

Derroteros de la Mar del Sur

Año 10

2002

Núm. 10

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

Sumario

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón de la Marina 662, Lima 18, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 París Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Lorena Toledo Valdez

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Malecón de la Marina 662, Lima 18, Perú.

telefax (51-1) 421-4370

e-mail: thalassa@terra.com.pe

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

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Editorial	5
Normas Editoriales	6
Une demonstration navale française, Buenos Aires (1838). Michel Depeyre	9
Orto y ocaso de la armada isabelina. José Ramón García Martínez	19
An Australian Perspective on the English Invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807. Robert J. King	51
La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un goût d'inachevé. Philippe Lasterle.	77
Las memorias de John Thomas y el Bosquejo de la historia de la Armada de Chile. Carlos López Urrutia	95
La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional (breve recuento). Juan Carlos Llosa Pazos	111
De Bucareli, Bodega, Mackay, Martínez y Makweena. W. Iain Mackay	119
El crucero del H.M.S. Cornwallis en la costa del Pacífico americano (1807). Jorge Ortiz Sotelo	129
Noticias Diversas	139
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	145

Editorial

A finales de 1992, los representantes de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Thalassa, cuya secretaría ejecutiva tiene sede en Lima, Perú; del Centro Marítimo y Naval “Don Casto Méndez Núñez”, basado en Madrid, España; y del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, ubicado en Mulazzo, Italia, acordamos editar una revista en la que se recogieran aportes diversos sobre los temas que interesaban a las tres instituciones.

Fruto de ello fue Derroteros de la Mar del Sur, cuyo primer número apareció hace diez años, habiéndolo hecho de manera regular cada año desde entonces.

Si bien nuestro socio madrileño tuvo que retirarse de este esfuerzo en 1996, entre 1995 y 1999 nos acompañó en ello el Patronato del Faro a Colón, ubicado en Santo Domingo, República Dominicana. En 1997, el Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima, con sede en el Instituto Católico de París, Francia, se unió al grupo de entidades editoras.

A lo largo de esa década de actividades hemos publicado 1,486 páginas, con ochenta y cinco artículos escritos por colaboradores de quince nacionalidades (peruanos, españoles, franceses, cubanos, uruguayo, chilenos, argentinos, canadienses, norteamericanos, británicos, mexicanos, dominicano, costarricense y australiano), además de reseñas de numerosos libros y de abundante información bibliográfica marítima y naval iberoamericana. Como fue su intención desde un primer momento, la revista publica acoge en sus páginas contribuciones escritas en los idiomas que se hablan en América, siendo así que si bien en su gran mayoría los artículos han aparecido en castellano, también se han publicado algunos escritos en inglés, en francés o en portugués.

Gracias al apoyo de la Fundación Telefónica, a partir del año 2000 Derroteros de la Mar del Sur pudo ser editada también en forma virtual. En <http://derroteros.perucultural.org.pe>, los interesados pueden encontrar el último número de la revista, pero también las ediciones anteriores, a lo que se añade un índice acumulativo de la bibliografía marítima y naval que aparece en cada número.

La presente edición cuenta con las usuales contribuciones del Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima, a través de los artículos de Michel Depeyre y Philippe Lasterle. El primero trata sobre una demostración naval francesa llevada a cabo en Buenos Aires, en 1838; mientras que el segundo nos presenta nuevos datos

sobre la labor llevada a cabo por la misión naval francesa en el Perú (1905-1914). Por su parte, Robert King, nuestro antiguo colaborador australiano, aporta un trabajo sobre la perspectiva australiana de las invasiones británicas al Río de la Plata (1806 y 1807). Carlos López Urrutia, coordinador de Thalassa en Estados Unidos, presenta la transcripción de la primera parte de las memorias del británico John Thomas, cuyo original resulta enormemente complicado de leer por la forma en que fue escrito, conforme señala en la introducción que hace a dicho documento. Iain Mackay nos brinda una perspectiva diferente del complejo proceso humano que conllevó el contacto entre europeos y nativos en la zona de Nutka, en el actual Canadá. Por su parte, el joven marino peruano Juan Carlos Llosa aborda un tema que puede, en muchos casos, resultar espinoso, el de la participación de la Armada Peruana en los asuntos políticos de su país. Finalmente, quien esto escribe contribuye a la presente edición con un artículo sobre el poco conocido, pero altamente exitoso, crucero de la fragata de guerra británica Cornwallis sobre la costa oeste americana en 1807.

La sección de noticias diversas ha contado con la usual colaboración de Dario Manfredi, nuestro co-editor italiano, y del peruano Federico Salmón de la Jara, con una nota sobre el desaparecido Luis Felipe Villena, secretario ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

No podemos dejar de mencionar a Lorena Toledo, por su siempre valioso apoyo en la corrección de textos.

Finalmente, deseo agradecer a nuestros auspiciadores, sin cuya ayuda habría sido muy difícil poder concretar la presente edición y hacerla llegar a nuestros lectores en más de una decena de países.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

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

Siglas utilizadas en la revista:

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

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

Une démonstration navale française, Buenos Aires (1838)

Michel Depeyre*

Les Français ont, depuis bien longtemps, oublié les opérations engagées par leur marine sur les côtes lointaines de l'Argentine, à la fin de la décennie 1830. Plus surprenant encore, les récits de cette campagne rédigés *a posteriori* ne sont pas très abondants. Dans ses célèbres *Batailles de terre et de mer*, le contre-amiral Bouët-Willaumez, un des chefs de la marine du temps, n'évoque pas ces opérations, faisant, au contraire, la part belle aux actions dans le Tage et à Saint-Jean d'Ulloa¹. L'année suivante, en 1856, l'écrivain Léon Guérin, mentionne très rapidement les événements dans le sixième volume de son *Histoire maritime de France*². L'épisode est cependant relaté dans *L'Illustration* et dans la *Revue des deux mondes*. Un tel manque d'intérêt est-il dû à l'insignifiance de l'expédition? Deux raisons peuvent être invoquées pour expliquer le faible retentissement de ces actions. En premier lieu, la marine française intervient loin du royaume et pendant une assez longue durée, ce qui est peu mobilisateur. Une seconde raison doit être avancée: la campagne n'est pas illustrée par de hauts faits comme la prise de Saint-Jean d'Ulloa mais bien plutôt de missions de surveillance, de blocus... Ce type de guerre n'est guère mobilisateur dans l'opinion française.

Pourtant, l'affaire mérite tout à fait de retenir l'attention des historiens et des spécialistes de la guerre sur mer. Elle est, en effet, emblématique d'une série d'actions navales entreprises par la France entre 1830 et la guerre de Crimée. La campagne est révélatrice, près de vingt ans après l'effondrement de l'Empire, d'une stratégie et, plus largement, d'une nouvelle vision politique de la France. L'affaire de Buenos Aires est, dans ce contexte, une illustration d'un type d'intervention diplomatico-militaire appelé à jouer un rôle essentiel durant le XIX^e siècle.

Il n'est pas question ici de simplement raconter des événements. Nous nous efforcerons plutôt de comprendre les conditions dans lesquelles la France s'évertue à

* Maestro de conferencias en Historia, Université de Saint-Etienne, conferencia llevada a cabo el 17/1/2002 en la Facultad Católica de Paris.

- 1.- Contre-amiral Edouard Bouët-Willaumez, *Batailles de terre et de mer* (Paris, Librairie militaire, 1855), VIII, p. 169 sq.
- 2.- Léon Guérin, *Histoire maritime de France* (Paris, Dufour, Mulat, Boulanger), 6 vol., t. VI, p. 492.

imposer au loin sa politique, en utilisant sa marine, alors que l'existence de cette dernière était, quelques années auparavant, sérieusement mise en cause par de nombreux contemporains.

I. Une présence française surprenante

La présence de la marine française dans un conflit sur les eaux sud-américaines peut surprendre le lecteur. Une telle présence est, en effet, plus habituelle dans les eaux européennes, africaines ou de l'Océan indien, espaces maritimes fréquentés par les unités françaises depuis longtemps. Un nouveau champ géostratégique s'ouvre aux Français. Une telle ouverture n'est pas sans inquiéter les puissances régionales. Quels intérêts la France trouve-t-elle à une présence pouvant mettre en cause le prestige dont elle jouit en Amérique du Sud?³

A. Un espace géostratégique qui attire les français

Depuis le début du XIX^{ème} siècle, l'Amérique du Sud est en proie à des soulèvements périodiques contre les deux métropoles européennes qui, depuis le XVI^{ème} siècle, se partagent le continent, le Portugal et l'Espagne. Le Brésil prend ainsi son indépendance en 1822. Quant à l'Amérique espagnole elle entame, non sans violence, un processus d'émancipation à partir de 1810. C'est ainsi que la future Argentine obtient son indépendance en 1820, à la suite d'une guerre avec l'Espagne.

Pour le Royaume-Uni et pour la France, l'occasion est inespérée: le continent sud américain n'est plus sous l'autorité des Etats ibériques. Pour ces deux puissances maritimes, apparaît la possibilité d'une influence politico-économique nouvelle. La Russie soutient également ces mouvements, espérant ainsi en tirer profit. Voilà qui explique la neutralité de la Sainte-Alliance devant de tels événements. Un autre Etat est intéressé, les Etats-Unis. Ces derniers sont, en effet, mécontents de voir les Européens agir dans cette région du globe qui, selon eux, est dans leur mouvance géopolitique.

Londres avait déjà manifesté son intérêt en occupant Buenos Aires en 1806. De la même manière, les Britanniques ont soutenu l'indépendance du Brésil, souhaitant ainsi gagner de nouveaux marchés pour leur économie en plein développement.

Les jeunes Etats en formation sont donc très courtisés par les grandes puissances de l'époque. Dans ce jeu diplomatique, la France cherche à préserver ses intérêts lors de la redistribution des cartes dans la région.

B. La dimension maritime

Dans les conflits qui suivent les indépendances nationales en Amérique du Sud, la dimension maritime n'est pas oubliée. Des blocus sont périodiquement organisés par un des belligérants en présence. En 1822, lors de la lutte entre les Unitaires

3.- Ce prestige tient en grande partie au souvenir de la Révolution. Nombreux sont les hommes politiques de ce conynent qui se réfèrent à 1789.

et les Fédéraux argentins, le gouvernement Rodriguez bloque le Parana. Peu après, lors de la guerre avec le Brésil, l'empereur de ce pays, Pedro Ier, ordonne le blocus de Buenos-Aires. Les conséquences de cette dernière opération sont immenses d'un point de vue économique. Des provinces relancent la querelle entre les Unitaires et les Fédéraux sur les structures à donner au futur Etat argentin⁴. Il s'en suit la démission du président Rivadavia en 1828. L'impact du blocus sur les événements politiques est donc ici bien visible.

Le blocus apparaît comme un mode opératoire particulièrement adapté pour placer son adversaire en difficulté. L'exemple européen dans les guerres impériales a, peut-être, inspiré tous ces hommes profondément marqués par ce qui s'est déroulé en Europe depuis 1789. En revanche, l'engagement naval en haute mer est très rare car il ne correspond ni aux moyens, ni aux objectifs stratégiques des nouveaux pays de la région.

C'est dans un tel contexte que la Monarchie de Juillet décide d'opérer une démonstration navale pour faire respecter ses intérêts en Amérique du Sud. En quoi ce type d'action consiste-t-il?

C. Qu'est-ce qu'une démonstration navale?

La "démonstration navale" n'est pas conceptualisée par les spéculaistes du temps. Il est cependant possible de rassembler sous cet intitulé plusieurs modalités d'intervention contre un adversaire. Au niveau le plus simple, il est question de montrer sa force à un ennemi dans l'objectif de l'intimider. La faiblesse ou la moindre force de ce dernier explique la nature de l'opération engagée: la démonstration doit suffire pour amener l'adversaire à répondre favorablement aux injonctions qui lui sont faites. Allons un peu plus avant dans l'analyse de la "démonstration navale". L'objectif visé est de contraindre l'ennemi à agir selon ce que l'on désire. La contrainte s'impose de plusieurs façons. Trois aspects principaux sont ici à envisager.

Il y a d'abord la présence navale dans les eaux d'un autre Etat. Une flotte plus ou moins imposante occupe un espace géographique donné et le contrôle sur une superficie plus ou moins importante. Ne parlons pas de "maîtrise de la mer" mais plutôt de contrôle momentané. Cela peut prendre la forme de la surveillance d'un passage très fréquenté ou des ports, de la visite des bâtiments...

Viennent ensuite dans la graduation les opérations de force qui peuvent aller du bombardement d'installations côtières –selon un dégradé d'intensité effectué en fonction d'un plan préparé- jusqu'à des opérations amphibies qui peuvent commencer par une descente et s'achever avec un débarquement de vive force. Le blocus est une autre modalité d'action. Là encore, son intensité peut varier, selon qu'il est ouvert ou fermé.

4.- Jean-David Avenel, *L'affaire du Rio de La Plata (1838-1852)* (Paris, Economica, 1998), pp. 7-8.

Un troisième volet ne doit pas être omis, il s'agit de la négociation avec le camp adverse. Elle est permanente tout au long des opérations navales. Ses résultats décident de l'action entreprise dans le cadre de ce qu'il est juste d'appeler un "bras de fer".

En 1838, des expéditions de ce type ont été fréquemment conduites par les puissances navales, notamment la France et le Royaume-Uni. Le stade de la théorisation n'a pourtant pas encore été atteint. Les ouvrages des experts restent le plus souvent silencieux sur de tels thèmes. En effet, les spécialistes continuent de privilégier la tactique. La description des évolutions leur permet cependant de faire des allusions au blocus ou aux répliques appropriées.

L'Argentine, tout comme d'autres pays américains, retient l'attention de Paris et de Londres. La marine est l'outil indispensable, non seulement pour le transport des forces, mais dans les actions diplomatico-militaires engagées.

II. Denouer la crise

La crise diplomatique entre la France et l'Argentine est à l'origine d'une expédition navale française devant conduire les Argentins à revoir leur politique. La démonstration navale est ainsi conçue comme le moyen de sortir de la crise. Un blocus est organisé par la marine française du 28 mars 1838 au 29 octobre 1840. On voit combien les opérations s'inscrivent dans une durée qui oblige à la constance dans la politique et à l'endurance dans l'utilisation des forces. Il ne faut pas oublier que le facteur moral est ici primordial, que ce soit chez les équipages et les troupes, ou dans les milieux dirigeants. S'engager dans un tel processus fait donc courir d'énormes risques, à commencer par celui de se ridiculiser aux yeux des autres Etats.

A. Les causes de l'intervention française

L'affaire⁵ commence par des incompréhensions mutuelles. En 1824, le consul de France signe avec la province de Buenos-Aires une convention accordant aux résidents français des avantages. Or cet accord n'est pas ratifié dans les années qui suivent. Les Argentins refusant de céder aux pressions françaises, alors que les mêmes avantages sont accordés aux Britanniques. L'Argentine refuse la nomination d'un Consul général en 1832, sous le prétexte que le consul nommé s'était déclaré opposé au général Rosas.

La France noue peu après des liens diplomatiques avec l'ennemi de Rosas, le général Santa Cruz qui s'efforce de constituer une fédération unissant la Bolivie et le Pérou. Rosas réagit violemment à la politique française. Un ancien décret de 1821 relance les problèmes. Portant sur les résidents étrangers mariés à des Argentins, il déclenche alors la crise. Les résidents en question doivent servir dans la Garde nationale, sauf les sujets britanniques exemptés. De plus, un décret de 1836 considère

5.- Pour l'ensemble de cette histoire voir un article anonyme rédigé par un « officier de la flotte » intitulé « Les affaires de Buenos-Ayres », et publié dans la *Revue des Deux Mondes* en 1841, volume XXV, pp. 301-370.

que les résidents étrangers mariés à des ressortissants argentins sont Argentins et ne bénéficient plus de la protection de leur pays d'origine.

Des Français étant concernés par cette législation, le consul provisoire, Roger, proteste mais en vain. Les relations diplomatiques deviennent franchement conflictuelles avec l'affaire Bacle, citoyen français ayant fondé une entreprise à Buenos-Aires qui fut accusé d'entretenir une correspondance avec un ministre chilien. L'homme est arrêté (2 mars 1837) et condamné à mort. A la demande de l'Angleterre, il est libéré mais il meurt peu après, à la suite, semble-t-il, des mauvais traitements subis en prison⁶.

Doit-on voir dans les faits relatés les causes premières des hostilités entre les deux pays? La France est humiliée et Louis-Philippe tient à ce que les ressortissants français soient respectés. Ainsi, en juillet 1831, le roi envoie une flotte dans le Tage, au Portugal, pour punir des atteintes portées sur des citoyens français par le régime de Dom Miguel⁷. Mais cela suffit-il vraiment pour expliquer l'expédition de Buenos-Aires? La France cherche indéniablement à s'ouvrir un marché dans cette région du continent sud-américain.

B. Projet et moyens engagés

Le contre-amiral Leblanc (1786-1857), à la tête de la division navale du Brésil, est, dans un premier temps, envoyé au large de Buenos-Aires. Il arrive en novembre 1838. Les négociations se poursuivent en vain. Les négociations étant dans l'impasse, le 28 mars 1838, à 19 heures 30, Leblanc, dans un second temps, met en place le blocus devant Buenos-Aires. Les Français sont ainsi passés de la première étape de la démonstration -la présence navale et le repositionnement des bâtiments- à la seconde, le blocus.

L'ultimatum lancé par Leblanc exige le retrait de toutes les décisions prises à l'encontre des Français, le paiement d'indemnités pour la famille de Bacle. Des excuses du gouvernement doivent également être faites pour les injures à l'encontre des représentants de la France. Paris laisse peu de place à un règlement pacifique qui préserverait l'honneur des Argentins. Les conditions sont en place pour que commence le bras de fer entre les protagonistes. Misant sur sa force et l'effet psychologique, la France compte sur un règlement rapide du litige. La rapidité de l'intervention est, en effet, le gage de sa pleine réussite.

Disposant d'abord de quatre unités, Leblanc peut, à la fin de l'année, compter sur quinze bâtiments. Ce sont le plus souvent des frégates, des corvettes et des brigantines, c'est-à-dire des bâtiments légers. Cette petite flotte totalise ainsi quelques 300 canons. La puissance navale et militaire de la France est bien plus importante que celle de l'Argentine, Etat neuf à peine sorti des guerres civiles. Pourtant, la flotte

6.- J.-D. Avenel, *op. cit.*, p. 17.

7.- Philippe Masson, *Histoire de la marine* (Paris, Lavauzelle, 1983), I, p. 46. L'amiral Roussin commande une flotte de 4 frégates et de 7 bâtiments légers. L'usurpateur Dom Miguel céda aux exigences de Paris.

française est insuffisante. La France peut-elle alors s'appuyer sur des alliés crédibles et opposés à Rosas ou à son régime? La diplomatie française s'exerce dans une aire géographique instable mais où son influence n'est pas encore très importante. Obtenir des soutiens plus ou moins actifs n'est donc pas aisé.

C. Les difficultés diplomatiques

L'action diplomatique est, de surcroît, compliquée par la nature de l'intervention française dans la région. Mettre en place un blocus n'est pas, en effet, sans susciter des difficultés parfois fort graves avec les neutres ou les Etats voisins. Ainsi, la capture de deux bâtiments américains provoque l'envoi immédiat de l'*USS Independence*. Pour les Etats-Unis, il s'agit de rappeler la présence américaine, d'autant plus que la Déclaration du Président Monroe du 2 décembre 1823 considère la région comme étant dans la mouvance des Américains. Le texte de Monroe avait d'ailleurs été rédigé contre la menace d'une intervention politique française dans les problèmes de l'indépendance des colonies espagnoles en 1823⁸. Que doit alors faire la France? Inquiet, le ministre Molé demande en avril 1839 à ce que le blocus soit moins rigoureux à l'égard des pays neutres.

Un second problème est posé par l'intrusion de la France dans la guerre civile qui secoue l'Argentine dans ces années-là. Les Français misent sur l'opposition à Rosas, or celle-ci n'est pas des plus fiables car leurs chefs, les généraux Rivera et Lavalle, ne sont pas très sûrs. Il n'est donc pas permis de compter sur un allié de l'intérieur qui lutterait contre Rosas.

Les Français comptent aussi sur les conflits qui éclatent à travers le continent sud-américain. Ils attendent ainsi une attaque du général Santa-Cruz, au Nord de l'Argentine, à partir du Haut-Pérou (actuelle Bolivie). Santa-Cruz est battu en mars 1839 par les armées du Chili et du Pérou. La déstabilisation des Argentins ne peut donc venir des frontières du Nord.

Aucun navire de commerce argentin ne peut sortir ou entrer dans le port. Les paquebots anglais ont le droit de passage à condition que les capitaines certifient ne pas transporter de marchandises. Malgré tout, Rosas ne cède pas, bien au contraire, il gagne du temps, fragilisant ainsi la situation des Français.

III. Autopsie d'un blocus

Comment expliquer une telle faillite française, alors que la supériorité navale appartient aux Français? Disons d'abord que le blocus n'est pas vraiment une spécialité française. En effet, les maîtres incontestés de ce genre d'opérations sont les Britanniques qui l'ont mis au point lors de la guerre de Sept Ans⁹, puis perfectionné dans les guerres de la Révolution et de l'Empire. La marine française s'engage donc

8.- Pierre Renouvin, *Histoire des relations internationales* (Paris, Hachette, 1954), V, 1ère partie, p. 93.

9.- Le grand spécialiste en est l'amiral Hawke qui, durant la guerre de Sept ans, expérimente le blocus au large de Brest.

dans un type d'action qu'elle ne maîtrise qu'imparfaitement. Ce constat se vérifie si l'on analyse la stratégie mise en œuvre par la France.

D. Un blocus trop étendu

Le blocus est, après la simple présence au large, le second niveau d'intervention dans l'échelle de la démonstration navale. En quoi consiste-t-il?

Il existe deux grands types de blocus: l'un est dit "fermé" ou rapproché, l'autre est "ouvert" ou éloigné. Les Anglais ont mis en lumière ces deux types à partir de l'expérience des faits. Certains spécialistes distinguent également le blocus militaire du blocus commercial. Raoul Castex a justement montré le côté artificiel d'une telle distinction¹⁰. Dans le cas qui nous occupe ici, nous voyons bien que les deux aspects sont indissociables: le blocus militaire est le moyen permettant l'application du blocus commercial.

Leblanc doit avant tout trouver un point d'appui. Au large de Brest, les Britanniques bénéficiaient de la proximité des Iles britanniques. Dans le Rio de la Plata, les français n'ont aucune possibilité, aussi doivent-ils recourir à une solution de rechange: le dispositif français est commandé depuis Montevideo, en République orientale, c'est-à-dire dans un territoire ennemi de l'Argentine. D'un point de vue économique, le blocus a été efficace puisqu'aucun navire de commerce de l'adversaire n'entre ou ne sort du port de Buenos-Aires. En revanche, malgré ces mesures coercitives, Rosas ne revient pas sur ces décisions antérieures. Il faut assortir ce bilan d'une remarque importante: la contrebande est le corrélat du blocus, ce fut très net sous l'Empire. Il en va de même en Argentine où les côtes de La Plata doivent être surveillées par les Français. Voilà pourquoi le blocus est étendu après le 15 août 1838 aux fleuves Parana et Uruguay. Nous touchons du doigt un aspect capital pour comprendre les difficultés de la marine française: la flotte bloquante n'a pas les moyens matériels indispensables afin d'assurer toutes les missions. En effet, il faudrait des embarcations à faible tirant d'eau pour poursuivre les contrebandiers dans des eaux peu profondes. Afin de mieux contrôler l'estuaire, Leblanc conquiert l'île de Martin Garcia, au confluent du Parana et de l'Uruguay. Les Français finissent par avoir 400 milles de côtes argentines à surveiller au printemps 1839, soit au moment où le blocus est opéré dans sa plus grande étendue. A la fin de 1839, Leblanc, malade et découragé, est remplacé par le contre-amiral Dupotet.

