en la Armada Española», *AHNC*, año 13, 2009, (pp. 19-45).
- Mellén Blanco, Francisco, «Noticias genealógicas del teniente de navío D. José de Morales y Montero», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 147-154).
- Mellén Blanco, Francisco, «Onomatopeya y toponimia en los mapas de Diego de Prado y Tovar». En Antón, Francisco Javier, *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 2007.
- Mellén Blanco, Francisco, «Vaéz de Torres, IV Centenario. El descubrimiento de las costas de Australia», *Historia*, año 16, Vol. 29, n.º 360, 2006, (pp. 8-19).
- Mello, Amerido Vieira de, *Memorias: visao histórica da Marinha brasileira, 1895-1945*, O Escriba, Belo Horizonte, 1994.
- Membrana, Juan J., «Pedro Zanni y Felipe Beltrame, su extraordinario vuelo y los aviadores navales que los acompañaron», *BCN*, n.º 818, (sept-dic) 2007, (pp. 391-395).
- Mena García, María del Carmen, *Sevilla y las flotas de Indias*, Fundación El Monte/U. de Sevilla, Sevilla, 1998.
- Menchaca, Antonio, «De California a Alaska. Visita y descubrimientos de D. Juan Francisco de la Bodega-Cuadra», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 234-256).
- Menchaca, Antonio, *De California a Alaska. Vida y descubrimientos de D. Juan Francisco de la Bodega-Quadra*, Cultura Hispánica, Madrid, 1989.
- Menchaca, Antonio, *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)*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999, (novela histórica).
- Menotti Viola, Emilia E., «Presencia de la Armada Argentina en los mares australes, su misión humanitaria y científica», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 243-262).
- Menotti, Emilia Edda, «Aportes de la Marina Argentina para el aprovechamiento de las corrientes de marea en base a los estudios del capitán de fragata José A. Oca Balda», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 319-336).
- Mera Ávalos, Arnaldo, «Traslado de los restos de don Vicente Rocafuerte desde Lima a Guayaquil (septiembre de 1884)», *RIHM*, n.º 54, 2014, (pp. 93-129).
- Merlet Sanhueza, Enrique, «O'Higgins y la Escuela Naval», *RMCh*, n.º 4, 1998, (pp. 333-338).
- Merlín, María Dolores, «Santo Domingo y España: Historia de una reincorporación fallida», *RHN*, n.º 42, 1993, (pp. 45-60).
- Meseldzic de Pereyra, Zivana, «Los buques del Imperio Ruso en el Perú», *RMP*, Vol. 89, n.º 4, (oct-dic) 1996, (pp. 41-56).
- Meseldzic, Zivana. «Un caso de biónica aplicado en la navegación». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.

- Meseldzic de Pereyra, Zivana, «El precursor del deslizador: la balsa de piel de lobo marino», *RHMP*, n.º 18, 1999, (pp. 55-65).
- Meuwese, Mark «Between Despair and Opportunism: The Brouwer Expedition to Chile in 1642-1643», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 110-118).
- México, Secretaría de Educación Pública, *Tras la huella del Juncal. Crónica de una expedición*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2013, edición digital.
- México, Secretaría de Marina, Escuela de Enfermería Naval, «XXV aniversario de la Escuela de Enfermería Naval 1972-1997», *RAME*, Vol. 113, (jul) 1997, (pp. 18-20).
- México, Secretaría de Marina, *Historia general de la Infantería de Marina Mexicana*, Vivir Mejor/SEMAR, Gobierno Federal, Ciudad de México, 2012, 2 t.
- México, Secretaría de Marina, *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, SEMAR, Armada de México/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones Mexicanas, Secretaría de Educación Pública, Ciudad de México, 2012, (2 t).
- Meyer, Jean, «La marine française et l'Amérique du Sud au cours du XIX^e siècle». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Meyer, Jean, «La marine française et l'Amérique du Sud au cours du XIX^e siècle», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 117-134).
- Migone, José Luis, *33 Años de Vida Malvinera*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1996.
- Milesi Sebastián, Sebastiano, «El USS *Baltimore* en los días post guerra civil de 1891, durante el gobierno del almirante Jorge Montt Álvarez», *AHNC*, año 17, 2013, (pp. 91-110).
- Miller, Arthur G., «The Maya and the sea: trade and cult at Tancah and Tulum, Quintana Roo, Mexico». En Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1977.
- Miller, Rory y Greenhill, Robert G., «Liverpool and South America, 1850-1930». En Sheryllyne Haggerty, Webster, Anthony and White, Nicholas J. (eds.), *The empire in one city. Liverpool's Inconvenient Imperial Past*, Manchester U. Press, Manchester, 2008.
- Millones Santagadea, Luis, *Divinidades bajo las aguas*, Apus Graph Ediciones, Lima, 2013.
- Mineiro Scatamacchia, Maria Cristina, «O programa arqueológico do baixo Vale do Ribeira», *Navigator*, Vol. 1, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 57-68).
- Mineiro Scatamacchia, Maria Cristina, «A prática da arqueologia subaquática no Brasil», *Revista de Arqueologia*, Vol. 8, n.º 2, 1994-1995, (pp. 419-422).
- Mira Caballos, Esteban, «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», *RHN*, n.º 117, 2003, (pp. 7-50).
- Mira Caballos, Esteban, «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones», *RHN*, n.º 62, 1998, (pp. 63-74).
- Mira Caballos, Esteban, «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la isla de Cuba (1506)», *RI*, Vol. 56, n.º 206, 1996, (pp. 199-205).

- Mira Caballos, Esteban, «La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial», *Magallánica*, Vol. 6, n.º 11, (jul-dic) 2019, (pp. 62-93).
- Mira Caballos, Esteban, «Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)», *RHN*, n.º 81, 2003, (pp. 7-20).
- Mira Caballos, Esteban, «La expedición de Martín de Pinedo a La Florida en 1519: noticias inéditas», *RHN*, n.º 89, 2005, (pp. 37-51).
- Mira Caballos, Esteban, «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones», *RHN*, n.º 62, 1998, (pp. 63-74).
- Mira Caballos, Esteban, «Las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz: disputas jurisdiccionales», *RHN*, n.º 99, 2007, (pp. 41-56).
- Mira Caballos, Esteban, «Bernardino de Lugo (1590-1626), la tragedia de un almirante-empresario de la carrera de Indias», *RHN*, n.º 38, n.º 149, 2020, (pp. 31-46).
- Mira Caballos, Esteban, «El arma naval en la conquista de Tenochtitlan», *RHN*, n.º 39, n.º 154, 2021, (pp. 89-106).
- Mira Caballos, Esteban, «El resurgir de la armada. La expedición a México (1861-1862)», *RHN*, n.º 39, n.º extraordinario 154, 2021, (pp. 9-56).
- Molina Hernández, Jorge Javier, «Historia del velero chileno *Confederación*», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 173-191).
- Molina Martínez, Miguel, *Antonio de Ulloa en Huancavelica*, U. de Granada, Granada, 1995.
- Molla Ruiz-Gómez, Manuel, «Estudio comparativo de la cartografía indígena y española durante el descubrimiento». En Baila, José y Luzón, José (coord.), *Latinoamérica. Territorios y Países en el umbral del siglo XXI*, Grupo de Trabajo de Geografía de América Latina, Tarragona, 1993.
- Monaque, Rémi, «Marine et Armée dans l'expédition de Saint-Domingue (1802-3)», *Revue Historique des Armées*, n.º 214, 1999, (pp. 23-32).
- Monnier, Marcel, *De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas*, IFEA/BCRP, Lima, 2005.
- Montalbán, Cristina y Ricardo Capdevila, «Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la 'etapa heroica'», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 79-94).
- Montalbán, Cristina, «Expediciones Charcot: sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 107-118).
- Montalbán, Cristina, «Una isla con historia (Flores)», *RNU*, n.º 28, (jul) 1997, (pp. 27-40).
- Montalvan, Cristina, «Vivencias distantes. La experiencia Antártica», *RNU*, n.º 91, 2020, (55-62).
- Montemayor y Córdova de Cuenca, Juan Francisco de, *Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz,

- México, 2001 [1658], Oscar Cruz Barney y Pablo Montero (coord.), *Historias de San Juan de Ulúa en la Historia*, v. IV.
- Montenegro, Guillermo J., «Argentina». En Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, 1994.
- Montenegro, Guillermo J., *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*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.
- Montenegro, Guillermo J. y Luqui-Lagleyze, Julio M., «Sea power and Argentine independence». En *National Insurgence Movements since 1794*, Comisión Polaca de Historia Militar, Varsovia, 1995.
- Montero Recoder, Cyntia, «Encarando a la muerte». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Montero, Pablo, «Acerca de piratas y de imperios», *Diario de Campo. Suplemento*, n.º 31, (ene-feb) 2005, (pp. 14-23).
- Montero, Pablo, «Fortificaciones y piratas: hacia una red de fortalezas», *Diario de Campo*, n.º 73, (ene-feb) 2005, (pp. 4-6).
- Montero, Pablo, *Imperios y piratas*, Editorial Porrúa, México, 2003.
- Monteverde G., Carlos, «El aviso *Atahualpa*», *RIHM*, n.º 28, (diciembre) 2000, (pp. 117-125).
- Monteverde G., Carlos, «Importancia del dominio del mar en la guerra entre países v», *RIHM*, n.º 25, (julio) 1999, (pp. 59-84).
- Monteverde Granados, Carlos, *Época contemporánea*, IHME, Guayaquil, 2003, (t. XII de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Monteverde Granados, Carlos, *La República*, IHME, Guayaquil, 2000), (t. X de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Monteverde Granados, Carlos, *La Gran Colombia 1828-1830 y La República 1830-1840*, IEHM, Guayaquil, 1997, (t. VI de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Monteverde Granados, Carlos, *La Marina de Guerra en la campaña de Esmeraldas, 1913-1916*, IEHM, Guayaquil, 1993.
- Monteverde Sánchez, Alessandro, «Segundo viaje de la Expedición Malaspina por el territorio de Chile». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Monteverde Sánchez, Alessandro, «Apuntes de la Expedición Malaspina acerca de la actividad comercial entre Valparaíso y el Callao, 1790-1793», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 71-77).
- Monteverde Sánchez, Alessandro, «El primer viaje al territorio chileno de Alessandro Malaspina (1789-1794)». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.

- Monteverde Sánchez, Alessandro, «Las relaciones comerciales entre Valparaíso, Río de Janeiro y Pernambuco entre los años 1850-1855», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 180-191).
- Moraes de Castro e Silva, Alexandre, «A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolda da Armada)», *RMB*, Vol. 115, n.º 7-9, (jul-sept) 1995, (pp. 61-82).
- Morales Erroch, Ernesto G., «El Perú y la Primera Guerra Mundial: el hundimiento de la Lorton», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 107-124).
- Morales Erroch, Ernesto, «El hundimiento de la barca *Lorton*», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 56-64).
- Morales Padrón, Francisco, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*, Editora Nacional, Madrid, 1981, 4ª Ed.
- Morales Troncoso, Pedro E., «El Faro a Colón», *DMS*, n.º 3, 1995, (pp. 97-102).
- Morales, A. C., *Historia del Practicaje Rioplatense*, Asociación de Prácticos del Río de la Plata y Zonas del Litoral Marítimo, Buenos Aires, 1980.
- Moreau, Jean Pierre, *Pirates: filibuster et piraterie dans les Caraïbes et les Mers du Sud, 1522-1725*, Editions Tallandier, Paris, 2006.
- Moreno, Eduardo, «Julio Popper y el origen del diferendo marítimo austral», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 974, (ene-feb) 2020, (47-55).
- Moreno Cabanillas, Rocío, «El primer paquebote a las Indias (1764), el *Cortés*, precursos de un nuevo sistema postal ultramarino», *RHN*, n.º 126, 2014, (pp. 75-89).
- Moreno Jeria, Rodrigo, «Valparaíso y la cartografía colonial del Mar del Sur, siglos XVI-XVII». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Moreno Jeria, Rodrigo, *Patrimonio del Museo Marítimo Nacional. El legado artístico naval en Valparaíso*, Armada de Chile, Valparaíso, 2015.
- Moreno Jeria, Rodrigo, *Cristóbal Colón, el emprendedor*, Lima, 2016.
- Moreno Jeria, Rodrigo, *Magallanes y Elcano, la empresa de la primera circunnavegación del mundo*, Ernst & Young, Lima, 2017.
- Moreno Jeria, Rodrigo y Ovalle, Alonso de, «El estrecho de Magallanes: el mapa visionario de un criollo del siglo XVII», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (pp. 69-91).
- Moreno Jeria, Rodrigo, *Misiones en Chile Austral: Los jesuitas en Chiloé 1608-1768*, CSIC/U. de Sevilla-Diputación de Sevilla, Sevilla, 2007.
- Moreno Jeria, Rodrigo y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*, Biblioteca Nacional de Chile, Santiago, 2019.
- Morgat, Alain, *Le tour du monde de La Coquille, 1822-1825*, Service Historique de la Défense, París, 2005.
- Morison, Samuel Eliot, *The Great Explorers: The European discovery of America*, Oxford U. Press, Nueva York/Oxford, 1986.

- MORNAR, «Prat, un modelo vigente», *RMCh*, año 136, Vol. 138, n.º 981, (mar-abr) 2021, (7-12).
- MORNAR, «Arturo Prat ¡Cuéntame, por favor!», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (7-14).
- Morriones, Teresa, «Cabeza de Vaca, de Soldado a Chamán», *Ol*, Vol. 6, (abr-may) 1995, (pp. 30-36).
- Morris, Michael A., *Expansion of Latin American Navies*, Stockholm, 1981.
- Morris, R. O., *Charts and surveys in peace and war: the history of the Royal Navy Hydrographic Service 1919-1970*, H.M.S.O., Londres, 1995.
- Morris, Roger, *Pacific Sail*, Ashford Press Publishing, Southampton, 1987.
- Moseley, Michael Edward, *The Maritime Foundation of Andean Civilization*, Cummings Pub. Co., Menlo Park, 1975.
- Moskos, Charles C., *Sociologia e Soldati*, Franco Angeli, Milán, 1994.
- Mould de Pease, Mariana, «Carta internacional sobre Protección y la Gestión del patrimonio cultural subacuático (1996)». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Moya Espinosa, Reynaldo, *Grau. El peruano del milenio*, Grupo Editorial Megabyte, Lima, 2003.
- Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2012.
- Moya Sordo, Vera, «Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 51-62).
- Moya Sordo, Vera, «Pensar la arqueología marítima: reflexiones teórico-metodológicas para la comprensión de accidentes navales en México». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.
- Moya Sordo, Vera, «La semántica de los naufragios en el Golfo de México y el Caribe: Arqueología marítima bajo perspectiva», *Magallánica*, vol 6, n.º 11, (jul-dic) 2019, (pp. 94-125).
- Müller, Pablo, «La vela, los intereses marítimos de Chile y el rol de la Armada», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 978, (sept-oct) 2020, (89-96).
- Muniz, Petrônio R. G., «Questão das presas», *Navigator*, Vol. 1, n.º 1, (jun) 2005, (pp. 47-54).
- Muñoz Espejo, Francisco, «Fortificaciones hispanoamericanas del Camino Real Intercontinental», *Diario de Campo*, Vol. 73, (ene-feb) 2005, (pp. 49-53).
- Muñoz Vicuña, Elías, «Chanena. Madrina de los marinos de guerra, mercantes y fluviales», *RIHM*, n.º 20, (jul) 1996, (pp. 131-146).
- Muñoz Vicuña, Elías, «Por la honra nacional. (El capitán de navío Francisco Fernández Madrid) », *RIHM*, n.º 19, (dic) 1995, (pp. 137-149).

- Muñoz, Braulio, «Hombres de Tankay: pescadores y fabulistas», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 328-335).
- Muñoz, Laura, «Los cónsules de México en el Caribe y su relación con el mar. Antonio Hoffmann y Urquía en La Habana». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Murillo, Fernando Jorge, «Patrullero *Murature*: medio siglo de historia», *BCN*, n.º 779, (jul-sept) 1995, (pp. 623-632).
- Murray, Cristian, «El patrimonio cultural subacuático, su contribución al conocimiento de la historia marítima y naval», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 96-104).
- Musicó Aschiero, Ana María, «Los orígenes de la sede náutica del Club Naval», *RNU*, n.º 34, (sept) 1999, (pp. 71-73).
- Myers, Paul A., *North to California: The Spanish Voyages of Discovery 1533-1603*, Llumina Press, Coral Springs, 2004.

N

- Naish, John, «The Achievements of Captain George Vancouver: A Reassessment After 200 Years», *MM*, Vol. 80, n.º 4, (nov) 1994, (pp. 418-430).
- Nascimento, Álvaro Pereira do, *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*, Arquivo Nacional, Río de Janeiro, 2001.
- Navarrete, Carlos, «La navegación en la costa de Chiapas», *Arqueología mexicana*, Vol. 6, n.º 33, (sept-oct) 1998, (pp. 32-39).
- Navarro Custín, Jorge, «Cuatro meses con los marinos de Guatemala», *Ru*, año 24, n.º 4, (jul-ago) 1997, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «El 24 de Febrero y la Revolución de Martí», *Ru*, año 22, n.º 1, (ene-feb) 1995, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «El primer viaje del S/S *Manuel Rionda* al servicio de la U.S. Navy», *Ru*, año 23, n.º 6, (nov-dic) 1996, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «El viaje del *Pioneer* como corsario cubano», *Ru*, año 23, n.º 5, (sept-oct) 1996, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «Episodios de la vida inquieta de Bernabé de Varona (Bembeta)», *Ru*, año 23, n.º 1, (ene-feb) 1996, (pp. 4-6); n.º 2, (mar-abr) (pp. 4-6); n.º 3, (mayo-junio) (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «Guantánamo en la estrategia naval-militar norteamericana de 1898», *Ru*, año 21, n.º 6, (nov-dic) 1994, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «Juan B. Osorio y la captura del *Comanditario*», *Ru*, año 22, n.º 4, (jul-ago) 1995, (pp. 4-6).

- Navarro Custín, Jorge, «La actuación de Altamont de Córdoba en el incidente del *Virginius*», *Ru*, año 21, n.º 5, (sept-oct) 1994, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «La actuación del Capt. Alfredo Laborde según Inocencio Camaliche», *Ru*, año 22, n.º 5, (sept-oct) 1995, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «La captura de la motonave *Bahía de Nipe*», *Ru*, año 27, n.º 1, (ene-feb) 2000, (pp. 4-6); n.º 2, (mar-abr) 2000, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «La expedición de la goleta *Competitor*», *Ru*, año 22, n.º 2, (mar-abr), (pp. 4-6); n.º 3, (may-jun) 1995, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «La intentona corsaria del vapor *Cuba* o *Hornet*», *Ru*, año 23, n.º 4, (jul-ago) 1996, (pp. 4-6).
- Navarro Custín, Jorge, «Leoncio Prado y la Guerra de Corso contra España», *Ru*, año 21, n.º 3, (may-jun) 1994, (pp. 4-6).
- Navarro García, Luis, «La expedición de Ulloa al Golfo de California, 1539», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 193-234).
- Navarro La Riva, Carlos J., «Breve historia de la Policía Naval desde 1971», *RMP*, Vol. 111, n.º 1, 2018, (pp. 145-155).
- Navarro La Riva, Carlos J., «El puerto del Callao a través de la historia», *RMP*, Vol. 111, n.º 3, 2018, (pp. 133-143).
- Navarro Pantac, Esperanza, «Biobibliografía del contralmirante Federico Salmón de la Jara», *IEHMP*, n.º 25-27, 2005-2007, (pp. 191-203).
- Navarro Pantac, Esperanza, «Contralmirante Federico Salmón de la Jara, en el centenario de su nacimiento», *RMP*, Vol. 104, n.º 13, 2011, (pp. 85-115).
- Navarro Pantac, Esperanza, *Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y efemérides de 1465 al 2016*, IEHMP, Lima, 2017.
- Navarro Pantac, Esperanza, «Personajes notables de la marina peruana. Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX», *RMP*, Vol. 111, n.º 1, 2018, (pp. 157-171).
- Nee, Luis, *Diarios y trabajos botánicos de Luis Neé*, Lunwerg, Madrid, 1992, (*La Expedición Malaspina (1789-1794)* III).
- Negro Marco, Luis, «Balmis y la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)», *RHN*, n.º 140, 2018, (pp. 41-63).
- Neimeyer, Charles. «U.S. Marines' counter-insurgency campaigns in Nicaragua in the early Twentieth Century». En Yu, Maochun, *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Fifteenth Naval History Symposium*, Naval Institute Press, Annapolis, 2019.
- Nerzic, Jean Yves y Christian Buchet, *Marins et Flibusters du Roi Soleil: Carthagene 1697*, PyrÉGraph, París, 2002.
- Nerzic, Jean-Yves, «A la veille d'un bouleversement géopolitique: l'expédition de Carthagène de 1697», *DMS*, n.º 14, 2006, (pp. 125-134).