Se sachant en situation d'infériorité, Rosas n'engage pas la lutte avec les Français. Mieux, il affirme que le blocus est le fait de Leblanc et non de Louis-Philippe. Avec habileté, Rosas joue sur le temps et le pourrissement de la situation. Les Français tiendront-ils longtemps loin de leurs bases?

Le blocus change progressivement de nature. Il avait d'abord un sens commercial, puis il acquiert une dimension politique: chasser Rosas du pouvoir. Pourtant, lorsque l'historien dresse le bilan, la portée politique est nulle, malgré de petites

10.- Amiral Raoul Castex, *Théories stratégiques* (Paris, Economica C.I.D.-I.S.C., 1997), V, p. 7.

concessions dans les premiers jours (8 avril 1838). Le blocus avait-il des chances de réussir? Leblanc avait probablement placé la barre trop haut en espérant le départ de Rosas.

E. Les leçons stratégiques

La France aurait pu tirer plusieurs importants enseignements des événements de La Plata. Le premier tient à la conception que la France se fait de la présence navale dans le monde. Les gouvernements successifs n'ont pas encore intégré l'idée de base navale que les Britanniques expérimentent depuis déjà un siècle. La marine française ne dispose pas de base où soient installés des chantiers de réparation. Au contraire, des stations ou des divisions navales sont saupoudrées à travers le monde mais sans grande efficacité. Les Français n'ont pas ainsi de point d'appui organisé pour soutenir des expéditions à longues distances.

Une seconde leçon peut être tirée de la "projection de puissance" mise en œuvre dans cette campagne. Ce n'est pas le seul exemple de la période: il y a eu Alger, le Tage, l'expédition de Saint-Jean d'Ulloa. Nous constatons qu'en période de relative paix, la flotte peut être projetée au loin mais en mobilisant d'importantes expéditions puisque aucun renfort ne peut parvenir d'une base plus ou moins proche. Ainsi, Paris n'a pas clairement réfléchi aux besoins d'une stratégie mondiale, alors que sa flotte agit de par le monde. L'outil ne semble pas correspondre aux objectifs diplomatico-stratégiques que s'est donnée la monarchie constitutionnelle.

La *Royal Navy* a très rapidement dû faire face à de multiples tâches, de la garde des côtes britanniques à la préservation des moyens de communication, en passant par les expéditions lointaines. Au contraire, la Restauration n'a pas donné les possibilités et les moyens à la Marine royale. La politique de Louis-Philippe risque ainsi de déséquilibrer la marine en lui imposant des tâches nouvelles et lointaines. L'outil naval doit être adapté à une politique extérieure ambitieuse. Des théoriciens ont réfléchi aux moyens à mettre en œuvre. Manque la volonté politique. Ce fut l'œuvre du Second Empire.

F. Les mécomptes d'une démonstration navale

Le blocus ne donne pas de résultat positif, malgré la médiation britannique. Les opérations coûtent également très cher. L'opinion internationale ne nous est plus favorable; les milieux londoniens ne peuvent plus faire de commerce avec Buenos-Aires et les sud Américains sont très défavorables. Soult, Président du Conseil, décide d'envoyer Baudin, vainqueur de Saint-Jean d'Ulloa à la tête d'une nouvelle expédition. Paris compte toujours sur la démonstration de forces car il faut forcer Rosas à négocier.

Les négociations allèrent vite. En effet, à cette époque, on redoute un conflit en Méditerranée provoqué par Méhemet Ali en lutte contre la Sublime Porte. Très présente en Egypte, la France se détourne donc des questions sud-américaines où elle menace de s'enliser. Le vice-amiral baron de Mackau est envoyé dans le Rio de la Plata en septembre 1840 pour résoudre la crise. L'Argentin Arana et l'amiral signent

la convention le 29 octobre 1840¹¹. Des indemnités doivent être versées à la France, l'Argentine reconnaît l'Uruguay. Rosas demeure au pouvoir. C'est un grave échec pour la France.

L'auteur anonyme de la *Revue des Deux Mondes* est très sévère dans sa conclusion. Selon lui, la France s'est lancée dans une méchante affaire, à la suite de renseignements erronés fournis par le personnel consulaire¹². Il faut reconnaître que rien n'est vraiment réglé. L'escadre française stationne donc encore dans le Rio de la Plata. La situation demeure tendue jusqu'en 1845, année qui voit la France et le Royaume-Uni se coaliser de nouveau contre Rosas qui n'a pas respecté les accords Arana-Mackau. L'auteur anonyme de la *Revue des deux Mondes* avait finement remarqué en 1841 à propos de Rosas: "... trois années de guerre ne l'ont oint ébranlé"¹³.

Il s'agit, dans les années suivantes, de mettre fin aux velléités du général argentin qui vient d'interdire la navigation sur le Parana, contrôlant la situation au moyen d'une importante batterie positionnée à Obligado. Cette fois, des moyens navals plus importants sont engagés. Des bâtiments à vapeur participent même à la campagne. La bataille d'Obligado est un coup sérieux pour le régime¹⁴. Le rôle des unités à vapeur a été décisif au moment du combat.

De telles expéditions sont importantes dans l'histoire. Elles ne le sont pas tant par le résultat obtenu que par les occasions d'expériences d'idées ou de matériels nouveaux. De ce point de vue, la guerre de Crimée nous apparaît clairement comme le fruit de ces opérations dont les résultats sont mis en commun par les Franco-Britanniques. Portée à une échelle supérieure, l'expédition de Crimée n'a pas été improvisée dans les grandes lignes de l'action mais soigneusement préparée depuis plusieurs décennies. Les insuffisances d'expéditions comme celle de Buenos-Aires ont fourni des sujets de réflexion aux états-majors.

Avec des campagnes comme celle de Buenos-Aires, la guerre des côtes devient de plus en plus importante, au détriment de la guerre au large. La guerre sur les côtes est désormais un thème essentiel de la stratégie et de la pensée navale¹⁵. Vapeur, torpilles et autres progrès de l'artillerie n'ont eu de cesse de la rendre plus efficace et plus décisive.

11.- Anonyme, « Les affaires de Buenos Aires », *Revue des deux Mondes*, p. 365. Le déroulement des négociations est sommairement raconté.

12.- Idem, p. 370. L'auteur demande une réforme du personnel consulaire français.

13.- Ibidem.

14.- E.-H. Jenkins, *Histoire de la marine française* (Paris, Albin Michel, 1977), p. 347.

15.- Pour s'en convaincre, il n'est qu'à lire Richild Grivel, *De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions. Attaque et défense des côtes et des ports. Guerre du large* (Paris, Artus Bertrand – J. Dumaine, 1869), II + 282p. + dépl.

Orto y ocaso de la armada isabelina

José Ramón García Martínez*

Junio de 1862. Una parte substancial de la Real Armada se encuentra plácida y pacíficamente fondeada ante la ciudad de Alicante. ¿Cuál fue la razón que aconsejó una tan significativa concentración de buques de guerra en el interior de aquel puerto? El motivo no fue otro que el de realizar esos hombres y sus barcos una *Demostración Naval* primero y un posterior *Simulacro de Combate* después. ¿Entonces, fueron aquellas unas presumibles *maniobras militares* que deberemos de encuadrar dentro de las periódicas que todas las Armadas practican para así adiestrar a sus dotaciones o, además de lo especificado, fueron y representaron *algo más ...?* ¡En efecto! Fueron mucho más de lo que cualquier observador poco cualificado pudo en aquel instante descubrir o ahora intuiría dentro de aquella colorista fiesta que asemejaba la conjunción de tantos y de tan esbeltos bajeles meciéndose sobre la mediterránea mar, de sus altivos y enarbolados pabellones, banderolas y gallardetes, de sus volantes trapos y humeantes chimeneas, de sus estruendosos y estremecedores cañonazos y, por fin, de aquel selecto y postrer banquete y de aquel tan fugaz como feliz baile en el cual se aunaban e imbricarían flotantes rasos, tules y gasas con ceñidas casacas, sables y espadines de gala.

Fue todo aquello y, como decíamos, fue mucho más, siendo ahora preciso recorrer una mínima senda que, llevándonos hacia atrás, hacia el decimonónico pasado, nos permita comprender el, en su momento, contemporáneo presente de aquella España de 1862 y de su Real Armada.

Primeros años del siglo XIX. Nuestro país sufre, sobrellevándolas, tres casi consecutivas ordalías que cuestionan su propia existencia como poder hegemónico o como indiscutida potencia con intereses mundialistas, refiriéndonos al infortunado *Combate de Trafalgar*, a la devastadora *Guerra de la Independencia* y a la conmocionante *Emancipación o Independencia Americana*. Estas tres terribles y con inusual facilidad superadas pruebas, más aquellas otras añadidas que se derivaron de la

* El autor es miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - España y director del Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez. Dada la extensión de las notas que acompañan este artículo, las hemos colocado al final del mismo a fin de facilitar su lectura.

tormentosa coronación o regia proclamación de *la niña María Isabel Luisa* (Madrid, 10-X-1830) como *Su Majestad Católica Doña Isabel II, Reina de las Españas* (Madrid, 29-IX-1833), aludiendo ahora al suscitado y feroz conflicto *legitimista, absolutista o carlista*¹, colocaron a la vieja Iberia en un trayecto que no agoraba para sus habitantes nada muy diferente de lo que prevenía la conocida e irrefrenable leyenda de *Sangre, fango y lágrimas* pues pocas, muy pocas, parecían ser las esperanzas de humana evolución y de material prosperidad para un pueblo que vertía sus parcos caudales, desperdiciándolos, en bélicas discordias.

Nuestro declive, nuestro dilatado ocaso, coincidió, como el morir y como el nacer, con el orto y el consiguiente esplendor de otras monarquías y, también, con el tímido advenimiento de una ultramarina y norteña república, la pujante *Unión Americana*, pronto renombrada como los Estados Unidos de América. Ya no éramos ni siquiera podríamos volver a ser una *primera potencia*, eso era obvio, tan evidente como la magnitud de nuestro sufrido descenso en todos y cada uno de los auténticos ámbitos de decisión, pero, tras detenerse la hispánica caída e inaugurarse la pendular y opuesta remonta, *todavía podríamos ser*, sirviéndonos ahora de una expresión común, *los últimos de los primeros* o, lo que es igual, *podríamos ser los menos pequeños de entre los más grandes*, ya que era irreal pretender la equivalente paridad con quienes se desempeñaban como inflexibles árbitros, fiscales y jueces políticos, militares, económicos y culturales de casi todos los designios del Orbe. Así, o de una muy parecida manera, razonaban los preocupados mandatarios y los dirigentes peninsulares de las dos *grandes mayorías*, moderada y liberal, que abarrotaban los concurridos escaños del capitalino y flamante Palacio de las Cortes, cuya construcción databa de 1843.

Aún podemos ser ... Pero para *ser* de nuevo habría que intervenir en responsable pie de igualdad con Francia y con la Gran Bretaña, con *Su Majestad Victoria I, Reina del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda* (Londres, 24-V-1819) y con *Su Majestad Imperial Napoleón III, Emperador de los Franceses* (París, 20-IV-1808). Ahora bien, para *volver a ser* no bastaba con deseárselo, había que ganarse ese anhelado tercer lugar detrás de los galos y de los britanos². ¿Cuáles eran los inconvenientes y cuáles las ventajas que sembraban el difícil camino que se dirigía hacia ese aspirado fin? Siempre resumiendo, casi *ad infinitum*, casi *ad absurdum*, podríamos decir que quienes se disputaban con ardor la primacía por el neocolonial dominio político y económico del globo tendían al monopolio, nunca ansiando la admisión dentro de sus acariciadas *esferas de influencia* de otros rivales o competidores que pudieran poner en entredicho su tan singular como indivisible yugo sobre las áreas que ellos, con su inteligente esfuerzo o con sus esforzadas tropas, habían logrado uncir a sus respectivos carros. La antes desgraciada y la ahora emergente España era todavía muy respetada por esas dos naciones europeas, formaba parte de la *Triple Alianza* que las tres mencionadas monarquías integraban³ y se encontraba unida por sólidos *pactos de familia* con el fronterizo y napoleónico *Segundo Imperio*⁴, revelando además el *Emperador de los Franceses* una personal y especialísima predilección por la comunión de intereses latinos de su país y de España⁵, ante y frente a los *valores* más materialistas que

representaba la *victoriana* y sajona Inglaterra.

Estos inéditos *espacios de poder* por los cuales disputaría España no eran ni podrían ser otros que aquellos que, tiempo atrás, fueron o que todavía le pertenecían y se le reconocían, refiriéndonos a Hispanoamérica⁶, a las asiáticas islas Filipinas y a los tan distantes archipiélagos de las Marianas, Carolinas y Palaos, a los ecuatoriales territorios del río Muni y del golfo de la Guinea, al vecino norte de África y a las aguas, islotes o peñones que se encontrasen próximos a sus muchas zonas estratégicas, incluyendo en esta críptica mención al Estrecho de Gibraltar, a las plazas de soberanía de Ceuta y de Melilla y, también, aunque pueda extrañarnos, a las Baleares a las Canarias y⁷... En suma, un inmenso y casi virginal mercado; un emporio de disponible riqueza en el cual *se hablaba y se sentía en español*, un imperio gigantesco que podría reconquistarse sin el apoyo de costosos ejércitos de ocupación, merced ahora a los imprescindibles y privados transportes y comunicaciones, al infatigable maquinismo industrial, a la hipotecadora banca y, concluyendo ya, al dinámico intercambio comercial. ¿Precioso e idílico panorama, verdad? Pues las luchas por su control y supremacía no serían menos cruentas que las que en anteriores épocas habían librado los combativos soldados y marinos y los no menos tercos misioneros, esos mismos sacerdotes -de la *Compañía de Jesús*, generalmente- que, por ejemplo, en Mindanao, con el beneplácito de las autoridades de Manila, que en su particular esfuerzo pastoral traducían el general éxito político y colonizador de España, implantaban el catolicismo, mano a mano, con los Evangelios en la una y con el sable y la pistola al cinto, al alcance de la otra, sirviéndose de buques por ellos subvencionados, capitaneados y al cañón armados, buques estos o *marina sutil* que eran servidos por sus convertidos acólitos o por simples mercenarios⁸.

¿Quién, como decíamos, colocaría sus peones antes o ante quién? Muchas eran ya las hincadas *picas en Flandes* que se erguían orgullosas arbolando los colores de Francia e Inglaterra sobre los extendidos mapas y sobre las una y mil veces arrolladas y desenrolladas cartas marinas.

El comercio, el tráfico marítimo, las comunicaciones, las nuevas rutas mercantiles, los buques que las trazarían y las naves que protegerían esos nuevos emporios de riqueza y poder. Ésa era la base sobre la que se sustentaría la prosperidad del siglo, ese mismo bienestar y progreso que en tierra promovían los humeantes y ruidosos *camino de hierro* o ferrocarriles y el silente, por eléctrico, telégrafo y que en la mar, necesariamente, impulsarían los buenos barcos y sus bien adiestradas gentes. Un progreso éste que podría alcanzarse si ... dejemos que esta augurada teoría y práctica nos la explique y explaye quien por aquellas precisas fechas era una de las sólidas *promesas* que la Real Armada mantenía entre sus celosas filas, tratándose del galaico capitán de navío D. Casto Méndez Núñez (Vigo, 1-VII-1824) quien, entonces desempeñándose como director de Personal del Ministerio de Marina (22-IX/20-XII-1864), así se pronunciaba sobre aquello que, aquí y ahora, estamos intentando transmitir y trasladar:

Si[,] no dudaremos en asegurarlo, estamos muy lejos de ocupar el rango militar

marítimo que nos corresponde; pero ésta no es una razón para desesperar de poder conseguirlo, sino por el contrario ello debe ser un incentivo para que procuremos encontrar los medios de que el carácter nacional se modifique en un sentido favorable a nuestros fines y esto no sólo no lo creemos imposible si no que lo creemos obra de pocos años si se procurase despertar en nuestros grandes capitalistas el gusto por las empresas marítimas siempre tan productivas y el convencimiento de que el comercio marítimo ha sido y será siempre el verdadero origen de la riqueza y del poder de las naciones. Mientras eso no se consiga; mientras no veamos que en lugar de emplear sus inmensos capitales en negocios de banca el alto comercio los emplea en expediciones a todas partes del mundo; mientras no veamos que no sólo nuestros géneros coloniales, sino también los productos de la India y las manufacturas europeas, son importadas en bandera española; mientras no veamos a nuestra Marina Mercante rivalizando con las de los primeros países marítimos en el transporte de mercancías a todos los puntos del globo y salir del trillado camino que se han trazado para sus empresas; mientras no veamos, en fin, que impulsados por las grandes ganancias que les brindaría la construcción de buques, de máquinas y otras manufacturas, nuestros banqueros dedican su dinero a la construcción de astilleros, factorías de vapor, herrerías y otros establecimientos de esta clase, para lo cual parece haber formado la naturaleza expresamente las hermosas rías de Galicia en medio de un pueblo sobrio y laborioso, y contra todas las condiciones propias para distritos manufactureros, tales como la proximidad a las provincias en donde con abundancia se encuentran las primeras materias; mientras no veamos todas estas cosas, la Marina de Guerra será una planta exótica en nuestro suelo por que le faltarán elementos de vida”⁹.

España, alrededor de 1845, a pesar de sus cíclicas crisis y de sus estructurales problemas, comenzó a resurgir, mostrando en todos los campos del saber y del progreso un ímpetu sorprendente que, en alguna parte, podríamos justificar con la voraz intrusión de los grandes capitales foráneos y con la eficaz mano de hierro que ante los nacientes disturbios populares revelaban o demostrarían nuestros correlativos *Espadones* de conservadora o liberal faz (Narváez-O'Donnell, *tanto monta monta tanto ...*) pero, ello no es menos cierto, ese ímpetu renovador también se debía a su propio e intrínseco afán de querer participar de ese gran festín pleno de insatisfechos y hambrientos *invitados de piedra* que suponía la recolonización económica y cultural de un mundo que sería de quien antes de él se apropiase, siendo sus taimadas o bienvenidas avanzadillas o excusas el adelanto material y el civilizador desarrollo intelectual. Auténticos paradigmas de lo antedicho fueron, entre otros muchos, las vergonzantes y británicas *Guerras del Opio*, la algo más justa y francoespañola *Campaña de la Cochinchina* y, para no extendernos más allá, la recaudadora *Expedición a Méjico* que, entre otras muchas más, llevaron a término estas tres tan mentadas potencias europeas que regían Victoria I, Isabel II y Napoleón III.

Aquí agotaremos la literaria *presentación*, habiendo en ella transparentado un

planeta en trastornada y transformada metamorfosis en el cual el *antiguo régimen* perdía sus aristocráticas prerrogativas y en el que la poco antes omnipotente y todopoderosa Iglesia ya no suponía para todos los seres el obligado y tan resignado referente vital, un mundo dominante y de inéditos conquistadores en el cual una nueva clase emergía y, distanciándose de las tradicionales, recreaba un privilegiado poder económico que manó de las *revolucionarias* máquinas de vapor, de los *librepensadores* ferrocarriles y telégrafos, de, entre otras muchas invenciones o desarrolladas primicias *del siglo*, la locuaz, desinhibida y hasta lenguaraz prensa periódica y de las comedidas *casas de cambio y préstamo*¹⁰, correspondiéndonos ahora entrar dentro del histórico *nudo*, en aquel entremés que constituye la base fundamental de nuestro trabajo y que ha de proclamar, desvelándolos, los verdaderos fines para los cuales se concentraron tantos buques de la Real Armada en la rada de la antigua Lucentum¹¹.

Introduciendo un mínimo paréntesis precursor adelantaremos que esa Hispania en permanente renovación era la misma España que ya en 1845, en aguas de Montevideo, había hincado su inaugural *pica* estratégica en América, refiriéndonos a la utilísima Estación Naval del Río de la Plata, la misma que había establecido después la antagonica en el espacio que no en sus acariciados fines del seno mejicano, la ulterior de Santo Domingo y, ya en África, la del golfo de Guinea, la misma que ambicionada ubicar en las aguas de la Mar de Balboa o del Sur la ineludible y complementaria del Pacífico¹², la misma que con el concurso de todas estas enumeradas bases logísticas, militares¹³ y de prestigiada representación y con el Apostadero de La Habana y la Comandancia Principal de Marina de Puerto Rico¹⁴, además, como es obvio, del Apostadero de las Filipinas debería de interponerse entre sus designios como Estado y los que pregonaba el voraz *Destino Manifiesto* estadounidense, un *designio* o un *sino* éste que se exigía para sí la anexión territorial, el sojuzgamiento o la servidumbre americana desde Alaska hasta la Patagonia y bajo las exclusivas y excluyentes banderas del republicanismo puritano, del calvinismo protestante y del tan emprendedor como insolidario capitalismo¹⁵, algo, en suma, no muy diferente de lo que anhelaban, aunque sin munirse de grandes miras imperiales o fagocitadoras y mucho menos suplantadoras de creencias religiosas, España y Francia y, en menor medida, Inglaterra, observándose tanto en los unos, los eclécticos latinos, como en los otros, los no menos pragmáticos sajones, las ansias de reproducir a su contemporánea y remodelada escala sus peculiares visiones de resucitados *imperios romanos*, de aquellos otros *donde no se ponía el Sol* o, por último, de los más modernos y ya periclitados *vocabularios* (A.E.I.O.U.: *Austria Est Imperare Orbi Universo*).

Vemos las tendidas redes y bien diversificadas riendas, vimos la aún tímida proyección exterior hispana y veremos ahora hacia dónde canalizaba nuestro país sus neoimperiales intereses pero, como indicamos, para ser no sólo es preciso quererlo, hay que demostrar combinada voluntad política y medios materiales y los medios existían pues la economía gozaba de una inmejorable y *amortizadora* pujanza, facultando esta bonanza crediticia y hacendística la autónoma construcción de útiles, máquinas e ingenios industriales, la demolición de casi todas las antiguas y, también, bellas mu-

rallas que constreñían el desarrollo de las por ellas encorsetadas ciudades (Barcelona, La Habana, etc.) o su urbana proyección ganándole el terreno a la bravía mar (San Sebastián, por ejemplo), el emancipado levantamiento de buques y la ininterrumpida rehabilitación de los arsenales y astilleros, el competente dragado y fortificación de los puertos comerciales y de guerra y, ciñéndonos a los océanos, el vigoroso surgimiento de una próspera Marina Mercante que comenzaba a gobernarse y expandirse por todos los derroteros y rumbos. Pero, preguntémosnos, esta España que el autor nos descubre ¿no sería una nación en casi todo dependiente, es decir *vasalla* de Francia o de Inglaterra *cipaya*, un país carente de la precisa iniciativa e independencia para *hacerse valer* en solitario ante y frente sus dos *aliadas* y *competidoras*? Con respecto a la Gran Bretaña diremos que el Ministerio de Estado y su asociada Presidencia del Consejo de Ministros (Gabinete *moderado* Narváez) fueron quienes determinaron en 1848 (18-V) la fulminante expulsión del territorio nacional del impertinente y harto entrometido ministro residente Mr. William Henry Lytton Harle Bulwer, es decir del Embajador de S.M.B., quedando suspendidas las relaciones diplomáticas entre ambas monarquías por un tan representativo como simbólico espacio de tiempo y con relación a Francia hemos de expresar que ese mismo Ministerio y que esa misma Presidencia (Gabinete *liberal* O'Donnell) fueron quienes resolvieron en 1862 (9-IV), a ese *inamistoso* acuerdo catapultados por directa *obra y gracia* del general de infantería Juan Prim y Prats (Conde de Reus y Vizconde del Bruch desde 1855 y Marqués de los Castillejos, con Grandeza de España de Primera Clase desde 1860) e indirecto *visto bueno* de S.M.C., *dejarla sola*, a pesar de sus fortísimas protestas presentadas y de sus no menos firmes pactos *de Estado*, en su alocada y neoimperial *Campaña de Méjico*, facultando el que en aquella centroamericana tierra un agradecido sector de su población cantase alegres *corridos* como aquel del cual ahora trasladamos unas pocas e ingeniosas líneas: *Ya se van los españoles que son gente fina, ya se quedan los franceses con látigo y guillotina*.