- Newitt, Malyn, *History of Portuguese overseas expansion, 1400-1670*, UCLP, Londres, 1997.
- Newson, Linda y Minchin, Susie, *From capture to sale: the Portuguese slave trade to Spanish South America in early seventeenth century*, Brill, Leiden, 2007.
- Nichols, Ian, *Log of Logs: A Catalogue of Logs, Journals, Shipboard Diaries, Letters and All Forms of Voyage Narratives, 1788 to 1993, for Australia and New Zealand, and Surrounding Oceans*, Yaroomba, Queensland, 1993.
- Nicolini del Castillo, Marco Aurelio, «Reservas Navales y Movilización: su historia, sus inicios y la actualidad», *RMP*, Vol. 111, n.º 2, 2018, (pp. 167-181).
- Nieto Vélez, Armando (S.J.), «La determinación del primer meridiano en 1884». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Noriega Rocha, José Gaspar y Francisco Muñoz Espejo, «San Juan de Ulúa: puerta colonial de la Nueva España», *Diario de Campo*, n.º 73, (ene-feb) 2005, (pp. 26-30).
- Norris, Gerald (ed.), *The buccaneer explorer: William Dampier's voyages*, Boydell & Brewer, Woolbridge, s/f.
- Novak, Fabián y Ortiz, Jorge (eds.), *El Perú y la Primera Guerra Mundial*, PUCP, Lima, 2014.
- Novak, Fabián, «Alemania, la Guerra del Pacífico y el incidente del vapor *Luxor* (1879-1900)», *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, Vol. III, n.º 1, (jun) 2009, (pp. 67-85).
- Novak, Fabián, «La protección del patrimonio cultural subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001», *RHMP*, n.º 25-27, 2005-2007, (pp. 11-38).
- Novi, Carlos, «Papel del Mar en la transferencia del legado cultural hispánico a las Américas», *RHN*, n.º 41, 1993, (pp. 7-24).
- Novi, Carlos, «The Marqués de la Victoria and the advancement of naval lexicography in Eighteenth-Century Spain», *MM*, Vol. 83, n.º 2, (may) 1997, (pp. 136-49).
- Noziglia Barbagelata, Luis, «El padre Agostini, Patagonia y la Tierra del fuego», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 57-65).
- Noziglia del Nido, Carmen, «El servicio médico de la Marina en el siglo XIX – El título profesional de sus primeros médicos», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 93-129).
- Núñez Sánchez, Jorge, «El comercio de Guayaquil en el siglo XVIII. Segunda parte», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 7-28).
- Núñez Sánchez, Jorge, «Guayaquil y los ataques de corsarios y piratas», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 29-50).
- Núñez Sánchez, Jorge, *Guayaquil, una ciudad colonial del trópico*, Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, 2017.

O

- O'Donell y Duque de Estrada, Hugo, *El viaje a Chilóe de José de Moraleda (1787-1790)*, Editorial Naval, Madrid, 1990.

- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, MAPFRE, Madrid, 1992.
- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, «El álbum ilustrado de construcción del Marqués de la Victoria», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 361-368).
- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, *Las joyas del Museo Naval*, Museo Naval, Madrid, 1992.
- O'Donnell, Hugo, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.
- Ochoa Loayza, Mariana, «El Guayas: un río con historia», *RIHM*, n.º 54, (jul) 2014, (pp. 31-41).
- Ochoa Loayza, Mariana, «El virrey Pedro de Mendinueta y su informe de 1803 sobre el gobierno de Guayaquil», *RIHM*, n.º 52, (jul) 2013, (pp. 65-76).
- Ochoa Loayza, Mariana, «La ciudad puerto de Guayaquil vista por un colombiano», *RIHM*, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 89-97).
- Ochoa Loayza, Mariana, «El Guayas: un río con historia», *RIHM*, n.º 54, 2014, (pp. 31-41).
- Odalís Fiallo, Gilberto, *El renacer naval dominicano. 1933-1941*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, 1994.
- Odriozola Oyarbide, Lourdes, «La industria naval como motor de la economía en los siglos XVI y XVII: el ejemplo vasco». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Olaechea Labayen, Juan B. «Los indios que Colón trajo en el primer viaje: ¿esclavos o colaboradores voluntarios?», *RHN*, n.º 66, 1999, (pp. 67-80).
- Olguín, José, «¡Magallanes, Magallanes!», *RMCh*, año 136, Vol. 138, n.º 981, (mar-abr) 2021, (87-94).
- Olmos Sánchez, Isabel, «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*, n.º extraordinario, 1999.
- Olórtogui Romero, Orlando, «La navegación en el lago más alto del mundo: 'la flota del Titicaca'», *RMP*, Vol. 104, n.º 1, 2011, (pp. 65-76).
- Olveda, Jaime y Reyes Garza, Juan Carlos (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, El Colegio de Jalisco, Jalisco, 1994.
- Oribe Stemmer, Juan, «El rearme naval entre las dos guerras mundiales», *RNU*, n.º 35, (diciembre) 1999, (pp. 63-77).
- Orozco Acuaviva, Antonio, «Los cirujanos navales de la expedición Malaspina en Montevideo en 1789», *RAM*, año 3, n.º 7, (sept) 1994, (pp. 13-19).
- Orozco Acuaviva, Antonio, «Una actividad insólita en los cirujanos navales en América: la tocoginecología en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 368-373).

- Orozco Acuaviva, Antonio; Palau Baquero, Mercedes y Castanedo y Galán, Juan M., (eds.) y (coords.), *Malaspina y Bustamante '94*, Real Academia Hispanoamericana, Cádiz, 1996.
- Orozco, Antonio (coord.), *La Expedición Malaspina (1789-1794). Bicentenario de la salida de Cádiz*, Real Academia Hispanoamericana, Cádiz, 1989.
- Ortega Soto, Martha, «Alta California y las rutas comerciales transpacíficas». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Ortega, Federico Ezequiel, «Antonio Toll y Bernardet, ¿corsario o comerciante? El nacimiento de la marina de ultramar en el Buena Aires revolucionario», *RHN*, n.º 138, 2017, (pp. 85-96).
- Ortega, Víctor, «Otra mirada, mismo mar. Aspectos antropológicos para la arqueología de ámbitos marítimos». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Ortiz Lanz, José Enrique, «La cocina caribeña y la campechana: historias de contrabandistas y piratas», *Diario de Campo. Suplemento*, n.º 31, (ene-feb) 2005, (pp. 44-59).
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Actas de la Junta del Apostadero Naval del Callao 1794-1799*, DMS, n.º 23-24, 2015-2016, (pp. 63-126).
- Ortiz Sotelo, Jorge (coord.), *Escuela Naval del Perú*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2016.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los años finales del Apostadero del Callao (1810-1821)». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge (ed.), *50 años de Mar y Ciencia*, Instituto del Mar del Perú, Callao, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge (ed.), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP/Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Castañeda Martos, Alicia, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993, (t. I).
- Ortiz Sotelo, Jorge y Castañeda Martos, Alicia, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2007.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Donoso Rojas, Carlos, *Iquique en la colección fotográfica Baselli (1891-1911)*, Editorial Pino Oregón, Iquique, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Balta Varillas, José, *Faros de la costa peruana (historia ilustrada)*, Securitas, Lima, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Toledo Valdez, Lorena, «Los bergantines Peruano y Limeño», *RMP*, (jul-sept) 2001, (pp. 106-118).

- Ortiz Sotelo, Jorge y King, Robert, «A cruize to the coasts of Peru and Chile: HM ship *Cornwallis*, 1807», *GC*, Vol. 32, n.º 1, 2010, (pp. 35-52).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Eugenio Cortés y Azúa, un chileno en el servicio naval de España, México y Perú», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 159-174).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «A short history of the Peruvian Navy», *NHR*, Vol. 35, n.º 1, (mar) 2014, (pp. 25-34).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «América y Oceanía en el juego de las potencias marítimas, siglos XVIII y XIX», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 75-83).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Un marino español en el Perú virreinal», *RMP*, Vol. 89, n.º 2, (abr-jun) 1996, (pp. 62-70).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Arqueología submarina y naufragios en el Perú», *RMP*, Vol. 96, n.º 1, (abr) 2003, (pp. 51-57).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato», *RHN*, n.º 91, 2005, (pp. 85-98).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Bibliografía marítima iberoamericana 1975-1995, una aproximación al tema», *Revista Histórica*, n.º 38, 1993-1995, (pp. 239-256).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Bolívar y el mar peruano», *Bolívar. Revista de la Sociedad Bolivariana del Perú*, n.º 45, 2013, (pp. 107-120).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú», *DMS*, n.º 8, 2000, (pp. 93-122).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Breves apuntes sobre la historia de la Marina de Guerra del Perú», *Revista del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú*, n.º 33, 2007, (pp. 101-113).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Cañones peruanos en la Academia Naval de los Estados Unidos», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 63-71).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Captain Davy and the U.S. Naval Mission, 1920-1930». En Roberts, William R. y Sweetman, Jack (eds.), *New Interpretations in Naval History. Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy*, Naval Institute Press, Annapolis, 1991.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Combate del Callao. 2 de mayo de mayo de 1866», *RMP*, (may-jun) 1989, (pp. 341-343).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Dos batallones chalacos en la Batalla de Miraflores», *Boletín de Lima*, año 24, n.º 129, (mar) 2005, (pp. 21-30).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Callao y la Real Armada». En Museo Naval, *El último viaje de la fragata Mercedes: la razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, 2014 (pp. 83-91), catálogo de la exposición celebrada en Madrid del 12 de junio al 30 de noviembre de 2014.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Real Armada en el Perú». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El capitán de fragata Agustín Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 69-68).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El capitán de navío Davy y la Misión Naval norteamericana en el Perú (1920-1930)», *RHMP*, n.º 8-9, 1987-1990, (pp. 117-126).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El combate y los combatientes en Abtao», *RMP*, Vol. 107, n.º 1, 2014, (pp. 117-125).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Conflicto Hispano Peruano, 1864-1866», *Boletín del Centro Marítimo y Naval Casto Méndez Núñez*, n.º 1, Madrid, (mar) 1992.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El contraalmirante Eugenio Cortés y Azúa, en Chile, España, México y Perú», *AHNC*, año 17, 2013, (pp. 35-50).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El contralmirante Eduardo Carrasco (1779-1865)», *RHMP*, 1981, (pp. 3-32).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)», *DMS*, n.º 10, 2002, (pp. 120-138).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El grumete Miguel Grau a bordo del ballenero *Oregon* (1846-1848)», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 71-77).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El orureño Francisco Ruiz Lozano (1607-1677), capitán de infantería, almirante de la Mar del Sur y cosmógrafo mayor del reino del Perú», *HC*, n.º 21-22, (abr-oct) 1992, (pp. 139-156).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Pacífico sudamericano punto de encuentros y desencuentros». En Millones, Luis y Villa Rodríguez, José (eds.), *Perú: el legado de la Historia*, PromPerú/U. de Sevilla/Fundación El Monte, Sevilla, 2001.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Perú marítimo en momentos del arribo europeo», *Revista de Marina* (oct-dic) 1991, (pp. 119-131).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Perú marítimo en tiempos de Hernando de Soto», *Actas del Congreso Hernando de Soto y su tiempo*, Junta de Extremadura, Badajoz, 1993 (pp. 187-209).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Perú y la Segunda Guerra Mundial. La etapa de la neutralidad: 1939-1941», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 87-99).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Perú y los aspectos militares de la guerra». En Novak, Fabián y Ortiz, Jorge (eds.), *El Perú y la Primera Guerra Mundial*, PUCP, Lima, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El piloto ferrolano Andrés Baleato y el nacimiento de nuestra cartografía marítima moderna. 1790-1821», Memoria de Bachillerato, PUCP, Lima 1984.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El *San Martín*, un barco con historia». En Lacoste, Pablo (comp.), *José de San Martín. Nuevas investigaciones y documentos a 180 años del cruce de los Andes*, Siembra, Mendoza, 1997.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «El vicealmirante Martín Jorge Guise», *RMP*, (nov-dic) 1988, (pp. 259-262).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Embarcaciones aborígenes en el Área Andina», *HC*, n.º 20, 1990, (pp. 49-79).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano», *Revista de Estudios Históricos*, n.º 45, 2004, (pp. 295-333).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú», *RMP*, Vol. 106, n.º 3, 2013, (pp. 49-63).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Expediciones peruanas a Tahití, siglo XVIII», *DMS*, n.º13, 2005, (pp. 95-103).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Fernando Romero, historiador y marino». En *Fernando Romero, maestro, marino y malambino*, CONCYTEC/U. de Huamanga, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 1999.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Francisco de la Bodega y Quadra». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana, pról. Aristarco Regalado*, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor del Reyno del Perú y primer catedrático de matemáticas de la ciudad de Lima (1607-1677)», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 298-305).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor y primer catedrático de matemáticas de Lima (1607-1677)», *DMS*, n.º1, 1993, (pp. 69-103).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Fundamentos para la conciencia marítima peruana. Periodo Prehispánico», *RMP*, (ene-feb) 1989, (pp. 61-71).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 369-381).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Gabriel de Castilla y la expedición de 1603», *RMP*, (ene-feb) 1994, (pp. 14-27).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Gabriel de Castilla y la expedición de 1603», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 74-89).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Historia de la navegación». En *Enciclopedia temática del Perú*, Empresa Editora El Comercio, Lima, 2004, t. XI, (pp. 143-152).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Historia de los submarinos peruanos. Antecedentes», *RMP*, (jul-ago) 1988, (pp. 15-27).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Historia Marítima y Naval en Latinoamérica, una aproximación al tema», *DMS*, n.º 16, 2008, (pp. 105-122).

- Ortiz Sotelo, Jorge, «Hospitales para marineros en Lima y Callao durante la Colonia y los primeros años de la República», *RMP*, Vol. 93, n.º 2, (abr-jun) 2000, (pp. 27-33).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Humboldt en el diario de José de Morales a bordo de la *Castor* entre el Callao y Guayaquil». En Yudilevich, David (ed.), *Alexander von Humboldt, Mi viaje por el camino del inca (1801-1802)*, Editorial Universitaria, Santiago, 2004.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Ibero-American Maritime History: Recent Advances in Research, 1975-1994». En Broeze, Frank, *Maritime History at the Crossroads: a critical review of recent historiography*, Liverpool University Press, Liverpool, 1995.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada Española y españoles al servicio de la Armada Peruana durante la emancipación», *RHN*, n.º 53, 1996, (pp. 71-78).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Incidente Peruano Británico en Islay 1844», *DMS*, n.º9, 2001, (pp. 87-96).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Índice de los buques mencionados en los cuatro tomos de *La Marina 1780-1822*», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 107-122).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Infantes de marina peruanos en Haití», *RNU*, n.º 57, (jun) 2008, (pp. 109-112).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Inicio del interés antártico peruano», *DMS*, n.º13, 2005, (pp. 105-112).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Iquitos, ciudad y puerto en el siglo XIX». En Varón Gabai, Rafael y Maza, Carlos (eds.), *Iquitos*, Telefónica del Perú, Lima, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Islas Chincha, historias entre el guano». En Wurst, Walter et al., *Paracas, santuario marino*, Walter H. Wurst Ediciones, Lima, 2009.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales», *DMS*, n.º14, 2006, (pp. 135-146).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Arqueología Submarina en el Perú», *RMP*, Vol. 85, (may-jun) 1992, (pp. pp. 69-73).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana», *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP/Dirección de Intereses Marítimos, 1993 (pp. pp. 179-197).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La corbeta peruana *Unión* (1865-1881)», *DMS*, n.º17, 2009, (pp. 71-83).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La escuadra del brigadier Antonio María Vacaro en aguas chilenas (1780-1783)», *AHNC* 15, 2011, (pp. 85-96).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Escuela de Submarinos», *RMP*, (mar-abr) 1989, (pp. 235-239).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Expedición Malaspina en el Perú. Primera estadía en el Callao». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997)», *RMP*, (ene-mar) 2002, (pp. 11-23).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La población aborígen en el Caribe, o un caso de despoblamiento», *RHMP*, 1982, (pp. 127-136).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La *Revista de Marina*, segunda época», *RMP*, Vol. 101, n.º 1, 2008, (pp. 12-25).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La segunda estadía en el Perú». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Sociedad Fraternal de Marina», *RMP*, Vol. 92, n.º 1, (ene-mar) 1999, (pp. 104-110).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Las conspiraciones limeñas a través de uno de sus protagonistas: el contralmirante Eduardo Carrasco», *RMP*, (ene-feb) 1983, (pp. 118-125).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio», *RMP*, Vol. 101, n.º 2, 2008, (pp. 78-97).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Las rebeliones navales del Callao, 1932 y 1948», *Apuntes*, n.º 45, 1999, (pp. 83-95).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Lazos Marítimos entre Francia y el Perú. Siglos XVIII al XX», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 71-86).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Les liens maritimes entre la France et le Perou du XVIII^e au XX^e siècle», *Tranversalities*, (oct-dic) 1998, (pp. 139-156).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIII^e au XX^e siècles». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los cosmógrafos mayores del Perú». En Garrido Aranda, Antonio (comp.), *A propósito de Raúl Porras Barrenechea. Viejos y nuevos temas de cultura andina*, U. de Córdoba, Córdoba, 2001.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los cosmógrafos mayores del Perú», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 135-147).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los cosmógrafos mayores del siglo XVII», *BIRA*, n.º 24, 1997, (pp. 369-389).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los hombres del *Guarnición de Marina* y del *Guardia Chalaca* en la Batalla de Miraflores», *RMP*, Vol. 98, n.º 3, 2005, (pp. 10-15).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los sumergibles Ferré y Palacios», *RMP*, (nov-dic) 1988, (pp. 205-220).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Malaspina, Alessandro (1754-1810)». En Pillsbury, Joanne (ed), *Guide to Documentary Sources for Andean Studies, 1530-1900*, U. de Oklahoma/Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 2008.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Peru». En Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, 1994.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «Maritime History in Peru: The Work of the Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Institute of Peruvian Maritime Studies)», *Maritime History Newsletter*, n.º 6, 1993.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Mendaña y otros viajes a Oceanía», *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997, (pp. 117-124).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Miguel Grau se hace a la Mar (1843-1854)», *RMP*, Vol. 88, n.º 3, (jul-sept) 1995, (pp. 21-33).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Navegación en la Zona Sur Andina», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 123-135).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Naves en la Mar del Sur en la primera mitad del siglo XVI». En Guerra Martiniere, Margarita y Sánchez-Concha Barrios, Rafael (eds.), *Homenaje a José Antonio del Busto Duthurburu*, PUCP, Lima, 2012, II.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Naves y náutica en la época de los descubrimientos», *RMP*, (jul-ago) 1993, (pp. 115-128).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Navigation Sources». En Pillsbury, Joanne (ed), *Guide to Documentary Sources for Andean Studies, 1530-1900*, U. de Oklahoma/Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 2008, I (pp. 330-343).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Notas sobre la historia de la Infantería de Marina», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 25-35).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Peru and the British Naval Station», *Journal of Australian Naval History*, Vol. 8, n.º 2, (sept) 2011, (pp. 30-50).
- Ortiz Sotelo, Jorge y Daniel Masterson, «Peru and the World War II: A bibliographical essay», *Neue Forschungen zum Zweiten Weltkrieg*, Coblenza, 1990.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Pirata o corsario: el caso del bergantín *Harrington*», *Revista virtual Liberarte*, Vol. 3, n.º 2 (26/5/2011).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Reseña Histórica de la Fuerza Naval de la Amazonía», *RMP*, (ene-feb) 1979, (pp. 91-94).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú», *RMP*, (jul-oct) 1980, (pp. 59-70).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: dos peruanos en la Antártida», *RHN*, n.º 48, 1995, (pp. 45-56).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Sucesos a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* con motivo de la caída de Leguía», *RMP*, (may-jun) 1985, (pp. 163-181).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Tensiones en el Pacífico: la escuadra de Somaglia (1768-1776)». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «The South American and Pacific Stations», *Naval Historical Review*, Vol. 33, n.º 3, (sept) 2012, (pp. 14-28).

- Ortiz Sotelo, Jorge, «Una breve historia de El Callao», *Homenaje (1935-1995)*, Alejandro Málaga Medina, Academia Peruana de Historia Eclesiástica, Arequipa, 2009 (pp. 194-207).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Bernardo O'Higgins y el mar», *BIRA*, n.º 37, 2014, (pp. 309-314).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Piratería y guerra de corso: estado de la cuestión», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 13-21).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El Pacífico colonial tardío visto desde el Callao. Chile, mercados vecinales y factores geoestratégicos en el espacio marítimo del virreinato del Perú durante el siglo XVIII». En Germán Albuquerque y Eduardo Téllez, editores, *Historia de las relaciones comerciales formativas de Chile con Perú*, U. Bernardo O'Higgins, Santiago, 2015.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Escuela Naval del Perú. Antecedentes coloniales y el primer siglo republicano», *RMP*, Vol. 108, n.º 3, 2015, (pp. 22-39).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Historial de la corbeta Unión (1865-1881)». En Toledo Valdez, Lorena y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *La corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*, Dirección de Intereses Marítimos / Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2015.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La expedición de Dampier y un derrotero inglés en Perú». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Lecciones del pasado. Las guerras de la Francia revolucionaria y napoleónica: una potencia marítima vence a una potencia continental», *RMP*, Vol. 108, n.º 2, 2015, (pp. 149-185).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La alianza peruano-chilena (1865-1866)», *DMS*, n.º 23-24, 2015-2016, (pp. 19-34).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El apoyo peruano ante la invasión francesa». En Chávez Marín, Clever Alfonso (coord.), *Estudios militares mexicanos VIII*, Asociación Internacional de Historia Militar, México, 2016, (pp. 279-299).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El combate del Callao (2 de mayo de 1866)», *Política Internacional*, n.º 120, 2016, (pp. 83-94).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El escuadrón de Spee y la guerra de corso alemana en el Pacífico americano», *RMP*, Vol. 109, n.º 3, 2016, (pp. 49-67).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Fuentes sobre la navegación». En Pillsbury, Joanne (ed.), *Fuentes documentales para los estudios andinos 1530-1900*, PUCP, Lima, 2016.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La vela en el antiguo Perú». En Wust, Walter (ed.), *Cabo Blanco. Los hijos del viento*, Walter H. Wust Ediciones, Lima, 2016.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Malaspina, Alessandro (1754-1810)». En Pillsbury, Joanne (ed.), *Fuentes documentales para los estudios andinos 1530-1900*, PUCP, Lima, 2016.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «Trascendencia de los combates navales de Abtao y Callao (1866)», *RMP*, Vol. 109, n.º 1, 2016, (pp. 32-51).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El combate de Cerro Azul, 17 y 18 de Julio de 1615». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Manuel Quimper, un peruano en Hawái, 1791*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2021.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra, un peruano en la Real Armada*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2019.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La Armada en la Guerra del Pacífico. Aproximación estratégica operacional*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2017.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Los hermanos Cárcamo», *RMP*, Vol. 110, n.º 1, 2017, (pp. 140-155).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «The Central Andean people and their relation to the sea». En Balard, Michel (ed.) y Buchet, Christian (ed. general), *The Sea in History: The Medieval World*, Vol. 2, Boydell Press, Londres, 2017.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «The French Naval Mission to Peru, 1905-1914». En Stoker, Donald y T. McMaster, Michael (eds.), *Naval Advising and Assistance: History, Challenges, and Analysis*, Solihull: Helion & Company Limited, Warwick, 2017.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «The Peruvian Viceroyalty and the Pacific». En Buchet, Christian y Le Couédec, Gérard, (ed.), *The Sea in history. The Early Modern World*, Vol. 3, Boydell Press, Londres, 2017.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Iquitos, del caserío misional a la ciudad: el largo siglo XIX», *Revista del Archivo General de la Nación*, n.º 33, 2018, (pp. 35-50).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «La Armada y el gobierno revolucionario», *Aula y Ciencia*, Vol. 10, n.º 14, 2018, (pp. 153-178).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Las escuelas de pensamiento naval», *Pensamiento Conjunto*, vol 6, n.º 2, 2018, (pp. 42-58).
- Ortiz Sotelo, Jorge, «El uso del mar en el Área Andina». En Valenzuela Olivares, Luis Andrés (coord.), *Atlas histórico de América*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 2019.
- Ortiz Sotelo, Jorge, «Naves y náutica en la Era de los Descubrimientos», *BACH*, año 85, n.º 128, 2020, (pp. 87-118).
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Acción y Valor (Historia de la Infantería de Marina del Perú)*, Forza/Securitas/Asociación de Oficiales Infantes de Marina, Lima, 2010.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*, Biblioteca Nacional del Perú/Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima 2001.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881)*, 2ª ed., La Casa del Libro Viejo, Lima, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Caletas de la costa peruana (historia ilustrada)*, Securitas, Lima, 2014.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La Cañonera América. La segunda más antigua en el mundo*, CON-CYTEC, Lima, 1989.