¿Demasiado hermosa esta escenificación para ser verídica? ¡No es éso, no es éso! Pero lo que tampoco ha de ser es pretender buscar explicaciones *reduccionistas* y ahistóricas que saldan una entera centuria en un más o menos incompleto párrafo basándose sus pontificales autores en supuestos atrasos seculares más propios de asumida *leyenda negra* que de sereno estudio, en tardías revoluciones industriales, en apocadas y, *a sangre y fuego*, reprimidas reacciones sociales y en turbias alianzas tejidas entre castrenses *Espadones* o *arrastrasables* de provinciano casino militar y clericales pastores o curas *ultramontanos* o *trabucaires* (o según el poso cultural o las políticas inclinaciones o prejuicios de cada uno, achacando el yerro propio a la judaica figura del chivo expiatorio encarnada en la activa masonería de varia y multicolor *obediencia*), cubriendo todo el precursor conjunto con su amplio y regio manto de *virginal* armiño una casquivana Reina (*Isabelona, tan frescachona, y Don Paquito, tan mariquito*), un Rey consorte por todos mencionado como *Doña Paquita* y una dilapidadora Corte, *la de los Milagros*, y una larga cohorte o manipulo plagada de manipuladores, de santos o de embaucadores como Sor Patrocinio, el Padre Fulgencio o el periférico Padre

Claret, no ignorando aquí tampoco al importuno Cardenal Arzobispo de Toledo, Fray Cirilo de la Alameda y Brea ni, mucho menos, al imprudente Nuncio de Su Santidad Pío IX, Monseñor Brunelli, Arzobispo de Salónica. Corrupciones, pronunciamientos, ferroviarias y urbanizadoras estafas y, también, el ansia lógica, razonable y natural de un pueblo por prosperar, por mejorar sus destinos, por liberarse de sus rémoras y del cansino peso de los arcaicos lastres, determinándose *a ser* o, si así lo preferimos, *a volver a ser*.

Madrid, Martes 3 de junio de 1862. Dícenos así *La Correspondencia de España, Diario Universal de Noticias. Eco imparcial de la opinión y de la prensa*: “Los buques de guerra que ayer se hallaban en el puerto de Alicante son los siguientes: navio [Reyna Doña] *Isabel II* [*Escuela Práctica de Marinería*]: fragatas de hélice¹⁶: *Resolucion*¹⁷, [Nuestra Señora del] *Triunfo, Blaca* (sic; Blanca¹⁸) y [Nuestra Señora del] *Cármén*: fragata de vela; *Esperanza* [*Escuela de Guardias Marinas*]: corbeta; *Colon* y *Ferrolana* [*Escuela de Aprendices Navales*]: goleta; *Edetana* y *Buenaventura*, y vapores [de ruedas o paletas] *Vasco Nuñez de Balboa Colon, Vulcano, Alerta, Consuelo* [goleta de hélice] y [General] *Liniers*”¹⁹.

Dos días después el opositor y gubernamental *La Iberia, Diario liberal* nos anuncia lo que también y de inmediato hemos de trasladarle: “GACETILLA. A Alicante. El señor ministro de Marina [Senador y Teniente General Juan de Zavala y de la Puente, Conde de Paredes de Nava, Marqués de Sierra Bullones, Grande de España de Primera Clase] saldrá de Madrid para Alicante [por vía férrea] el día 7. El día antes marchará para el mismo puerto el general [Jefe de Escuadra] Pinzon [Luis Hernández Pinzón y Álvarez]. Las maniobras navales preparadas tendrán lugar, ..., los días 9 y 10. Un ayudante del general Pinzon ha pasado, por encargo de este general, á invitar á los directores de los periodicos para que asistan á las maniobras ó nombren una persona que los represente”²⁰.

¿Quién era este *liberal-progresista* “general Pinzon” natural de la onubense localidad de Moguer²¹? Entre otros títulos y distinciones reunía en su persona el del más directo descendiente de los celeberrimos hermanos Pinzones del Descubrimiento de América pero, por ilustre que sea o que pueda ser la saga, esa mención, *per se*, no nos acredita valía personal alguna, debiendo de indicar que, además de todo lo que amerita su castrense *Hoja de Servicios*²², que es mucho, era uno de los marinos de S.M.C. *más navegados* de toda su época y, también, un carácter sanguíneo y temperamental, franco, generoso, desprendido y sincero y, asimismo, algo ingenuo en su terquedad, un alma, una lengua y un puño que no eran fáciles de contener y que no se paraban ni ante marítimas *barras* ni ante terrestres o diplomáticas *etiquetas*, no habiéndose librado de sus desatadas y orgullosas iras y puños ni los *siervos de Dios* ni los *siervos del Rey*. Un marino simpático y espontáneo, amante de sus amigos y enemigo de los suyos, tan amado por sus íntimos como admirado a la par que temido por sus homólogos y superiores de otras naciones, un jefe éste que se desempeñaba en la alta jerarquía de comandante general de la Escuadra de Ynstrucción del Mediterráneo, siendo su mayor general, es decir, lo que ahora reconoceríamos como su

jefe de Estado Mayor, el activo, diligente, resolutivo, ilustrado y no menos obstinado en su porfía teniente de navío Joaquín Navarro y Morgado²³ quien por sus discretas e intelectuales capacidades parecía el equilibrador contrapunto del cual precisaba su inigualable patrón quien tendía con harta facilidad al desenfrenado desbocar aunque, este defecto, en muy contadas ocasiones, producía magníficos réditos, como aconteció con la demoradísima firma de la paz acordada al término de la triunfal *Guerra de África*, esa lid que creyeron franceses e ingleses que España no sería capaz de saldar con éxito, allí empantanándose, y que cuando así acaeció suscitó las mayores inquietudes por parte británica al estimar factible el alarmado *Foreign Office* que la Presidencia del Consejo de Ministros de S.M.C. pudiese resolverse en pro de acometer aquello que había aconsejado tanto Isabel la Católica como el cardenal Cisneros, aquello que pondría en graves aprietos a la Gran Bretaña que podría verse privada de su displicente potestad sobre la estratégica llave del *¿Mare Nostrum?*

Alicante. Domingo 8 de junio de 1862²⁴. La Plaza del Mar se encuentra absolutamente abarrotada de un expectante gentío que ha llegado de todas partes y lugares para ver y para sentirse protagonista de lo que intuyen será un hecho a memorar, siendo incontables los trenes que, desde Madrid y Albacete, han transportado ingentes multitudes a esa engalanadísima ciudad que se descubre presa de vistosas colgaduras, ondeantes banderas y festivas bandas de vibrantes músicas, no siendo extraños a esta entusiasta actividad los *interesados* cónsules y agentes de todas las potencias extranjeras que ansían *ver y sentir* de una muy disímil manera con la que verán y sentirán todos los demás participantes en el próximo evento. Mientras esto sucede el *progresista* Sr. Ministro de Marina atiende al Santo Sacrificio de la Misa, que escucha a bordo de la navegadísima *Ferrolana*²⁵, una corbeta ésta, vélica, que sería la última de su clase de las que alistaría nuestra Armada, y, después, transbordándose al vapor de palas *Vulcano* y ya en compañía del no menos *liberal* general Pinzón y de sus respectivas *mayorías*, desde su amura, ordena a las doce horas que se dé inicio a la *Revista Naval* que ellos han de *pasar* a ese abigarrado conjunto de hombres y naves que, ante su escogido *buque de la insignia*, deben de desfilar en perfecta *línea de fila* o, lo que es igual, un buque detrás del que le precede, *siguiendo sus aguas*, siendo esas muchas embarcaciones las que ahora se citan y enumeran:

Propulsión vélica: navío *Reina Doña Isabel II*, comandante, brigadier (11-XI-1864) Juan de Dios Ramos Izquierdo y Villavicencio, dotación 815 hombres, porte 86 cañones²⁶; fragata *Esperanza*, capitán de fragata Fermín Cantero y Ortega; 411; 42; y corbetas *Ferrolana*, capitán de fragata Victoriano José Sánchez y Barcáiztegui; 318; 30; y *Colón*, teniente de navío Mateo García y Anguiano; 130; 18. Es decir, cuatro buques, con 1674 individuos de gente y armando 176 piezas artilleras²⁷.

Propulsión mecánica (vapor-vela): fragatas de hélice *Princesa de Asturias*, comandante, capitán de navío (25-XI-1857) José María de Alvarado y Roldán, dotación 437 hombres, porte 51 cañones²⁸; *Nuestra Señora del Carmen*, capitán de navío Rafael Ramos Izquierdo y Villavicencio; 490; 41; *Resolución*, capitán de navío José Morgado e Iñel; 479; 41; *Nuestra Señora del Triunfo*, capitán de navío Enrique Cró-

quer y Pavía; 501; 41; *Blanca*, capitán de navío Manuel de la Rigada y Leal; 490; 37; goletas de hélice *Buenaventura*, teniente de navío Antonio de Soroa y Sant-Martí; 81; 2; *Edetana*, teniente de navío Francisco de Paula Pardo de Figueroa y de la Serna; 82; 2; *Ceres*, teniente de navío Emilio Catalá y Alonso; 82; 2; *Consuelo*, capitán de fragata Calixto de las Heras y Donestave; 120; 2; y *Concordia*, teniente de navío Gabriel del Campo y Don; 81; 2; vapores de ruedas *Vulcano*, teniente de navío Ángel de Oreiro y Villavicencio; 125; 6; *Colón*, capitán de fragata Antonio Cocco y Díaz Bustamante; 147; 8; *Vasco Núñez de Balboa*, capitán de fragata Juan Soler Espiauba y Angosto; 147; 6; *Alerta*, teniente de navío Ángel Topete y Carballo; 79; 2 y *General Liniers*, teniente de navío Ambrosio Mella y Ascanio; 79; 2. Total, quince buques, 3420 hombres y 245 cañones.

Suponiendo la suma de la vela y del vapor las cifras de diecinueve naves con 5094 tripulantes y 421 cañones²⁹.

Concluida la antedicha *parada o desfile (Demostración Naval*³⁰) con el mayor de los éxitos y tras regresar a sus aposentos el Sr. Ministro se dispuso, por orden del general Pinzón, que 40 botes de la Escuadra de Ynstrucción del Mediterráneo atracasen en el colmado muelle y que éstos permitiesen el embarque de cuantas personas quisieran visitar los barcos, mostrándonos este inteligente dictamen el notorio y propagandístico anhelo del Gobierno de S.M.C. de *hacer copartícipes* de su fe en la técnica naval hispana y en la profesionalidad de sus fuerzas armadas al pueblo más o menos, soberano, merced a su censitario sufragio que, como podemos suponer y así lo acabo de prevenir, no lo era, como en ningún otro lugar del completo Orbe, universal.

Por la tarde, no permitiéndose el decaimiento popular, las naves evolucionaron y maniobraron con indudable pericia, disparando con maestría contra los predisuestos y flotantes *blancos* artilleros, finalizándose la jornada con unas competitivas regatas en las que se alzaron con los ambicionados premios los marinos del navío *Reina Doña Isabel II*, los del vapor de ruedas *Vasco Núñez de Balboa* y los de la fragata de hélice *Blanca*.

Lunes 9 de junio. Ocho de la mañana. A esta hora tendrá lugar el tan esperado *Simulacro de Combate* entre una fuerza naval atacante y otra que deberá de defenderse de su esperada agresión, intentando repelerla e impidiendo el que sea batido el *ex professo* erigido Fuerte de Babel que, sobre la playa, se encara a la mar. Dos son las *Escuadras* que han de medirse para esta *función*, conformando las fuerzas irruptoras los buques de vapor *Princesa de Asturias*, *Resolución*, *Nuestra Señora del Triunfo*, *Blanca*, *Colón*, *Vulcano*, *General Liniers*, *Edetana*, *Ceres*, *Concordia* y *Buenaventura* y las pasivas los de vela *Reina Doña Isabel II*³¹, *Esperanza* y *Colón* y vapor *Nuestra Señora del Carmen*, *Alerta* y *Vasco Núñez de Balboa*, no participando en este referido *despliegue* ni la eólica *Ferrolana* ni la mecánica *Consuelo* por encontrarse preparando ambas naves los festejos que se sucederían a bordo de la primera, debiendo de advertirse que por deferente y cortés disposición del Gobernador Militar y para el preferente uso de ciertas bien distinguidas señoras se ha construido un sólido tablado al que se accede con un billete, facilitando este entarimado la apacible vista de las maniobras

sin que por ello tengan que sufrir las antes elegantes fémimas las agobiantes apreturas que estas promiscuas reuniones siempre conllevan.

Con anterioridad y con posterioridad al indicado ejercicio así noticiaron lo que acaecería y sucedió los dos diarios a cuya periodística protección nos hemos acogido, dándonos sus redactores fe suficiente de lo que era y de lo que sería la Real Armada de S.M.C.:

El plan adoptado para el simulacro naval de Alicante, ..., se reduce á figurar que una escuadra, fondeada en línea, protegiendo la costa, será atacada por otra puesta en movimiento, la cual después de intentar interponerse entre aquella y la costa, para acabar de rendirla y batir un fuerte [Babel] situado en tierra, lo conseguirá; destacando después fuerzas sutiles, compuestas de las embarcaciones menores de todos los buques, artilladas y armadas, que [pondrán en tierra a los trozos de desembarco, que] se apoderarán de aquel á viva fuerza, batiéndolo y asaltándolo³² y

Atacaron dos veces consecutivas, verificando las evoluciones y maniobras con maestría, y enseguida se dispuso el desembarco y ataque del fuerte por medio de treinta lanchas³³. En la segunda parte del simulacro, que empezó á las diez y cuarto, no fue tan bien practicada como la primera, habiendo además que lamentar en ella el que á un soldado se le incendiaran los cartuchos [de su carabina rayada], causándole heridas de bastante gravedad. A las once y media terminó el espectáculo que tuvo efecto ante una numerosísima concurrencia³⁴.

Hasta aquí las pocas informaciones periodísticas citadas y ahora algunos guarismos alusivos a la *Demostración* y al *Simulacro*. El *Isabel II* disparó 2400 cañonazos, la *Blanca* 1200, la *Esperanza* 974, la *Princesa de Asturias* 900, la *Carmen* 700, la *Edetana* 290, el *Liniers* 126, la *Ceres* 96, la *Consuelo* 48 y los restantes barcos y las lanchas cañoneras unos aproximados 3000 más, allegándose el monto de los tiros hechos con las piezas *principales* y *secundarias* de los buques y de sus adscritos botes a unos 10000 balazos y bombazos³⁵.

Culminados ya los presupuestos objetivos políticos (*Demostración*, es decir, *mostrar* una representativa parte de lo que hay) y militares (*Simulacro*, es decir, *demostrar* con lo poco *mostrado* de lo que *se sería capaz* si estas no fuesen unas *maniobras*) un tercer propósito arribó, tratándose del banquete de gala que, a bordo de la flamante *Resolución*, ofreció el general Pinzón al Sr. Ministro y familia y a las restantes autoridades políticas, militares, civiles, eclesiásticas y extranjeras presentes en la saturada Plaza de Alicante, cerrándose los actos con el nocturno baile marítimo que la *Ferrolana* preparó abalconándose al muelle, prestándola logística asistencia la *Consuelo*, que proporcionó una parte del personal preciso para el agasajo, y el vapor *Colón*, que se encargó de la melodiosa música.

10 de junio. Todo ha finalizado. Los paisanos vuelven a sus cívicas existencias y los marinos y sus naves se disponen para retraerse hasta sus previos destinos, posesionándose el día once en su despacho en Madrid el Sr. Ministro y zarpando en

esas fechas para Cartagena el *General Liniers* y el *Colón*, para Barcelona la *Alerta*, para El Ferrol la *Ceres* y la *Edetana*, para Algeciras la *Buenaventura* y para Cádiz y Algeciras la *Concordia* y la *Consuelo* y después la *Resolución*, la *Nuestra Señora del Carmen* y la *Princesa de Asturias*, dando esta última su solidario remolque al pesado *Reina Doña Isabel II*, que antes había mudado su *insignia* con la *Resolución*. También, por Real Orden del día 10, se prescribe quede disuelta la Escuadra de Instrucción del Mediterráneo, cesando el general Pinzón seis días después, ya en Algeciras, de su precitada Comandancia General y encargándose por otra Real Orden de igual data de la de la Escuadra del Pacífico, una pequeña fuerza de *prestigiada representación* (política, militar, industrial, diplomática y cultural) que debería de formarse con las fragatas de hélice *Resolución* (*insignia*) y *Nuestra Señora del Triunfo* y goletas, asimismo impulsadas a *tornillo*, *Vencedora* y *Virgen de Covadonga*, pasando de estación a América y transportando, además y a su bordo, a su agregada Comisión Científica del Pacífico o Comisión de Profesores de Ciencias Naturales pero, ésa es ya otra historia que comenzaría cuando una exacta mensualidad después y desde Cádiz se gobernasen hacia el Nuevo Mundo esas dos antedichas fragatas³⁶, abriendo con sus afiladas proas las páginas de otra monografía de un alcance inconmensurablemente mayor que el que podría presuponerse del breve oficio de su comisión (R.O. 29-VII) y de la parca pequeñez de sus efectivos ..., refiriéndonos a la que luego sería nominada por las partes contendientes como la *Campaña del Pacífico* (España) o la *Guerra contra España* (Chile y Perú *de hecho* y de *Derecho* Bolivia y el Ecuador)³⁷.

Presentación, nudo y, ahora, el *desenlace*. ¿Por qué tuvieron tanta importancia aquellas alicantinas maniobras? Porque afirmaron la inequívoca voluntad de los sucesivos Gobiernos de S.M.C., *sin distinción partidista alguna*, de crear una gran y moderna fuerza naval de *altura*, oceánica y planetaria, fundada sobre la máquina de vapor y sobre su propulsada hélice, consagrando con ese político y estratégico dictamen *de Estado* el fin de toda factible tentación en favor del anticuado mantenimiento de los *buques de línea* o de los grandes *navíos* -como el *Reina Doña Isabel II* y su casi gemelo, el inferior en dos cañones *Rey Don Francisco de Asís*, ya entonces en situación de desarme³⁸- como unidades de *primera clase* y, también, el más sosegado término de toda construcción en nuestros arsenales o de compra en los astilleros foráneos de los antiestéticos vapores de palas o de ruedas que, con sus inmensos y sobresalientes tambores laterales, parecían sobre esa panzuda zona atraer los imantados proyectiles enemigos, decantándose su Ministerio de Marina, sin titubeante sospecha ninguna, por una Armada constituida por un sinfín de *Escuadras* que se concentrarían alrededor de bien abastecidos y pertrechados *Apostaderos*, *Comandancias* o *Estaciones* donde fondearían fragatas pequeñas, medias o, si se me permite, hasta superfragatas, veloces corbetas y goletas y un considerable número de preventivos y rápidos transportes de guerra, siendo sus ofensivas vanguardias o rompedoras puntas de flecha aquellas otras fragatas blindadas que en breve plazo serían botadas por los arsenales peninsulares (*Tetuán*; El Ferrol; 19-III-1863, ...) o por los del exterior (*Numancia*; La Seyne, Tolón; 19-XI-1863, ...), aquellos buques de coraza que serían capaces de proyectar el *poder*

isabelino en todos y cada uno de los mares del Globo³⁹ sin sufrir complejo o minoría alguna con respecto a Francia o a la Gran Bretaña, aquellos primeros buques acorazados que habían sido levantados muniéndolos de inmensas carboneras, aljibes y despensas que les proporcionarían equivalentes y libérrimas autonomías sobre aguas en las que no existían aún diques consecuentes con su porte, aquellos buques *de línea*⁴⁰, como decíamos, que deberían de imponer un *dominio positivo* de las aguas sobre las cuales se posesionasen, sin límite temporal alguno, y de todos aquellos *defensivos glacis* que les permitieran sus calados, reservando, para sus ultramarinos territorios las tácticas *Fuerzas Sutiles*⁴¹, descubriéndose bajo ese *sutil* término un sinnúmero de buques, mal por muchos llamados *coloniales*, de porte inferior y de escaso calado, de armamento medio y de gran velocidad que tendrían a su cargo la represión del contrabando y la afirmación -si preciso fuese *al cañón-* de la bandera sobre aquellas áreas costeras o fluviales en las cuales sería imposible, por su calado, o muy oneroso destinar embarcaciones mayores⁴².

Esa flamante Real Armada en plena y activísima construcción y reconversión desde hacía dos décadas (*circa* 1845-1850) no era otra sino aquella reducida delegación o representación que hemos observado en Alicante; esa Armada que se encarna y que sólo se reconoce ya en los *maniobrer*os buques de vapor atacantes, en los barcos vencedores sobre los vélicos perdedores; esa Armada que echa al agua lanchas cañoneras que desembarcan, dominan *Fuertes* y que terminan por adueñarse de las aguas de su entorno y de la agredida costa, pudiendo *recuperarla* o hacerse con ella, pudiendo en ella *fortificarse* y, permítase la redundancia, *hacerse fuertes*. Esa Armada pujante y adiestrada que emite constantes *avisos a los navegantes* como estos últimos levantinos, que pisa *tablas* y cubiertas que han sido construidas en España, que se sirve de las mayores máquinas de vapor que se facturan en el mundo, también levantándolas⁴³ en nuestras factorías estatales⁴⁴ o privadas⁴⁵, que se instruye en la estratégica *navegación de altura* y que conoce a la perfección la de *bajura*, que se forma en colegios y academias nacionales con profesores de esa misma nacionalidad y que viste, calza, maneja, dispara, usa y consume artículos hispanos⁴⁶ es aquella misma Armada que *se sabe y se siente* segura y capaz de emprender las más difíciles y audaces empresas, es la Real Armada de la cual alardean contentos los generales de Infantería Ramón María Narváez y Campos (Grande de España de Primera Clase y, desde 1847, Duque de Valencia) y Leopoldo O'Donnell y Joris (Grande de España de Primera Clase y, desde 1847, Duque de Tetuán y Conde de Lucena), una Armada que ha evidenciado casi cuanto de ella se esperaba en, por ejemplo, la *Expedición a Italia*, en la *Campaña de la Cochinchina*, en la *Guerra de África*, en la *Campaña de Santo Domingo*, en la *Demostración Naval de Haití*, en la *Expedición a Méjico* y, por fin, que se allegaría a las mayores cotas de diligencia en la inmediata *Campaña del Pacífico* cuando, sobreponiéndose a la adversidad y triunfando sobre sus carencias, sobre la distancia y el olvido, vencería sobre sus coyunturales adversarios y convencería al completo Orbe de que todo aquello por lo cual se luchaba desde una aproximada veintena de años, de que aquello por lo cual porfieron los tenaces ministros de Marina Armero (capitán

general de la Real Armada Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, Gentilhombre de Cámara de S.M. con ejercicio⁴⁷) y Roca de Togores (Mariano Roca de Togores, desde 1848 Marqués de Molins y Vizconde de Rocamora⁴⁸), no pudiendo olvidarnos tampoco del, aunque subalterno, complementario ministro de Marina Mac-Crohom (teniente general José Mac-Crohom y Blake⁴⁹) quien, en 1859, promovió, capitalizando todo lo anterior, el llamado *Plan Naval para el Fomento del Material Flotante y Arsenales*, ya se había conseguido, aunque ahora restaba, sino lo más importante sí lo más preocupante, había que saber mantenerlo y tenía que ser acrecentado. ¿Podría hacerse?