- Ortiz Sotelo, Jorge, *Cañonera América. Cien años en la Amazonía*, Municipalidad Provincial de Maynas/Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2005.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *De los botes y la mar*, Securitas, Lima, 2012.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Derrotero general del mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitan Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao.- Año de 1730*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *El Almirante Miguel Grau*, Editorial Brasa, Lima, 1995.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *El vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1828)*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1993.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*, Escuela Naval del Perú, La Punta, 1981.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Ex-Cadetes Navales del Perú*, Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, Lima, 1982.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Fuerza de Submarinos, 100 años: 1911-2011*, Fuerza de Submarinos, Lima, 2011.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera Parte (1657-1845)*, Ministerio de Marina, Lima, 1980.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo. 1856-1858*, Dirección General de Intereses Marítimos, Lima, 1988.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Lazos de sangre: la familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*, Instituto Peruano de Economía y Política/U. Bernardo O'Higgins/Pontificia U. Católica de Valparaíso, Lima, 2013.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Miguel Grau, el hombre y el mar*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima, 2003.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana/ Instituto de Estudios Internacionales de la PUCP, Lima, 2005.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Trazando la Frontera. Diario técnico de viaje de la Comisión Mixta Demarcadora de Límites Perú-Ecuador. Primera Brigada Mixta. Llevado por el capitán de corbeta Carlos Ignacio Reátegui Delgado entre 1942 y 1945*, 1ª ed., Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1992.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, Dirección General de Intereses Marítimos, Lima, 1988.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Toledo Valdez, Lorena. «Los bergantines *Peruano* y *Limeño*», *RHN*, n.º 76, 2002, (pp. 75-86).
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM/Bonilla Artigas Editores, Ciudad de México, 2015; Iberoamericana, Madrid, 2015.

- Ortiz Sotelo, Jorge, «Marina de Guerra del Perú 1821-1984», *RMP*, edición extraordinaria 27/7/1984, (pp. 91-157).
- Ortiz-Troncoso, Omar Ricardo, «Fundamentos milenarios de la cultura marítima de Chile», *ACHN*, n.º 3, 1998, (pp. 159-170).
- Ospina Cubillas, Carlos Enrique, «Chile en la conformación militar y naval de Colombia», *AHNC*, año 15, 2011, (pp. 19-31).
- Otero Lama, Enrique, «El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte», *RHN*, n.º 83, 2003, (pp. 7-21).
- Otero Lama, Enrique, «La escuadra corsaria del Consulado de Cádiz (1779-1783) y su actividad en América», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 113-121).
- Otero Lana, Enrique, «El curso marítimo español y sus limitaciones bélicas», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 383-398).
- Otero Lana, Enrique, «El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles», *DMS*, n.º 6, 1999, (pp. 155-167).
- Otero Lana, Enrique, «La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 46, Madrid, (mar) 2004, (pp. 37-60).
- Otero Lana, Enrique, «Los elementos de la guerra de corso», *RNU*, n.º 32, (nov) 1998, (pp. 67-78).
- Otero Lana, Enrique, *La guerra de la oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, IHCN, Madrid, 2004.
- Oyarzábal, Guillermo Andrés, «El Proceso de la caza torpedera *Rosales* y su influencia en la primera legislación argentina de justicia militar», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 2, 2003, (pp. 159-186).
- Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Los Marinos de la generación del Ochenta*, 1ª ed., Emecé Editores, Buenos Aires, 2003; 2ª ed., Emecé Editores, Buenos Aires, 2005.
- Oyarzábal, Guillermo, «Buenos Aires frente al sistema monopólico de comercio (1580-1776). Dilemas, contradicciones y paradojas», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 4, 2004, (pp. 137-154).
- Oyarzábal, Guillermo, «Sobre marinos y funcionarios en el Río de la Plata. Conflictos y necesidades (1760-1800) », *Temas de historia argentina y americana*, n.º 6, 2006, (pp. 129-148).
- Oyarzábal, Guillermo, *Guillermo Brown*, Librería Histórica, Buenos Aires, 2006.

P

- Pacheco Fernández, Agustín, «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de la Carrera de Indias», *RHN*, n.º 94, 2006, (pp. 7-24).
- Pacheco Fernández, Agustín, «El resurgir de la armada: La expedición a México (1861-1862)», *RHN*, año 39, n.º extraordinario 154, 2021, (pp. 9-56).

- Padilla Benavides, Abraham, «Cien años de la banda de música de la Marina. Banda sinfónica, rumbo a la excelencia», *RMP*, Vol. 108, 2, 2015, (pp. 27-43).
- Page, CarlosA. «El monumento a Liniers y Guitérrez de la Concha del Panteón de Marineros Ilustres de San Carlos», *RHN*, n.º 123, 2013, (pp. 71-84).
- Paisant, Chantal. «Les Soeurs de Picpus en Amérique latine: les premières missions d'éducation». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.
- Palacio Atard, Vicente (coord.), *España y el Mar en el siglo de Carlos III*, Marinvest, Madrid, 1989.
- Palacio Ramos, Rafael, «La villa de Santoña y la Real Armada: contribución e hijos ilustres», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 399-412).
- Palacios Dongo, Alfredo, «Remembranzas sobre el viaje del BAP Arica a Alemania (1982-1984)». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Palacios Rodríguez, Raúl; López Martínez, Héctor y Cayo Córdova, Percy, *La República - 1870 a 1876*, Lima, 1993, t. IX de *Historia Marítima del Perú*, v. 1.
- Palacios Rodríguez, Raúl, *La República 1919 a 1930*, IEHMP, Lima, 2015, (t. XIV de *Historia Marítima del Perú*).
- Paladini Cuadrado, Ángel, «Contribución al estudio de la carta de Juan de la Cosa», *RHN*, n.º 47, 1994, (pp. 45-54).
- Palau Baquero, Mercedes (ed.), *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*, Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas, Madrid, 1998.
- Palau Claveras, Agustín, *Ensayo de bibliografía marítima española*, Maxtor, Barcelona, 1960.
- Palermo, Stella Maris y Dora Amelia Suárez, «Trascendencia histórica del combate de la Vuelta de Obligado– 20 de noviembre de 1845», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 392-405).
- Palha, Jose Egydio Garcez, *Efemérides navais: resumo dos fatos mais importantes da historia naval brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890*, 2ª ed., Servicio de Documentación General de Marina, Río de Janeiro, 1983.
- Palmer, Colin, *Human cargoes. The British slave trade to Spanish America 1700-1739*, U. of Illinois Press, Urbana, 1981.
- Palomares Sánchez, Bárbara, «Misión Nootka 1789, el diario de viaje de Fray Francisco Miguel Sánchez», *RHN*, n.º 129, 2015, (pp. 9-33).
- Panizo Zariquiey, Alfonso, «Una fuerza centenaria al servicio del Perú», *RMP*, Vol. 104, n.º 2, 2011, (pp. 21-25).
- Paravic Valdivia, Sergio, «Valparaíso. Fundación en la costa del mar, ejemplo de aplicación de la Ordenanza de Carlos V», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 37-56).

- Pardi, Maria Lúcia, «Arqueología subacuática: a questão legal», *Revista de Arqueologia*, Vol. 8, n.º 2, 1994-1995, (pp. 429-434).
- Pardo, Fernando, «Luis Pardo. Primera presencial oficial de Chile en la Antártica», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 985, (nov-dic) 2021, (17-22).
- Paris, Amiral, *Voilers et pirogues du monde au début du XIXème siècle. Essai su la construction navale dese peuples extra-européens*, Ed. Cu May, Paris, 1993 [1843].
- Parker Parada, María Teresa, «El tráfico marítimo por las costas de Chile entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX», *AHNC*, año 3, 1998, (pp. 145-157).
- Parra del Riego Endara, Jorge, «Presencia de la Marina en la defensa de Lima», *RHMP*, n.º 10-11, 1991-1993, (pp. 113-136).
- Parra del Riego, Jorge, «El trabajo grupal en el cumplimiento de una misión: caso B.A.P. Lomas y Atico», *RMP*, Vol. 89, n.º 1, (ene-mar) 1996, (pp. 28-40).
- Parra Maza, Raúl, «Evolución histórica y geográfica para nuestro desarrollo». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Paulsen, Allison C., «Patterns of maritime trade between south coastal Ecuador and western Mesoamerica, 1500 B.C.-A.D. 600». En Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1977.
- Paz Velásquez, Juan G., *Piura: la cuna de Grau*, Ediciones Paz Velásquez, Piura, 2003.
- Pazzis Pi Corrales, Magdalena de, «El reto de la ciencia española en el siglo XVIII: hombres, instituciones y medios», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 43, 2003, (pp. 67-104).
- Pearsoix Charles E., y Hoffman, Paul E. *The Last Voyage of El Nuevo Constante. The Wreck and Recovery of an Eighteen-Century Spanish Ship off the Louisiana Coast*, Louisiana State U. Press, Baton Rouge, 1994.
- Pease García Irigoyen, Henry, «Franklin Pease Olivera». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Pease García Yrigoyen, Franklin, «Los mitos europeos y el mar peruano: influencia cultural clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista», *RHMP*, n.º 13, (jul-dic) 1994, (pp. 9-24).
- Pedraja, René de la. *Latin American Merchant Shipping in the age of global competition*, Greenwood Press, Westport, CT, 1999.
- Pedraja, René de la, *Oil and coffee: Latin American merchant shipping from the Imperial era to the 1950's*, Greenwood Press, Westport CT, 1998.
- Pedroso da Silva, Edil, «O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviaos de Mato Grosso no século XIX», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 24-41).
- Pelosi, Hebe Carmen, «Cuestiones navales en las relaciones franco-argentinas», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 8, 2007, (pp. 157-176).

- Penny Cabrera, Óscar, «El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores», *RHMP*, n.º 19, 2000, (pp. 31-93).
- Penton, Edwin John, *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*, Roger D. Clark, Dorking, 2001.
- Peñalba Hernández, Pilar y Camino Álvarez, Alonso, *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid*, Museo Naval, Madrid, 2002, t. I.
- Perales, César A., «Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú», *RMP*, (sept-oct) 1962, (pp. 609-613); (ene-feb) 1963, (pp. 7-20).
- Pereira Brandão, Renato, «O mapa de Cantino e o descobrimento da América pelos chineses», *Navigator*, Vol. 2, n.º 3, (jun) 2006, (pp. 49-55).
- Pereira Salas, Eugenio, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1971.
- Pérez Concha, Jorge, «Bibliografía Histórico Naval Ecuatoriana», *RIHM*, n.º 15, (dic) 1993, (pp. 133-164).
- Pérez Concha, Jorge, «El ignominioso proceso del crucero *Esmeraldas*», *RIHM*, n.º 14, (jul) 1993, (pp. 139-149).
- Pérez Concha, Jorge, «La frontera marítima del Ecuador en el Protocolo de Río de Janeiro», *RIHM*, n.º 16, (jul) 1994, (pp. 89-92).
- Pérez Concha, Jorge, «La Marina de Guerra en la política interna e internacional del Ecuador. Primera Parte 1830-1895», *RIHM*, n.º 17, (dic) 1994, (pp. 49-96).
- Pérez Concha, Jorge, «Posición del Ecuador ante los derechos del mar», *RIHM*, n.º 18, (jul) 1995, (pp. 53-83).
- Pérez Concha, Jorge, *Defensa de la costa ecuatoriana en el siglo XX*, IHME, Guayaquil, 1995.
- Pérez Concha, Jorge, *Frontera Marítima del Ecuador Siglo XX*, IHME, Guayaquil, 1995.
- Pérez Concha, Jorge, *Historia Diplomática y Naval de la provincia libre de Guayaquil, 1820-1822*, IHME, Guayaquil, 1994.
- Pérez Díaz, Luis Felipe y Romero Castaño, Luis René, *Naufraios y puertos marítimos del Caribe colombiano siglo XVI al siglo XVIII*, Siglo Veintiuno Editores, Quintana Roo, 2005.
- Pérez Herrero, Pedro, «Las independencias americanas. Reflexiones historiográficas del bicentenario», *Cuadernos de historia contemporánea*, n.º 32, 2010, (pp. 51-72).
- Pérez Rubín, J. y Arriaga, E., *Las expediciones científicas españolas en ultramar (siglos XV al XX). Aspectos científicos, náuticos y artísticos*, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga, 1995.
- Pérez Turrado, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.
- Pérez Turrado, Gaspar, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996.

- Pérez-Juana del Casal, Saúl, «Las relaciones comerciales entre Oriente y Occidente: el galeón de Manila». En Antón, Francisco Javier, *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 2007.
- Pérez-Mallaina, Pablo, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies Fleet in the sixteenth century*, 1a ed., John Hopkins University Press, Baltimore, 1998; 2a ed., 2005.
- Pérez-Mallaina, Pablo E., «Oficiales y marineros de la carrera de Indias (siglo XVI)», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Madrid, 1992, III (pp. 27-56).
- Pérez-Mallaina, Pablo E. y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, CSIC, Sevilla, 1987.
- Perona Tomás, Dionisio A., *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*, Ministerio de Defensa/IHCN, Madrid, 1998.
- Pertusio, Roberto Luis y Enrique Cosentino, «Acerca del conflicto bélico en el Atlántico Sur», *BCN*, n.º 770, (abr-jun) 1993, (pp. 283-292).
- Pertusio, Roberto y Guillermo Montenegro, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004.
- Perú, Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, *Más de un siglo trazando rumbo*, Marina de Guerra del Perú, Lima, s/f.
- Perú, Ministerio de Cultura, *Catálogo del Fondo Documental Guerra y Marina, 1643-1870*, Archivo General de la Nación, Lima, 2014, (edición digital).
- Perú, Instituto Nacional de Cultura, «La navegación en el Perú, una historia por contar», *Gaceta cultural del Perú*, n.º 22, (oct) 2006.
- Perú, Marina de Guerra, *Catálogo. Colección fotográfica del Archivo Histórico de la Marina*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2017.
- Perú, Marina de Guerra, *Guía del Archivo Histórico de la Marina*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2017.
- Perú, Marina de Guerra, *Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1998.
- Perú, Marina de Guerra, *Índice Selectivo 1950-1993 de la Revista de Marina*, RMP, 1994.
- Pesado Riccardi, Carlos Nicolás A., «En un falucho por los mares patagónicos. La expedición española de reconocimiento al golfo San Jorge (1794-1795)», *RHN*, n.º 149, 2020, (pp. 113-134).
- Pesado Riccardi, Carlos Nicolás A., «Marinos fusilados en tiempos de la revolución rioplatense», *RHN*, n.º 114, 2011, (pp. 49-68).
- Petrovich, Sandra Marie. *Henry Morgan's raid to Panama: geopolitics and colonial ramifications, 1669-74*, Mellen Press, Nueva York/Ontario 2001.
- Phillips, Carla Rahn, «Spain». En Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, 1994.
- Phillips, Carla Rahn, «The evolution of Spanish ship design from the Fifteenth to the Eighteenth Century», *AN*, n.º 53, n.º 4, (otoño) 1993, (pp. 229-238).

- Phillips, William D., «Columbus and European Views of the World», *AN*, n.º 53, n.º 4, (otoño) 1993, (pp. 260-267).
- Philpott, William, «One had to stiffen one's upper lip': the Royal Navy and the Battle of Puerto Plata, 1904», *MM*, Vol. 79, n.º 1, (feb) 1993, (pp. 64-70).
- Picazo Muntaner, Antoni, «El Mar del Sur: la última frontera mítica y la expedición de Vizcaíno en búsqueda de las islas Rica de Oro y Rica de Plata», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 101-105).
- Piccioli, Rossana, «La cuarta campaña oceánica de la corbeta *Vettor Pisani*, la exploración de las costas de América del Sur (1882-1883)», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 107-114).
- Picciuolo, José Luis, «La estrategia naval de San Martín en la expedición anfibia al Perú», *RHN*, n.º 44, 1994, (pp. 39-50).
- Pickford, Nigel, *The Atlas of Shipwreck and Treasure: The Definitive Illustrated Guide to the History, Location and Treasure-Trove of Ships Lost at Sea*, Dorling Kindersley, Londres, 1994.
- Pietschmann, Horst, «Los inicios de la expansión ibérica en el Atlántico y el Imperio Alemán. Un aporte historiográfico», *RCHA*, n.º 31, 2005 (pp. 9-31).
- Pigafetta, Antonio y Theodore J. Cachey (ed.), *The first voyage around the world (1519-22): an account of Magellan's expedition*, U. of Toronto Press, Toronto, 2007.
- Pillsbury, Joanne, «The thorny oyster and the origins of empire: implications of recently uncovered *spondylus* imagery from Chan Chan, Peru», *Latin American Antiquity*, Vol. 7 n.º 4, (dic) 1996, (pp.313-340).
- Pimentel, Juan, «Australia, el continente visto y figurado». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003.
- Pimentel, Juan, «El noroeste del alquimista: búsqueda y fábrica de un estrecho necesario». En Martín-Merás, María Luisa, (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Guijón, 2008.
- Pineda Ramírez, Antonio, *Trabajos zoológicos, geológicos, químicos y físicos en Guayaquil*, Museo Naval, Madrid, 1996, estudio histórico de Eduardo Estrella, estudio preliminar de Juan Pimentel Igea y apéndice documental de Dolores Higuera Rodríguez.
- Pinillos Cabada, Javier, «Comisión a los EE.UU. de N.A. por los destroyers escolta», *RMP*, Vol. 89, n.º 2, (abr-jun) 1996, (pp. 30-48).
- Pinillos Cabada, Javier, «El conflicto con la república de Colombia en los años 1932-1933». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Pinillos Cabada, Javier, «La adquisición del B.A.P. *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S. *Ceylon*)», *RMP*, Vol. 89, n.º 1, (ene-mar) 1996, (pp. 9-27).
- Pinillos Cabada, Javier, «La Comisión de los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* a Venezuela y Colombia en 1945», *RMP*, Vol. 91, n.º 1, (ene-mar) 1998, (pp. 51-69).
- Pinillos Cabada, Javier, «La comisión del buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* a La Habana en 1944», *RMP*, Vol. 89, n.º 4, (oct-dic) 1996, (pp. 19-39).

- Pinkerton, Alasdair, «Strangers in the night: The Falklands conflict as a radio war», *Twentieth Century British History*, n.º 19, 2008, (pp. 344-375).
- Pino Díaz, Fermín del, «Una valoración crítica y comparada en torno al diario oficial de la expedición Malaspina (1789-94), y su primera versión inglesa», *DMS*, n.º 16, 2008, (pp. 53-71).
- Pinochet de la Barra, Óscar (ed.), *P. Fernández de Quiros. Memoriales de las Indias Australes*, Historia 16, Madrid, 1991.
- Pinochet de la Barra, Óscar, «1948: diario de viaje antártico», *BACH*, año 17, n.º 1, (may) 1998, (pp. 41-43).
- Pinochet de la Barra, Óscar. «Evolución del Sistema del Tratado Antártico», *BACH*, año 14, n.º 2, (nov) 1995, (pp. 9-11).
- Pinochet de la Barra, Óscar. «La victoria de Amundsen y el sacrificio de Scott», *BACH*, año 21, n.º 1, (may) 2002, (p. 44).
- Pinochet de la Barra, Óscar, «Por el mar llegamos a la Antártica», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 41-48).
- Pinochet de la Barra, Óscar. «Recuerdos de la Primera Base Antártica», *BACH*, año 16, n.º 1, (may) 1997, (pp. 5-8).
- Pinochet de la Barra, Óscar. «Shackleton en Chile, nuevos antecedentes», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 119-123).
- Pinochet de la Barra, Óscar, «Valparaíso en la época de los descubrimientos antárticos», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 79-89).
- Pinochet de la Barra, Óscar, «Vespucio al borde de la Antártica», *Historia 16*, n.º 217, 1994, (pp. 41-47).
- Pinochet de la Barra, Óscar, *Medio siglo de recuerdos antárticos. Memorias*, Universitaria, Santiago, 1994.
- Pinochet de la Barra, Óscar, *Quirós y su utopía de las Indias Australes*, Cultura Hispánica, Madrid, 1989.
- Pinto Bazurco Rittler, Ernesto, «La almirante Isabel Barreto y su trascendencia para el Perú actual», *RMP*, Vol. 112, n.º 1, 2019, (pp. 42-46).
- Pinto Rodríguez, Jorge, «Tráfico marítimo y rutas terrestres: los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el comercio colonial a fines del siglo XVIII». En Ortiz, Jorge, *Actas del I Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 1993, (pp. 239-284).
- Pinto Rodríguez, Jorge, «Una rebelión de negros en las costas del Pacífico sur. El caso de la fragata *Trial* en 1804», *Histórica*, Vol. 10, n.º 1, (jul) 1986, (pp. 139-155).
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 38, 2008, (pp. 63-86).
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «Una descripción de las costas del Pacífico novohispano del siglo XVIII», *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 39, 2008, (pp. 157-182).