No tenemos réplica alguna para la pregunta en el párrafo anterior propuesta, debiendo de limitarnos a ser fehacientes testigos aunque, cierto es, seremos subjetivos declarantes *de cargo*, testificantes de lo que sucedería, cronistas que trasladaremos lo que pronto acaeció y aquello fue que, una vez derrocado el tan denostado régimen *isabelino* (*Levantamiento* en Cádiz, 17-IX-1868; *Batalla del Puente de Alcolea*, 28-IX; *Abandono de España* de Isabel II, Irún, 30-IX; *Gobierno Provisional*, 8-X) y a pesar de los benéficos propósitos de regeneración nacional, ¡Viva España con Honra!, de la ya conocida como *La Gloriosa* o, también, como *La Septembrina*, la realidad es que con el fin de la, con razón, criticadísima monarquía de S.M.C. lo que durante el *Sexenio Revolucionario* advino no fue lo esperado, el término de la grave crisis económica y de subsistencias existente (empréstitos Rothschild, crédito Erlanger, etc.), sino que, agravándose todo *in extenso* y ahora contrayéndonos a la Armada, lo que se inició fue el ocaso de esa bien adiestrada y modernísima fuerza naval que dejaría de serlo en el más breve de los plazos pues otros menesteres políticos ocuparían las mentes de nuestros nuevos *Padres de la Patria*⁵⁰, unos responsables gubernamentales -Prim, Serrano, *el general bonito*, y ... Topete⁵¹ y, también, Abelardo López de Ayala, Práxedes Mateo Sagasta, etc.) que ahora empleaban todas sus ansias, inquietudes y tiempos en atemperar disputas entre *unionistas* (Unión Liberal), *progresistas* y *demócratas*, entre, poco después, *demócratas republicanos* y *demócratas monárquicos*, *puros* o *cimbrios*, entre *republicanos unitarios* y *republicanos federales*, entre *monárquicos isabelinos* que pronto se convertirían en *monárquicos alfonsinos*, *monárquicos montpensierinos* (*montpensierinos puros* y *topetistas* o *fernandinos*) y *monárquicos carlistas* (Carlos VI, Carlos VII), entre *clericales* y *anticlericales*, entre *masones* de todas las *obediencias* y *antimasones* de todas las *servidumbres*, entre *esclavistas* y *abolicionistas*, entre *centralistas*, *autonomistas periféricos* y los pocos *autonomistas cubanos* (*Grito de Yara*, 10-X-1868) o ínfimos *portorriqueños* (*Grito de Lares*, 22-IX-1868), entre *proteccionistas* y *librecambistas arancelarios*, entre *federalistas*, *unionistas* y *foralistas*, entre *constitucionalistas* e *internacionalistas revolucionarios*, entre *socialistas* y *anarquistas*, entre *fusionistas* y ... *Y entre los de esta y los de aquella banda, No hay en España nadie que se entienda*⁵².

Mientras todo lo que precede sucedía en nuestro solar y mientras en los campos de Sedán (2-IX-1870) se derrumba el galo sueño del *Segundo Imperio* por *causa* y *razón española*, al haberse suscitado la *francoprusiana cuestión* de la candidatura a

la corona hispana de Leopoldo de Hohenzollern (Hollenzollern-Sigmaringen), dando paso aquella derrota, como antes lo había dado la austriaca ante Prusia en la campaña Sadowa (3-VII-1866), a una nueva potencia y a un inédito árbitro en Europa, la *Confederación Germánica del Norte* de Otto von Bismarck (1867), y, también a la entrada de una segunda potestad en liza, el emergente *Reino de Italia* (20-IX-1870) que, con ese bélico motivo, se aprovechó de la magna conmoción internacional existente, del consiguiente *vacío de poder* continental y de la ausencia de *capacidad europea para obrar* para ocupar la ciudad de Roma, anexándose también los *Estados Pontificios* y culminando así el proceso de su iniciada unificación nacional y peninsular bajo Víctor Manuel II, los españoles nos ocupamos en buscar un Rey que, abreviando, terminaría por serlo, tras el asesinato de su valedor (Prim: Reus 6-XII-1814; Madrid, Calle del Turco, hoy Marqués de Cubas 27-XII-1870; fallecimiento 30-XII-1870) y tras el denominado *Gabinete de los Lázaros* (por ser sus componentes desde la falta de Prim *muertos resucitados* o, lo que es igual, *cadáveres políticos*), Amadeo Fernando María o Amadeo I de Saboya, Duque de Aosta (30-III-1845), casado con María Victoria del Pozzo della Cisterna e hijo del recién citado Víctor Manuel II, *el Unificador* (14-III-1822).

La cuestión del candidato / tiene al Gobierno en un brete: / como tres en un zapato, / están hace mucho rato, / Serrano, Prim (“No habrá república en España mientras yo viva”) y *Topete*⁵³.

Tras el *Sexenio* (30-IX-1868), tras Amadeo I (2-I-1871) y después de él (11-II-1873), detrás de la *I República* (11-II-1873) ... *Amadeo: / te veo y no te veo. / La República: / se ha visto y no se ha visto ...* y tras ¡¡¡la Restauración (21-XII-1874)!!!⁵⁴ qué es lo que con respecto a nuestros buques de guerra podemos añadir. En verdad no mucho pues bien poco es lo que en todo este plazo que alcanza casi 75 meses se ha hecho (150 mensualidades desde la *Demostración Naval de Alicante*), pudiendo con facilidad inferirse que si *Corruptio optimorum, pessima* o, lo que es igual, si *la corrupción de lo óptimo produce lo peor* qué sería la corrupción o, lo que es lo mismo, la decadente degeneración de lo que nunca llegó a ser ni feliz ni provechoso, pues estos fueron años de controversia, desavenencias y rencores, de hambre (*Un soldado de Marina / se puso a pintar el Sol / y del hambre que tenía / pintó un pan de munición*), epidemias y éxodos regionales, de innecesarias por tremendamente inoportunas persecuciones religiosas que provocaron y alentaron un aluvión de renovados enfrentamientos *carlistas* (*¿Dónde vas, Virgen del Carmen, / con esa vela encendida? / En busca del rey don Carlos, / que está la patria perdida*) y, a su vez, de castrenses y artilleras indisciplinas (18-II-1872) y de amotinamientos *republicanofederales* (*España y Portugal / ¡República Federal!*) de los marinos y obreros en El Ferrol (11-X-1872) ... para aquí concluir con aquella farsa o locura que implantó en Cartagena (13-VII-1873), *Cantón Federal de Cartagena* y *Cantón Murciano*, su *Presidente, Antonete*, o Antonio Gálvez Arce, autoascendido a *General* primero y, poco después, a *Generalísimo de las tropas de tierra y mar*, y su criptosubordinado el no menos *Presidente del Cantón y su Ministro de Marina*, el general de caballería Juan Contreras y San Román. Los buques,

como *decíamos antes*, los únicos buques *nuevos* que en estos años aparecieron en los sucesivos *Estados Generales de la Armada* fueron estos que ahora se relacionan:

a) *Una fragata de hélice, la Resolución, que aprovechándose su entrada en dique para reparar las averías procedentes de la dilatada Campaña del Pacífico (Cádiz, 10-VIII-1862, y Cartagena, 31-XII-1866), fue reconvertida, por Real Orden (13-II-1867), en “buque blindado de reducto central”⁵⁵, terminándose las obras antedichas y entrando en servicio el 7 de marzo de 1870, siéndole poco después mutado su nombre (21-VIII-1870) en favor del de Méndez Núñez, para así celebrar con este par de sonoros y recios apellidos los del ilustre Jefe que había comandado la Escuadra del Pacífico (12-XII-1865/6-XI-1868) y que había fallecido en Pontevedra un exacto año atrás (21-VIII-1869).*

b) *Tres corbetas blindadas que luego, en 1876, serían transformadas en semiprotegidas o de blindaje parcial, tratándose de la Navarra, la Castilla y la Aragón. Estos buques fueron aprobados en virtud del Decreto del Gobierno Provisional del 30 de Enero de 1869, colocándose sus respectivas quillas en cada uno de los tres arsenales del Estado, El Ferrol, La Carraca y Cartagena (2-V-1869), debiéndose el dictamen que aconsejaba su construcción a las nuevas teorías o modas que había acreditado la Campaña del Pacífico con sus innumerables capturas a los buques del tráfico o del comercio enemigo que habían terminado con toda, insisto, con toda la flota o marina mercante chilena, así como con una gran cantidad de buques que, por causa de esta guerra y del más o menos permeable bloqueo hispano, habían adoptado pabellones de conveniencia, desprendiéndose del chileno, aunque no por este subterfugio consiguieron burlar a las activas naves de la Escuadra del Pacífico y a su flotante Tribunal de Presas, así como, igualmente, a la gran fama que en la coincidente en el tiempo Guerra Civil Americana o de Secesión, había demostrado el corsario sudista Alabama, que terminó siendo hundido frente a la localidad francesa de Cherburgo por la corbeta federal Kearsarge el 19 de junio de 1864⁵⁶, yéndose a pique después de haber hecho efectivas 68 capturas (ib.: Florida 37 presas, Sumter 18, Georgia 9 ...)⁵⁷.*

c) *No queriendo detenerme en la cita del pequeño monitor blindado Puigcerdá ni en la de su ocasional y no menos extraña compañera la batería blindada flotante Duque de Tetuán por ser ambos buques una obra coyuntural de la Restauración (Fuerzas Navales del Norte, Tercera Guerra Carlista), así escapando ellos dos de nuestras pretensiones, objetivos y páginas.*

¿Y ésto es todo? Sí, un blindado de reducto⁵⁸ y tres corbetas semiprotegidas. Sintetizando podríamos expresar que a diferencia de los *moderados* Gobiernos de S.M.C. los sucesivos Gabinetes *progresistas* del *Sexenio* y de la *I República Española* bien poco hicieron en pro de la Armada, a pesar de sus fortísimas y, al menos, concedámosles el beneficio de la duda a los primeros, sinceras promesas iniciales, limitándose con una timidez vergonzante a vivir (medrar o malvivir) de las rentas que la prestigiada *Campaña del Pacífico* había generado⁵⁹, limitándose también

a esperar lo todo de aquellas magníficas fragatas blindadas (*Numancia*, *Tetuán*⁶⁰, *Victoria*⁶¹, *Zaragoza*, *Arapiles*, *Príncipe Alfonso*⁶² y *Resolución*, es decir, *Méndez Núñez*) y de hélice (*Villa de Madrid*, *Gerona*, *Almansa*, *Navas de Tolosa*, etc.) que se habían levantado algunos años atrás pues, ni siquiera, su retransformación artillera y sus otras obras añadidas se habían debido a estos Gobiernos, sino a los *isabelinos*. Así se nos presentó el tan anunciado suceso del *Virginus* (aguas de Jamaica, 31-X-1873), donde nuestra vigilante corbeta de hélice *Tornado*⁶³, que *cruzaba* entre Cabo Cruz y Santiago de Cuba, *dio caza* y cazó al vapor contrabandista antes nombrado, generando su detención y las consiguientes medidas punitivas ulteriores (juicio sumarísimo, saldándose éste con 53 penas de muerte que fueron hechas efectivas por fusilamiento) un incidente con los Estados Unidos de América que estuvo a un punto tan sólo de llevarnos a la guerra contra esa nación; así nos topamos una docena de años después con la no menos previsible *Crisis* o *Conflicto de las Carolinas* (22-X-1875; incidente Velasco/Iltis) por la cual y merced a la mediación o laudo papal del Pontífice León XIII nos libramos de batallar contra Alemania; así, por último, llegó 1898 y, entonces, nos encontramos, *Sin Plan y sin Escuadra*, y quien -la *Unión Americana* o los Estados Unidos de América- no había podido ni en 1866 (Valparaíso; Escuadra del Pacífico, Méndez Núñez) ni pudo en 1873 (Jamaica-Cuba; *Virginus*) se desquitó contra quien, en estos últimos veinte años, había levantado sólo un auténtico acorazado, el *Pelayo*, por todos conocido por su bien significativo sobrenombre de *El Solitario* pues, en verdad que no teníamos más que uno, contra quien, decíamos, había decidido suicidarse por dilatada e intermitente consunción interna, no ignorando el firmante ni la gravedad ni la magnitud de las crisis económicas sufridas en todos esos años, no desconociendo tampoco las hambrunas ni las epidemias habidas pero, no será menos cierto, que seis décadas antes no había sido mejor la situación, ni lo fue en 1833 cuando *El Pretendiente* se autodeclaró “Carlos V, rey de España”, ni lo fue cuando se desató un año después el cólera morbo o la llamada *peste azul*, ni lo fue cuando una anualidad más tarde tropas inglesas, francesas y portuguesas ingresaron en nuestro territorio para defender *los derechos de la Reina Isabel*, ni lo fue cuando ya en 1836 los *Sargentos de la Granja* impusieron a la Reina Gobernadora (María Cristina de Borbón, viuda de Fernando VII) el *trágala* de la *Pepa* o de la gaditana Constitución de 1812 (“mandada publicar y observar en todas sus partes por la Reina regenta en 15 de agosto de 1836”), ni lo fue cuando en 1837 los *carlistas* alcanzaron la casi madrileña localidad de Arganda, ni, tampoco, cuando ..., en fin, nuestro país, en esa superada época, sí supo sentar los cimientos sobre los cuales fue capaz de asentar lo que comenzó a mostrarse y a revelarse en aquellas felices jornadas de Alicante de 1862 y, sin embargo, ahora, mientras en la Gran Bretaña y en Italia se experimenta sobre nuevos modelos de naves (*Hércules* 1868, *Sultán* y *Captain* 1870, *Devastation* 1871, *Inflexible* 1874 ...; *Italia* 1880, *Le-panto* 1883 ...), sobre corazas y defensas no blindadas, sobre cubiertas protectoras y proyectiles perforantes, sobre torpedos automóviles, sobre, resumiendo, todo aquello que supone investigación, desarrollo, independencia tecnológica, autonomía y carga

de trabajo, mientras en el Arsenal de Chatham se coloca la quilla (1866) del acorazado de torres de S.M.B. *Monarch*⁶⁴, mientras en los astilleros de Castellammare di Stabia se asienta la quilla (1873) del *Duilio*⁶⁵ y en el Arsenal de La Spezia (1873) se efectúa idéntica tarea con la de su gemelo el *Enrico Dandolo*⁶⁶, en España, por obra y gracia de un exceso presupuestario, se aplica la liquidez entonces existente para comprar el que sería el simbólico sustituto de la *Numancia*, refiriéndonos al antedicho *Pelayo* (Gabinete Cánovas del Castillo, 11-1-1884/27-XII-1885, Ministro de Marina Contraalmirante Antequera, Segundo Comandante de la *Numancia* durante la Comandancia de este buque de Méndez Núñez) siendo los sucesivos y verdaderos acorazados que nuestro país tuvo (*Ley de Escuadra Maura-Ferrándiz*, de 7-I-1908) los que ahora relaciono, mencionando sus nombres y fechas de quilla y botadura: *España* (5-II-1909 y 5-II-1912), *Alfonso XIII* (23-II-1910 y 7-V-1913) y *Jaime I* (5-II-1912 y 21-IX-1914), advirtiéndose como en ese cuarto de siglo que acabamos de horquillar (1884-1909), por la desidia y la imprevisión de todos estos Gabinetes, digamos, *de turnantes izquierdas*, y por la negligente despreocupación de aquellos otros Gabinetes, digamos, *de turnantes derechas* que se habían contentado con escuchar aquellos *cantos de sirena* que más convenían a sus intereses políticos⁶⁷ y que más convencían a sus respectivos auditorios⁶⁸, *lo perdimos todo*, salvándose tan sólo el honor en las santiaguinas Lomas de San Juan y en El Caney (1-VII-1898) y, sobre todo, en la luzonense localidad de Baler (12-II y 30-VI-1898 hasta 2-VII-1899).

Notas

- 1.- “Es mi voluntad que á mi muy amada hija la infanta doña María Isabel Luisa se la hagan los honores como al príncipe de Asturias, por ser mi heredera y legítima sucesora á mi corona mientras Dios no me conceda un hijo varón. - FERNANDO [VII]. - Palacio, 13 octubre 1830”. *Gaceta de Madrid* (Madrid, 14/10/1830).
Tres fueron las llamadas Guerras Carlistas. La primera (1833-1840) tuvo como pretendiente a Carlos V o Carlos María Isidro de Borbón y Borbón, Infante de España. La segunda (1845-1860), fue sostenida por Carlos VI o el Conde de Montemolín; y la última (1872-1876), tuvo en Carlos VII o el Duque de Madrid a su promotor.
- 2.- Aquí olvidándome del otro par de poderes que constituían, con Francia, Gran Bretaña y España, el quinteto de las llamadas potencias, refiriéndome a los pueblos cuya representación capitalizaban Su Majestad Imperial Francisco José I, Emperador de Austria, Rey de Hungría y de Bohemia, ... (Palacio de Schönbrunn, 18-VIII-1830) y Su Majestad Imperial Alejandro II, Emperador o Czar (Caesar o César) de todas las Rusias (Moscú, 29-IV-1818), desconociéndose estos dos Imperios por no ser coincidentes sus designios ni sus objetivos, en lo que a América y a África hacía referencia, con las globalizadoras miras, intereses y apetencias que sobre estos aquí aludidos continentes manifestaban quienes entre sí y en ellos coincidían y por ellos competían, es decir al terceto de naciones con las cuales se iniciaba esta Nota.

- 3.- Convertida en Cuádruple Alianza (1834) cuando a ella se incluyó Portugal, debiéndose su nada altruista ingreso a la irrupción que en su territorio tendrían que hacer las tropas aliadas que allí, in situ, deberían de poner término al levantamiento carlista que, desde el luso y fronterizo reducto, instigaba y hacia España irradiaba Don Carlos, así como y paralelamente al problema de legitimidad que contra Pedro II de Alcántara (2-XII-1825) planteaba su propio Pretendiente, el absolutista Don Miguel, anterior Regente por minoría de edad de la hija, María de la Gloria o María II de Portugal (4-IV-1819), de Pedro I, Emperador del Brasil, quien había abdicado en favor de su vástago Pedro el 7-IV-1831.
- 4.- Representando la mejor muestra de lo aquí prevenido la doble y no menos hipócrita boda que, en la Capilla del Palacio Real de Madrid (10-X-1846), había ligado a la pueril Reina Isabel (10-X-1830) con su primo, el infausto Infante Francisco de Asís María, Duque de Cádiz (13-V-1822), y a su regia hermana, la poco diestra y ulterior gran beata Infanta de España María Luisa Fernanda (30-I-1832), con el intrigante, culto y volteriano Antonio María Felipe Luis de Orleans, Duque de Montpensier e Infante de España (31-VII-1824), suponiendo este tan aparejado como apañado enlace no sólo una indiscutida preferencia española hacia Francia (otros dirían sumisión y otros, también, condescendencia) sino, también, una inequívoca relegación o postergación hecha por el madrileño Ministerio de Estado hacia la prepotente Gran Bretaña, así como ante Austria, un poder centroeuropeo éste que aún no había reconocido como Su Majestad Católica y Reina de las Españas a Isabel II, proponiendo su Cancillería, para solventar esta advenida cuestión dinástica o legitimista, que sus nupcias, las de Isabel II, se aprovecharan para unir a su real persona con quien ese soberano título la disputaba, refiriéndonos, o Austria aludiendo, al Pretendiente, a quien sus partidarios, dentro y fuera de España, reconocían como Carlos VI, quien, haciéndose receptivo a la sabia y, en parte, salomónica propuesta, exigió que en ese sugerido ofrecimiento o familiar acuerdo se tratase a las partes contratantes como iguales, aquél apuntando hacia los enumerados o pretendidos títulos regios o, lo que es igual, a que se manifestase públicamente que Isabel II se desposaría con Carlos VI (“Rey por designio de Dios”) lo cual, obvio es, no pudo ser, siendo nuestra obligación la de colocar el definitivo punto final a una Nota que comienza a extenderse en demasía en virtud del indiscutible alcance y hondura del asunto que en ella se considera.
- 5.- Napoleón III (20-IV-1808), es decir, el antiguo Príncipe Presidente de la República Francesa (10-XII-1848), Luis Napoleón Bonaparte, recién proclamado Emperador de los Franceses (2-XII-1852) merced a la previa disolución de la Asamblea Nacional, a la consiguiente asunción u otorgamiento de poderes extraordinarios o dictatoriales restringidos al período de la siguiente década (20-XII-1851) y, por fin, al plebiscito que aprobó, consolidándolo, el nuevo régimen (21/22-XII-1851), había matrimoniado (29-I-1853) con la dama granadina María Eugenia de Guzmán y Portocarrero (5-V-1826), Condesa de Teba, de Ablitas, de Baños (con Grandeza de España), de Mora (con Grandeza de España), de Santa Cruz de la Sierra, Vizcondesa de la Calzada, Marquesa de Ardales, de Osera y de Moya, desde 1847, más conocida como Doña Eugenia de Montijo, representando este enlace una prueba más de lo que aquí estamos intentando transmitir, esa política y personal fusión o simbiosis de mundos y de intereses que, ante la altiva Gran Bretaña, promovía el muy versado y diligente personaje que ahora nos ocupa.
- 6.- El término Latinoamérica proviene de esta época, habiendo sido gestado en los despachos de la parisina Cancillería, pretendiéndose con esa interesada neopalabra la invitación e invocación de Francia en el Nuevo Mundo, fundándose en los derechos que, como nación latina y americana, sobre América pudieran corresponderle, anhelándose romper el monopolio que sobre ese Continente presentaban, en las zonas de su influencia, España (Hispanoamérica) y España más Portugal (Iberoamérica). Este vocablo, tan supuestamente progresista que parece rechazar una primacía ibérica en pro de una comunidad latina o mediterránea (España, Portugal, Francia, reinos italianos ...), así se nos descubre como una cuña imperialista que, entre otros episodios, sirvió para entronizar como Emperador de Méjico al protegido de Napoleón III, a Maximiliano I de Habsburgo el, podríamos decir, de los tristes destinos.
- 7.- Y ..., antes de proseguir, expresemos que aunque acabemos de afirmar que todo lo que precede se le reconocía a España por las potencias hemos de manifestar que aquella afirmación no representa nada más que una pequeña parte de la verdad ya que, limitándonos ahora a Francia y a la Gran Bretaña, nuestro país tuvo que hacer valer sus derechos ante franceses y británicos en los llamados Territorios del Golfo de la Guinea, donde esas dos naciones pugnaban por suplantar a quien muy poco había hecho por lo que era históricamente suyo, que nuestra nación con idénticos fines tuvo que contender con ese precitado par de imperios por el Mediterráneo, por las islas alledañas a la sureña filipina de Mindanao, por ... ¡casi todo!, seamos sinceros, pues el respeto y la amistad, si no se encuentran respaldadas por el poder político y militar y por una consecuente y firme voluntad, poco valen ante la desatada ambición de los competidores (“Homo hominis lupus”, Plauto).
- 8.- También algunos emprendedores comerciantes para asegurarse su tranquilidad, tanto personal como mercantil, en las zonas donde se establecían (sur de las islas Visayas), en unas extensísimas áreas donde el poder de la administración hispana era meramente nominal, se rodeaban de pequeños ejércitos privados que, cuando su fuerza era requerida para alguna actuación de castigo o de afirmación de la bandera, quedaban esos Tercios a entera disposición de las antedichas autoridades políticas y militares filipinas.
- 9.- “En el Centenario de Méndez Núñez”. José Filgueira Valverde. *El Museo de Pontevedra* (XXIV). Pontevedra 1970. Pág. 146. Págs. 151-153 (“De un informe inédito sobre la situación de la Marina”).
- 10.- Depurado arquetipo de esta novísima aristocracia económica sería, siempre refiriéndonos a España, D. José María de la Asunción Rafael Juan Nepomuceno Salamanca y Mayol (Málaga 23-V-1811; Madrid 21-I-1883), es decir, quien después sería reconocido bajo sus nobiliarios títulos de Marqués de Salamanca (9-X-1863) y Conde de Los Llanos (17-I-1864, con Grandeza de España), el mejor exponente de los entonces llamados tiburones a quien aquí no juzgamos sino, tan sólo, presentamos.
- 11.- Este puerto gozaba de la distinguida predilección del Ministerio de Marina, debiendo nosotros de limitarnos a dar ahora una enumerada y siempre muy resumida cuenta de la inaugural Demostración o presentación en sociedad de la renovada y flamante Real Armada isabelina que en esa bahía tuvo lugar el 27-V-1858, de las iniciales pruebas de mar allí hechas el 4-VIII-1860 con el Garcibuzo o buque-sumergible del prolífico mecánico riojano Cosme García Sáez y, para ya concluir, de la preliminar experiencia que también allá tuvo lugar el 7-V-1861 con el primer Ictíneo o barco-pep, de autoría del no menos polifacético inventor catalán Narciso Monturiol y Estarriol.
- 12.- Cerrando o encerrando entre estas recién relacionadas bases a la América hispana no sólo se podrían controlar sus políticos destinos, interviniendo sobre ellos cuando así se precisase o determinase, sino que, además, se cortaría el paso por el Estrecho de Magallanes y por el Cabo de Hornos de la Tierra del Fuego a los buques de guerra de la Unión Americana que tentasen la posibilidad de intentar algo contra la Siempre Fiel Isla de Cuba o, en su caso, contra la de Puerto Rico, contra Haití o contra la dominicana y por los norteamericanos tan ambicionada península de Samaná, en la Española, o, simplemente, en contra de las naves de aquella estrellada bandera y procedencia que intentasen reunirse, con los objetivos que fuesen, en cualquiera de sus puertos del Este (Nueva York, etc.) o del Oeste (San Francisco, etc.)

pues, recordémoslo, aún no estaba abierto el estratégico Canal de Panamá, así asegurándose España, asimismo, el libre tráfico y las soberanas comunicaciones marítimas entre las Filipinas, entre el Nuevo y el Viejo Mundo.