- Pinzón Ríos, Guadalupe, *Hombres de mar en las cosas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, UNAM, Ciudad de México, 2014.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «De zona olvidada a Plataforma de expansion. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)», *RAEA*, Vol. 75, n.º 1, 2018, (pp. 185-210).
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII. El caso de las Babuyanes y las Batanes». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Pinzón Ríos, Guadalupe y Carla Lois, «Bestiarios cartográficos. Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVII)». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Pinzón Ríos, Guadalupe y Trejo Rivera, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, UNAM/Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2015.
- Pizarro Antram, Reynaldo, «Discurso de incorporación como miembro de número del Instituto del CEHMP sobre la 'Restauración y puesta en valor del cañón de retrocarga Grieve n.º 21'», *Revista del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú*, n.º 34, 2008-2009, (pp. 189-222).
- Pizarro Antram, Reynaldo, «Los cañones de 300 libras del monitor *Huáscar*», *RHMP*, n.º 23-24, 2003-2004, (pp. 111-142).
- Pizarro Rojas, Tomás M., *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del señor contralmirante don Tomás M. Pizarro Rojas, 1884.1971*, IEHMP, Lima, 2017.
- Placer Cervera, Gustavo, «1898: los escenarios de la guerra y su interrelación», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 413-420).
- Placer Cervera, Gustavo, «La acción naval de Santiago de Cuba: aspectos cuantitativos», *RHN*, n.º 63, 1998, (pp. 27-40).
- Placer Cervera, Gustavo, «Los marinos españoles en la defensa de La Habana en 1762», *RHN*, n.º 94, 2006, (pp. 47-66).
- Placer Cervera, Gustavo, *El estreno del imperio (La guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas)*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2006.
- Placer Cervera, Gustavo, *Los defensores del Morro*, Ediciones Unión, La Habana, 2003.
- Pocock, Tom, *A thirst for glory: The life of admiral Sir Sidney Smith*, Aurum Press, Londres, 1996.
- Ponce Lozada, Julio César, «Correos Marítimos del Estado. Administración de Lima y Chile», *Revista del Archivo General de la Nación*, n.º 11, 1986, (pp. 113-124).

- Ponce Monge, Hernán, «El Perú y la Antártida», *RMP*, Vol. 88, n.º 4, (oct-dic) 1995, (pp. 80-87).
- Ponce Monge, Hernán, «Razones históricas de la presencia del Perú en la Antártida», *RMP*, Vol. 89, n.º 4, (oct-dic) 1996, (pp. 59-65).
- Pons Muzzo, Gustavo (ed.), *La Expedición Libertadora*, Comisión Nacional del Sesquicentenario, Lima, 1971, (t. VIII de *Colección Documental de la Independencia del Perú*).
- Poolman, Kenneth, *The Speedwell voyage*, Berkley Books, Nueva York, 2000.
- Pope, Dudley, *The Battle of the River Plate*, Chatam, Londres, 1998.
- Pope, Sharon S., «Harold B. Grow and the Establishment of Aviation in Peru, 1923-1930», U. of West Florida, 1973, (Tesis de maestría).
- Porlier y Jarava, A. de., «Bicentenario del brigadier de la Real Armada D. Rosendo Porlier», *RGM*, n.º 182, (nov) 1971, (pp. 543-556).
- Porlier, Rosendo, «Carta de Rosendo Porlier al capitán de navío José Meléndez después del combate de Trafalgar», *RHN*, n.º 91, 2005, (pp. 101-104).
- Porrúa, Enrique J. (ed.) *The diary of Antonio de Teva on the Malaspina expedition (1789-94)*, Mellen Press, Nueva York/Ontario 2001.
- Porrúa, Enrique, «Malaspina in the Pacific: Spanish Scientific Exploration in the Age of Reason», *MH*, Vol. 36, n.º 1, (invierno) 2000, (pp. 38-47).
- Portela Roca, Jorge F., «Recordando al maestro con cariño, C. de C. (EF) Raúl Pardón García», *RMP*, Vol. 101, n.º 3, 2008, (pp. 110-112).
- Portella Roca, Jorge, «50 años de la histórica llegada de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* a Iquitos», *RMP*, (jul-sept) 2001, (pp. 89-105).
- Portella Roca, Jorge, «Aporte de los navegantes portugueses en el hallazgo de nuevas rutas», *RMP*, Vol. 93, n.º 2, (abr-jun) 2000, (pp. 115-122).
- Portella Roca, Jorge, «El B.A.P. *Aguirre* (D-2) y su fructífero servicio en la Marina de Guerra del Perú y de los Estados Unidos», *RMP*, (jul-dic) 2002, (pp. 98-113).
- Portella Roca, Jorge, «El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra», *RMP*, Vol. 90, n.º 3, (jul-sept) 1997, (pp. 68-73).
- Portella Roca, Jorge, «Manuel Francisco Herrera Castellanos, mentor del adolescente Miguel Grau», *RMP*, Vol. 92, n.º 1, (ene-mar) 1999, (pp. 111-115).
- Porto e Albuquerque, Antonio Luiz, «Saldanha da Gama: o Militar e o Político», *RMB*, Vol. 114, n.º 7-9, (jul-sept) 1994, (pp. 167-181).
- Porto e Albuquerque, Antônio Luiz, «A França Antártica, Villegagnon e a Reforma: um prometo colonizador dentro da crise religiosa e outros projetos de dependencia com aspectos religiosos quatro sécalos depois», *Navigator*, Vol. II, n.º 3, (jun) 2006, (pp. 42-48).
- Poupeney Hart, Catherine, «Peregrinación por los mares del Norte, o la vindicación del criollo (Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1775)», *Colonial Latin American Review*, vol 11, n.º 1, 2002, (pp. 110-122).

- Pozo Berenguer, Fernando del, «La guerra naval de las Malvinas treinta años después», *RGM*, n.º 262, (jun) 2012, (pp. 863-878).
- Prada Ugas, César, «Centenario de la Fuerza de Submarinos», *RMP*, Vol. 104, n.º 2, 2011, (pp. 9-19).
- Prieto, Gabriel, «La pesca prehispánica de la costa central: una revisión necesaria a partir de los nuevos datos provenientes del barrio de pescadores del sitio huaca 20, complejo Maranga», *Boletín de Arqueología PUCP*, n.º 18, 2014, (pp. 25-32).
- Pritchard, James, «The Franco-Dutch War in the West Indies, 1672-1678: An Early 'Lesson' in Imperial Defense». En McBride, William M. (ed.), *New Interpretations in Naval History*, USNI, Annapolis, 1998.
- Prott, Lyndel V. y Ieng Srong, editores, *Background materials on the protection of the underwater cultural heritage*, UNESCO/Nautical Archaeology Society, París, 1999.
- Puente Brunke, José de la, «Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico», *RMP*, Vol. 112, n.º 3, 2019, (pp. 66-73).
- Puente Brunke, José de la, *Los Hombres del Mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1994.
- Puente Candamo, José A. de la, *La Independencia. 1790-1826*, IEHMP, Lima, 1975, (t. V de *Historia Marítima del Perú*, 2 vol).
- Puente Candamo, José Agustín de la, «Reflexiones sobre la relación entre Grau y el Mar», *RMP*, Vol. 91, n.º 4, (oct-dic) 1998, (pp. 25-28).
- Puente Candamo, José Agustín de la, *Miguel Grau*, IEHMP, Lima, 2003.
- Puente, Sergio de la, «Los primeros hidroaviones en el Perú», *RMP*, Vol. 93, n.º 1, (ene-mar) 2000, (pp. 87-98).
- Pugh Gilmore, Kenneth, «El vapor *Toltén*, torpedeado en 1942, en su recalada a Nueva York», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 21-58).
- Pugh O., Kenneth, «Valparaíso a mediados del siglo XIX», *Prat (1848-1879)*, 2014 (pp. 74-81).
- Puglisi, Alfio A., «Los primeros turistas y las primeras mujeres en la Antártida», *BCN*, n.º 817, (may-ago) 2007, (pp. 321-322).
- Puig-Samper, Miguel Ángel, «Una expedición romántica: la Comisión científica del Pacífico». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003. (pp. 167-189).
- Purdy, Bárbara y Eugene Lyon, «Contraband in Spanish Colonial Ships», *Itinerario*, año 6, n.º 2, 1982, (pp. 91-108)

Q

- Queiroz, Zoroléo do Amaral, «Conceitos: O problema dos termos pirata e corsário», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 119-126).
- Questa, Juan H, (trad. y comp.), *Partes del Comodoro Bowles-Armada Real-Desde la Argentina 1816/1819*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.

- Questa, Juan H., «El Comodoro Bowles y su tiempo», *BCN*, n.º 778, (abr-jun) 1995, (pp. 335-348).
- Quevedo Paiva, Adolfo E., «El Polo sur y su conquista», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 141-150).
- Quevedo Paiva, Adolfo E., *Hace 90 años en la Antártida*, Asociación Polar Pingüinera Antártica Argentina, Buenos Aires, 1994.
- Quevedo Paiva, Adolfo E., *Los descubrimientos geográficos antárticos argentinos*, Ejército Argentino, Buenos Aires, 2005.
- Quilodrán, Hugo, «La pionera incorporación del torpedo Whitehead al material bélico de la Marina de Chile, hito tecnológico a nivel del continente americano», *AHNC*, año 23, n.º 23, 2019, (61-78).
- Quinn, Paul y Eason, Christopher, «*Shah versus Huascar: the diary of Henry Eason*», *MM*, Vol. 86, n.º 3, (ago) 2000, (pp. 285-301).
- Quinn, Paul, «*Huascar shows what a turret ship can do*», *SH*, n.º 94, (otoño) 2000, (pp. 15-19).
- Quintela, Sabela P., «La influencia del mecenazgo en la conquista de América», *AHNC*, año 13, 2009, (pp. 105-125).
- Quintela, Sabela P., «Toponimia americana del Descubrimiento. Nombres geográficos de don Pedro Sarmiento de Gamboa», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 57-74).
- Quintela, Sabela P., «Tras los pasos de Pedro Sarmiento de Gamboa», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 123-140).
- Quintela, Sabela, *El primer viaje de don Pedro Sarmiento de Gamboa al Estrecho de Magallanes (1579- 1580)*, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, Valparaíso, 1994.
- Quintero González, José, «La Carraca y La Habana. Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales», *RHN*, n.º 93, 2006, (pp. 57-65).
- Quintero González, José, «La gente de la maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII», *RHN*, n.º 84, 2004, (pp. 27-39).
- Quintero González, José, *Jarcias y lonas: la renovación de la Armada en la bahía de Cádiz*, Publicaciones del Sur, Cádiz, 2003.
- Quintero Saravia, Gonzalo M., *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias*, Editorial Planeta Colombiana, Bogotá, 2002.
- Quiñones López, Carlos y Eduardo García Soto, «Vicisitudes de un hidrógrafo de la Marina Real Británica», *RMCh*, n.º 826, (may-jun) 1995, (pp. 278-183).
- Quiros Quiñonez, Rafael, «Reseña sobre la vida del creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú, un marino emblemático», *RMP*, Vol. 104, n.º 2, 2011, (pp. 49-61).
- Quiroz Castro, George, «Conflicto bélico en la Cordillera del Cóndor». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Quiroz Chueca, Francisco, «Los criollos peruanos defienden el imperio y la cristiandad», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 127-135).

Quiroz Chueca, Francisco, *Historia del Callao: de puerto de Lima a provincia constitucional*, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos/Gobierno Regional del Callao, Lima, 2007.

Quiroz Chueca, Francisco, *Las imágenes del Callao Antiguo, Descripciones escritas y gráficas*, Instituto Nacional de Cultura/Centro de Investigaciones Históricas del Callao, Callao, 1990.

R

Rabí Ch., Miguel, «El Hospital del Espíritu Santo y la protección de la gente de mar, siglos XVI a XIX», *Revista del Archivo General de la Nación*, n.º 13, 1996, (pp. 85-94).

Raboso Pantoja, Elia, «El galeón *San José*, la batalla jurídica», *RHN*, n.º 142, 2018, (pp. 9-33).

Ramacciotti de Cubas, Beatriz, «La protección del medio marino: perspectivas jurídicas internacionales», *RHMP*, n.º 10-11, 1991-1993, (pp. 67-105).

Rambelli, Wilson, «A prática da arqueologia subaquática no Brasil: aspectos técnicos», *Revista de Arqueologia*, Vol. 8, n.º 2, 1994-1995, (pp. 435-437).

Rambelli, Wilson, «Tráfico e navios negreiros: contribuição da arqueologia náutica e subaquática», *Navigator*, Vol. 2, n.º 4, (dic) 2006, (pp. 59-72).

Ramírez A., Lucía, «Una base antártica con historia [General Bernardo O'Higgins]», *BACH*, año 16, n.º 2, (nov) 1997, (pp. 21-24).

Ramírez H., Jhonny, «Reseña histórica del Servicio de Inteligencia Naval del Ecuador», *RIHM*, n.º 27, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 125-132).

Ramos, Eduardo Raúl. «Acción de la Armada Argentina en el continente antártico», *BCN*, n.º 775, (jun-sept) 1994, (pp. 489-498).

Rangognini, Enzo, *L'Istituto Aragonese. Lettere di Ramón Ximénez de Cénarbe a Fabio Ala (1787-1815)*, Biblioteca Statale e Librería Civica di Cremona, Cremona, 2002.

Ratto, Héctor, *Capitan de navío Hipólito Bouchard*, Departamento de Estudios Histórico Navales, Buenos Aires, 1961.

Rauch, George von, «Relevancia de los cruceros acorazados clase Garibaldi en nuestra historia naval», *BCN*, n.º 816, (ene-abr) 2007, (pp. 169-175).

Raxhon, Philippe, «América Latina y Revolución Francesa: cuando el mar acarrea ideas», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 18-26).

Raxhon, Philippe, «Le général San Martín d'un continent à l'autre: histoire et mémoire», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 115-128).

Raxhon, Philippe, «Le général San Martín d'un continent à l'autre: histoire et mémoire». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.

Reátegui Delgado, Carlos Ignacio, *Trazando la Frontera. Diario técnico de viaje de la Comisión Mixta Demarcadora de Límites Perú-Ecuador, Primera Brigada Mixta, llevada por*

- el capitán de corbeta Carlos Ignacio Reátegui Delgado entre 1942 y 1945*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1992.
- Reátegui Delgado, Carlos, *Trazando la frontera. Perú-Ecuador 1942-1945*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2014.
- Recalde Chiluiza, César, «Testimonio de un combatiente del Alto Cenpa», *RIHM*, n.º 19, n.º 54, (jul) 2014, (pp 7-30).
- Reichert, Rafal, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Universidad Nacional Autónoma de México, Mérida, 2013.
- Reichert, Rafal, «La carrera y el infortunado naufragio del navío de guerra *Castilla* en el puerto de Veracruz el 30 de noviembre de 1771», *RHN*, n.º 128, 2015, (pp. 79-88).
- Reichert, Rafal, «El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la Casa de Austria, siglos XVI y XVII», *Caribbean Studies*, Vol. 44, n.º 1-2, (enero-diciembre) 2016, (pp. 111-139).
- Reichert, Rafal, «Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763». *Estudios de cultura maya*, Vol. LI 2010, (pp. 151-174).
- Reis, Antonio Estacio dos, «O problema da determinacao da longitude no Tratado de Tordesilhas», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 112-120).
- Reiterano, Emir, «Navegantes, cartas y derroteros en el Río de la Plata colonial», *RHN*, n.º 55, 1996, (pp. 81-96).
- Requena, Francisco de y otros, *Ilustrados y bárbaros Diario de la exploración de límites al Amazonas (1782)*, edición, introducción y notas de Manuel Lucena Giraldo, Alianza Ed., Madrid, 1991.
- Reséndez, Andrés, *A land so strange: the epic journey of Cabeza de Vaca, the extra-ordinary tale of a shipwrecked Spaniard who walked across America in the sixteenth century*, Basic Books, Nueva York, 2007.
- Rey Tejerina, Arsenio. «Alaska y su viaje desde Acapulco». En Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*, Comisión de Historia, México, 2001-2004.
- 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, Francisco Javier, *Tradiciones y nuevas realidades en Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 2007.
- Reyes Flores, Alejandro, «El puerto de Paita dinamizador de la economía nor-peruana 1885-1915», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 435-446).
- Reyes Flores, Alejandro, «Seguridad y comercio en la Comandancia General de Maynas, 1770-1820», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IE-HMP, Lima, 2003, (pp. 229-235).

- Rhynas Brown, Ruth, «Seis canhões do século XVI provenientes do *Santíssimo Sacramento*: uma reestimativa», *Navigator*, Vol. 1, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 21-34).
- Riaño Lozano, Fernando, «Arsenales y construcción naval en el siglo de la ilustración», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 41, Madrid, (oct) 2002, (pp. 7-13).
- Riaño Lozano, Fernando, «Piratería y corso en la Edad Moderna», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 46, Madrid, (mar) 2004, (pp. 9-16).
- Ribeiro, Antonio Silva, *A hidrografia nos descobrimentos portugueses: contributo para o desenvolvimento da hidrografia mundial*, Publicacoes Europa-América, Lisboa, 1994.
- Richards, Rhys, «Pacific Whaling 1820 to 1840: ports visits, 'shipping arrivals and departures' comparisons and sources», *GC*, Vol. 24, n.º 1, 2002, (pp. 25-39).
- Río Sadornil, José Luis del, «Don Francisco de Requena y Herrera: una figura clave en la demarcación de los límites hispano-lusos en la cuenca del Amazonas (s. XVIII)», *RCHA* n.º 30, 2004, (pp. 51-75).
- Ríos Saloma, Martín, «Notas en torno a la representación del mar en la Baja Edad Media». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México D.F., 2019.
- Riquelme G., Rodrigo, «Un caso particular en la Historia Naval Submarina Mundial; en Ecuador el primer submarino de Latinoamérica», *RIHM*, n.º 29, (jul) 2001, (pp. 29-38).
- Rivera Cabrieles, Leticia, «El comercio novohispano, la piratería y el sistema de flotas», *RAME*, Vol. 14, n.º 103, (sept) 1996, (pp. 16-18); n.º 104, (oct) 1996, (pp. 16-20).
- Rivera Cabrieles, Leticia, «El nacimiento del estado mexicano, la constitución de 1824 y la creación del Ministerio de Guerra y Marina», *RAME*, Vol. 17, n.º 125, (jul) 1998, (pp. 23-25).
- Rivera Cabrieles, Leticia, «La aviación mexicana durante la Revolución», *RAME*, Vol. 17, n.º 118, (dic) 1997, (pp. 20-21).
- Rivera Cabrieles, Leticia, «La guerra entre México y Estados Unidos (1846-1848) (segunda parte)», *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, 2008, (pp. 51-64).
- Rivera Marfán, Jaime, *Historia de los puertos y caletas de la parte central de Chile: (desde Quintero hasta Puerto Varas, incluye islas oceánicas y lagos y ríos navegables)*, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Valparaíso, 2014.
- Rivera Marfán, Jaime, *Historia de los puertos y caletas del norte: (desde Arica hasta Papudo)*, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Valparaíso, 2014.
- Rivera Marfán, Jaime, *Historia de los puertos y caletas meridionales de Chile: (desde Maullín hasta la Antártica, incluye islas oceánicas y lagos y ríos navegables)*, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Valparaíso, 2015.
- Rivera Martínez, Edgardo, «El mar y la costa del Perú en la visión de corsarios y piratas - siglos XVI-XVIII», *RMP*, Vol. 96, n.º 3, (dic) 2003, (pp. 7-11).

- Rivera Noco, B. y Martín-Merás, María Luisa, *Cuatro siglos de cartografía en América*, Mafre, Madrid, 1992.
- Rivera Vaquero, Isidro José, «Aproximación al sistema de Jorge Juan referido al aparejo de los navíos españoles, 1753», *RHN*, n.º, 2011, suplemento 14.
- Rivera-Collazo, Isabel C., «Historical ship graffiti on the walls of San Juan's Spanish defense system: an interim report», *IJNA*, Vol. 35, n.º 1, 2006, (pp. 41-52).
- Rivière, Peter, *The Guiana travels of Robert Schomburgk 1835-1844*, The Hakluyt Society, Londres, 2005, (2 vols).
- Rizzi, Milton y Nora S. Pons, «Historia del predio y edificio donde funciona hoy la Escuela Naval», *Barlovento*, n.º 67, 1997, (pp. 31-34).
- Rizzi, Milton, «Historia de la primera transfusión en el Uruguay, efectuada con la sana, joven y vigorosa sangre de un oficial médico de la Armada», *RNU*, n.º 34, (sept) 1999, (pp. 59-69).
- Rizzi, Milton, «Medicina en la Guerra de las Malvinas», *RNU*, n.º 23, (nov) 1995, (pp. 57-62).
- Robbins, Charles B. y Lewis, E. R. «Brazil's coast defense rearmament, 1939-1945 (and Chilean-American 12in gun)», *Warship International*, n.º 40, 2003, (pp. 237-242).
- Robbins, Charles B. y E. R. Lewis, «The Chilean-American 12-inch guns», *Warship International*, n.º 37, 2000, (pp. 184-190).
- Robson, Martin, *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and diplomacy in economic maritime conflict*, I. B. Tauris, Londres/Nueva York 2011.
- Rocafort Pérez, Guillermo, «Berenguer de Rocafort, caudillo almogávar versus Vicente Rocafuerte, símbolo del hispanoamericano», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 121-134).
- Rocha, Manuel Carneiro da, *Diário da campanha naval do Paraguai, 1866*, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 1999.
- Rochelle, James Hery, *Life of Rear Admiral John Randolph Tucker*, Dodo Press, Kindle, 2009.
- Rodrigues Pereira, J. A., «Portugal». En Hattendorf, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, 1994.
- Rodrigues, João Augusto Simões, *A viagem do Cisne Branco: atravessando o Atlântico na rota do descobrimento*, Serviço de Relações Públicas da Marinha, Rio de Janeiro, 2000.
- Rodríguez, Máximo, *Españoles en Tahití*, Información y Revistas, Madrid, 1992.
- Rodríguez, Máximo, *Les espagnols a Tahiti (1772-1776)*, Societé des Océanistes, París, 1995.
- Rodríguez, Maximiliano, «Mahan y Corbett en la Guerra del Pacífico», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 979, (nov-dic) 2020, (39-44).
- Rodríguez Aldana, Christian, «Rodil, el Callao y las últimas batallas por la independencia del Perú (1824-1826)», *Documenta de Historia Militar*, Vol. 3, n.º 3, (ene) 2013, (pp. 110-134).
- Rodríguez Asti, John, *Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú*, Dirección de Intereses Marítimos e Información, Lima, 2011.

- Rodríguez Asti, John, «*Aguirre y Palacios*, dos nombres con tradición en nuestra marina», *RMP*, Vol. 97, n.º 3, 2004, (pp. 65-73).
- Rodríguez Asti, John, «B.A.P. *Almirante Grau*: tres buques, una misma tradición», *RMP*, Vol. 91, n.º 2, (abr-jun) 1998, (pp. 8-22).
- Rodríguez Asti, John, «El crucero portahelicópteros B.A.P. *Aguirre* (ex HrMs *De Seven Provinciën*)», *RMP*, Vol. 92, n.º 1, (ene-mar) 1999, (pp. 57-67).
- Rodríguez Asti, John, «El destructor BAP *Ferré*: 30 años de eficientes servicios en la Armada», *RMP*, Vol. 96, n.º 2, (ago) 2003, (pp. 67-69).
- Rodríguez Asti, John, «El primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá», *RMP*, Vol. 90, n.º 2, (abr-jun) 1997, (pp. 31-37).
- Rodríguez Asti, John, «El proceso de adquisición del *Diógenes* y el *Sócrates* durante la Guerra con Chile», *RHMP*, n.º 23-24, 2003-2004, (pp. 9-51).
- Rodríguez Asti, John, «El puerto del Callao», *RMP*, Vol. 101, n.º 3, 2008, (pp. 43-61).
- Rodríguez Asti, John, «El viaje de auxilio del crucero *Lima* a Guayaquil», *RMP*, Vol. 89, n.º 1, (ene-mar) 1996, (pp. 43-45).
- Rodríguez Asti, John, «La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 271-287)
- Rodríguez Asti, John, «La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial», *RHMP*, n.º 18, 1999, (pp. 9-36).
- Rodríguez Asti, John, «La Escuela Naval, 1884-1912», *RMP*, Vol. 105, n.º 3, 2012, (pp. 7-23).
- Rodríguez Asti, John, «La expedición holandesa de Jacques Clerk L'hermite», *RMP*, Vol. 101, n.º 2, 2008, (pp. 21-50).
- Rodríguez Asti, John, «La importancia de la Historia en los programas académicos de las fuerzas armadas», *RMP*, Vol. 105, n.º 2, 2012, (pp. 7-25).
- Rodríguez Asti, John, «La misión naval francesa en el Perú (1905-1914): apuntes para su historia», *RMP*, (oct-dic) 2001, (pp. 55-77).
- Rodríguez Asti, John, «Las corbetas prusianas *Augusta* y *Victoria*, gemelas de la *Unión y América*», *RMP*, Vol. 88, n.º 4, (oct-dic) 1995, (pp. 35-40).
- Rodríguez Asti, John, «Los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar* comprados a Estonia en 1933», *RMP*, Vol. 87, n.º 5, (nov-dic) 1994, (pp. 25-33); Vol. 88, n.º 2, (abr-jun) 1995, (pp. 13-23).
- Rodríguez Asti, John, «Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema», *RMP*, Vol. 108, 1, 2015, (pp. 103-131).
- Rodríguez Asti, John, «El gran incendio de Guayaquil de 1896 y el viaje de auxilio del crucero *Lima*», *RMP*, Vol. 109, 3, 2016, (pp. 43-47).
- Rodríguez Asti, John, «La influencia del contexto mundial y español en los antecedentes de la guerra de España contra las repúblicas de Perú y Chile», *RMP*, Vol. 109, 1, 2016, (pp. 10-31).

- Rodríguez Asti, John, *El Cuerpo Jurídico en la Marina de Guerra del Perú: apuntes para su historia*, Marina de Guerra del Perú, Lima, 2016.
- Rodríguez Asti, John, «El crucero ligero misilero BAP *Almirante Grau*: un buque de tres épocas y el último de su tipo», *RMP*, Vol. 110, 3, 2017, (pp. 60-71).
- Rodríguez Asti, John, «El hundimiento de la corbeta *Unión* y la escuadra peruana el 17 de enero de 1881», *RMP*, Vol. 111, 1, 2018, (pp. 11-29).
- Rodríguez Asti, John, *Los sumergibles de la Armada Peruana (1910-1922)*, Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, Lima, 2019.
- Rodríguez Asti, John, «El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval», *RMP*, Vol. 112, n.º 2, 2019, (pp. 80-95).
- Rodríguez Asti, John, *Cruceros. Buques de la Marina del Perú desde 1884*, Lima, 2000.
- Rodríguez Asti, John, *Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador de 1941: apuntes para su historia*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2008.
- Rodríguez Canessa, Antonio, «Expansión minera y transporte marítimo, el circuito comercial del salitre y carbón 1885-1914», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 361-371).
- Rodríguez González, A. R. y Coello Lillo, J. L. *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Izar, Madrid, 2003.
- Rodríguez González, Agustín Ramón, «El combate naval de Puerto Cabello en 1823», *RHN*, n.º 119, 2012, (pp. 33-46).
- Rodríguez González, Agustín Ramón, «Operaciones navales menores en Cuba en el 98», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 461-480).
- Rodríguez González, Agustín Ramón, *Señores del Mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2018.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio M. «La costa de Huelva en la Carrera de Indias (siglos XVI y XVII)», *RHN*, n.º 92, 2006, (pp. 31-43).
- Rodríguez Lorenzo, Sergio, «El Algarve y la Carrera de Indias: marginalidad provechosa de un enclave geoestratégico en el corazón del comercio con las Indias de Castilla (siglos XVI-XVII)», *RHN*, n.º 66, 1999, (pp. 23-38).
- Rodríguez Malpica, Mario, «Así se escribió la historia (relato de un testigo de la intervención norteamericana a Veracruz)», *RAME*, Vol. 17, n.º 125, (jul) 1998, (pp. 11-13).
- Rodríguez Sala, María Luisa, «Dos expediciones de altura al Pacífico septentrional (1788-1790) y sus protagonistas: Manuel Quimper y Gonzalo López de Haro», *RHN*, n.º 113, 2011, (pp. 45-63).
- Rodríguez Sala, María Luisa, *Exploraciones en Baja y Alta California, 1769-1775. Escenarios y personajes*, UNAM, Ciudad 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?*, UNAM, Ciudad de México, 2004.

- Rodríguez Sala, María Luisa, «Reconocimiento desde el puerto de Veracruz hasta el cabo de Apalache en la Florida: un diario de navegación inédito (jul-sept 1687)», *RHN*, n.º extraordinario 124, 2014.
- Rodríguez Sala, María Luisa, «Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos. Cirujanos en la carrera de Indias», *RHN*, n.º 99, 2007 (pp. 57-72); n.º 102, 2008 (pp. 47-59).
- Rodríguez Sala, María Luisa, «Relación y diario de la navegación que hizo en virtud de orden del excelentísimo señor Virrey de Nueva España, Don Francisco Xavier Estorgo y Gallegos, desde el Puerto de San Blas a las Islas Filipinas, con los pliegos de S.M. para la expatriación de los Jesuitas», *RHN*, n.º extraordinario 136, 2017.
- Rodríguez Salvatierra, Aída, «El combate naval de Jambelí y su implicación en la provincia de El Oro», *RIHM*, n.º 28, n.º 53, (dic) 2013, (pp. 159-174).
- Rodríguez Salvatierra, Aída, «Guayaquil infectado por fiebre amarilla a causa del bergantín goleta *Reina Victoria*. 1842», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, Guayaquil, 2003, (pp. 393-402).
- Rodríguez Salvatierra, Aída, «Primer vicealmirante hidrógrafo del Ecuador», *RIHM*, Vol. 27, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 109-124).
- Rodríguez V., Hernán, «Los héroes de Iquique en Valparaíso: crónica de un monumento-mausoleo», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 210-221).
- Rodríguez, Bernardo N., «El Descubrimiento de la Antártida», *BCN*, n.º 686, (ene-feb) 1971, (pp. 1-9).
- Rodríguez, Horacio y Pablo E. Arguindeguy, «Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra. Efectos del corso de Buenos Aires sobre el tráfico marítimo y costas metropolitanas españolas (1815/1821)», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 421-460).
- Rojas Donat, Luis, «La esclavitud de los ‘otros’ en la expansión ultramarina ibérica: siglo XV», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 276-285).
- Rojas Fox, Walter, «Colonialismo y geoeconomía británica en el Perú del siglo XIX», *RMP*, Vol. 108, 1, 2015, (pp. 121-135).
- Rojas Sandoval, Carmen, «Navegación antigua y oceanografía en el Golfo de México. El caso del naufragio en 1631, del galeón *Nuestra Señora del Juncal*», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 173-195).
- Rojas Valdes, Ximena, *Lord Cochrane y la liberación de Valdivia*, U. Católica de Chile, Santiago, 1970.
- Rojas, Isaac F., *Memorias del Almirante Isaac F. Rojas. Conversaciones con Jorge González Crespo*, Editorial Planeta Argentina, Buenos Aires, 1993.
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «El crucero acorazado *Cristóbal Colón*, desde su botadura hasta su partida hacia Cuba», *RHN*, n.º 63, 1998, (pp. 41-70).
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «La marina y el apostadero naval de La Habana durante la Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)», *RHN*, n.º 128, 2015, (pp. 21-54).

- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «Principales acciones navales de la Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)», *RHN*, n.º extraordinario 131, 2015.
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «La participación de la Marina de Guerra española en la campaña de Santo Domingo de 1861-1862», *RHN*, n.º 117, 2012, (pp. 61-86).
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «El combate naval de Portman-Cabo de agua del 11 de octubre de 1873», *RHN*, año 40, n.º 155, 2022, (pp. 9-50).
- Román Trigo, Ana Cecilia. «Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 265-287).
- Romero, José Miguel, «Desarrollo del poder naval de Chile en su historia», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (25-34).
- Romero Castaño, Luis René y Pérez Días, Juan Felipe, *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, Siglo XXI, México, 2005.
- Romero Gordiano, Carlos, «Aquellos tiempos de galeones», *México en el Tiempo*, n.º 25, 1998, (pp. 10-13).
- Romero Gordiano, Carlos, «Breve historia de la nao de Manila», *México en el Tiempo* n.º 25, 1998, (pp. 16-17).
- Romero Pintado, Fernando, *La República, 1850-1870*, IEHMP, Lima, 1984-1985, (t. VIII de *Historia Marítima del Perú*, 3 vols).
- Romero Pintado, Fernando, *Guise y la aurora de la Armada Republicana*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 1994.
- Romero R., María Eugenia, «La navegación maya», *Arqueología mexicana*, Vol. 33, (sept-oct) 1998, (pp. 6-15).
- Romero Torres, Milagros, «Entre el mar y la guerra: hombres de valor», *RMP*, Vol. 110, n.º 2, 2017, (pp. 39-53).
- Romero Valdivieso, Jaime, «La Casa Grau, Museo Naval sede Lima», *RMP*, Vol. 111, n.º 2, 2018, (pp. 63-75).
- Roncagliolo Higuera, Nicolás, *Contribución de la Comisión Permanente del Pacífico Sur al Nuevo Derecho del Mar*, Sociedad Peruana de Derecho Internacional, Lima, 1996.
- Roorda, Eric, «Cuba, America and the sea, I: 'the strong tap-root of interest'», *Log of Mystic Seaport*, n.º 48, 1997, (pp. 74-85).
- Rosas Moscoso, Fernando, «La compañía holandesa de las Indias Orientales y las consecuencias americanas de su política en el océano Índico». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Rosati A., Hugo, «Los orígenes de la carabela: principal agente de la civilización de los nuevos mundos», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 140-145).

- Rosati, Hugo, «El papel del bergantín en la conquista de México», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 481-494).
- Rosati, J. «Un corsaire argentin de souche provençale. Hippolite Bouchard», *Neptunia* n.º 65, (invierno) 1962, (pp. 25-33).
- Rosenblitt B., Jaime, «Al borde del imperio, al margen de la nación: cartografía de la ocupación de la frontera mapuche, 1770-1890». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Rossi Barrios, Manuel Benito, *La pesca en el Perú: remembranzas de una vida en la industria, 1955-2005*, QG Editores, Lima, 2011.
- Rostworowski de Diez Canseco, María, «Coastal fishermen, merchants and artisans in pre-hispanic Peru». En Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, *Dumbarton Oaks Research Library and Collections*, Washington D.C., 1977.
- Rostworowski de Diez Canseco, María, «Una batalla naval prehispánica». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Rostworowski de Diez Canseco, María, *Recursos Naturales Renovables y Pesca Siglos XVI y XVII*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1983.
- Rostworowski, María, «El mar en el Perú prehispánico», *RHMP*, n.º 21-22, 2001-2002, (pp. 9-24).
- Rothschild, Emma, «A horrible tragedy in the French Atlantic [expedition in Kourou, French Guiana, 1703-5]», *Past & Present*, n.º 192, (ago) 2006, (pp. 67-108).
- Rótulo, Daniel, «Diplomacia e Pensamiento da Marinha Brasileira em Relação ao Atlântico Sul no Período 1982-1990», *RMB*, Vol. 114, n.º 7-9, (jul-sept) 1994, (pp. 55-70).
- Rubio Márquez, David, «Honorio Cornejo y la Armada Española (1925-1928)», *RHN*, año 37, n.º 147, 2019, (pp. 69-88).
- Rueda Smithers, Salvador, «La nao de China, riqueza a contracorriente», *Arqueología mexicana*, Vol. 33, (sept-oct) 1998, (pp. 56-63).
- Ruiz Lozano, Francisco, «Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de este de 1665». En Suárez, Margarita (ed.), *Astros, humores y cometas. Las obras de Juan Jerónimo Navarro, Joan de Figueroa y Francisco Ruiz Lozano (Lima, 1645-1665)*, PUCP, Lima, 2019.
- Ruiz Morales, Mario, «La triangulación geodésica, entre Quito y Cuenca, de Jorge Juan y Antonio de Ulloa», *RHN*, n.º extraordinario 113, 2011.
- Ruiz Moreno, Isidoro, *Campañas militares argentinas. La política y la guerra*, Emecé Editores, Buenos Aires, 2005.
- Ruiz Rivera, Julián, «La banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 3-16).

Ruiz-Fernández de Cañete, Pilar, «Don Miguel Lobo Malagamba e la escuadra del Pacífico 1868-1871», *RHN*, n.º 41, 1993, (pp. 79-96).

Russell-Wood, A. J. R., *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415-1808*, St. Martin Press, Nueva York 1992.

S

Saavedra Paredes, Jasón, «Análisis estratégico de la guerra de 1879», *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, Vol. 3, n.º 2, 2009, (pp. 79-86).

Saavedra Paredes, Jasón, «La estrategia chilena en la guerra del Pacífico», *RMP*, Vol. 102, n.º 2, 2009, (pp. 65-74).

Sabloff, Jeremy A., «Old myths, new myths: the role of sea traders in the development of ancient Maya civilization». En Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1977.

Sáenz, Isaac D., «La urbe y el mar: caletas y puertos en Lima durante el siglo XVIII», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 123-143).

Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2010.

Sagredo Baeza, Rafael y González Leiva, José Ignacio, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2004.

Sagredo Baeza, Rafael y Rodrigo Moreno Jeria, (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.

Sagredo Baeza, Rafael, «El Atlas de Gay. La representación de una nación». En Gay, Claudio, *Atlas de la Historia Física y Política de Chile*, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana/Lom Ediciones, Santiago, 2004, t. I y II (pp. 9-86).

Sagredo Baeza, Rafael, «Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto José de Moraleda (1772-1810)», *Revista de Historia Iberoamericana*, Vol. I, n.º 1, 2008, (pp. 46-79).

Sagredo Baeza, Rafael, «Navegando entre ríos de nieve. El piloto Moraleda en la costa patagónica», *Revista Electrónica Documento-Monumento*, Vol. 3, n.º 1, 2010, (pp. 51-72).

Sagredo Baeza, Rafael, «El piloto Moraleda y la exploración del Pacífico austral». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.

Sáiz, Blanca, editora, *Alejandro Malaspina, la América Imposible*, Compañía Literaria, Madrid, 1994.

Saiz, Blanca (ed.), *Malaspina'93. Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica (1789-1794). Atti del Congresso Internazionale, nel bicentenario della massima impresa di Ales-*

- sandro Malaspina, *tenutosi a Mulazzo, Castiglione del Terziere e Lerici dal 24 al 26 settembre 1993*, Real Academia Hispano Americana / Centro «Alessandro Malaspina», Cádiz-Mulazzo, 1995.
- Sáiz, Blanca, *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina*, El Museo Universal, Madrid, 1992.
- Salas Olivari, Miriam, *La República 1879 a 1883*, IEHMP, Lima, 2011, (t. XI, Vol. 4 de *Historia Marítima del Perú*).
- Salazar, Ernesto, «El naufragio del galeón *Jesús María de la Limpia Concepción*». En *Guayaquil, astillero del Mar del Sur*, Presidencia de la República, Quito, 2017.
- Saldías Haettenschweiler, Raúl, «Concepción estratégica en las adquisiciones navales y modernización de la Armada de 1948 a 1956». En Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007, (pp. 713-730).
- Sales Colín, Oswald, «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)», *RCHA*, n.º 22, 1996, (pp. 97-119).
- Sales Colín, Oswald, «El puerto de Acapulco, enlace con Filipinas, destino final en América», *México en el Tiempo*, n.º 25, (jul-ago) 1998, (pp. 18-25).
- Salmón de la Jara, Federico e IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*, IEHMP, Lima, 2007.
- Salmón de la Jara, Federico, «Capitán de fragata Fernando Romero Pintado», *RMP*, Vol. 93, n.º 1, (ene-mar) 2000, (pp. 31-41).
- Salmón de la Jara, Federico, «Charles Lindberg en la Historia Naval Peruana», *RHMP*, n.º 16, 1997, (pp. 75-83).
- Salmón de la Jara, Federico, «Contralmirante Ramón Arróspide Mejía», *RMP*, (oct-dic) 2000, (pp. 109-111).
- Salmón de la Jara, Federico, «Cuando los inolvidables ‘R’ regresaron a los Astilleros de su construcción», *RMP*, Vol. 88, n.º 4, (oct-dic) 1995, (pp. 9-33).
- Salmón de la Jara, Federico, «H.M.S. *Newfoundland*/B.A.P. *Almirante Grau*», *RMP*, Vol. 87, n.º 5, (nov-dic) 1994, (pp. 7-22).
- Samanez del Risco, Luis, «Antecedentes y viajes de los destróyers *Almirante Guise* y *Almirante Villar* de Tallinn (Estonia) al Callao, 8 de julio de 1933 al 5 de julio de 1934», *IEHMP*, n.º 18, 1999, (pp. 37-54).
- Samson, Jane, «Imperial Benevolence: the Royal Navy and the South Pacific Labour Trade 1867-1872», *GC*, Vol. 18, n.º 1, 1996, (pp. 14-29).
- San Pío, María Pilar de, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso de Noroeste*, Mapfre, Madrid, 1992.
- San Pío, Pilar, «Presencia de las primeras expediciones a la costa NO americana en los archivos españoles de Marina». En Martín-Merás, María Luisa, (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Guijón, 2008.
- Sánchez Baena, Juan José, «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *RHN*, n.º 110, 2011, (pp. 75-95).

- Sánchez Bravo, Mariano, «Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, breve historia», *RIHM*, n.º 33, (dic) 2003, (pp. 83-94).
- Sánchez Bravo, Mariano, «El contra maestre don Juan Suárez», *RIHM*, n.º 26, (dic) 1999, (pp. 117-152).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Historia del Cuerpo de Infantería de Marina», *RIHM*, n.º 31, (jul) 2002, (pp. 11-41).
- Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Sánchez Bravo, Mariano, «Cirugía en alta mar», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 101-127).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Defensa del mar territorial durante la guerra del Cenepa», *RIHM*, n.º 52, (jul) 2013, (pp. 7-42).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Ecuador, la Antártica en su historia», *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 2000, (pp. 90-91).
- Sánchez Bravo, Mariano, «El Ecuador y su Armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866)», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 252-260).
- Sánchez Bravo, Mariano, «El entorno naval en instancia de la revolución guayaquileña del 9 de octubre de 1820», *RIHM*, n.º 30, (dic) 2001, (pp. 97-110).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Escuelas Náuticas de la Gran Colombia», *RIHM*, n.º 23, (jul) 1998, (pp. 53-107).
- Sánchez Bravo, Mariano, «La Armada y su protagonismo durante el periodo Liberal», *RIHM*, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 21-45).
- Sánchez Bravo, Mariano, «La Escuela Superior Naval en la historia», *RIHM*, n.º 53, (dic) 2013, (pp. 93-112).
- Sánchez Bravo, Mariano, «La navegación a vapor. Encuentro en Guayaquil», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 373-385).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Recuerdos de la emergencia nacional a bordo del BAE Hualcopo». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Sánchez Bravo, Mariano, «Trayectoria del edecán naval de García Moreno y de Veintemilla», *RIHM*, n.º 39, (dic) 2006, (pp. 41-64).
- Sánchez Bravo, Mariano, «Trayectoria histórica de la Escuela de Grumetes», *RIHM*, n.º 53, (dic) 2013, (pp. 147-158).
- Sánchez Bravo, Mariano, *Instituto Oceanográfico de la Armada. Génesis y trayectoria*, IHME, Guayaquil, 2010.
- Sánchez Bravo, Mariano, *Astilleros navales ecuatorianos en la historia*, Astinave, Guayaquil, 2017.
- Sánchez Bravo, Mariano, *La Armada del Ecuador en la conquista de la Antártida. De la I a la XXI expedición antártica*, IHME, Guayaquil, 2017.