¿Dónde se ubicaría esta nueva o nuevas Estaciones? Varios eran los lugares que se evaluaban, sin aún haberse decidido el Gobierno de la Reina por ninguno, ya que pesaban para tomar cualquier resolución muy diversos parámetros, como eran la bondad de las aguas, fondos y mareas del puerto, rada o tenedero, su auténtica calidad como punto estratégico, la capacidad o los verdaderos recursos que el país anfitrión podía proporcionar para abastecer de bastimentos, carbón y agua a los buques y a sus hombres, las líneas de Paquetes, Malas (del francés, malle, baúl, maleta y similares) o correos marítimos que tocaban o que tocarían en ese preferido lugar y su periodicidad, el número e influencia local y regional de las colonias de residentes españoles y otros muchos condicionantes más (hornos y herrerías locales y su capacidad y maestría, etc.) que nos exigirían, para sólo mentarlos, un excesivo número de páginas, decidiéndonos por poner aquí el fin, citando, para concluir, algunos de los lugares donde podría haberse establecido la o las próximas Estaciones Navales Españolas a radicar en el Pacífico: Valparaíso (Chile), El Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador), Panamá (Colombia), Golfo de Nicoya (Costa Rica), Golfo de Fonseca (Nicaragua, Honduras y El Salvador) y, por último, Acapulco (Méjico).

- 13.- Dos de estas cualidades, refiriéndonos, ante y sobre todo, a la logística (carboneo y aguada) y en menor medida a lo castrense, aunque con escasa trascendencia política, las reunía la última Estación que se estaba estudiando radicar en el Mar Rojo o en su desembocadura por el Golfo de Adén, asegurando esta inédita y desde mucho tiempo atrás solicitada base la libertad de comunicaciones marítimas entre España y las Filipinas por el romano Mar Nuestro y por los Océanos Índico y Pacífico, pues aunque todavía no se encontrase franco el Canal de Suez pronto habría de estarlo y más valía anticiparse en esta carrera en la que, al final, no participaría España.
- 14.- En diversa documentación oficial se la cita también, aunque algo inapropiadamente, como la Estación Naval de Puerto Rico.
- 15.- Primero lo sería la llamada Doctrina Monroe (2-XII-1823) y después el recién citado Manifiesto Destino (1857). Véase:
 - I. “Consideraremos lesiva a nuestra seguridad [Unión Americana] cualquier intento (de la Santa Alianza) de ensanchar su dominio en parte alguna de nuestro hemisferio. No hemos intervenido ni intervendremos nunca en las colonias que esos Estados [europeos] poseen en el territorio americano, pero con respecto a las que ya se han declarado independientes, hemos resuelto que toda acción para oprimirlas o contrariar su libre destino será considerada como un acto de hostilidad hacia los Estados Unidos”.
 - II. “el destino evidente de la raza anglo-sajona es de hacerse soberana absoluta del nuevo-mundo, siendo necesario ilustrar á los bárbaros hispano-americanos que se creen dueños de sus propias tierras y con derecho á gobernarse por sí mismos, así como es conveniente y justo llevar á cabo la empresa comenzada felizmente por la anexion de Tejas y la adquisicion de California, para que se extiendan los Estados-Unidos hasta donde sea posible y lleguen á ser la mas grande y poderosa república de la tierra”. Folleto anónimo titulado “La Piratería”, difundido en Nueva York con el mayor éxito en 1857.
- 16.- Entonces también conocidas por su primigenia denominación, que era la de fragatas a tornillo, por el de Arquímedes.
- 17.- Como curiosidad digna del sociológico interés que queramos prestar a lo que seguirá he de decir que esta modernísima fragata de hélice mixta (madera y metal y vela y vapor; alistada el 28-IV-1862) se había denominado, desde el 14-IX-1859 hasta el 28-XII-1861, *Nuestra Señora del Patrocinio*, mutando en esa última jornada su nombre por el de *Resolución*

aunque, sin por ello, perder el antiguo religioso, debiéndose esta gubernamental muda a los maliciosos comentarios que de continuo se vertían -y no sólo en la prensa- sobre si el título de este buque recogía, como testimonio de devota advocación y de regia admiración, el conventual de Sor María de los Dolores y Patrocinio, La Monja de las Llagas, protegida de S.M.C. (Dolores Quiroga y Cacopardo y Valcárcel del Castillo, nacida en el campo, a unos 2 kilómetros de la Venta del Pinar, en el término de San Clemente de la Mancha, Cuenca, el 27-IV-1811, cuando huían sus padres de Madrid y de las factibles represalias francesas).

Finalizando ya, expresaré, por si alguna duda subsiste con relación a esta advertida coincidencia que determinó la adición de un nombre y el relegamiento del primigenio, que el buque de nuestro actual interés había sido autorizado en virtud de una Real Orden de fecha 14-IX-1859, siendo esta data la de, según el entonces vigente y pío calendario católico, El Dulce Nombre de María y la de la Exaltación de la Santa Cruz, de otra Real Orden datada el inmediato 15 de octubre del mismo año, Santa Teresa de Jesús, Fundadora y Compatrona de las Españas, siendo a su vez la festividad de la ulterior Real Orden antedicha, refiriéndonos a la del 28-XII-1861, la bien oportuna en este sacro anuario de Los Santos Inocentes Mártires. ¿Casualidades? No nos permitamos el caro lujo de ser ingenuos.

- 18.- Tal y como sucedía con sus compañeras de clase y que además lo serían también en la próxima Expedición (1862-1864) y posterior Campaña del Pacífico (1862-1866), aquí refiriéndome -entre otras- a las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* (buques clase *Lealtad*, 3 unidades), la *Blanca* (clase *Berenguela*, con la *Petronila*, 3 unidades) disfrutaba, como la *Resolución-Nuestra Señora del Patrocinio* y todas las demás naves de la Real Armada de Su Majestad Católica, no lo olvidemos, Majestad Católica, del distinguido don de tener un doble patronímico o sobrenombre, reconociéndonosela también, aunque tan sólo a efectos burocráticos y devotos, como la *Nuestra Señora del Carmen*, no debiendo de confundirse el indisoluble matrimonio *Blanca-Nuestra Señora del Carmen* con la próxima fragata cuyo nombre principal y doblemente único -botadura y bendición o advocación- era el de *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Nuestra Señora del Carmen* (clase *Nuestra Señora de la Concepción*; 2 unidades).

En suma y en resumen. Coloquialmente y a casi cualquier efecto, incluidos los oficiales, los barcos que no tomaban designaciones religiosas (aunque como hemos expuesto, todos las tenían) se conocían como tales, por ejemplo fragata blindada *Numancia* (por el Sitio de Numancia, 133 a.n.e.) por *Numancia* (Numancia o Santa Isabel); los de títulos compuestos por otros más reducidos, por ejemplo, fragata de hélice *Villa de Madrid* (por la capitalina sublevación del 2 de Mayo de 1808) por La Villa (Villa de Madrid o Nuestra Señora de Atocha); los que los tenían dobles, religiosos y mundanos, por el desacralizado, por ejemplo, *Resolución* en lugar de Nuestra Señora del Patrocinio; los que sólo lo tenían religioso por su apodo, por ejemplo, *Nuestra Señora del Carmen* por *La Carmen*; los que adquirirían su nombradía de otros veneros, como las antiguas Reinas (*Blanca de Navarra* o fragata de hélice *Blanca* y *Berenguela de Castilla* o fragata de hélice *Berenguela*), *Berenguela*, por ejemplo, por el irónico de La Berenjena, siendo esta humorística cantera inagotable, aquí dando término a esta tan culta como jocosa crónica con la subsiguiente denominación: vapor de ruedas *Doña Isabel la Católica* o *La Viuda*, debiéndose esta doliente designación al hecho de haberse perdido su compañero y gemelo, el *Don Fernando el Católico*, en el transcurso de la jornada del 2 al 3 de Enero de 1856, por haber varado, naufragando después, ante la cubana Punta Cobarrubias (entre las poblaciones de Manatí, Puerto Manatí, Punta Jesús y Puerto Padre, Puerto Salinas, en la Provincia de Oriente y en la Región de Puerto Padre).

- 19.- *La Correspondencia de España* (Madrid, martes 3-VI-1862).

- 20.- *La Iberia* (Madrid, jueves 5-VI-1862).
- 21.- Nacido el 23-XII-1816 y fallecido en el antes indicado lugar el 22-II-1891, disfrutando del empleo de Almirante.
- 22.- Véase: Archivo Museo “Don Álvaro de Bazán”, de la Marina de Guerra Española (El Viso del Marqués, Ciudad Real); desde ahora AMGE. Sección Cuerpo General. Asuntos Particulares. Legajo 620/552.
- 23.- Nacido en Sevilla el 16-XII-1828 y fallecido en Madrid el 1-IX-1885, disfrutando del empleo de capitán de navío y coronel de infantería. AMGE. Sección Cuerpo General. Asuntos Personales. Legajo 620/831.
- 24.- “Ya están prontos todos los buques que han de componer la escuadra que al mando del general Pinzón va al Pacífico, y a fines de mes emprenderán su marcha en dirección, primero, de los puertos de la República Argentina. Nunca tan necesario como en estos momentos el que se vea el pabellón español dignamente representado en América, y cuando la España tiene ya un ejército y una escuadra en Méjico, esta manifestación de nuestro renacimiento ha de influir poderosamente en la conservación de las buenas relaciones que deseamos mantener con los Estados influyentes de América.
El general Zabala se trasladará de Alicante de un día a otro con objeto de revisar dichos barcos y la escuadra de instrucción del Mediterráneo. Se reunirán unos 26 a 28 buques”. *La América* (Madrid, domingo 8-VI-1862).
Y, consecuentemente:
“DIRECCION DE ARMAMENTOS.
Ecmo. Sor.
Al Capitan general del Departamento de Marina de Cadiz digo hoy lo que sigue:
Ecmo. Sor. La Reina q.D.g. [que Dios guarde] se ha dignado señalar el día diez del proximo Agosto para que den la vela de Cadiz las fragatas Resolucion y Triunfo, que á las ordenes del gefe de Escuadra D. Luis Hernandez Pinzon, pasan destinadas al mar Pacifico. Digolo á V.E. de Real orden á los fines indicados.
Y lo traslado á V.E. de igual Real orden para su conocimiento. Dios gue. [guarde] á V.E. m. [muchos] a. [años] Madrid 29 de Julio de 1862.
Firmado: Leopoldo O.donnell
Sor. Ministro de Estado.
1º. de Agosto 1862.
Enterado fho al 1º”. ”DIRECCION DE ARMAMENTOS. IIII. Madrid 29 de Julio de 1862. Leopoldo O.donnell / Sor. Ministro de Estado”. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid (MAE). Legajo 2579.
- 25.- Véase, entre otros trabajos de autoría del firmante sobre este buque: “El viaje de circunnavegación de la corbeta de guerra de S.M. *Ferrolana* (1849-1852)”. *El Museo de Pontevedra* (XLVI). Pontevedra 1992. Páginas 473-554.
- 26.- Siendo las que siguen algunas de sus características técnicas y tácticas más significativas, aquí duplicándolas no sólo por ser inéditas sino en su bien entendida calidad y condición de ser el *Ysabel Segunda* el buque de la insignia de la División eólica o defensora, también advirtiendo que haremos idéntica distinción con la fragata de hélice *Princesa de Asturias* que, a su vez, equitativamente, podemos denominar como su antagonista en la insignia de la División mecánica o agresora:
* Dimensiones y estiva:
Eslora entre perpendiculares, 228 pies de Burgos (63,52764 m.).
Manga de fuera a fuera, 58 pies y 4 pulgadas (16,25338 m.).
Puntal, 28 pies y 9 pulgadas (8,01053 m.).
Desplazamiento, 4450 toneladas.

- Lastre, en quintales, 8000 (368,064 toneladas).
- * Artillería:
Bomberos de a 68 libras, 18.
Cañones de a 56 libras, 4.
Cañones de a 32 libras, 65.
Gonadas de a 12 libras, 4.
Obuses de bronce de a 5 pulgadas, 2.
* Velamen:
Cangrejas, 2.
Mayores, 2.
Trinquetes, 3.
Sobremesanas, 2.
Gavias, 3.
Velachos, 3.
Juanetes mayores, 2.
Juanetes mayores de proa, 2.
Juanetes de sobremesana, 2.
Sobrejuanete mayor, 3.
Sobrejuanete mayor de proa, 1.
Sobrejuanete de sobremesana, 2.
Cangreja mayor: 2.
Rastreras: 2.
Alas de velacho: 3.
Alas de juanete de proa: 2.
Alas de juanete mayor: 2.
Vela de estay de gavia: 1.
Foques: 2.
Contrafoques: 2.
Petifoque: 1.
Trinquetilla: 1.
* Anclas y Anclotes: anclas de 95 quintales (1150,200 kgs.) con cepos de madera, 4; de 26 quintales (1196,208 kgs.) con cepo de hierro, 1; anclotes de 12 quintales (552,096 kgs.) con cepos férricos, 2.
* Dotación: según reglamento, eventual 700; según reglamento, fija, 237; total, 937.
Véase: “ESTADO que manifiesta el en que se halla á la [espacio en blanco, sin cumplimentar: Entrada o Salida] de este puerto el navio REINA D^a. ISABEL 2^a. del porte de 86 cañones, Escuela práctica de marinería, al mando del Sr. D. [ib.]”. En: *Derrotero de la navegacion á las islas Filipinas. (...). por el primer piloto de la carrera de indias y alférez graduado de fragata d. Antonio Maestre y Cañamares, y dedicado al excmo. señor Conde de Bustillo. / -Sevilla: - / (...) / 1862..* Museo Naval (Madrid), desde ahora MN. Signatura 4777.
- 27.- No debemos de incurrir en el error de adjudicar una automática carta de indubitable credibilidad a las cantidades que aquí se ofrecen ya que los buques se califican, en lo que a su artillería se contrae, por su porte, es decir, por el número de piezas principales o mayores que montan, despreciando la consideración de las secundarias o menores, ofreciendo aquí el autor, como ejemplo extrapolable a los barcos que corresponda, el plan artillero con el cual afrontaría la próxima Campaña del Pacífico (Cádiz, 10-VIII-1862) la fragata de hélice *Resolución*, insignia de Pinzón y, también, su casi gemela la *Nuestra Señora del Triunfo*. Su porte era el de 40 piezas principales sobre cureñas navales, añadiendo 2 más sobre montajes de cureña y corredera (giratorio en deriva lateral, afirmado entre pinzote

anterior y palanquines posteriores), aparte de las otras 4 restantes que eran las secundarias, aquellas que se adscribían para sus embarcaciones menores (montaje de corredera a su proa) y para los factibles desembarcos (montaje de corredera a su proa y, además, cureñas de campaña, sobre ruedas radiadas de llantas herradas), así desglosándose las primeras y las segundas:

14 cañones bomberos de hierro de a 20 cm. (203,16/17 mm.), número 1, lisos, antecarga. Emplazados en la Batería principal.

14 cañones de hierro de a 16 cm. (161,24 mm.), número 1, lisos, antecarga. Batería principal.

12 cañones de hierro de a 16 cm. (161,24 mm.), número 3, lisos, antecarga. Batería secundaria (alcázar y castillo).

2 cañones de bronce de a 12 cm. (122,00 mm.), rayados (6 estrías), antecarga. A proa, a ambos lados de donde estuvo afirmada su primitiva colisa (bombero de hierro de a 20 cm., número 1, liso, antecarga).

2 obuses de bronce de a 15 cm. (152,80 mm.), lisos, antecarga. Primer y segundo bote-lancha.

2 cañones de bronce de a 8 cm. (86,50 mm.), cortos, rayados (6 estrías), antecarga. Tercer y cuarto bote y desembarcos.

La única diferencia perceptible entre la *Resolución* y la *Nuestra Señora del Triunfo* fue que la una se adjudicaba un porte de 40 piezas y la otra de 42 cuando, como sabemos, su plan era idéntico, debiéndose esta diferencia al criterio entonces semiaceptado de estimar como cañones mayores a los de un calibre superior a los 16 cm. (32 libras) y menores a todos los demás.

28.- Véase: * Dimensiones y estiva:

Eslora: 247 pies de Burgos y 4 pulgadas (68,91445 m.)

Quilla limpia: 237 pies y 4 pulgadas (66,12815 m.).

Manga de fuera a fuera: 54 pies y 8 pulgadas (15,23170 m.).

Puntal: 28 pies y 5 pulgadas (7,91769 m.).

Cala de popa: 25 pies y 6 pulgadas (7,10501 m.).

Cala de proa: 23 pulgadas (6,40849 m.).

Batería al medio: 10 pies y 6 pulgadas (2,92556 m.).

Desplazamiento: 1475 toneladas.

Peso de sus máquinas y calderas: 340 toneladas.

Peso de sus máquinas y calderas llenas: 372 toneladas.

Lastre, en quintales: 2125 (97,967 toneladas).

* Artillería:

Cañón de a 68 libras, número 1: 1.

Cañones de a 68 libras, número 3: 10.

Cañones de a 32 libras, número 2: 18.

Cañones de a 32 libras, número 4: 22.

Cañones de a 6,5 libras: 2.

Cañones rayados de bronce de a 8 cm.: 2.

* Máquina:

Bicilíndrica, de tronco o de émbolo anular (Penn), de fuerza colectiva de 360 caballos de vapor nominales: 1 (pareada)

Calderas y hornos o fogones: 4 y 3.

Sus dimensiones de popa a proa: 3,285425 m.

De babor a estribor: 2,99519 m.

Altura de sus frentes: 2,97198 m.

* Velamen:

Mayores: 2.

Gavias: 3.

Juanetes mayores: 2.

Sobrejuanetes mayores: 2.

Cangrejo mayor: 1.

Alas de gavia: 2.

Alas de juanete mayor: 2.

Trinquetes: 3.

Velacho: 2.

Juanetes de proa: 2.

Sobres de proa: 2.

Cangrejo trinquetilla: 1.

Contrafoques: 2.

Foques: 2.

Petifoques: 2.

Trinquetilla: 1.

Rastreras: 2.

Alas de velacho: 2.

Alas de juanete de proa: 2.

Sobremesana: 2.

Cangrejas: 2.

Juanetes de sobremesana: 2.

Sobrejuanetes de sobremesana: 2.

* Anclas y Anclotes: anclas de 92 quintales (4232,736 kgs.), 4; de 27 quintales (1242,216 kgs.), 1; anclotes de 10 y 15 quintales (460,080 y 690, 120 kgs.): 2.

* Dotación: según reglamento 552, real 555.

Véase: “Estado que manifiesta el en que se halla á la Salida [de] este puerto en el día de la fecha la fragata de hélice de S.M. nombrada *La Princesa de Asturias*, del porte de 51 cañones, mandada por el Capitan de Navío D. Rafael Sostoa y Ordoñez / (...) / Bahía de Cadiz 4 de Abril de 1.866. / Firmado: Rafil de Sostoa”. AMGE. Sección Buques. Legajo número 1176/575.

29.- Autor, *La Correspondencia de España* (Madrid, lunes 9-VI-1862) y *La Iberia* (Madrid, martes 10-VI-1862; tomado de *La Correspondencia de España*).

30.- Vid: “para hoy se prepara una gran solemnidad en Alicante y es la reunión y revista de la escuadra mandada congregar en aquel puerto por el señor ministro de Marina. El jefe de esta escuadra, señor Pinzón, ha hecho todos los preparativos necesarios para el simulacro de combate que hoy debe verificarse, en el cual tomarán parte todos los buques y sus tripulaciones: en la playa se figurarán baterías y fortificaciones que serán combatidas por los buques, los cuales preparan su desembarco; éste se efectuará y se hará el simulacro del ataque y defensa de los fuertes”. *El Museo Universal* (Madrid, domingo 8-VI-1862).