- Sánchez Bravo, Mariano, «Los astilleros guayaquileños: un proceso de cuatro siglos», *Guayaquil, astillero del Mar del Sur*, Quito, 2017 (pp. 74-81).
- Sánchez Bravo, Mariano, *Academia de Guerra Naval, 50 años de historia*, IHME, Guayaquil, 2013.
- Sánchez Bravo, Mariano, *Buques y personajes*, IHME, Guayaquil, 1995.
- Sánchez Bravo, Mariano, *Contralmirante Napoleón Cabezas Montalvo, recuerdos de su vida*, IHME, Guayaquil, 2013.
- Sánchez Bravo, Mariano, *Época colonial*, IHME, Guayaquil, 2012, (t. IV de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Sánchez Bravo, Mariano, *Escuela Superior Naval «Comandante Rafael Morán Valverde»*, sus principales momentos, IHME, Guayaquil, 2009.
- Sánchez Bravo, Mariano, *Historia de la Escuela Naval del Ecuador*, IHME, Guayaquil, 2004, (t. XI, 1ª parte de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Sánchez Bravo, Mariano, *La República 1861-1883*, IHME, Guayaquil, 2003, (t. IX de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Sánchez Bravo, Mariano, *La República 1850 a 1860*, IHME, Guayaquil, 1997, (t. VIII de *Historia Marítima del Ecuador*).
- Sánchez Bravo, Mariano, *Protagonistas en el mar*, IHME, Guayaquil, 1994.
- Sánchez Mosquera, Amelia, «Reflexiones en torno al estudio de la navegación precolombina», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 65-74).
- Sánchez Reyes, Gabriel, «Zarpar bajo el cobijo divino: prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Sánchez Rubio, Rocío; Testón Núñez, Isabel y Sánchez Rubio, Carlos, *Imágenes de un imperio perdido, el atlas del Marqués de Heliche*, Presidencia de la Junta de Extremadura, 2004, (edición digital).
- Sánchez Urra, Francisco, *Los soldados del mar en acción. La Infantería de Marina y la defensa de la soberanía austral*, Editorial Maye, Santiago, 2009.
- Sandweiss, Daniel H., «Maritime aspects of early Andean civilizations». En Souza, Philip de y Arnaud, Pascal (ed.), *The sea in history-The Ancient World*, Vol. 1, Christian Buchet (ed. gral.), Boydell Press, Londres, 2017.
- Sanhueza, Carlos, «Eduard Poeppig: en busca del hombre tropical en la América Latina del siglo XIX». En Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2010.
- Sanjurjo Jul, José Manuel, «La artillería naval española en el siglo XVIII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 41, Madrid, (oct) 2002, (pp. 59-104).
- Santa Pola, Conde de, *La vuelta al mundo en la Numancia y el ataque del Callao. Apuntes para una biografía del almirante Antequera*, Editorial Naval, Madrid, 1993.

- Santana de Araújo, Johnny, «A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à grande guerra (1904-1917)», *Navigador*, Vol. I, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 69-86).
- Santander Monroy, Arturo, «El navío *Cristo Viejo*», *RIHM*, n.º 37, (dic) 2005, (pp. 75-84).
- Santander Monroy, Arturo, «Memorias de un carpintero», *RIHM*, n.º 29, (jul) 2001, (pp. 9-28).
- Santiago y Hope, Javier de, *Álbum de la Guerra del Pacífico (1863-1867)*, Gijón, 1997.
- Sanz Ayán, Carmen, *Sevilla y el comercio de Indias*, Museo Naval/Fundación Alvar González, Madrid, 1993.
- Sanz, Luis Santiago, *El caso Baltimore. Una contribución al esclarecimiento de la actitud argentina*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.
- Sapunar Peric, Pedro, «Diseño y construcción de submarinos en Chile en la segunda mitad del siglo XIX», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 50-62).
- Sapunar Peric, Pedro, «Buques de la Compañía Sudamericana de Vapores en la Segunda Guerra Mundial», *RMCh*, n.º 815, (jul-ago) 1993, (pp. 398-402).
- Sapunar Peric, Pedro, «El corsario boliviano *Laura* de 1879», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 97-102).
- Sapunar Peric, Pedro, «El corsario boliviano *Laura* de 1879», *RMCh*, n.º 824, (ene-feb) 1995, (pp. 72-74).
- Sapunar Peric, Pedro, «El mini combate naval de Tocopilla», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 103-107).
- Sapunar Peric, Pedro, «La autodestrucción de los restos de la flota peruana en el Callao, en 1881», *AHNC*, año 3, 1998, (pp. 129-143).
- Sapunar Peric, Pedro, «La motonave *Reina del Pacífico*», *AHNC*, año 14, 2010, (pp. 159-171).
- Sapunar Peric, Pedro, «Las primeras presencias de submarinos peruanos en las costas de Chile», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 109-118).
- Sapunar Peric, Pedro, «Torpedos, minas y otras armas infernales peruanas», *AHNC*, año 10, 2007, (pp. 141-155).
- Sapunar Peric, Pedro, «Tres destacados inventores de submarinos en Chile», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 113-129).
- Sariego del Castillo, J. L., *De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico*, Sariego del Castillo, Sevilla, 1975.
- Saurré de Muñiz, Liliana, «Nemecio Bonhomme: nada ni nadie debe ser olvidado», *RMP*, Vol. 97, n.º 1, 2004, (pp. 23-26).
- Saxe-Coburgo e Braganca, Philippe Tasso de, «Sesquicentenario do nascimento do Duque de Saxe», *RMB*, Vol. 115, n.º 10/12, (oct-dic) 1995, (pp. 101-110).
- Scammell, G. V., «A very profitable and advantageous trade: British smuggling in the Iberian Americas circa 1500-1750», *Itinerario*, n.º 24, 2000, (pp. 135-172).

- Scheina, Robert L., «Mass labor: the key to Spanish maritime construction in the Americas during the sixteenth century», *MM*, Vol. 58, 1972, (pp. 195-202).
- Scheina, Robert L., «Unexplored opportunities in Latin American maritime History», *The Americas*, Vol. 48, n.º 3, (ene) 1992, (pp. 397-406).
- Scheina, Robert L., *Iberoamérica. Una Historia Naval 1810-1987*, Ed. San Martín, Madrid, 1991.
- Scheina, Robert L., *Latin America: A Naval History, 1810-1987*, USNI, Annapolis, 1987.
- Scheiner, von Jürgen, *Frankreich un die Unabhängigkeit Spanish-Amerikas. Zum französischen Handel mit den entstehenden Nationalstaaten (1810-1850)*, Klett-Cotta, Stuttgart, 1981, (2 vols).
- Schiaffino Cherre, Carlos, «El alférez de fragata Germán Stiglich en Madre de Dios», *RMP*, Vol. 88, n.º 1, (ene-mar) 1995, (pp. 33-37).
- Schiaffino Cherre, Carlos, «La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis», *RMP*, Vol. 88, n.º 3, (jul-sept) 1995, (pp. 9-18).
- Schiaffino, Santiago Lorenzo, «La transformación de Valparaíso de 'una aldea de frailes y cañones' en el centro del comercio del Pacífico», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 192-200).
- Schimidl, Erwin A., «El crucero acorazado de la marina austrohúngara *Emperatriz y Reina Maria Theresia* en aguas de Cuba durante la Guerra de 1898», *BH*, n.º 4, 1993, (pp. 15-20).
- Schlupman, Jakob, *Cartas edificantes sobre el comercio y la navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII. Correspondencia y contabilidad de una compañía comercial 1713-1730*, IFEA/IEP/Embajada de Francia/BCRP, Lima, 2006.
- Schulte, Josephine H., «La expedición científica de Malaspina: un asunto internacional», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 286-296).
- Schultz, Charles R., «The gold rush voyage of the ship Pacific: a study in ship management», *AN*, n.º 53, n.º 3, (verano) 1993, (pp. 190-200).
- Schütte, Josef Franz y Schwade, Arcadio, *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 1980.
- Scott, Frank, «Fact and Fiction: what happened at Pabellón de Pica and Huanillos on 9 May 1877?», *MM*, Vol. 102, 1, 2016, (pp. 86-90).
- Seal, G., *The savage shore: extraordinary stories of survival and tragedy from the early voyages of Discovery*, Yale U. Press, New Haven, 2016.
- Sears, William H., «Seaborne contacts between early cultures in lower southeastern United States and middle through South America». En Benson, Elizabeth P. (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1977.
- Seaver, Kirsten A., *The frozen echo: Greenland and the exploration of North America, ca. AD 1000-1500*, Stanford U. Press, Stanford, 1996.

- Seco Sellés, Manuel, *Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico*, Lunweg, Madrid, 1994.
- Seco Serrano, Carlos, «El viaje de Alonso de Hojeda en 1499», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Madrid, 1992, II (pp. 11-36).
- Seiner Lizarraga, Lizardo, «Antonio Raimondi en el Perú: viajes, obra científica y redes de influencia en la periferia». En Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, Editorial Universitaria/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2010.
- Seiner Lizarraga, Lizardo, «El terremoto de 1968, la reacción del Estado peruano y el rol de la Marina de Guerra», *RHMP*, n.º 25-27, 2005-2007, (pp. 95-116).
- Sepúlveda, Jorge, «Descubrimientos geográficos españoles en el océano Pacífico. Los descubridores de Nueva Zepanda y Australia», *AHNC*, año 22, n.º 23, 2019, (11-40).
- Sepúlveda, Jorge, «Cruce del Cabo de Hornos por veleros de bandera chilena durante el siglo XIX y primera mitad del XX», *AHNC*, año 23, n.º 24, 2020, (61-103).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Algunos naufragios de veleros chilenos en el extranjero», *AHNC*, año 13, 2009, (pp. 69-104).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Destino de algunos de los buques alemanes que se encontraban en puertos chilenos al comienzo de la Segunda Guerra Mundial», *AHNC*, año 17, 2013, (pp. 51-63).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «El desafío del mar. Presencia marítima chilena en el Pacífico», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 37- 52).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «En búsqueda de la verdad sobre el guardiamarina Alexander Campbell de la fragata *Wager*», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 197-213).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Exploración del río Palena antes del siglo XIX», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 131-150).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Francisco Hudson, un destacado marino poco conocido en nuestra historia», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 19-36).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Francisco Hudson, un destacado marino poco conocido en nuestra historia», *RMCh*, n.º 6, 1998, (pp. 551-562).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Junius Bird, navegante y explorador de la zona austral», *AHNC*, año 15, 2011, (pp. 97-111).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «La epopeya de la industria ballenera chilena», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 11-35).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «La única navegación del bergantín *Frederick*», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 67-78).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Nef y el Baquer», *AHNC*, año 11, 2008, (pp. 53-71).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Primeras naves construidas en Chile, en el siglo XVI, en los astilleros más australes del mundo», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 11-19).
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, «Setenta y dos horas en la vida del vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño K.C.V.O. del 13 al 15 de julio de 1905», *AHNC*, año 12, 2009, (pp. 77-86).

- Serrano Álvarez, José Manuel, «El gasto naval en España e Indias (1715-1759). El caso de Tierra Firme», *RHN*, n.º 77, 2002, (pp. 25-34).
- Serrano Álvarez, José Manuel, «Juan de Acosta y la construcción en La Habana (1717-1740)», *RHN*, n.º 93, 2006, (pp. 7-31).
- Serrano Álvarez, José Manuel, «La revitalización del astillero de La Habana en época de Lorenzo Montalvo, 1765-1772», *RHN*, n.º 105, 2009, (pp. 71-100).
- Serrano Álvarez, José Manuel, *El astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, IHCN, Madrid, 2008.
- Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, Madrid, 1989.
- Serrano Mangas, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.
- Serrano Mangas, Fernando, *Naufraos y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Seglusa Editores/Marina de Guerra del Perú, Lima, 1991.
- Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, «La libertad de expresión durante la guerra hispano-cubano-norteamericana», *RHN*, n.º 49, 1995, (pp. 47-60).
- Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, «S.A.R. La Infanta Eulalia de Borbón y el problema de Cuba», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 495-508).
- Sevilla Flores, Alfonso, «Un capítulo desconocido de historia marítima», *RIHM*, n.º 31, (julio) 2002, (pp. 69-84).
- Sheldon-Duplaix, Alexandre, «What role for the French Navy during the War of the Pacific (1879-81)?», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 73-98).
- Sheldon-Duplaix, Alexandre, «El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 136-145).
- Sheldon-Duplaix, Alexandre, «La División Naval Francesa del Pacífico y la guerra de las islas Chincha (1864-67)», *DMS*, n.º 23-24, 2015-2016, (pp. 35-52).
- Sheldon-Duplaix, Alexandre, «Franceses y holandeses en América: convivencia y conflictos (siglos XVI-XVII)». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Sheldon-Duplaix, Alexandre, «The French Pacific Division and the Chincha Islands War (1864-67)», *MM*, Vol. 103, n.º 3, 2017, (pp. 282-299).
- Shelvocke, George, *A privateer's voyage round the world*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2010.
- Siebert, Luis, «Crecimiento sostenido y poder nacional», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 972, (sept-oct) 2019, (36-44).
- Silió Cervera, Fernando, «Juan de la Cosa. El Padrón Real y la imagen de América». En Higuera, M. D, (ed.), *Marinos cartógrafos españoles*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2002.
- Silió Cervera, Fernando, *La carta de Juan de la Cosa (1500). Análisis cartográfico*, Fundación Marcelino Botín/IHCN, Santander, 1995.

- Silos Rodríguez, José María, «Breve relación de las expediciones foráneas al Estrecho de Magallanes», *RHN*, n.º 94, 2006, (pp. 85-108).
- Silos Rodríguez, José María, «El viaje de 1755 del galeón *Santísima Trinidad*», *RHN*, n.º 88, 2005, (pp. 57-81).
- Silos Rodríguez, José María, «La defensa de Cartagena de Indias», *RHN*, n.º 87, 2004, (pp. 45-62).
- Silos Rodríguez, José María, «Marinos olvidados. El teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona (1765-1801) (I)», *RHN*, n.º 84, 2004, (pp. 41-61); n.º 85, 2004, (pp. 7-26).
- Silva, Enrique, «Nueva toponimia para insignes miembros de la expedición de Magallanes», *RMCh*, año 136, Vol. 137, n.º 978, (sept-oct) 2020, (55-64).
- Silva, Raimundo, «Chile, un país marítimo por vocación y destino», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 970, (may-jun) 2019, (66-71).
- Silva Fonseca Junior, Augusto José da, «Ochenta años de la Aviación Naval brasileña», *RNU*, n.º 27, (mar) 1997, (pp. 83-89).
- Silva Telles, Pedro Carlos da, «O porto do Rio de Janeiro», *RMB*, Vol. 126, n.º 10/12, (oct-dic) 2006, (pp. 117-137).
- Silva Telles, Pedro Carlos da, *História da Construção Naval no Brasil*, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro/Academia Nacional de Engenharia, Río de Janeiro, 2003.
- Sires, Álvaro, *Pampero. Qué es y cómo enfrentarlo*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1994.
- Sivry, Sophie, editora, *Mémoires de la Mer. Cinq siècles de trésors et d'aventures*, L'Iconoclaste, París, 2005.
- Skelton, J. V. y Wilson, D. M. (eds.), *Discovery illustrated: pictures from Captain Scott's first Antarctic expedition*, Reardon Pub., Cheltenham, 2001.
- Sledge, John, «The Battle of Vigo Bay-Fire and Silver on the Spanish Coast», *SH*, n.º 177, 2021-2022, (18-22).
- Smith, Joseph, «Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893-94», *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 26, 2000, (pp. 117-134).
- Smith, Roger C., *The maritime heritage of the Cayman Islands*, U. Press of Florida, Florida, 2000.
- Snapp, Jeremy Sherman, *Destiny by design: the construction of the Panama Canal*, Heritage House, Washington, 2000.
- Soares de Deus, Paulo Roberto, «Condições de produção dos *mapaemundi* medievais», *Navigator*, Vol. 1, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 35-52).
- Solano, Francisco de. «Los resultados científicos de la Real Expedición hispanofrancesa al Virreinato del Perú, 1794-1823», *HM*, n.º 4, (abr-jun) 1997, (pp. 723-743).
- Solano, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, UNAM, Ciudad de México, 1979.

- Solano, Francisco, «La Carrera de Indias después de 1588», *Cuadernos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 20, Madrid, 1993, (pp. 73-83).
- Soldi Soldi, Héctor, «La expedición Costeau a la Amazonía», *RMP*, Vol. 92, n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 39-46).
- Soldi Soldi, Héctor, «Métodos modernos de navegación», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 337-340).
- Soler Pascual, Emilio, «La crisis de Nutka en las sesiones de la Junta de Estado. 1790», *DMS*, n.º 5, 1997, (pp. 87-97).
- Soler Pascual, Emilio, *La aventura de Malaspina. La gran expedición científica del siglo XVII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*, Ediciones B, Barcelona, 1999.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos, «Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)», *RH*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 93-142).
- Somervell, Philip D., «Hitos destacados en las relaciones navales anglo-chilenas», *AHNC*, año 3, 1998, (pp. 171-182).
- Soro, Cristián, «Réquiem de Condell», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (35-40).
- Sota Rius, José de la, *Tras las huellas de Malaspina*, RTVE / Lunweg, Madrid, 1994.
- Soto Jiménez, José M., «Almirante Cambiaso, fundador de la Marina de Guerra», *Ol*, n.º 5, (ene-feb) 1995, (pp. 11-13).
- Soulodre Walker, Iván, «¡Subir la gente! Incendio de la fragata *Lautaro*», *RMCh*, n.º 824, (ene-feb) 1995, (pp. 106-109).
- Souto Mantecón, Matilde, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México, Ciudad de México, 2001.
- Souto Mantecón, Matilde, «Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 19-39).
- Soutullo, Álvaro, «Uruguay en la antártida: oportunidades y desafíos como miembro consultivo del tratado antártico», *RNU*, n.º 94, 2021, (25-36).
- Souza, Marco Polo Aureo Cerqueira de, *Nossos submarinos: sinopse histórica*, Serviço de Documentação Geral de Marinha, Río de Janeiro, 1986.
- St John, Ronald Bruce, «Hacia el mar: Bolivia's quest for a Pacific Port», *inter-American economic affairs*, Vol. 31, 1977, (pp. 41-73).
- Stagno, Giancarlo y Varela, Joaquín, «Evolución de la construcción naval en Asmar», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 983, (jul-ago) 2021, (7-20).
- Steffy, J. Richard, *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*, Chatam Londres, 1998.
- Stehberg, Rubén, «Catastro del patrimonio cultural de la costa norte de la isla Rey Jorge, Shetland del Sur», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 31-50).

- Stehberg, Rubén, María Helia Ruiz y Carolina Gatica, «Reconocimiento arqueológico del patrimonio histórico de península Fildes, isla Rey Jorge», *BACH*, año 21, n.º 1, (may) 2002, (pp. 2-4).
- Stein, Stanley y Barbara H. Stein, *Silver, trade and war: Spain and America in the making of Early Modern Europe*, The John Hopkins Press, Baltimore, 2000.
- Stevens, David, *Prospects for Maritime Aviation in the Twenty First Century*, Maritime Studies Program, Canberra, 1999.
- Stewart Stokes, Hamish I., «Gastronomía antártica: dificultades y creatividad en la época heroica de la exploración antártica», *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 2002, (pp. 101-105).
- Stone, David Leigh, *The Wreck Diver's Guide to Sailing Ship artifacts of the 10th Century*, Underwater Archaeological Society of British Columbia, Vancouver, 1993.
- Stone, Ellen C., *Guide to the ships plans collection at Mystic Seaport Museum*, Mystic Seaport, Mystic, 1995.
- Suárez, Margarita, «Lima y el Sistema de Flotas en la primera mitad del siglo XVII». En Ortiz, Jorge, *Actas del I Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 1993, (pp. 377-386).
- Suárez, Margarita, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, PUCP, Lima, 1994.
- Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, PUCP/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos, Lima, 2001.
- Suthren, Victor, *The sea has no end: the life of Louis-Antoine de Bougainville*, Dundurn Press, Toronto, 2004.
- Szazdi, Adam; y Dora León Borja, «Reconstrucción tentativa de la Hidrografía de la Provincia de Guayaquil en el siglo XVIII», *AEA*, n.º 31, 1975, (pp. 447-483).

T

- Taaffe Sebastiany, Pedro, «Cruzador Tamandaré–reminiscencias–Onze de novembro», *RMB*, Vol. 126, n.º 10/12, (oct-dic) 2006, (pp. 163-184).
- Taillemite, Etienne. «De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: le voyage du lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne», *DMS*, n.º 13, 2005, (pp. 145-156).
- Taillemite, Étienne, «De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: Le voyage du Lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2006.
- Tanzi, Héctor José, «Dos marinos argentinos en la guerra ruso-japonesa, 1904-1905», *DM*, n.º 140, (nov) 1994, (pp. 69-74).