31.- Resulta extremadamente significativo para cualquier avezado observador nacional o extranjero el hecho de advertir que el buque insignia hispano, aquel que, al menos en teoría, debería de ser el principal de toda la Real Armada, aquel que se pertrecha con un mayor número de cañones y que ostenta el regio nombre de S.M.C. va a ser derrotado en este Simulacro por otros bajeles (el *Reina* o la *Reina Isabel II* por el *Princesa* o la *Princesa de Asturias*; madre y reina versus hija y heredera) que, a diferencia suya, se propulsan con atemperado vapor, indicando a la vez que informando y previniendo esta evidente asunción de inéditos roles políticos y militares que nuestros marinos no confían ya en los navíos de línea ni en la caprichosa vela y que todo lo fían y lo fiarán a la determinada propulsión mecánica, a las

- fragatas blindadas o sin acorazar, siendo sus miras activas y oceánicas, es decir, de dominio positivo en lugar de defensa pasiva o de bajura.
- 32.- Suma y sigue: “Ha de preceder á las indicadas evoluciones, la revista que el Excmo. señor ministro de Marina, acompañado del general Pinzon, jefe de la escuadra, han de pasar á los buques que la componen, disponiendo que algunos hagan ejercicio de tiro de cañon al blanco, para cerciorarse de su perfecto estado de instruccion militar, que sin duda es brillante, si se exceptúa, como es consiguiente, el de las nuevas fragatas de hélice, que acabadas de armar hace pocos dias [alude a *Nuestra Señora del Triunfo*, alistada el 19-IV-1862, *Nuestra Señora del Carmen*, ib. 23/27-IV-1862 y *Resolución-Nuestra Señora del Patrocinio*, ib. 28-IV-1862; habiendo entrado en servicio la *Blanca* el 29-XI-1859 y la *Princesa de Asturias* el 14-XII-1859], con tripulaciones nuevas ocupadas en el trasporte de tropas desde Africa, no han tenido tiempo alguno que dedicar á las instruccion militar de sus tripulaciones, y sin embargo no dudamos desempeñarán su mision en el simulacro sin que se note tal desventaja, gracias al infatigable celo de sus dignos comandantes. Tenemos tambien entendido que el señor general Pinzon, con el fin de obsequiar al señor ministro del ramo y otras elevadas personas, que probablemente acompañarán á estos actos de revista y simulacro, les ofrecerá una espléndida comida en la nueva fragata de hélice *Resolucion* y un baile en la corbeta *Ferrolana*, que al efecto se está preparando abalconada al muelle del puerto, á la que se unirán dos buques más para buffet y desahogo”. *La Correspondencia de España* (Madrid, domingo 8-VI-1862).
- 33.- Artilladas, según su clase y cada una de ellas, con un obús proel liso de a 15 cm. o con un cañón corto rayado proel de a 8 cm.
- 34.- *La Iberia* (Madrid, martes 10-VI-1862).
- 35.- Estas altas cifras, como ha de resultarnos obvio, se corresponden con tiros hechos con carga reducida o de ejercicio y, salvo algunas obvias excepciones, sin munición, siendo, más que proyecciones artilleras fingidas, estampidos al cañón.
- 36.- Vid: “Diario de la navegacion practicada al Oceano Pacifico con las fragatas y goleta *Resolucion Triunfo* y *Covadonga*. Por el Gefé de Escuadra Comandante General de la que componen dichos buques. Luis Hernandez Pinzon y Alvarez. Empieza en 1º. de Agosto 1862 que salí de Cadiz con las *Resolucion* y *Triunfo* arbolé mi insignia en la primera, y concluye en 7. de Diciembre de 1864 que entregue el mando de la escuadra (compuesta entonces de la fragata *Resolucion* y goletas *Vencedora* y *Covadonga*, pues la *Triunfo* se incendió el 25. de Novbre anterior) al de mi clase Excmo. Sr. D. José M. [Manuel] Pareja y [Rodríguez] Septien, en virtud de la Real orden de 22 de Octubre del mº. año de 1864.”. MN. Manuscrito 976, documento 1.
- 37.- Véase, entre otros libros de autoría del firmante: a) *Méndez Núñez (1824-1869) y la Campaña del Pacífico (1862-1869). Estudio histórico* (Tomo I) y *Colección Documental* (Tomo II). La Coruña, Xunta de Galicia, 2000, 555 y 525 Páginas (I y II); b) *Álbum de la Guerra del Pacífico (1863-1867)*, en colaboración con Javier de Santiago y Hoppe. Gijón, Museo Naval (Madrid) y Fundación Alvar González (Gijón), 1997, 172 Páginas; c) *El combate del 2 de mayo de 1866 en El Callao. (Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)*. Madrid, Editorial Naval, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Armada Española, 1994. Primera Edición, febrero 1994, Segunda Edición, octubre 1999, 366 Páginas; y d) *Minas, Torpedos y Canoas Explosivas en El Callao el 2 de mayo de 1866*, Lima, Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, Marina de Guerra del Perú, 1993, 118 páginas.
- 38.- A pesar de datar el buque que tomaba el nombre de la Reina de 1852 y el del Rey consorte de 1853. Véase: Navío *Rey Don Francisco de Asís*. Arsenal de El Ferrol, Cuarta Grada. Quilla 2-XII-1850. Botadura 18-IX-1853. Alistamiento 18-IV-1858; y Navío *Reina Doña Isabel II*. Arsenal de la Carraca, Segundo Dique. Quilla 12-XII-1850. Botadura 13-X-1852. Alistamiento 23-XI-1856.
- 39.- Cuáles eran los presupuestos objetivos tácticos y estratégicos que aquí estamos comenzando a desgranar. Los siguientes, que presentamos con la mayor brevedad, pues no nos resulta permisible agotar la paciencia del lector incluyendo en una Nota lo que debería de formar parte de una monografía, es decir el análisis de los planes navales isabelinos (qué modelos o clases de buques hay que levantar y cuántos hemos de construir y para qué fines presentes y futuros han de servirnos según nuestros objetivos de presencia y nuestras amenazas de fuerza).
Fragatas blindadas. Deberían de sustituir en sus cometidos clásicos a los desfasados navíos de línea, proyectando en cualquier lugar del Orbe la amenaza para la cual habían sido diseñadas, dominando y señoreándose sin discusión ninguna de la zona o áreas donde se tendrían que imponer por la fuerza de la razón o por la razón de la fuerza, allá sosteniéndose sin límite de tiempo ninguno merced a la muy considerable autonomía que les proporcionaban sus previstas carboneras y su regular aparejo eólico.
Por ejemplo, sirviendo de base de comparación la magnífica fragata blindada *Numancia* y la no menos excelente de hélice *Villa de Madrid*:
Numancia: desplazamiento en campaña, 7700 toneladas; potencia nominal de máquinas, 1000 caballos de vapor; potencia efectiva, 3700/3770 C.V. efectivos o desarrollados; capacidad máxima de las carboneras, 987/1160 toneladas; posibilidad máxima de embarque de carbón (carboneras y ensacado sobre la cubierta de paseo, estibado en el pañol de popa y en sacos entre los espacios existentes entre las Calderas, en Campaña), 1700 toneladas, permitiendo navegar 9500 millas marinas a marcha económica o, lo que es igual, dar 0,44 vueltas al Globo; superficie vélica, 1846 metros cuadrados.
Villa de Madrid: desplazamiento en campaña, 4731 Toneladas, potencia nominal de máquinas, 800 caballos de vapor, potencia efectiva, 1600 C.V. efectivos o desarrollados; capacidad máxima de las carboneras, 720 toneladas, permitiendo navegar durante 8,5 días ininterrumpidamente, dando toda la fuerza de máquina, posibilidad máxima de embarque de carbón (carboneras y ensacado sobre la cubierta de paseo, en Campaña), 450 Toneladas, superficie vélica, 3300 metros cuadrados.
Fragatas de madera. Igual que las blindadas con la única salvedad destacable de no tener presente y como posible enemigo a un poder que también se encontrase provisto de buques de coraza (fragatas blindadas o arietes acorazados).
Corbetas de madera. Acompañarían, dando la precisa cobertura, a las fragatas de coraza o sin blindar, prestando servicio como naves de descubierta y espía o de afirmación de derechos o del pabellón ante poderes regionales secundarios.
Goletas de madera. Servirían a las Escuadras como naves de aviso y como ágiles correos marítimos o, en su caso, como cañoneras oceánicas, costeras o fluviales, pudiendo destacarse como unidades estables adscritas a las dispersas Estaciones Navales.
Vapores de ruedas. Su función principal se circunscribiría alrededor del transporte logístico, radicándose en aguas peninsulares o en las isleñas del Caribe o en las filipinas mayores (Luzón, Mindanao), facilitando el seguro acarreo de personalidades y, también, de pertrechos, bastimentos y de pequeños o medianos grupos de fuerzas militares (hasta unos 1200 hombres equipados para campaña), generalmente del Ejército de Tierra.
Transportes de vapor. Quedarían agregados como naves de transporte a las Escuadras que se encontrasen en Campaña, proporcionándolas toda clase de medios o de recursos materiales, siendo su primordial cometido el de barcos carboneros y de acarreo de cualquier equipo, útil o repuesto de máquina o calderas que pudiesen precisar los buques que ahora podríamos denominar de línea o de primera clase, siendo su segunda y no por ello menos trascendente

- función la de encontrarse siempre listos para poder trasladar grandes formaciones de soldados o de marinos con todos sus equipos allá donde su presencia fuese requerida con la mayor urgencia, aquí y ahora aludiendo a la amenaza de una invasión militar que nuestra nación sufría desde el preciso instante de la formulación de la llamada Doctrina Monroe (1823) y de la ulterior y complementaria asunción criptogubernamental del históricamente reconocido como Manifiesto Destino (1857) norteamericano sobre la tan, por los políticos sureños de la Unión Americana, ambicionada anexión de la isla de Cuba.
- Fuerza Sutil y Fuerzas del Resguardo. Véase más adelante, texto y notas.
- 40.- Pues así combaten, por muras o bandas, en línea de fila, que no en línea de frente.
- 41.- La Fuerza Sutil existente en aquella época en el Apostadero de Filipinas, el cual tomo como ejemplo, se componía de 8 cañoneras de 30 caballos de potencia motriz, de 9 de 20, 12 Lanchas, 3 Falúas, 3 Pancos y 1 Bote, encontrándose artillada con 222 cañones y falconetes y servida por 1723 individuos, de capitán a paje o de quilla a perilla.
- 42.- Debiéndose de sumar además todos los otros buques de guerra asignados a los Trozos de Guardacostas, como lo eran el Trozo del Norte (Fuenterrabía hasta el Miño; 17 unidades), el Trozo de Poniente (costas del Guadiana hasta el cabo de Gata y, en África, los presidios menores; 42 unidades) y el Trozo de Levante (Cabo Gata hasta cabo Creux e islas Baleares; 51 unidades).
- 43.- Bajo la británica patente de Penn, principalmente.
- 44.- Factoría de Máquinas de Vapor del Arsenal de El Ferrol, capaz de facilitar equipos de propulsión mecánica de hasta 1000 caballos de vapor nominales de fuerza y Factoría de Máquinas de Vapor y Ajustaje del Arsenal de La Carraca, capacitado para construir maquinaria de propulsión de pequeñas potencias, encargándose del ajuste de las extranjeras o de las nacionales estatales (El Ferrol) o particulares (Barcelona y Sevilla).
- 45.- De potencias menores y de tecnología nacional eran la mayor parte de las que se elaboraban en Barcelona, procedentes todas ellas de los talleres privados denominados Nuevo Vulcano o Sociedad de Navegación e Industria (1836), La Barcelonesa (1838), después Tous, Ascacibar y Compañía (1841) o Compañía Barcelonesa de Fundición y Construcción de Máquinas y, como su natural heredera, de las dos anteriores, La Maquinista Terrestre y Marítima (14-IX-1855, Escritura de Fundación, Estatutos y Reglamento, y 30-V-1856, Autorización de Constitución de la Sociedad), siendo sevillanas las máquinas facturadas por la entidad conocida como Portilla White y Compañía.
- 46.- Aunque se adoleciese de la falta de algunos útiles, máquinas, equipos o técnicas industriales y aunque para paliar ese déficit material y tecnológico se tuviesen que importar ciertos artículos y servirse de acreditadas patentes extranjeras, la gubernamental teoría y pretensión de los correlativos Gabinetes isabelinos era que casi todos estos productos fuesen, unos a corto y otros a medio plazo, fabricados en nuestro país, tendiéndose a una gran nacionalización que no sólo aseguraría una constante carga de trabajo a los pujantes arsenales y astilleros sino que, también, contribuiría a garantizar la ambicionada independencia científica, pudiendo entonces promoverse exportaciones de mayor cuantía y cualificación que las tradicionales, fundadas en el sector agrario, en el minero o en el de la manufactura, siendo escaso el número de implementos industriales terminados que se destinaban al mercado exterior.
- 47.- Fue ministro de Marina en el Gabinete Narváez del 3-V-1844, en el de Francisco Javier de Instúriz del 5-IV-1846, en el reorganizado de Juan Bravo Murillo del 14-I-1851 y, una vez más, en el de Narváez del 16-IX-1864, ocupándose en el que tomaba su propio nombre, del 15-X-1857, de la cartera de Guerra, siendo todos ellos gobiernos moderados.
- 48.- Fue ministro de Marina en el Gabinete Narváez del 4-X-1847, en el de igual Presidencia del 20-X-1849 y en el de José Luis Sartorius, Conde de San Luis y Vizconde de Priego (desde 1848), del 16-IX-1853, todos ellos enmarcados en la denominada Década Moderada.
- 49.- Gabinete O'Donnell (Unión Liberal), de 30-VI-1858, después de José de Quesada y antes de Juan de Zabala.
- 50.- O'Donnell había fallecido en Biarritz el 5-XI-1867 y Narváez en Madrid el 23-IV-1868.
- 51.- Por su, entre otras razones, devoción montpensierista (más bien hacia su esposa la Infanta de España María Luisa Fernanda, a quien postulaba para suceder a su hermana Isabel), por Prim (oculto antimontpensierista) y Serrano (montpensierista) aprovechada, como también estos dos Generales se sirvieron de los inacabables caudales antiisabelinos del Señor Duque y Capitán General de los Reales Ejércitos de S.M.C. (alias el Naranjero), a Topete se le adjudicó el triste alias de Juan Zoquete.
- 52.- Manuel del Palacio Simó, "Revista de la prensa", 1869.
- 53.- Juan Martínez Villergas.
- 54.- ¡Tanto bogar desde el gaditano y Glorioso levantamiento septembrino (17-IX-1868) para terminar todos en la misma orilla; tanto luchar contra Isabel II los progresistas como los carlistas para acabar los primeros primero y los segundos después reconociendo a su hijo Alfonso XII!
- 55.- Tras el Combate de El Callao (2-V-1866), donde quedó por vez primera demostrada la aparente invulnerabilidad de los blindados (*Numancia*) ante la artillería de grueso calibre (no ante las piezas de Blakely de a 550 libras de peso el proyectil sólido que, a muy corta distancia, consiguieron perforar con un único alcance la coraza de la *Numancia*, y sí ante las de Armstrong de a 300) así como el término, para los buques de línea, de las tradicionales baterías corridas erizadas de cañones de ánima lisa en pro de un número mucho menor de piezas aunque también más pesadas, de mayor calibre y siempre rayadas, la acción o la casi inmediata Batalla de Lissa (20-VII-1866; Wilhem von Teghettoff versus Carlo Pellion di Persano) acreditó otra suerte de mutaciones tácticas y estratégicas que pueden condensarse como ahora sigue:
- 1º. La consagrada línea de fila se reconvierte para dar la batalla en formación en cuña.
- 2º. Esta formación en cuña que se abrirá paso entre otras Escuadras que, generalmente, navegarán en línea de fila, precisa de piezas que puedan descargarse por enfilada, dando la rociada de proa a popa o, de atrás hacia adelante, barriendo progresivamente las cubiertas, decantándose o desnivelándose la antigua ecuación que primaba las muras o bandas en disfavor de los cañones que con anterioridad se habían colocado en la posición de caza o de retirada, piezas éstas que para verlas en esos extremos lugares montadas nos hemos de remontar, por ejemplo, a la época de las galeras, donde las descubrimos instaladas a ambos lados del espolón y, en su caso, del palo trinquete, sobre las arrumbadas que descansan sobre el tamborete, y, asimismo, a la era de los navíos, donde detectamos las popeles a ambos lados de la caña o timonera, como cañones guardatimones, sobre el espejo o la estampa.
- 3º. El espolón, el romano rostrum, es un arma definitiva, resolutive, que decide la función y como tal debe de considerarse para dar la batalla, debiéndose de buscar la trompada, como así sucedió en Lissa, cuando el tajamar de la fragata acorazada austrohúngara *Erzherzog Ferdinand Max* (5200 Ton.), insignia de Teghettoff ("Imitemos a los españoles en El Callao"), pasó por el ojo a su igual la contraria *Re d'Italia* (5791 Ton.), ex-insignia de Persano, por haberse éste transbordado hasta el ariete acorazado *Affondatore* (4100 Ton.), echándola a pique.
- Resumiendo. La *Resolución*, después *Méndez Núñez*, responde a estos nuevos principios tácticos (buques acorazados de reducto central: fragatas blindadas *Numancia* y *Zaragoza*; y buques acorazados de reducto central que debieron de haberlo sido: fragata blindada *Arapiles* y corbeta de blindaje parcial *Doña María de Molina*) que pronto se verán superados

- por otras muy próximas verdades eternas, siendo esta fragata de 3382 toneladas de nuevo desplazamiento (antes 3558 Ton.) un buque blindado (semiacorazado, protegiendo sus 12 cm. de hierro sobre almohada de teca, el casi cuadrangular reducto de esquinas matadas (10/11 cm.) o el castillo de 8 luces y sus bajas máquinas y calderas) que puede disparar por enfilada con piezas del mayor calibre (4 Armstrong-Woolwich de a 250 libras y 2 Armstrong-Woolwich de a 180 libras).
- 56.- Este buque había sido armado en corso en las islas Azores el 28-VII-1862.
- 57.- Estas teóricas corbetas cuyo desplazamiento (3342 Ton. y 3650 tras ser acorazadas) coincidía con el de cualquier fragata de hélice (*Resolución*, *Nuestra Señora del Triunfo* y *Almansa*, por ejemplo y respectivamente: 3558, 2940 y 3980 Ton.) fueron botadas, tras sufrir diversos cambios estructurales que, en realidad, respondían a cuestiones de orden táctico y ecléctico entre 1879 y 1881 (*Aragón*, *Navarra* y *Castilla*: 31-VII-1879; 10-VIII y 9-IX-1881), imputándose esta gran tardanza no sólo al desconcierto nacional entonces imperante sino al hecho de haberse modificado sus primitivos destinos y objetivos, pasando a ser de buques destructores del tráfico enemigo o cruceros de altura u oceánicos a cruceros de representación, de estación o, en su caso, como también fue entonces definida esta clase en otros países, cruceros coloniales.
- 58.- Un blindado de reducto, como decíamos, refiriéndonos a la *Resolución/Méndez Núñez* cuya autoría y obra tampoco podemos adjudicar a régimen alguno que no fuese el isabelino puesto que y a pesar de lo afirmado cuando expusimos que estas nuevas modas se debían a lo acaecido en la Batalla de Lissa, lo cierto es que la idea de este bastión central o castillete acorazado no podemos sostener que se debiese con exclusividad a tal lid, puesto que la Junta Directiva del Ministerio de Marina ya resolvió el anterior 13 de abril de 1862, es decir, más de cuatro años antes del Combate de Lissa, que se suspendiesen las obras de las fragatas de madera *Zaragoza* y *Arapiles* para que este par de buques fuesen desde entonces reconvertidos en fragatas blindadas de reducto acorazado central, así aconteciendo en virtud de las consiguientes RR.OO. y Contrata de 10-I-1863 (*Arapiles*) y R.O. 10-X-1868 (*Zaragoza*), llevándose a efecto esta referida retransformación tan sólo con la nave de factura hispana, no haciéndose lo así convenido con aquella de procedencia británica por causa de los infinitos contenciosos derivados de la Campaña del Pacífico (incautación por parte del Gobierno de S.M.B., en aplicación de las vigentes leyes de neutralidad, de las fragatas blindadas españolas *Victoria* y *Arapiles* y de las corbetas chilenas *Chacabuco* y *O'Higgins*, pronto todas ellas desbloqueadas por mutuo acuerdo tripartito) y, también, por causa de la falta de liquidez, de numerario corriente o de crédito que había comenzado a erosionar hasta un extremo difícilmente explicable el Tesoro o el crédito económico de los Gabinetes de S.M.C. desde la aparición de la incommensurable crisis monetaria de 1866 cuyos efectos comenzaron a sentirse a fines de 1867, sumiendo en una parálisis casi absoluta a los Arsenales del Estado, con sus consiguientes despidos masivos y subsiguientes protestas obreras, y a las contratantes y siempre solícitas Comisiones de Marina en el exterior, cuyos cometidos quedaron sujetos a un rigurosísimo control de mínimas adquisiciones.
- 59.- Rentas aquéllas políticas, rentas ésas que acrisolaban fuerza y valor, que ameritaban deber y decisión pero ... también rentas éstas que viajaron de regreso a España abordo de la fragata blindada *Numancia* (1867) en forma de créditos a la orden que deberían de ser pagados sin discusión alguna en virtud de las convenidas y aceptadas cartas de crédito, rentas éstas, como decíamos, que contribuyeron a generar un rencor y una inquina dentro de la Armada, que no he de explotar ni de explayar, pero que sirven para explicarnos, horquillando y definiendo mejor aún el problema, uno, otro más, de los acicates que propiciaron el fin del régimen isabelino.
- 60.- Incendiada y volada en el Cantón Federal de Cartagena, ante La Curra, el 30-XII-1873.
- 61.- Desde 1868 *Vitoria*, por la batalla de ese nombre (21-VI-1813). Vid: "ESTADO GENERAL DE LA ARMADA PARA EL AÑO DE 1869. MADRID / IMPRENTA DE MANUEL GINESTA / calle de Isabel la Católica, 4. / 1869". Pág. 250. "BUQUES DE 1.ª CLASE. / FRAGATAS BLINDADAS. / Vitoria ..." ("ESTADO GENERAL DE LOS BUQUES DE LA ARMADA.").
- 62.- Este buque no debería de formar parte del listado que precede ya que fue alistado el 1º de Febrero de 1877, siendo su larga travesía por el naval desierto la subsiguiente: autorizado como navío de hélice de 81 piezas artilleras o de su porte y máquina de 1000 caballos de vapor nominales por Real Orden de 14-IX-1859. Autorizado como fragata blindada por R.O. de 5-X-1862. Después, en 1868 (D.G.P. de 13-X) *Sagunto*, en 1871 (D.G.P. de 7-III) *Rey Amadeo I* y, por fin, en 1873 (D.G.R.E. de 4-III), *Sagunto*.
- 63.- El antedicho vapor *Tornado*, a su vez, había sido rendido al cañón por la fragata de hélice *Gerona* cuando, a la altura de las islas de Madeira y arbolando el pabellón chileno, fue descubierto, perseguido y capturado (21-VIII-1866), enmarcándose este apresamiento dentro de la Campaña del Pacífico.
- 64.- Quilla, Botadura y Alistamiento: 1-VI-1866, 25-V-1868 y 12-VI-1869; desplazamiento 8300/8455 Ton.; eslora, manga y calado medio: 100'58, 17'53 y 7'31 m.; máquina 7840 C.V.E.; autonomía 2000 millas a 10 nudos; andar: 14'9 nudos; artillería: 4 de 30'5 y 3 de 17'78 cm.; blindajes: casco 11'43 y 17'78 cm. y torres 25'40 y 20'32 cm.; superficie vélica 2753 metros cuadrados; hélice 1; dotación 575.
- 65.- Quilla, Botadura y Alistamiento: 24-IV-1873, 8-V-1876 y 6-I-1880; desplazamiento 11138/12265 Ton.; eslora entre perpendiculares y total, manga y calado medio: 103'5, 109'2, 19'7 y 8'8 m.; máquina 7710 C.V.E.; autonomía 3760 millas a 10 nudos, 2875 a 13; andar: 15 nudos; artillería: 4 de 450/20, 3 de 120, 2 de 75; 8 de 57, 22 de 37 mm. y 3 tubos lanzatorpedos; blindajes: casco 80 y 550 mm., torres y barbetas (máximo) 250 y 450, reducto (máximo) 400 y puesto de mando (máximo) 350 mm.; dotación 420.
- 66.- Quilla, Botadura y Alistamiento: 6-I-1873, 10-VII-1878 y 11-IV-1882.
- 67.- Descubriéndose entre éstas parciales alucinaciones las torpederas teorías del galo almirante y ministro de Marina Jacinthe Aubé y de su tan progresista como rebajada Jeune École que tan poca utilidad demostró cuando la francobritánica Crisis de Fachoda o Fashoda (Sudán, 10-VII-1898) ya que la ecuación a resolver no era la de los veloces y baratos torpederos ante y frente a los lentos y costosos acorazados, ni la del gran número de los primeros que como jaurías de lobos acosarían y acorralarían a los pocos segundos, sino, más bien, la de en vez de anteponer medios de guerra llegar a complementarlos, pues lo uno, los torpederos, no excluía lo otro, los acorazados, siendo una buena prueba de lo antedicho los siguientes contratorpederos y los destructores, como también lo serían las redes antitorpederas, la introducción de la luz eléctrica a bordo para, entre otras funciones, alimentar a los proyectores que deberían de descubrir a los torpederos en la noche e, igualmente, la artillería rápida de calibre medio y pequeño, los proyectiles de alto poder explosivo y las ametralladoras situadas en las cofas, que deberían de descubrir primero y de frenar después con una cortina de metralla aquellas factibles intrusiones agresoras.
- 68.- Qué mayor tranquilidad a corto y medio plazo y ante la renovada crisis cubana (Grito de Baire, 24-II-1895) podía ofrendar a nuestros políticos y periodistas la equivocada lectura que proporcionó el Combate del Río Yalú (17-IX-1894), en el cual tres cruceros protegidos japoneses (*Matsushima*, *Itsukushima* y *Hashidate*, de 4227 Ton.), vencieron a dos acorazados chinos (*Ting Yuen* y *Chen Yuen*, de 7330 Ton.) cuando nosotros contábamos, entre otras muchas y flamantes unidades y además del *Pelayo* (9900 Ton., botado en 1887), con los

novísimos cruceros acorazados, protegidos o de batalla *Emperador Carlos V* (9235 Ton.; 1895), con el trío *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo* (6890 Ton.; 1890-1891) y con el genovés que pronto estaría terminado (o debería de haberlo estado) *Cristóbal Colón* (6840 Ton.; 1896), cuando nosotros disponíamos de nuestra flotilla o escuadrilla de torpederos (*Plutón*, *Furor*; 400 y 370 Ton., 1896-1897, etc.), cuando nosotros éramos los del Callao y ellos, tan sólo, unos vulgares tocineros ... *Requiescat in pace*.

An Australian Perspective on the English Invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807

Robert J. King*

On 13 September 1806 Prime Minister William Grenville and his ministers in London received a despatch from Brigadier-General William Carr Beresford in Buenos Aires informing them of the capture of that city on the preceding 27 June by the small detachment of 1,635 troops under his command, which had been transported to the Rio de la Plata from Cape Town by a squadron of six warships and five transports commanded by Commodore Sir Home Popham.¹ The expedition had been carried out entirely on the initiative of Popham. He had commanded the fleet which had transported the forces under General David Baird that had captured Cape Town from the Dutch some months before, and he had persuaded Baird to provide the detachment under General Beresford for the expedition to the Rio de la Plata. The unexpected and unlooked for success of this expedition provoked a spasm of activity from the Government in London to take advantage of the situation. A force of a little more than 4,000 troops under the command of Sir Samuel Auchmuty sailed from England directly for the Rio de la Plata on 9 October. In addition, in the belief that the moment had come for decisive blows to be struck against the Spanish Empire, plans were drawn up for wide-ranging expeditions against Chile, Mexico and the Philippines.

Brigadier-General Robert Craufurd was given command of a force of 4,000, with instructions drafted by the Secretary of State for War and Colonies, William Windham, to sail for Chile in a fleet commanded by Admiral Sir George Murray, with the object of capturing Valparaiso and other ports and reducing the whole of that country to British rule. Murray intended to take his fleet to Chile by way of Cape Town and Port Jackson (Sydney) in New South Wales, in accordance with advice from Grenville's brother, Lord Buckingham, who had urged him to "advert very particularly to the advantage of ordering Murray to carry Crawford's force direct from their *rendezvous* [at Cape Town] through Bass's Straits to refresh at New South Wales-Port Jackson; and to exchange their less active men for the seasoned flank companies of the New South Wales corps; and to take with them 100 convict pioneers, who will invaluable,

* Miembro de Thalassa-Australia. Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en las Primeras Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima, Buenos Aires, 8-10/11/2000.

1.- *The Times*, 15/9/1806.

2.- Buckingham to Grenville, 16/11/1806; quoted in *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue, Preserved at Dropmore (Dropmore Papers)* (London, 1912), VIII, pp. 435-6.

as seasoned to work in the sun".² Once he had gained control of Chile, Craufurd was instructed to establish "an uninterrupted communication with General Beresford" in Buenos Aires, "by a chain of posts" between Valparaiso and that city.³

In a memorable phrase, the Hon. John Fortescue characterized this in his magisterial *History of the British Army* as "one of the most astonishing plans that ever emanated from the brain even of a British Minister of War". "Military officers," he wrote, "by incapacity and misjudgement have frequently placed Ministers in situations of cruel difficulty, but it may be doubted whether any General has ever set them a task so impossible as that prescribed, not in the doubt and turmoil of a campaign but in the tranquility of the closet, by Windham to Craufurd."⁴

Writing in the *United Service Magazine*, Captain Lewis Butler was equally withering in his comment: "In truth, among the innumerable wild projects which chased each other at this period through the restless brain-pans of successive Ministers, it would be difficult to find a parallel to this effusion of Windham, either as regards its ill-defined objective or of its inconceivable ignorance, not only of military requirements, but of the most elementary geographical considerations."⁵

These vivid phrases by the two historians who were considered to have written the definitive accounts of the British campaigns in the Rio de la Plata have echoed through all subsequent discussion of those events.

In addition to the Craufurd/Murray expedition to Chile, Lord Grenville in October 1806 also proposed complementary expeditions against the Philippines and against Mexico from both the west and east.⁶ Major-General Sir Arthur Wellesley was directed in November to report upon the matter and draw up a plan of operations.⁷ Grenville referred to his attention a strategy proposed by Sir John Dalrymple, who had studied and promoted the idea of expeditions against the Spanish empire in the Americas and Pacific for over twenty years.⁸

- 3.- Robert Craufurd, *An Authentic Narrative of the Proceedings of an Expedition under the Command of Brigadier-Gen. Craufurd, until its arrival at Monte Video* (London, 1808); *The Trial of General Whitelocke* (London, 1808), I, App. xxvii, "Instructions for Brig-Gen. Craufurd"; and *Annual Register* for 1807, pp. 215-6.
- 4.- J.W. Fortescue, *A History of the British Army* (London, 1906), V, pp. 376-8.
- 5.- Lewis Butler, "Minor Expeditions of the British Army from 1803 to 1815", *The United Service Magazine*, n° 920 (July 1905), p. 387.
- 6.- Cabinet Memorandum from Secretary of State for War and Colonies Lord Castlereagh, 1/5/1807, in Charles Vane (ed.), *Memoirs and Correspondence of Viscount Castlereagh* (London, 1851) VII, pp. 314-24.
- 7.- *Supplementary Despatches and memoranda of Field Marshal Arthur Duke of Wellington* (London, John Murray, 1858-72), VI, pp. 35-61.
- 8.- Sir John Dalrymple to Lord Grenville, 20/10/1806, Huntington Library (San Marino, Calif.), *Stowe MSS*, Admiralty Boxes 9 and 37; Charles F. Mullett, "British Schemes against Spanish

"Fortunately," wrote Fortescue, "Grenville's wild idea was abandoned."⁹ Craufurd's force sailed from the Cornish port of Falmouth at the end of November. He reached Cape Town on 20 March 1807, finding there Admiral Murray who had preceded him to the rendezvous, with new orders. News that the local population had thrown the British out of Buenos Aires and compelled Beresford to surrender on 12 August 1806 had reached London on 2 January, and the fast sloop *Fly* had been sent to Cape Town with orders for Murray to take Craufurd's force directly across the South Atlantic to the Rio de la Plata to reinforce Auchmuty in an attempt to re-take Buenos Aires. This was done, with the result that five months later Craufurd was involved in the debacle of 5 July 1807 when the combined British forces under the command of Lieutenant-General John Whitelocke (who had superseded Auchmuty) was defeated in a second attempt to capture Buenos Aires. Craufurd himself was compelled to surrender with his surviving men, and only regained his liberty as a result of the capitulation agreed to by Whitelocke on 7 July, under which all prisoners were exchanged and British forces withdrew completely from the Rio de la Plata.

Considering the whole episode, Fortescue passed judgement on Grenville's Ministry: "they acted in complete ignorance or misconception the true condition of affairs on the Rio de la Plata. No ignorance or misconception, however, can excuse the absurdity of the orders given to Craufurd, or the contradictory injunctions addressed to Whitelocke."¹⁰

It is understandable that the failure of the campaign should have exposed the weaknesses of the strategy upon which it was based, and laid open the policy of the Grenville administration to the bitter ridicule and sarcasm of Butler and Fortescue. But they were writing with the advantage of hindsight, and within a narrow compass. Grenville and his contemporaries saw themselves, not as reacting with shocked incoherence to the surprise good fortune of an errant commodore, but as taking advantage of favourable circumstances to put into action a deeply-matured strategy which had been a favourite object of successive British administrations, especially during the long tenure of William Pitt. Grenville and his ministers were acting on advice which carried the weight of the most respectable authority. In his letter to Grenville of 20 October 1806, Sir John Dalrymple recalled how he had been led to propose to Lord North's administration in 1779 the project of complementary expeditions against the Atlantic and Pacific coasts of the Spanish empire:

After my Brother Captain William Dalrymple not then 24 years of age had with 109 soldiers taken by Storm Fort Omoah [on the Gulf of Honduras at the boundary of Honduras and Guatemala] Garrisoned by 800 Soldiers, I presented from him to Lord Germain a project to make an attack upon the South Seas

- America in 1806", *HAHR*, Vol. 27, n° 2 (May 1947), pp. 269-78.
- 9.- Fortescue, *A History of the British Army...*, p. 379.
- 10.- *Idem*, p. 435.

*from the bay of Honduras through the province of Guatemala to Sansonate... supported by an armament to India, to sail either by New Holland or by the Philippines to Mexico.*¹¹

Sir John had described the project fully in the book he had published in May 1788, *Memoirs of Great Britain and Ireland*. He wrote in the book's preface, dated 3 November 1787, that he had sent his manuscript to the publisher in the expectation that Britain would soon be at war with France and Spain as a result of the civil war which was then taking place in the Netherlands:

*if the war should take place, I imagined that some of the papers I had written, pointed out weak spots in the French and Spanish monarchies, which England might take advantage of in the course of the war... These are chiefly to be found in the Notes and Appendix, and I account them the best part of the publication, because the most useful.*¹²

The Appendix, "Account of an intended expedition into the South Seas by private persons in the late war", described his brother's plan. Sir John wrote that the Spanish war had broken out so late in the summer that there was little chance of getting an expedition ready to pass Cape Horn in the proper months of December or January, and that there was therefore a prospect that the most vulnerable parts of Spain's empire, her South Seas, would be safe from attack for twenty months. Since the voyages and discoveries of Captain Cook, there were two easy ways of getting into the South Seas at any time of the year, one from Britain by way of the Cape of Good Hope; the other from India, either by the Philippines and the North Pacific (the Manila Galleon route), or by New Holland and the South Pacific:

*The other route from the East Indies is by the south, to get into the latitude of 40° south in New Holland; and from thence to take advantage of the great west wind, which about that latitude blows ten months of the year, in order to reach Chili, where the south land wind will be found. The facility of this last route was not known till the late discoveries, which will make the memory of Sir Joseph Banks, of Captain Cook, of Lord Sandwich, and of his present Majesty, immortal in history... The very circumstance of the consciousness of Spain of her security for twenty months gave an advantage to those who should attempt to make her feel her mistake. The proper mode of conducting an expedition from Britain in the South Seas, was to run by the Cape of Good Hope and New Zealand to the coast of Chili, from thence along that coast by the south land wind into the gulf of Panama, from thence upon the trade wind with the prizes and such of their goods as were fit for the eastern markets, to the eastern islands, China or India.*¹³

Immediately upon publication of Dalrymple's book, the Spanish Ambassador in London, Bernardo del Campo, reported to his Prime Minister in Madrid, Count Florida Blanca, transcribing and translating these passages, and discussing the strategy it described. "Fortunately," he said, the British Government had not given the proposal "the confidence and attention it merited," and peace had supervened to remove for a time such expectations. He continued:

*But after having read it with the most serious attention, and having compared it with the kinds indicated in the voyages of Anson, Bougainville, Cook and others, I formed the judgement that the enterprise would have been successful, with very considerable losses on our part, and that in any other succeeding war it would be equally so.*¹⁴

William Knox, Under-Secretary to Lord Germain in the Home Office during the North Administration, published his memoirs, *Extra Official State Papers* (London), in 1789. In this work (Pt.II, pp.62-3) he stated that he had read Dalrymple's *Memoirs*, in particular his Appendix, and went on: "Lest it might be supposed from that publication that it was not properly attended to, I will take upon me to assure Sir John and the public, that whoever can obtain leave to read over his Lordship's secret correspondence with Governor Dalling at Jamaica, and Governor Robertson at New York, will find sufficient information to satisfy him, that the object of that plan was so far from being treated with neglect, that it was comprehended in one of *much greater extent*." Dalling, he added, had thought so highly of the scheme and had been so confident of its success that he had applied to be appointed the King of England's first Viceroy of Peru and Mexico. "How it happened to fail will, I hope, become one day the object of Parliamentary enquiry."¹⁵

Dalrymple apparently took some action in accordance with Knox's suggestion when war with Spain again appeared imminent over the Nootka Sound incident, for in the second edition of his book, published in London and Dublin in 1790, he said:

Since publishing the first edition of these Memoirs, I have learnt the circumstances of the above expedition. It was planned and proposed to the cabinet ministers by Colonel Fullarton of Fullarton, who acted in conjunction with the late Colonel (then Major) Mackenzie Humberstone... They raised 20,000 men at their own expence with unusual dispatch... The object of it was, an attack upon the coast of Mexico; the troops were to sail to Madras, and to be joined there by a body of Lascars, who were to proceed with them to one of the Luconia islands, in order to refresh the men; and then to make for the coast of Mexico,

11.- Mullett, "British Schemes against Spanish America...", p. 274.

12.- Idem, pp. 269-78.

13.- Edinburgh and London, 1788, Vol.2. Dalrymple's "Account" was published in *The Scots Magazine* of August and September 1788 (pp. 384-8, 438-42) and it was fully described in *The London Review*, August 1788, pp. 107-110.

14.- Campo to Florida Blanca, 4/6/1788, Archivo General de Simancas, *Estado*, legajo 8145; also at Museo Naval (Madrid), Ms. 475, ff. 280-304; quoted in Juan Pimentel, *En el Panóptico del Mar del Sur: Orígenes y desarrollo de la visita australiana de la expedición Malaspina (1793)* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992), pp. 50-51.

15.- Quoted in Vincent Harlow, *The Founding of the Second British Empire* (London, Longmans, 1962), II, p. 639.

in the tract of the Acapulco ships. Lord George Germaine added to this idea, the idea of another expedition to the Spanish main; which was, to go across to the South Sea, and join that on the coast of Mexico; and there is no doubt that if the junction had been made, Spain must have instantly sued for peace. But the unexpected breaking out of the Dutch war obliged the expedition intended for Mexico, to be sent upon an attack on the Cape of Good Hope; and when that was found improper, it was employed in the war of India...

Sir John's brother, William, was in 1779 an Army captain based in Jamaica, where John Dalling was at the time Governor. Sir John was better placed than his brother to promote the plan. As a baron of the Scottish Exchequer, Sir John had the ear of the Secretary of State for Home and American Affairs, Lord Germain, who had charge of the conduct of the American War. The complete Dalrymple plan was for the trans-Pacific expedition to be complemented by another from Jamaica through Guatemala to gain possession of Sonsonate on the Pacific coast, and thus access across the isthmus of Central America to the South Seas. An operation of this nature but, at Dalling's insistence using a route across Nicaragua up the San Juan River, was actually attempted in 1780 from Jamaica under the command of Lieutenant-Colonel John Polson and Captain Horatio Nelson, but without success.¹⁶

Ambassador Campo wrote to Prime Minister Florida Blanca in his letter of 4 June 1788 discussing Dalrymple's book:

if until now we have seen as the greatest security of our South Sea possessions the circumstance that, having once passed Cape Horn, the enemy would have neither port nor shelter in such a vast extent of coasts.... today I do not believe we should flatter ourselves with such obstacles, for in the many islands which the English have frequented they have found at all times provisions, firewood and all kinds of assistance; they can leave their sick to be cured; form magazines for as much as they require; they will have shelters not only to careen and repair their vessels, but also to construct others.¹⁷

Although Germain told Dalrymple in October 1779 that "secrecy and prudence were of the last consequence" for the success of the expedition, an article in *The Whitehall Evening Post* of 20 January 1780 would have been read attentively in Spain and Spanish America:

The power of France being totally annihilated in the East-Indies, it is said, that an expedition was planned, and ready to be carried into execution, against the Spanish settlements in the South Seas, as soon as three ships of the line could be spared, and it was known that Spain was preparing to break with us. So

16.- Dalrymple to Grenville, 20/10/1806; quoted in Mullett, "British Schemes against Spanish America...". See also Tom Pocock, *The Young Nelson in the Americas* (London, Collins, 1980).

17.- Campo to Florida Blanca, 4/6/1788; quoted in Pimentel, *En el Panóptico del Mar del Sur...*, p. 51.

early as the 23d. of May last a person was dispatched over land to India, to inform the Company's servants there of the approaching rupture with Spain; so that we may reasonably conclude by this time, that Sir Edward Vernon is in the neighbourhood of Acapulco, and beating up the Dons quarters in that part of the world. The force destined for this service is said to be three men of war of the line, frigates, country ships &c. and six thousand land forces. It is not above six or seven weeks sail from part of the British dominions in India to the Coast of Chili, in South-America, if care be taken to reach a certain latitude at the time the monsoon or trade wind sets in.

As Dalrymple said in the second edition of his *Memoirs* published in 1790, instead of his own scheme, which was essentially a privateering venture, the North Administration took up a plan proposed by William Fullarton in June 1780, for an expedition to proceed from Madras by way of the "Luconian Islands" (the Philippines) and New Zealand. This plan involved, not merely spoiling raids as Dalrymple proposed, but the ambitious aim of rousing Chile and Peru to revolt against Spain. Fullarton explained:

The object of this force should be to secure one of the small Luconian Islands, and then proceed to some healthy Spot in New Zealand, in order to establish means of refreshment, communication and retreat; from New Zealand the Armament should sail directly to South America; there is not one place, from California to Cape Horn, capable of resisting such an equipment, if properly provided and properly conducted. Some advantageous Ports should be fortified and Terms of Independence offered to the Native Mexicans, Peruvians and Chilians. If these Settlements are effected it is evident that the Trade of South America would be opened to our East Indian Territories: if they were not effected still the Blow to Spain must be fatal because her richest possessions would be alarmed, their Commerce and remittances interrupted, their Ships destroyed, their Towns plundered and the Inhabitants incited to revolt.¹⁸

After much delay and several changes of plan, the South Seas expedition was finally approved by the North Cabinet on 3 August 1780. A further Cabinet meeting on 25 November decided to combine the South Seas expedition with an attack on Monte Video, to capture the Spanish treasure fleet which was reported to be assembling there. Naval command of the expedition was given to Commodore George Johnstone. Dutch entry into the war against Britain in December led to a further Cabinet decision on 29 December 1780 to direct Johnstone to first direct his efforts toward the capture of the Cape of Good Hope. The expedition sailed on 12 March 1781 but, on the way to the Cape Johnstone's fleet was mauled at the Azores by a French squadron under Admiral de Suffren, who then sailed on to reinforce the Dutch at Cape Town. Suffren's action

18.- Public Record Office (PRO onwards), *War Office*, 1/178: 93-5, "Extract of a Proposal by Mr. Fullarton for an Expedition to Spanish America, by India, 3 June 1780". Also held at India Office Records, *Political and Secret*, 1/6.

effectually blocked Johnstone from achieving the goals of his expedition.¹⁹

Johnstone's return to England in February 1782 coincided with the fall of his patrons in the North Administration. Germain was replaced as Secretary of State for Home and American Affairs by Lord Shelburne. Shelburne took up William Dalrymple's scheme for attacking the Spanish possessions in America but, on becoming Prime Minister in July 1782, left it to his successor in the Home Office, Thomas Townshend, to undertake the organization of the new South Seas expedition. Shelburne left a memorandum to Townshend, setting out the major tasks requiring his attention. This memorandum indicates how closely the two matters of an expedition against Spanish America and the disposal of the convicts who could no longer be transported to America were juxtaposed in the Home Office's order of priorities. Six matters were listed as requiring his urgent attention, among them:

Preparations and Plans for W.India [i.e. Spanish America] Expeditions require to be set forward — Major Dalrymple has a Plan against the Spanish Settlements; and immediately following on the list

*Convicts require to be sent to the Coast of Africa.— Something must be done immediately about them, for the Judges have repeatedly remonstrated, and the Hulks are in a State, which will excite a Publick Clamor if not attended to.*²⁰

For assistance in planning the "West Indian" expedition, Townshend turned to Captain Arthur Phillip. Phillip had served as a captain in the in the squadron of the Portuguese Royal Navy in Brazil commanded by Robert McDouall during the Colonia War of 1775-1777. This war was fought between Spain and Portugal over the southern frontier of Brazil. He had rendered outstanding service in the defence of Colônia do Sacramento, the frontier colony on the north shore of the Rio de la Plata opposite Buenos Aires. During the organizing of Johnstone's expedition in 1781 he had provided First Lord of the Admiralty, Lord Sandwich with valuable charts of the Brazilian and Rio de la Plata coasts, which he had prepared during his period of service in McDouall's squadron.²¹ When they first learned of the expedition, the Spanish suspected that Phillip would have command of it, "por su conocimiento de este Río"²²

The Phillip plan involved a squadron of three line-of-battle ships and a frigate attacking Monte Video and Buenos Aires in the first instance, and from there proceeding to the coasts of Chile and Peru to maraud, and ultimately crossing the Pacific to join Admiral Hughes' squadron in the Indian seas: "This expedition might proceed to the Isle of St Catherine's or Rio Negro for intelligence or water, and failing of success at

the River of Plate to proceed immediately round to Callao. On success at the River of Plate, such force as could be spar'd might be sent as a Reinforcement to India, or to the south Seas, as the circumstances of the case should make most prudent."²³

The plan bore a remarkable similarity to a plan promoted by Captain William Robarts, who had been, like Phillip, a British officer commanding a Portuguese ship in McDouall's squadron.²⁴ It is possible that the two had discussed such an operation in 1777, when both were at Rio de Janeiro. Robarts had also been at Colônia, in January 1763 when he had commanded the frigate *Ambuscade*, which formed one of a squadron of nine vessels under the command of John MacNamara which had attempted unsuccessfully to re-take the settlement for Portugal after it had been captured by the Spanish under Pedro de Cevallos.²⁵ McDouall, who like Phillip had returned to the British Navy following his service in Brazil, sailed with Johnstone's expedition, but had been detached from it to sail to Rio de Janeiro in the *Shark* sloop, where he had obtained information on Spanish defences from Robarts, who was still serving in the Portuguese Navy.²⁶ This information was used in planning Phillip's expedition.

The expedition, consisting of HMS *Grafton*, 70 guns, HMS *Elizabeth*, 74 guns, HMS *Europe*, 64 guns, and the *Iphigenia* frigate, sailed on 16 January 1783, under the command of Commodore Robert Kingsmill, with Phillip in command of the *Europe*. Shortly after sailing, an armistice was concluded between Great Britain and Spain. Phillip put in for storm repairs at Rio de Janeiro (the other ships of Kingsmill's squadron having been driven back to England by bad weather). He wrote to Townshend from Rio de Janeiro on 25 April 1783, expressing his disappointment that the ending of the American War had robbed him of the opportunity for naval glory in South America: "I have been under the necessity of putting into this port, and I can assure you Sir that the situation of the Spanish Settlements are such as I always thought them... All the Regulars in Buenos Ayres Monte Vedio, and the different Guards in the River of Plate do not amount to five hundred Men No ship of the Line, and only two frigates in the

Uruguay (Montevideo, 1959), p. 209.

23.- John Blankett's memorandum to Shelburne, August 1782, Clements Library (Ann Arbor), *Sydney Papers*, 9.

24.- John Dalrymple, *Memoirs of Great Britain and Ireland* (London, 1790), pp. 315-9.

25.- Riveros, "Historia de la Colonia del Sacramento...", pp. 646-7; cited in Abeillard Barreto, "Tentativas Espanholas de Domínio do Sul do Brasil, 1741-1774", *História Naval Brasileira*, Secundo Volume, Tomo II (Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1979), p. 204.