- Tanzi, Héctor José, «El régimen de la guerra en la conquista de América», *Mi*, n.º 6, 1994, (pp. 153-166).
- Tanzi, Héctor José, «La concepción marítima de la historia americana», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 28-42).
- Tanzi, Héctor José, «La navegación en la legislación indiana», *DMS*, n.º 2, 1994, (pp. 91-104).
- Tanzi, Héctor José, *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.
- Tapias Herrero, Enrique, «Corsarios en el Caribe durante la Carrera de Indias», *RHN*, n.º 146, 2019, (pp. 39-53).
- Tato, José Luis, «Valoración estratégica del Tratado de Tordesillas», *RGM*, n.º 226, (may) 1994, (pp. 517-522).
- Taviani, Paolo Emilio, *Los viajes de Colón, el gran descubrimiento*, Planeta-Agostini, Barcelona, 1989, (2 vols).
- Tavra Ch., Alexander, «Pensamiento y visión de la proyección marítima O'Higginiana materializada en la acción de las unidades corsarias», *RIHM*, n.º 29, (jul) 2001, (pp. 55-68).
- Tavra Checura, Alexander, «El almirante Juan Illigworth Hunt», *RIHM*, n.º 31, (jul) 2002, (pp. 125-142).
- Tavra Checura, Alexander, «La corbeta de guerra chilena *Rosa de los Andes*», *AHNC*, año 15, 2011, (pp. 113-128).
- Taylor, James, *The Voyage of the Beagle: Darwin's Extraordinary Adventure aboard Fitz Roy's Famous Survey Ship*, Conway Maritime Press, Londres, 2008.
- Taylor, Paul D., editor, *Perspectives on maritime strategy: essays from the Americas*, Naval War College, Newport, 2008.
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «La insurrección naval del 3 de octubre de 1948», *DMS*, n.º 20-21, 2012-2013, (pp. 99-112).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «La participación de los negros en la guerra con Chile», *RHMP*, n.º 29, 2008-2009, (pp. 225-238).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «La participación de los afroperuanos en la guerra con Chile», *RMP*, Vol. 107, n.º 2, 2014, (pp. 119-133).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «La Marina de Guerra y el terremoto de mayo de 1970», *RMP*, Vol. 108, n.º 2, 2015, (pp. 127-139).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «B.A.P. Coronel Bolognesi: el buque del héroe de Arica», *RMP*, Vol. 109, n.º 1, 2016, (pp. 154-167).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «La Marina de Guerra y la operación de rescate Chavín de Huántar», *RMP*, Vol. 110, n.º 1, 2017, (pp. 106-119).
- Taype Castillo, Jaime Miguel, «Amenaza bajo las olas: breve mirada al poder submarino peruano a finales de la década de 1920», *RMP*, Vol. 111, n.º 3, 2018, (pp. 71-81).

- Taype Castillo, Jaime Miguel, *Insurrección de la Armada. Callao, 3 de octubre de 1948*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima, 2018.
- Tejada Barletti, Renato Patricio, «Evolución histórica de los procesos formativos del personal superior en la Marina de Guerra del Perú», *RMP*, Vol. 105, n.º 3, 2012, (pp. 117-123).
- Tejedor, Francesca; Forn, Horacio; Falconi, Patricia y Fraguío, Carlos, *Argentina-Japón (1868-1946)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992.
- Tello, Juan Carlos, «45 años del arma submarina ecuatoriana», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 974, (ene-feb) 2020, (18-37).
- Téllez Alarcía, Diego, «Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio», *RHN*, n.º 137, 2017, (pp. 81-97); n.º 138, 2017, (pp. 9-26).
- Temple, Ella Dunbar, «Apostillas sobre la documentación naval británica en la etapa de la Emancipación», *RHMP*, n.º 10-11, 1991-1993, (pp. 27-58).
- Tenconi, Ernesto José, *Marinos & artistas*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 2003.
- Ternicien, Juan Pablo, «Antártica de Chile», *RMCh*, año 134, Vol. 136, n.º 968, (ene-feb) 2019, (48-55).
- Terrón Ponce, José Luis, «La defensa territorial en Ultramar», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 43, Madrid, (oct) 2003, (pp. 125-192).
- Thomas Cavers, Federico, «Los Buques que ha operado la Armada a través de su historia», *RMCh*, n.º 820, (may-jun) 1994, (pp. 284-291); n.º 821, (jul-ago) 1994, (pp. 411-412).
- Thomas, Donald, *Cochrane: Britain's Sea Wolf*, Cassel, Londres, 1999.
- Thorndike, Guillermo, *Grau*, Fondo Editorial del Congreso del Perú/Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, Lima, 2006-2008, (5 vols).
- Thrower, Norman J. N., «The lure of the prize: the British pursuit of the Spanish treasure galleons», *Mercator's World*, Vol. 8, n.º 2, (mar-abr) 2003, (pp. 20-27).
- Thurman, Michael, *The Naval Department of San Blas*, The Arthur H. Clark Company, Glendale, 1967.
- Tobar Abril, Oswaldo Enrique, «La historia de un galeón militar», *Documentos de historia militar*, Vol. 2, n.º 2, (ene) 2011, (pp. 100-125).
- Tojo Ramallo, José Antonio, «Entre alambradas: prisioneros de guerra españoles en Estados Unidos (1898)», *RHN*, año 37, n.º 146, 2019, (pp. 9-38).
- Toledo Leal, Guillermo, «El Combate Naval de Iquique a la luz de las ordenanzas navales», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 13-40).
- Toledo Leal, Guillermo, «El zafarrancho de combate de la *Esmeralda* de Prat», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 179-185).
- Toledo Valdez, Lorena y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *La corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*, Dirección de Intereses Marítimos/Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2015.

- Toledo Valdez, Lorena «El almirante John R. Tucker y el mando de la escuadra aliada peruano-chilena», *DMS*, n.º 9, 2001, (pp. 97-112).
- Toledo Valdez, Lorena y Ortiz Sotelo, Jorge, «Los bergantines *Peruano y Limeño*», *RHN*, n.º 76, 2002, (pp. 75-86).
- Torre y del Cerro, José de la y José Capdequi, María Ots, *Beatriz Enriquez de Harana y Cristóbal Colón*, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, Sevilla, 1991.
- Torrejón Chaves, Juan, «La construcción naval militar española en el siglo XVIII: Tendencias, programas y constructores». En *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n.º 41, Madrid, (octubre 2002), (pp. 131-192).
- Torrejón Chávez, Juan, «Ramón Power, oficial de Marina y diputado por Puerto Rico en las Cortes de la Isla de León y Cádiz», *RHN*, n.º 112, 2011, (pp. 35-67).
- Torena Gómez, Daniel, «La importancia estratégica del Río de la Plata y Colonia del Sacramento en la historia», *RHN*, n.º 130, 2015, (pp. 45-64).
- Torres Chavera, Jesús, «Los sumergibles *Ferré y Palacios*, crisol de submarinistas», *RMP*, Vol. 93, n.º 2, (abr-jun) 2000, (pp. 123-129).
- Torres Lanzas, Pedro, *Catálogo de Mapas y Planos. Virreinato del Perú (Perú y Chile) existentes en el Archivo General de Indias (Sevilla)*, Ministerio de Cultura, Madrid, 1985.
- Torres, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1981.
- Tovell, Freeman M., «Peruvian Bodega y Quadra: in Canada an enduring legacy», *DMS*, n.º 4, 1996, (pp. 85-93).
- Tovell, Freeman M., *At the far reached of the Empire. The Life of Juan Francisco de la Bodega y Quadra*, U. of British Columbia Press, Vancouver, 2008.
- Tovell, Freeman, «Planning for Discovery: the career of Bodega y Quadra», *MH*, Vol. 36, n.º 1, (invierno) 2000, (pp. 23-37).
- Trejo Barajas, Dení, «Cartografía de la región californiana al final del periodo virreinal». En Pinzón, Guadalupe y Trejo, Flor, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2015.
- Trejo Rivera, Flor (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2003.
- Trejo Rivera, Flor y Junco Sánchez, Roberto, «La flota de Indias frente a los ataques piratas», *Diario de Campo. Suplemento* 31, (ene-feb) 2005, (pp. 80-92).
- Trejo Rivera, Flor, «Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta». En Trejo, Flor, (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- Trejo Rivera, Flor, «El barco como una ciudad flotante», en Rubial García, Antonio (coord.), *Historia de la vida cotidiana en México. Tomo II La ciudad barroca*, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2005.
- Trejo Rivera, Flor, «El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos». En Moya Sordo, Vera (coord.), *Arqueología ma-*

- rítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2018.
- Trejo Rivera, Flor, «La mar y su arte de marear». En Gonzalbo Aizpuru, Pilar y Zárata Toscano, Verónica (coords.), *Gozos y sufrimientos en la historia de México*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ciudad de México, 2007.
- Trejo Rivera, Flor, «Pecadores y tormentas», en Speckman, Elisa; Agostini, Claudia y Gonzalbo, Aizpuru (coords.), *Los miedos en la historia*, El Colegio de México/UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas, Ciudad de México, 2009.
- Trejo Rivera, Flor y Pinzón Ríos, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, UNAM/Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2019.
- Trejo, Dení, «La ‘pesca’ de perla en el golfo californiano. Una mirada desde la memoria de 1857 de José María Esteva». En Trejo, Flor y Pinzón, Guadalupe (coord.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México D.F., 2019.
- Trejo, Flor (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 2003.
- Tremols, José J., «El 4 de setiembre de 1933 en la Marina de Guerra», *Ru*, año 22, n.º 5, (sept-oct) 1995, (pp. 11-14).
- Trigo Chacón, Manuel, «La labor colonizadora y la gran obra de España en Hispanoamérica, referencia al sistema de fortificaciones», *RHN*, n.º 32, n.º 125, 2014, (pp. 27-58).
- Trigo Chacón, Manuel, «La navegación por la Mar Océano y el Tratado de Tordesillas», *RHN*, n.º 106, 2010, (pp. 7-21).
- Trillo, Pedro (ed.), *Libro del Centenario de Chimbote*, Asociación Pro Centenario de Chimbote, Lima, 2006.
- Trillo, Pedro (ed.), *Libro de oro de la pesquería peruana*, Sociedad Nacional de Pesquería, Lima, 2004.
- Tromben Corbalán, Carlos y Jarpa Gerhard, Sergio, *La Escuadra Nacional*, Kactus, Valparaíso, 1995.
- Tromben Corbalán, Carlos, «La Aviación Naval cumple setenta años», *Vigía*, n.º 94, (abr) 1993, (pp. 4-7).
- Tromben Corbalán, Carlos, «La Escuela de Operaciones de la Armada cumple un siglo», *Vigía*, n.º 94, (abr) 1993, (pp. 34-36).
- Tromben Corbalán, Carlos, «La especialidad de Abastecimiento en la Armada de Chile», *Vigía*, n.º 96, (jun) 1993, (pp. 6-16).
- Tromben Corbalán, Carlos, «Las ordenanzas generales de la Armada Española. Su influencia en Chile», *RMCh*, n.º 814, (may-jun) 1993, (pp. 274-279).
- Tromben Corbalán, Carlos, «Las primeras actividades de la Aviación Naval de Chile», *AHNC*, año 1, 1996, (pp. 169-207).

- Tromben Corbalán, Carlos, «Los comandantes en jefe de la Armada», *RMCh*, n.º 813, (mar-abr) 1993, (pp. 176-181).
- Tromben Corbalán, Carlos, «Publicaciones y otros trabajos sobre la historia de la Armada de Chile desarrollados por ésta durante 1993 con motivo de cumplirse 175 años de importantes acontecimientos institucionales», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 406-410).
- Tromben Corbalán, Carlos, «Sanciones y amnistías en la historia naval de Chile», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 186- 192).
- Tromben Corbalán, Carlos, «Se gesta la Primera Expedición 1946/47», *BACH*, año 16, n.º 1, (may) 1997, (pp. 2-4).
- Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile: una historia de dos siglos*, Armada de Chile, Santiago, 2019, (2 vols).
- Tromben Corbalán, Carlos, *Base Prat: 50 años de Presencia de la Armada de Chile en la Antártica*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1997.
- Tromben Corbalán, Carlos, *Chile y su Armada: 175 años de contribución al desarrollo nacional*, Armada de Chile, Valparaíso, 1995.
- Tromben Corbalán, Carlos, *La Armada de Chile. Desde el sesquicentenario (1968) hasta el final del siglo XX (2000)*, Revista de Marina, Santiago, 2011.
- Tromben Corbalán, Carlos, *La contribución de la Armada al desarrollo*, Armada de Chile, Valparaíso, 2000.
- Tromben Corbalán, Carlos, *La corbeta Esmeralda de Prat*, RIL Editores, Santiago, 2011.
- Tromben Corbalán, Carlos, «Chile», *Ubi Sumus?*, Hattendorf, 1994, (pp. 93-102).
- Trueba, Eduardo y José Llavador, «Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española (siglo XVI)», *RHN*, n.º 58, 1997, (pp. 19-37).
- Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, Ciudad de México, 2005.
- Truyol, Miguel G., «El faro de Santiago de Cuba», *Ru*, año 23, n.º 1, (ene-feb) 1996, (pp. 11-12).
- Turcat, Jean-Nöel, «La archéologie du Sixième Continent». En Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer: le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 2001.
- Tute, Warren, *Cochrane: A Life of Admiral the Earl of Dundonald*, Cassell, Londres, 1965.

U

- Ugarte y Chamorro, Héctor, *Practicante de Medicina Manuel S. Ugarte y Moscoso 1851-1880*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2000.
- Undurraga D., Arturo, «La familia Prat», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 82-89).

- Urbina Burgos, Rodolfo, «La gente de mar de Chiloé en la primera mitad del siglo XX: una aproximación a los estudios de historia marítima de Chile», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 67-81).
- Urbina Burgos, Rodolfo, «La gente de mar de Chiloé en la primera mitad del siglo XX: una aproximación a los estudios de historia marítima de Chile», *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, U. Marítima de Chile, Valparaíso, 1996, (pp. 352-359).
- Urbina, María Ximena, «Navegación por las costas de la Patagonia occidental en el siglo XVIII», *AHNC*, año XXIII, n.º 24, 2020, (11-46).
- Urbina, María Ximena, «Del mar del sur al Estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islarío del Pacífico austral, 1553-1558», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019, (125-160).
- Urbina, María Ximena, «Expedición de Francisco de Clemente y Miró y Luis Lasqueti a la isla Inche, Archipiélago de los Chonos, enero a marzo de 1792», *BACH*, año 86, n.º 129, 2020, (407-436).
- Urbina Carrasco, María Ximena, «El naufragio de la *Wager* en el Pacífico austral y el conflicto del hierro en Chiloé». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Urbina, María Ximena, «Del Mar del Sur al estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islarío del Pacífico austral, 1553-1558», *BACH*, año 85, n.º 128, 2019 (pp.125-160).
- Ureta Muñoz, Jorge, «Captura de la fragata española Esmeralda en el Callao. Una operación especial», *RMCh*, n.º 817, (nov-dic) 1993, (pp. 611-614).
- Uruguay, *Apostadero de Montevideo. 220 años de su fundación*, Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 1997.
- Uruguay, *Anécdotas de a Bordo*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Montevideo, 1994.
- Uruguay, Archivo General de la Nación, «La Provincia Oriental a principios de 1825 vista por John Hall», *RNU*, n.º 29, (nov) 1997, (pp. 21-41).
- Utz, Curtis A., *Cordon of Steel: The U.S. Navy and the Cuban Missile Crisis*, Naval History Center, Washington, 1993.

V

- Valdaliso, Jesús M., «La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX», *RHN*, n.º 49, 1995, (pp. 7-37).
- Valdaliso, Jesús M., «The Progress of Maritime History in Spain since 1975». En Broeze, Frank, *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*, Liverpool University Press, Liverpool, 1995.

- Valdalizo, Jesús M., «Delayed Adjustment: Economic crisis, political change and state intervention in the Spanish shipbuilding industry, about 1975-1990», *MM*, Vol. 105, n.º 4, 2019, (pp. 461-479).
- Valdez Martínez, Marciano y Contreras, Raymundo Bautista, *Militares y marinos destacados. Héroes y próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México*, Secretaría de la Defensa Nacional/Dirección General de Comunicación Social, Sección de Difusión Interna, Ciudad de México, 2011.
- Valdez-Bubnov, Iván, «La representación historiográfica de la guerra en el mar en el largo siglo XVIII. Pensamiento táctico y estratégico, navalismo histórico y metodologías de vanguardia en el siglo XXI», *CD*, n.º 21, 2020, (235-267).
- Valdez-Bubnov, Iván, «El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725», *DMS*, n.º 17, 2009, (pp. 85-104).
- Valdez-Bubnov, Iván, «War, trade and technology: the politics of Spanish shipbuilding legislation, 1607-1728», *IJMH*, Vol. 21, n.º 2, (dic) 2009, (pp. 75-102).
- Valdez-Bubnov, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM/Bonilla Artiga Editores/Iberoamericana, Ciudad de México, 2011.
- Valdez-Bubnov, Iván, «Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo», *DMS*, n.º 15, 2007, (pp. 87-124).
- Valdez-Bubnov, Iván, «La expedición Malaspina y la construcción naval española: política imperial, élites regionales y administración de astilleros». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia*. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Valdez-Bubnov, Iván, «Spanish Naval Strategy and the United States, 1765-1819», *MM*, Vol. 101, n.º 1, 2015, (pp. 4-20).
- Valdez-Bubnov, Iván, «Las guerras de independencia, una perspectiva naval». En Chávez, Clever Alfonso, *Estudios Militares Mexicanos IV. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana, pról. Aristarco Regalado*, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Ternacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.
- Valdizán Gamio, José, «El Sacramento: más luz sobre su historia», *RHMP*, n.º 3, 1980, (pp. 47-55).
- Valdizán Gamio, José, «La marina de guerra peruana en el siglo XX». En Paz-Soldán, José Pareja (ed.), *Visión del Perú en el siglo XX*, Librería Studium, Lima, 1962, (Vol. 1).
- Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, Marina de Guerra del Perú, Lima, 1980-1993, (5 vols).
- Vale, Brian, «Almirante William Brown and the Battle of Corales, 1826: winners and losers», *MM*, Vol. 85, n.º 2, (may) 1999, (pp. 162-171).
- Vale, Brian, «Appointment, promotion and 'interest' in the British South America Squadron, 1821-3», *MM*, Vol. 88, n.º 1, (feb) 2002, (pp. 61-68).

- Vale, Brian, «British Sailors and the Brazilian Navy 1822-1850», *MM*, Vol. 80, n.º 3, (ago) 1994, (pp. 312-325).
- Vale, Brian, «The Brazilian blockade of the River Plate 1826-8: prizes, politics and international protest», *MM*, Vol. 87, n.º 1, (feb) 2001, (pp. 43-52).
- Vale, Brian, «Navies, internal order and trade in South America, 1830-1914». En Rodger, N. A. M. (ed.) y Buchet, Christian (ed. general), *The sea in history. The Modern World*, Vol. 4, Boydell Press, Londres, 2017.
- Vale, Brian, *A Frigate of King George: Life and Duty on a British Man-of-War 1807-1829*, I. B. Tauris Publishers, Londres, 2001.
- Vale, Brian, *A War Betwixt Englishmen: Brazil Against Argentina on the River Plate 1825-1830*, I. B. Tauris Publishers, Londres, 2000.
- Vale, Brian, *Cochrane in the Pacific: Fortune and freedom in Spanish America*, I. B. Tauris, Londres, 2008.
- Vale, Brian, *Cochrane: The Audacious Admiral. The True Life of a Naval Legend*, Conway Maritime Press, Londres, 2004.
- Vale, Brian, *Independence or Death! British Sailors and Brazilian Independence 1822-25*, I. B. Tauris, Londres, 1996.
- Vale, Brian, *Una guerra entre ingleses*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2005.
- Valenzuela, Renato, «Francisco de Miranda en la independencia de hispanoamérica», *RMCh*, año 135, Vol. 137, n.º 975, (mar-abr) 2020, (41-50).
- Valenzuela Ugarte, Renato, *Bernardo O'Higgins. El Estado de Chile y el Poder Naval en la independencia de los países del sur de América*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1999.
- Valenzuela Ugarte, Renato; y Castagneto Garviso, Piero, *Historia de las telecomunicaciones en la Armada de Chile, desde los albores hasta nuestros días*. Armada de Chile, Santiago, 2014.
- Valenzuela Ugarte, Renato y Castagneto Garviso, Piero, *Historia de la artillería naval en la Armada de Chile*, Imprenta de la Armada de Chile, Valparaíso, 2015.
- Valiñas Freitas, «Los corsarios de Artigas en el mar», *AHNC*, año 16, 2012, (pp. 47-66).
- Valiñas, Francisco, «El barco negrero (una historia de riqueza económica y miseria humana)», *RNU*, n.º 41, (dic) 2001, (pp. 35-44).
- Valiñas, Francisco, «El Negro Sam», *RNU*, n.º 49, (abr) 2005, (pp. 51-58).
- Valiñas, Francisco, «La desventura del casco 212», *RAM*, año 1, n.º 2, (sept) 1992, (pp. 26-29).
- Valiñas, Francisco, «Los pescadores vascos», *RNU*, n.º 30, (mar) 1998, (pp. 33-39).
- Valiñas, Francisco. «Historias cortas de piratas», *RNU*, n.º 40, (ago) 2001, (pp. 75-88).
- Valle Pavón, Guillermina del, «La lucha por el control de precios entre los consulados de México y Andalucía», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 41-62).
- Vanney, Jean-René, «Quand les câbles sous-marins devinrent des instruments de découverte». En Buchet, Christian (ed.), *Sous la mer : le sixième continent. Actes du Collo-*

- que International tenú á l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2001.
- Vanterpool, Alan, «O encouracado brasileiro *Riachuelo*», *RMB*, Vol. 115, n.º 7/9, (jul-sept) 1995, (pp. 37-30).
- Varela Marcos, Jesús, *Colón y Pinzón, descubridores de América*, Universidad de Valladolid/ Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal/Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Valladolid, 2005.
- Varela Marcos, Jesús, «Antón de Alaminos: el piloto del Caribe», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, II (pp. 49-114).
- Varela, Consuelo, «El viaje de Ruy López de Villalobos». En Salvador, Bernabéu (coord.), *El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas*, Sociedad Geográfica Española-Prosegur, Madrid, 2003.
- Varela, Consuelo, «El Mar del Sur en los grabados holandeses de los siglos XVI y XVII». En Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coord.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Universidad Adolfo Ibáñez-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago, 2015.
- Varese, J. A., *De naufragios y leyendas en las costas de Rocha*, Pesce, Montevideo, 1993.
- Varese, Juan Antonio, «Del naufragio de un sobrino de Francis Drake en el Río de la Plata y sus desventuras en el virreinato del Perú», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 73-82).
- Vargas Molina, José Gabriel, «La Armada en el periodo Alfarista y su participación durante la Campaña de Esmeraldas», *RIHM*, n.º 27, n.º 50, (jul) 2012, (pp. 47-81).
- Vargas, Fernando Nicolás, «Hombres y buques en el descubrimiento y conquista de Chile», *AHNC*, año 4, 2004, (pp. 49-88).
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván, «El comercio librario: mecanismos de distribución y control de la cultura escrita en Indias», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 127-149).
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván, «Presentación al Dossier: El tráfico comercial hispano-indiano. Instituciones, actores y mercancías», *RCHA*, n.º 32, 2006, (pp. 9-17).
- Vas Mingo, Marta Milagros del, y Miguel Luque Talván, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía/Instituto Interuniversitario de Iberoamérica y Portugal, Valladolid, 2004.
- Vas Mingo, Marta Milagros, y Miguel Luque Talaván, «La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino», *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 26, (jul-dic) 2002, (pp. 125-163).
- Vas Mingo, Marta Milagros del, y Concepción Navarro Azcue, «El riesgo del transporte marítimo del siglo XVI», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, III (pp. 579-614).

- Vásquez, Miguel, «Teléfono en la Antártica», *RMCh*, año 137, Vol. 138, n.º 984, (sept-oct) 2021, (89-94).
- Vásquez Caballero, Ricardo, «AAU, el secreto de los Chono», *AHNC*, año 13, 2009, (pp. 127-164).
- Vásquez de Acuña García del Postigo, Isidoro, «Las exigencias de limpieza de sangre para los pilotos y de pruebas de nobleza para los oficiales de la Real Armada y su formación. Caballeros cadetes guardias marinas americanos», *Revista de Estudios Históricos*, n.º 45, 2004, (pp. 269-293).
- Vásquez de Acuña García del Postigo, Isidoro, *Historia Naval del reino de Chile 1520-1826*, síntesis de Ana Victoria Durruty Corral, Compañía Sudamericana de Vapores, Santiago, 2004.
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro, «Don José Manuel de Moraleda y sus exploraciones hidrográficas australes (1787-1796)», *BACH*, año 108-109, 2000, (pp. 133-174).
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro, «La incursión del comodoro George Anson (1740-1744) y sus consecuencias en Chile», *BACH*, año 112, 2003, (pp. 215-247).
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro, «Los navegantes franceses en Chile (1695-1727)», *BACH*, año 110, 2000-2001, (pp. 217-254).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «El apoyo naval durante la conquista de Chile por don Pedro de Valdivia», *AHNC*, año 2, 1997, (pp. 119-135).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «El general Juan Jufré, pionero de la navegación chilena hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico (1575)», *DMS*, n.º 12, 2004, (pp. 129-141).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «Expedición de socorro a Chile al mando del maestro de campo don Iñigo de Ayala», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 509-516).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «La acción naval durante el gobierno de don García de Mendoza», *BACH*, año 104, 1994, (pp. 35-85).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «La expedición científico-política del capitán de navío don Alejandro Malaspina (1789-1794)», *BACH*, año 108-109, 2000, (pp. 133-174).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)», *BACH*, año 106, 1996, (pp. 31-51).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «La expedición marítima del adelantado don Diego de Almagro (1535-1537)», *BACH*, año 111, 2002, (pp. 167-195).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «Las expediciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega. Su primer viaje (1785-1786); su segundo viaje (1788-1789)», *RHN*, n.º 84, 2004, (pp. 7-26).
- Vásquez de Acuña, Isidoro, «Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega (1785-1789)», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 53-71).

- Vásquez L., Nelson, Ricardo Iglesias S. y Mauricio Molina A., *Cartografía Histórica de Valparaíso*, U. Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1999.
- Vega Blasco, Antonio de la, «De la vela al vapor: las transformaciones técnicas del siglo XIX», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 517-528).
- Vega Blasco, Antonio de la, *El linaje Cervera en la Armada contemporánea*, Colegio Heráldico de España y de las Indias, Madrid, 1997.
- Vegas García, Manuel I., *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*, IEHMP, Lima, 2014.
- Veitia Linage, Joseph de, *Norte de la Casa de Contratación de las Indias Occidentales*, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, Buenos Aires, 1965.
- Velamazán, Marqués de, *Don Pedro González de Castejón y Salazar. Marqués de González de Castejón*, Centro de Estudios Borjanos/Institución Fernando el Católico,
- Velarde Herrera, Mateo Francisco, *Crónicas de Islay y Mollendo*, SPDI, Lima, 1986.
- Véliz A., Javier, «La evidencia del formativo tardío: la canoa», *RIHM*, n.º 30, (dic) 2001, (pp. 73-80).
- Véliz A., Javier, «La navegación en el formativo medio y tardío», *RIHM*, n.º 25, (jul) 1999, (pp. 7-18); n.º 26, (dic) 1999, (pp. 7-23).
- Véliz, Claudio, *Historia de la marina mercante de Chile*, Chile, Santiago, 1961.
- Velloso, Henrique Rubem Costa, *Marinha, uma carreira fantástica: comentários emitidos e pequenas histórias vividas por um oficial de Marinha*, H. R. Costa Velloso, Rio de Janeiro, 2004.
- Vergara, Miguel A. Y Valderrama, Carlos, «La conciencia marítima nacional», *RMCh*, año 135, Vol. 136, n.º 971, (jul-ago) 2019, (53-59).
- Vial Correa, Gonzalo, *Arturo Prat*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1995.
- Victoria Ojeda, Jorge, «Celandó el horizonte marítimo. Los vigías en la costa de Yucatán durante la administración española», *RHN*, n.º 88, 2005, (pp. 7-25).
- Victoria Ojeda, Jorge, «Rebeldes de la revolución haitiana en las naves reales de don Gabriel de Aristizábal», *RHN*, n.º 95, 2006, (pp. 53-70).
- Victoria Ojeda, Jorge, «Un nombre para dos ínsulas del Caribe histórico. Del río Jaina dominicano a la isla novohispana de Jaina», *RHN*, n.º 84, 2004, (pp. 63-76).
- Victoria Ojeda, Jorge, *Las torres de vigía en Yucatán*, IHCN, Madrid, 2007.
- Vieira Martins, Antônio, «Náutica e cartografía náutica na origem da ciencia moderna», *Navigator*, Vol. 1, n.º 2, (dic) 2005, (pp. 53-68).
- Vieira, Alberto, «A Ilha de Madeira e o tráfico negreiro no Seculo XVI», *RI*, Vol. 55, n.º 204, 1995, (pp. 333-356).
- Vila González, Manuel, «¿Qué queda del modelo hispánico de estrategia y poder naval?», *RGM*, n.º 282, 2022 (pp. 693-708).
- Vila Miranda, Carlos, «Arsenales españoles de Ultramar en el siglo XVIII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n.º 41, Madrid, (oct) 2002 (pp. 41-57).

- Vila Miranda, Carlos, *España y la Armada en las guerras de Cuba*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1998.
- Vilar Ramírez, Juan Bautista, «Pasajeros murcianos a Indias en el siglo XVI», *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, III (pp. 57-78).
- Vila Vilar, Enriqueta. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, U. de Sevilla, Sevilla, 2014.
- Villanueva L., Víctor y Muñoz M., Guillermo, «Actividades del Proyecto de Museo Histórico en isla Decepción», *BACH*, año 16, n.º 1, (may) 1997, (pp. 34-35).
- Villar Gálvez, Raymundo, «La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica», *RMP*, Vol. 91, n.º 1, (ene-mar) 1998, (pp. 70-82); n.º 2, (abr-jun) 1998, (pp. 116-129); n.º 3, (ene-mar) 1999, (pp. 116-129); n.º 4, (oct-dic) 1999, (pp. 99-138)
- Villar Gálvez, Raymundo, «Siniestro en aguas peruanas de un buque velero», *RMP*, Vol. 88, n.º 4, (oct-dic) 1995, (pp. 114-118).
- Villas-Boas, Manuel, *Fernand fr Magellan V 1480-1519*, Chandeigne, París, 2005.
- Ville, Simon P. y David M. Williams (ed.), *Management, finance and industrial relations in maritime industries: essays in Internacional Maritime and Bussines History*, Liverpool U. Press, Oxford, 1994.
- Villegas Mañe, Juan S. J., «Historia de la fragata correo *La Diana*», *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima*, IHME, Guayaquil, 2003, (pp. 411-432).
- Villegas, Juan, «Correos marítimos a La Habana y a Montevideo», *RNU*, n.º 23, (nov) 1995, (pp. 77-84).
- Villegas, Juan, «De Livorno a Colonia del Sacramento. Viaje del P. Paucke, jesuita, realizado en 1748», *RNU*, n.º 28, (jul) 1997, (pp. 67-75).
- Villegas, Juan, «El Tratado de Tordesillas. 7 de junio de 1494», *RAM*, año 3, n.º 7, (sept) 1994, (pp. 3,5-37).
- Villegas, Juan, «Movimiento en el puerto de Montevideo. El factor guerra, personalidades y correspondencia 1808-1817», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 78-93).
- Villegas, Juan, «Viajes en el Río de la Plata en el siglo XVIII», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 529-546).
- Villena Gutiérrez, Luis Felipe, «Escuela Naval del Perú, génesis, historia, proyecciones», *RMP*, Vol. 93, n.º 1, (ene-mar) 2000, (pp. 52-60).
- Villiers, Patrick, «Raveneau de Lussan, un flibustier français à l'assaut de la mer du Sud», *DMS*, n.º 11, 2003, (pp. 137-150).
- Villiers, Patrick, «Raveneau de Lussan, un flibustier français à l'assaut de la mer du Sud». En Buchet, Christian y Vergé-Franceschi, Michel (dirs.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, París, 2006.

- Vindt, Gérard, «L'image de la nature et de l'humanité de l'Amérique Latine», *Ne*, n.º 199, 1995, (pp. 3-13).
- Vindt, Gerard, «L'Amérique Ibérique dans les cartes marines du XVIe siècle», *Ne*, n.º 194, 1994, (pp. 33-43).
- Vio Valdivieso, Horacio, *Manual de Historia Naval de Chile*, Imprenta de la Armada, Santiago, 1972.
- Vitta, Alberto A. de, *Malvinas/82-Cómo y por qué*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.
- Vivas Pineda, Gerardo, «La Guajira y el Golfo de Venezuela: de la tierra de nadie al mar de las ambiciones». En Baila, José y Luzón, José (coord.), *Latinoamérica. Territorios y Países en el umbral del siglo XXI*, Grupo de Trabajo de Geografía de América Latina, Tarragona, 1993.
- Vivas Pineda, Gerardo, «La resurrección del navío *San Ignacio*: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII», *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, (pp. 547-562).
- Vivas Pineda, Gerardo, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998.
- Vos E., Bárbara de, «El rescate de la *Esmeralda*», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 156-159).
- VV. AA., *As Ilhas e o Brasil*, Centro de Estudos de História do Atlântico. Secretaria Regional do Turismo e Cultura. Região Autónoma da Madeira, Funchal, 2000.

W

- Waldmann Jr, Ludolf, *Tecnologia e política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930*, Universidad Federal de San Carlos, San Carlos, 2018, (Tesis doctoral).
- Watson, Milton H., *Disasters at sea: every ocean-going passenger ship catastrophe since 1900*, Patrick Stephens, Sparkport, 1995.
- Weddle, Robert S., *Changing tides: twilight and dawn in the Spanish Sea, 1763-1803*, Texas A & M U. Press, College Station, 1995.
- Wee, Herman van der, «Les Pays-Bas, le Portugal et l'espace portugais atlantique, ouest-africain et latino américain a la fin du moyen-age aux temps modernes», *Le Brésil, l'Europe at les equilibres internationaux XVI-XX*, U. de Paris-Sorbone, Paris, 1999, (pp. 29-41).
- Werlich, David P., «El proyecto aliado para liberar Cuba, 1866-67: Chile, Perú, y la Armada Confederada del coronel Barreda», *DMS*, n.º 16, 2008, (pp. 123-160).
- Werlich, David P., «The Allied Project to Liberate Cuba, 1866-67: Chile, Peru, and Colonel Barreda's Confederate Navy». En Yu, Maochun, *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Fifteenth Naval History Symposium*, Naval Institute Press, Annapolis, 2019.
- Werlich, David P., *Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker. His Confederate Colleagues, and Peru*, U. of Virginia, Charlottesville, 1990.

- Werlich, David P., *John R. Tucker, almirante del Amazonas*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2010, (traducido por Lorena Toledo Valdez).
- Werner, Patrick S., «La actividad marítima en Nicaragua 1539-1543», *Revista de Historia*, n.º 43, (ene-jun) 2001, (pp. 61-91).
- Widow, Juan, «Ataque al *HMS Invincible*, el destino del último *Exocet*», *RMCh*, año 136, Vol. 138, n.º 980, (ene-feb) 2021, (67-76).
- Wiesebron, Marianne L. (ed.), *Brazilië in the Nederlanse archiven (1624-54): de West-Indische Compagnie: overgekomen brieven en papieren uit Brazilië in Curaçao*, Research Schoole Leiden U., Leiden, 2005.
- Wiesheu, Walburga, «Ancestral interacción cultural en la Cuenca del Pacífico. ¿Llegaron chinos a América en tiempos precolombinos?», *Amerística*, n.º 9, (sept) 2002, (pp. 197-211).
- Wilbert, Johannes, «Navigators of the winter Sun». En Benson, Elizabeth (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World: A Conference at Dumbarton Oaks, 26 October- 27 October 1974*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1974, (pp. 17-46).
- Wilhelmsen, Frederick D. *La Omega, la última barca*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 1995, (traducción de Carlos López Urrutia).
- Wilhelmsen, Frederick D., *Under Full Sail*, Alcuin Press, Fraser, MI, 1995.
- Wilkinson, Susan, *Mimosa: The life and times of the ships that sailed to Patagonia*, Ylolf, Talybont, Ceredigion, 2007.
- Wilkinson, Susan, *Mimosa's voyages: Official Logs, Crew Lists and Masters*, Ylolf, Talybont, Ceredigion, 2007.
- Williams, Glynder. «To make discoveries of countries hitherto unknown. The Admiralty and Pacific exploration in the Eighteenth Century», *MM*, Vol. 82, n.º 1 (feb) 1996, (pp. 14-27).
- Williams, Glynder, *The Great South Sea: English Voyages and Encounters, 1570-1750*, Yale U. Press, New Haven-Londres, 1997.
- Williams, Glynder, *The prize of all Oceans: The Triumph of Anson's Voyage Round the World*, Harper Collins, Londres, 1999.
- Williams, Glynder, *Voyages of Delusion. The Search for the Northwestern Passage in the Age of Reason*, Harper Collins, Londres, 2002.
- Wilson L., Fernando, «Piratería en los canales del sur de Chile republicano; el encargo de la cañonera Magallanes», *DMS*, n.º 22, 2014, (pp. 146-155).
- Wilson L., Fernando, «El monitor Huáscar: un buque histórico», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 150-155).
- Wilson L., Fernando, «Prat, el marino», *Prat (1848-1879)*, 2014, (pp. 102-149).
- Wilson L., Fernando, «Cobertura de la prensa local del bombardeo sobre Valparaíso por parte de la escuadra española el 31 de marzo de 1866», *DMS*, n.º 23-24, 2015-2016, (pp. 53-61).

- Wilson Lazo, Fernando, «La Batería Sirena y el sistema de fortificación de la bahía de Valparaíso», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 191-199).
- Wilson Lazo, Fernando, «Juan Fernández, el Valparaíso de los piratas». En Rosas Moscoso, Fernando y Ortiz Sotelo, Jorge (eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, U. Ricardo Palma, Lima, 2017.
- Wilson, Timothy, *Flags at Sea*, Chatam, Londres, 1999.
- Windt Lavandier, César A. de, «Submarinos alemanes en el Mar Caribe», *Actas del VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, IEHMP, Lima, 2003, (pp. 298-306).
- Windt Lavandier, César de, *La segunda guerra mundial y los submarinos alemanes en el mar Caribe*, Amigo del Hogar, Santo Domingo, 1997.
- Windt Lavandier, César de, «Operación Tambor Batiente ‘Paunkenschiag. Submarinos alemanes en el Caribe», *Ol*, Vol. 5, (ene-feb) 1995, (pp. 14-15).
- Wing, Elizabeth S., «Factors influencing exploitation of maritime resources». En Benson, Elizabeth (ed.), *The Sea in the Pre-columbian World: A Conference at Dumbarton Oaks, 26 October- 27 October 1974*, Dumbarton Oaks Research Library and Collections, Washington D.C., 1974,
- Winton, John, *Signals from the Falklands: A Naval Anthology*, Leo Cooper, Londres, 1996.
- Woodman, Richard, *The autobiography of a Seaman*, Chatam, Londres, 2000.
- Woodman, Richard, *The battle of the River Plate: a grand delusion*, Pen & Sword Military, Barnsley, s.f.
- Woods, David J., *The Bombardment of Valparaiso. March 31. Why the Spanish attacked Valparaiso and the British and American Fleets merely watched*, WTA Publishing, Ginebra, 2011.
- Woods, Desmond, «Invidious choices—The German East Asia Squadron and the RAN in the Pacific, August to December 1914», *NHR*, Vol. 35, n.º 4, (dic) 2014, (pp. 5-16).
- Woodward, Ralph Lee, «The Consulados de Comercio and Defense of Maritime Commerce in the Spanish World, 1250-1829», *DMS*, n.º 7, 1999, (pp. 149-166).
- Worcester, Donald E., *Sea Power and Chilean Independence*, Duke U. Press, Gainesville, 1962.
- Wurst, Walter et al., *Paracas, santuario marino*, Walter H. Wust Ediciones, Lima, 2009.
- Wust, Walter (ed.), *Cabo Blanco. Los hijos del viento*, Walter H. Wust Ediciones, Lima, 2016.

Y

- Yábar Acuña, Francisco, «Federico Blume y la tesis del arma submarina como elemento principal en la defensa de costa», *RMP*, Vol. 102, n.º 1, 2009, (pp. 77-84).
- Yábar Acuña, Francisco, «La Guerra con Chile y el *New York Times*», *RHMP*, n.º 23-24, 2003-2004, (pp. 91-100).
- Yábar Acuña, Francisco, «Algunas reflexiones sobre la vida de Miguel Grau», *RMP*, Vol. 111, n.º 2, 2018, (pp. 93-103).

- Yábar Acuña, Francisco, «Museo Naval del Perú: sexagésimo aniversario de creación», *RMP*, Vol. 111, n.º 3, 2018, (pp. 23-33).
- Yábar Acuña, Francisco, «Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú», *RMP*, Vol. 112, n.º 3, 2019, (pp. 50-57).
- Yábar Acuña, Francisco, *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2001.
- Yagual Navarrete, Néstor, «Patrulla Yagual de Infantes de Marina en la Cordillera del Cóndor». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Yaksic Triantafilo, Nicolás, «La estela perdida del *Pamir*», *RMCh*, n.º 825, (mar-abr) 1995, (pp. 212-215).
- Yates, Keith, *Graf Spee's raiders*, Leo Cooper, Londres, 1995.
- Yépez Espinoza, Germán, «La fuerza de superficie del Armada en el conflicto de la Cordillera del Cóndor de 1981». En Sánchez Bravo, Mariano y Canelos Andrade, Vicente (comps.), *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, IHMAE, Guayaquil, 2014.
- Yu, Maochun Miles (ed.), *New Interpretations in Naval History. Selected papers from the Fifteenth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy 20-22 September 2007*, USNI, Annapolis, 2009.
- Yuste López, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, UNAM, Ciudad de México, 2007.
- Yuste, Carmen, coordinadora, *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, 1997.

Z

- Zanutelli Rosas, Manuel, «El naufragio del transatlántico *Italia*», *RHMP*, n.º 35-37, 2017, (pp. 217-226).
- Zanutelli Rosas, Manuel, *El almirante Grau y la plana menor del «Huáscar»*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima, 2002.
- Zapata Huamán, Sergio, «La política hispanoamericana de seguridad y defensa en la costa del noroeste en el siglo XVIII», *RMP*, Vol. 108, n.º 2, 2015, (pp. 89-107).
- Zapiola, José María, «Zapiola. Un marino en las epopeyas Sanmartiniana y Browniana», *DM*, n.º 142, (oct) 1995, (pp. 23-28).
- Zappia, Paulo Antonio, «Los carpinteros de ribera porteños entre las intervenciones francesa y anglofrancesa (1840-1845)», *Temas de historia argentina y americana*, n.º 4, 2004, (pp. 185-218).
- Zarco Magaña, Arturo, «Forjador de almas: el Cuauhtemoc», *RAME*, Vol. 17, n.º 112, (jun) 1997, (pp. 23-26).
- Zorrilla Torres, José Aníbal, «Capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, 'un héroe en la penumbra'», *RMP*, Vol. 108, n.º 2, 2015, (pp. 141-159).

- Zuloaga, José Guillermo, «La ciudad primada de Santo Domingo de Guzmán», *BCN*, n.º 770, (abr-jun) 1993, (pp. 317-324).
- Zuloaga, José Guillermo, «La tercera campaña antártica en el transporte de la Armada Guardia Nacional. Verano de 1923», *BCN*, n.º 773, (ene-mar) 1994, (pp. 125-128).
- Zulueta, Julián de, «The battle of Cape Santa Maria, 5 October 1804», *MM*, Vol. 96, n.º 2, (may) 2010, (pp. 197-202).