26.- McDouall, report of 3/6/1782 from Rio de Janeiro, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345, ff. 104-5; *Gazeta de Lisboa*, 21/8/ and 11/9/1781; Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro), MSS 4,4,3, nums. 58-63, cited in Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil* (Berkeley, University of California Press, 1968), pp. 500-01. "Extract of a Letter from Mr Corneille (late Governor of St Helena) to Mr Hippisley", November 1781, *Correspondence and Memoirs of Lord Castlereagh* (London, 1851), VII, p. 267.

19.- G. Rutherford, "Sidelights on Commodore Johnstone's Expedition to the Cape", *The Mariner's Mirror*, vol. 28, 1942, pp. 189-212, 290-308.

20.- Brotherton Library (Leeds), *Sydney Papers*, MS R8.

21.- Phillip to Sandwich, 17/1/1781, National Maritime Museum (Greenwich), *Sandwich Papers*, F/26/23.

22.- Francisco de Medina to Vertiz, 18/5/1780; cited in Aníbal M. Riveros Tula, "Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830", *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del*

River. You will Sir, easily suppose how much I must be mortified in being so near & not at liberty to Act.²⁷

Rather than return immediately to England to be paid off, he decided to sail on to India by the Cape of Good Hope to join Admiral Hughes' squadron at Madras, which was still confronting Suffren's fleet in the Indian seas. When news of the conclusion of peace reached India, he left Madras in October 1783 with a convoy for England, where he arrived in April 1784. In September 1786, having spent the intervening period on secret service under Home Office direction in France, he was appointed by Townshend founding Governor of the new convict colony the British Government was establishing at Botany Bay in New South Wales.

Even after the conclusion of peace with Spain, Townshend (Lord Sydney as he became after March 1783) remained interested in schemes for liberating South America from Spanish rule. Ambassador Campo reported to Florida Blanca on 23 July 1783 that Sydney had received one Luis Vidal.²⁸ Vidal presumably laid before Sydney a version of the plan he drew up in a memorial he presented to the British Government dated 12 May 1784, for a revolution in New Granada.²⁹ The Viceroyalty of New Granada had been the scene of a Creole revolt against the Spanish authorities in 1781 which, as it took place at the same time as the large-scale revolt of the Indians of Peru led by Tupac Amaru, had assumed very serious proportions before it was put down. Vidal came to London as a representative of the Creole gentry of New Granada, seeking British aid in a new rising which would liberate the Viceroyalties of New Granada and Peru. While Vidal was in London, and probably not unconnected with his mission, another South American Juan Antonio de Prado and his English sponsor, Edmund Bott, during the autumn and spring of 1783-84 pressed upon the British Government a scheme for a force of 1,200 men in six vessels manned by English volunteers which would land at Callao to instigate a native uprising in Peru. This was a scaled-down version of a plan devised by Prado and the Creole revolutionary "Association" of which he was a member, during the 1779-83 American War. That plan was to request the British Government to dispatch a squadron with 6,000 troops to the province of La Plata. Of these, 4,000 would proceed to occupy Buenos Aires, whilst the remainder were to make the Chile coast, and thence advance upon Peru. These operations were to be assisted by an uprising in New Granada (i.e. the present Venezuela and Colombia), where the Association had for some time been organizing and drilling a force. The war had ended before these plans could be brought to fruition.³⁰

27.- British Library, *India Office Records*, H 175, f.237.

28.- Archivo General de Simancas, *Estado*, 8139; cited in W.S. Robertson, "Francisco Miranda and the Revolutionizing of Spanish America", *Annual Report of the American Historical Association for 1907*, Vol. 1, pt. xii, p. 209, in United States 60th Congress, 2nd Session, 1908-09, *House Documents*, Vol. 126, n° 1282, CDS 5536, pp. 189-490.

29.- PRO, *Chatham MS* 351 and *Pitt Papers*, 30/8/345; quoted in Robertson, "Francisco Miranda and the Revolutionizing...", pp. 513-4.

30.- Edmund Bott's memoranda of 6 and 21/12/1783, and 7/4/1784, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345;

Campo was even more concerned when the South American revolutionary conspirator, Francisco de Miranda appeared in London in February 1785. He reported in a despatch to Florida Blanca dated 18 March 1785 that Miranda had been interviewed by Sydney, Howe and a former Lord of the Admiralty.³¹ Miranda had given valuable information about the fortifications of Havana to the British Governor of Jamaica, John Dalling, in 1781. He had been a member of the same Association as Prado (and probably Vidal), and was to devote his life to the liberation of his native South America from Spanish rule. He desired to see all of Spanish America, south of a border drawn along the west bank of the Mississippi to its source and junction with the 45° North Parallel of Latitude, and including all the lands southward to Cape Horn, constituted a huge federal state, headed by an Emperor of Inca descent and governed through a bicameral legislature, one chamber of which to consist of hereditary *caziques*, the other a house of commons elected by universal franchise. A close alliance with Britain would guarantee its independence from Spain. A small British expeditionary force would be all that would be required to spark the great uprising which would accomplish this project.³²

Sydney, Pitt himself, and other members of the British Government were fascinated by Miranda's idea, the more so in view of the near success of the revolt led by Tupac Amaru between 1780 and 1783. In fact, the Viceroy of La Plata, José de Vertiz, when informed of Johnstone's expedition, had pointed out to Secretary of State for the Marine and the Indies, José de Galvez, in a despatch dated 30 April 1781 his fear that Johnstone would proceed to Peru to join up with the Indian rebels under Tupac Amaru.³³ The project of establishing a British colony in New South Wales was linked to this strategy.

All the proposals made to the British Government for establishing a colony in New South Wales referred to the strategic importance of the colony as a base for naval operations against the Spanish possessions in the Pacific. John Call began the proposal which he presented to Sydney in August 1784 for a colony in the South Pacific by referring to a plan he had proposed in 1779 during the American War for an expedition to assist the natives of Chile and Peru to revolt against Spain: "Had it been undertaken at the time and in the Manner suggested, it must have been attended with great Loss to the Spaniards, and probably with future Advantages to this Country in its

cited in Robertson, "Francisco Miranda and the Revolutionizing...", pp. 203-5. Cf. Hubert Hall, "Pitt and General Miranda", *The Athenaeum*, n° 3886, 19/4/1902, p. 498.

31.- Archivo General de Simancas, *Estado*, 8141; cited in Robertson, "Francisco Miranda and the Revolutionizing...", pp. 252-3.

32.- PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345; cf. Harlow, *The Founding of the Second British Empire...*, Vol 2, pp. 644-6.

33.- Archivo General de la Nación, Buenos Aires (AHN onwards), *Correspondencia Vertiz-Gálvez*, 1781, n° 469; published in *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Año VIII, n° 43 (Buenos Aires, octubre 1929), pp. 459-60.

consequences, because the Natives soon after, without foreign assistance, attempted to liberate themselves, and tho' their Endeavours are suppressed for the present, yet it is more than probable their Efforts will in the end be successful."

Comment on the Botany Bay project published in the press, pamphlets and books in Britain could not but have aroused Spanish curiosity and suspicions. An article in the London newspapers on 13 October 1786 said:

*The central situation which new South Wales, in which Botany Bay is situated, holds in the globe, cannot fail of giving it a very commanding influence in the policy of Europe. It extends from 44 to 10 South lat. and from 110 to 154 long. — a month's sail from the Cape of Good Hope; five weeks from Madras; the same from Canton in China; very near the Moluccas; less than a month's run from Batavia; and lastly within a fortnight's sail of New Zealand, which place is covered with timber, even to the water edge, of such an enormous size and height, that a single tree would be much too large for a mast of a first rate man of war.... When this colony from England is established, if we should ever be at war with Holland or Spain we might very powerfully annoy either State from the new settlement. We might, with equal safety and expedition, make naval incursions into Java, and the other Dutch settlements, or invade the coast of Spanish America, and intercept the Manilla ships. Thus this check would, in time of war, make it a very important object, when we view it in the chart of the world with a political eye.*³⁴

This report was an excerpt from the memorial to the British Government from James Matra, who under the direction of Sir Joseph Banks had drawn up a proposal in 1783 to Sydney for the formation of a colony at Botany Bay. Ambassador Campo immediately forwarded a translation of this passage, and others drawn from Matra's memorial referring to the advantages of a settlement in New South Wales, to Prime Minister Florida Blanca in Madrid.³⁵

Captain Sir George Young, Matra's co-sponsor together with Sir Joseph Banks of the Botany Bay project, published his own proposal in April 1785. As one of the principal advantages of the proposed colony, he said:

Its great extent and relative situation with respect to the Eastern and Southern parts of the Globe, is a material Consideration; Botany Bay, or its Vicinity, the part that is proposed to be first settled, is not more than Sixteen hundred Leagues from Lima and Baldivia, with a fair open Navigation, and there is no doubt but that a lucrative Trade would soon be opened with the Creole Spaniards for

34.- *The Daily Universal Register, The General Advertiser, The London Chronicle, The Morning Chronicle, The Whitehall Evening Post, and The Morning Post*, of 13/10/1786 all published the same excerpt from Matra's proposal, and from these were widely copied in the press of other European countries.

35.- Campo to Florida Blanca, 13/10/1786, AHN, *Estado*, legajo 4250/1. This document was drawn to my attention by Dr. Eric Beerman.

*English Manufactures. Or suppose We were again Involved in a War with Spain, Here are Ports of Shelter, and refreshment for our Ships, should it be necessary to send any into the South Seas.*³⁶

In late 1786, the London publisher (and friend of Banks), John Stockdale, published *An Historical Narrative of the Discovery of New Holland and New South Wales*, to explain the reasons for the Government's decision to settle Botany Bay. The conclusion of this book stated (p. 53), in summarizing the advantages of a settlement at Botany Bay:

Should a war break out with the Court of Spain, cruizers from Botany Bay might much interrupt, if not destroy, their lucrative commerce from the Philippine islands to Aquapulco, besides alarming and distressing their settlements on the west coast of South America.

The preface of a revised edition of this book, published by Stockdale in early 1787 under the title of *The History of New Holland* stated that the Spanish of the preceding century had abstained from making use of the discoveries of Torres, Mendaña and Quirós to establish colonies in the South-Sea islands, as that "would not but serve to encourage other powers to dispossess them, and thereby not only to gain the settlements from which they might be driven, but fix themselves perhaps in a situation commodious for annoying either their American dominions, or the Philippine islands, in the most effectual manner".³⁷

The fleet carrying the 750 convicts and 200 marines and their families who were to be the first settlers in the New South Wales colony sailed from Portsmouth under Commodore Arthur Phillip in May 1787. The fleet called at Rio de Janeiro during its voyage to Botany Bay to obtain essential supplies. This stay apparently re-awakened Phillip's regret at the opportunity lost by the failure of his 1783 expedition. From Rio de Janeiro, Phillip sent word to Sydney and to Shelburne (now Lord Lansdowne) in a letter to Nepean dated 2 September 1787:

You know how much I was interested in the intended expedition against Monte Vedio, and that it was said that the Spaniards had more troops than I supposed. The following account I have from a person who was there all the war and I am certain that the account is exact:

<i>One Regiment under</i>	<i>700</i>
<i>Four Companies of Artillery</i>	<i>400</i>
<i>Dragoons</i>	<i>400</i>
<i>Two Battalions of Infantry</i>	<i>700</i>

These were divided on the north and south shores, and in different towns. Monte Video would not have been defended, as half these troops could not have been drawn together. Of this you will be so good as to inform the Lords Sydney and

36.- Printed in Alan Frost, *Dreams of a Pacific Empire* (Sydney, Resolution Press, 1980).

37.- *The History of New Holland* (London, Stockdale, 1787), p. 16.

*Landsdowne; it will corroborate what I mentioned before I left town.*³⁸

In sending this letter, Phillip may not have been merely sighing for past disappointments, but reminding his government patrons that the strategy behind the 1783 expedition would still be viable in the event of a renewal of hostilities between Britain and Spain. His recalling of discussion of the matter before he left London early in 1787 would indicate that Sydney was thinking about such an expedition at that time, if as seemed probable civil war in the Netherlands should have led to war with France and Spain.

Following the arrival of the fleet at Port Jackson in January 1788, Phillip assumed his authority as first Governor of the colony and proclaimed British sovereignty over all of the eastern half of New Holland (Australia) and the islands of the South Pacific eastward of the meridian of 135° East of Greenwich, an extraordinary claim indicating the dimensions of Britain's imperial ambitions, which rivalled Spain's claim to an exclusive right to navigation in the Pacific.

On 23 December 1788, the Viceroy of Mexico, Manuel Antonio Flores, wrote to Antonio Valdés, Minister for the Marine and for the Indies, discussing the peril Spain's territories on the Pacific coast of North America would face in future years from encroachment by the newly independent United States. Meanwhile, there were more immediate concerns: "the Russian projects and those which the English may make from Botany Bay, which they have already colonized, menace us."³⁹

In March 1788, Flores had sent Captain Esteban José Martínez in command of the *Princesa* and *San Carlos* to investigate the presence of Russians and others on the North West American coast. On his return to Mexico, Martínez told Flores that he had obtained information from Russian fur traders while at Unalaska and Kodiak Islands in July that their government intended to send an expedition from the Baltic to occupy the port of Nootka Sound in 1789, and claim the whole North West American coast for Russia.⁴⁰ This intelligence only confirmed the worst Spanish fears. Flores ordered Martínez north on a second voyage in February 1789 to forestall any such Russian

attempt by occupying Nootka for Spain, and to enforce Spain's claim to the North West coast against all comers. Soon after he established himself at Nootka, Martínez arrested the *Argonaut*, an English trading vessel under the command of James Colnett, a British Navy lieutenant in private employment, and her consorts, the *Princess Royal* and *Northwest American*, which arrived there in July 1789 to set up a fur trading factory for a consortium of English merchants. This action by Martínez began an eighteen month long dispute over conflicting claims to territorial and navigation rights in the Pacific, which brought Britain and Spain to the brink of war.

The Spanish seizure of Colnett's ships provoked the British Government to extend the protection of the British Navy to the North West fur trade. Home Office Under-Secretary Evan Nepean drafted a letter to the Admiralty in early February 1790, outlining the Government's response to the events at Nootka Sound, saying "His Majesty has judged it highly expedient that measures should instantly be taken for affording protection to such of His Subjects as may have already proceeded to that part of the American Continent".⁴¹ In the plans drawn up under Nepean's direction, the New South Wales settlement was assigned a role in the provision of this assistance to the North Pacific fur trade.⁴² Instructions were drawn up for Governor Arthur Phillip at Port Jackson to supply a detachment of marines and convict workers — thirty persons altogether, with stores — to an expedition whose object would be to form a settlement on the North West coast, which would "lay the foundation of an establishment for the assistance of His Majesty's subjects in the prosecution of the Fur trade from the North West Coast of America".⁴³ The proposed expedition was to consist of three ships, two of which, the *Gorgon* (44 guns) and *Discovery* (10 guns), were to go first to Port Jackson. The *Gorgon* was already preparing to go there with new troops and stores for the colony, and the *Discovery* was readying for a voyage of exploration to the South Atlantic. From Port Jackson, these two ships were to proceed to Hawaii, where they would rendezvous with a frigate sent from India, from whence all three would proceed under the command of the frigate captain to the American coast. The London newspaper *The Gazetteer* of 8 May 1790 carried an article which stated:

study the northern part of the Pacific ocean in the second half of the XVIII century. Collection of documents] (Moscow, Nauka, 1989), Document n° 75.

- 41.- "Sketch of a Letter to the Admiralty", undated but early February 1790, HO 28/7, ff.48-56; cited in David Mackay, *In the Wake of Cook: Exploration, Science & Empire, 1780-1801* (Wellington, NZ, Victoria UP, 1985), p. 89; also cited in Alan Frost, "Nootka Sound and the Beginnings of Britain's Imperialism of Free Trade", Robin Fisher and Hugh Johnson, (eds.) *Maps to Metaphors: The Pacific World of George Vancouver* (Vancouver, University of British Columbia Press, 1993), pp. 112-16.
- 42.- "Heads of Instructions", February 1790, HO 42/16, f.10; cited in Mackay, *In the Wake of Cook...*, p. 89.
- 43.- Nepean to Phillip, March 1790 (draft), HO 201/1, ff.19-24; reproduced in Jonathan King, "In the Beginning..." *The Story of the Creation of Australia, From the Original Writings* (Melbourne, Macmillan, 1985), p. 18.

38.- PRO, CO, 318/9, f.197; *Historical Records of New South Wales*, Vol. I, Pt. 2, p. 114. See also Alan Frost, *Arthur Phillip, His Voyaging* (Melbourne, OUP, 1987), p. 116.

39.- Archivo General de Indias, Seville, MS 90-3-18; see also AHN, *carta reservada, Estado* 4289, A.T.; quoted in William Ray Manning, "The Nootka Sound Controversy", *Annual Report of the American Historical Association for 1904* (Washington, 1905), reprinted New York, Argonaut Press, 1966, pp. 302-3; also in Cook, p. 130; see also Robert Greenhow, *The History of Oregon and California...*, 2nd. edn. (Boston, 1845).

40.- This was a reference to the proposed expedition under the command of Grigory I. Mulovsky, which in fact was prevented from being undertaken by the outbreak of war between Russia and Sweden (A.P. Sokolov, "Prigotovlenie krugosvetnoy ekspeditsii 1787 goda pod nachalstvom Muloskovo" [The Preparation of the 1787 round-the-world expedition commanded by Mulovsky], *Zapiski Gidrogaficheskovo Departamenta Morekovo Ministerstva*, part 6, 1848, pp. 142-91, in A.L. Narochinskii, et al., *Russkie ekspeditsii po izucheniiu severnoi chasti Tikhogo okeana vo vtoroi polovine XVIII veka. Sbornik dokumentov* [Russian expeditions to

*By the bill passed into law this Session, the Settlement of Botany Bay may be made useful in case of a rupture. The Governor is empowered to remit the remaining term of the sentence of such persons as shall behave well. Under this Act he may therefore embark a number of them on board King's ships, and make them act as soldiers on any adventure. We can foresee an occasion on which they might be most advantageously employed for their mother country. At the same time this gives these unhappy men a good incentive to behave well.*⁴⁴

When the Nootka Sound crisis threatened to become open war from May 1790, the plan for wide-ranging attacks on Spanish America was revived. An article in *The Whitehall Evening Post* of 3-5 June 1790 declared that, "without the aid of France, the Spaniards could never sustain a conflict with Great Britain and Holland". The article briefly described the plan proposed by Fullarton during the American War and how the forces raised to carry it out were diverted to Johnstone's expedition against the Cape in 1782 in preference to Fullarton's original project "which, if it had been carried into execution, might have subverted the Spanish empire in the southern hemisphere. Of this, the Spaniards seem to be aware..." Spanish awareness was no doubt assisted by the *Post's* article, and by the publication in June 1790 of the second edition of Dalrymple's *Memoirs*. *The Gazetteer* declared on 16 June 1790: "If the dispute with Spain should terminate in a war, the nation will profit from the valuable information given by Sir John Dalrymple in the Appendix to his Memoirs".

Lieutenant-General Sir Archibald Campbell, who had recently returned to Britain from the governorship of Madras in India, was appointed to overall command of operations against Spanish America, under the political direction of the Secretary of State, William Grenville. Campbell was assisted by William Dalrymple (now a Lieutenant-Colonel), who had served under him in Jamaica in 1782 and 1783 when Campbell had been Governor following Dalling, and by Home Riggs Popham, a Navy lieutenant retired on half pay who had been engaged in private trade in the Indian Ocean. Popham described his role in this episode in a "Secret Paper on South America" he wrote to the Home Secretary, Charles Yorke, on 26 November 1803:

*The Continent of South America has naturally engaged the attention of this country in every probable rupture with Spain, and in the year 1790 it was so seriously taken up, that, if hostilities had commenced, I have little doubt but an armament of considerable magnitude would have sailed to that country: for Sir Archibald Campbell, who expected the command, consulted me on the occasion, particularly with respect to the co-operation from India, and all the previous measures necessary to be adopted, that no time might be lost when the enterprise was actually decided on.*⁴⁵

- 44.- Referring to 30 Geo. III 47, "An act for enabling his Majesty to authorise his governor or lieutenant governor of such places beyond the seas, to which felons or other offenders may be transported, to remit the sentences of such offenders".
- 45.- "Secret Paper on South America by Sir Home Popham to Mr. Secretary Yorke [Secretary

Campbell set out his plan in a memorandum to Pitt written in July, 1790: *Spain is no where more vulnerable than in her Colonies abroad. The Phillipine Islands, Mexico, and South America afford to the British Nation, Objects of serious Importance for Military Enterprise. The Phillipine Islands are to be attacked with most Effect from the Presidency of Fort St. George [Madras] in the East Indies, Mexico and the Western Coast of South America from the Island of Jamaica in the West Indies. If the West Indian Army could be supported from the East Indies, across the Pacific Ocean, their Operations could not fail to meet with complete Success... the Fleet on the South Seas might be directed to rendezvous off Panama, about the Period the Jamaica Army might be thought to arrive at Chagré, as by that Means, they would co-operate with that Army, and their Appearance facilitate the Reduction of Panama. By this Cut across the Isthmus, Mexico would be separated from Peru, and as it often happens that the Natives of these Kingdoms are in a State of Rebellion, a force from Panama aided by a Squadron of Ships of War in the South Seas, would be enabled to give Encouragement to the Revolters, or engage their Aid in the Prosecution of any Attacks which may be thought advantageous or honourable for the British Nation. An Expedition against Buenos Ayres would in all Probability be directed with most Effect from Europe.*⁴⁶

In a memorandum he drafted in May 1790, Lord Mulgrave, one of the Admiralty Lords, considered several alternative routes an expedition against Spanish America might take after Manila had been captured. He said that "the expedition might proceed South" from Manila, "touching at New Holland or New Zealand for Refreshments and crossing the Pacific Ocean in South latitudes by this Rout."⁴⁷

William Dalrymple confided to Pitt in a letter of 10 May 1790 that: *The Resources of Troops from India are Original Thoughts of Sir Archibald. I have been in India since Sir Archibald first mention'd it to me in Jamaica often thought of it and am clearly and Decidedly of his Opinion to Carry Troops from the East Indies to the South Sea... Bring Lord Cornwallis on to the South Sea in Command and he will take the Manilla's in his Way — A small Squadron should Double Cape Horn in the end of Novr with 1000 or 1500 Land Troops on Board and Assomée Them from all Quarters.*⁴⁸

Alone, Spain could not match Britain's naval might, and Louis XVI was in 1790 in no position to offer effective assistance to his cousin Carlos IV. In the end, Britain and Spain decided it was not the time to go to war, and a convention was signed

for War and Colonies]", 26/11/1803, *Correspondence and Memoirs of Lord Castlereagh* (London, 1851), VII, p. 288-93.

46.- "Ideas regarding a War with Spain", PRO, *Foreign Office* 95/7/4: 501.

47.- PRO, *Pitt Papers*, 30/8/360: 87-93.

48.- PRO, *Pitt Papers*, 30/8/120: 72-3.

in Madrid on 28 October 1790 resolving the Nootka Sound dispute.⁴⁹

The precarious peace that had subsisted between Britain and France since 1783, finally came to an end in February 1793. Spain was dragged into the war on the side of France in late 1796, and the plan for an attack on Chile and Peru using Port Jackson as a base was at once revived. Command of the expedition was given to Major-General Sir James Craig, who had been involved in planning for the 1790 expedition. Captain John Hunter, who had succeeded Phillip as Governor at Port Jackson, was ordered to recruit extra troops for the New South Wales Corps, and to prepare provisions of wheat and flour (although, in a good example of the secrecy which always cloaked these plans, he was not told the reason for these preparations). The plan to be followed on this occasion was indicated by Under-Secretary for War and Colonies, William Huskisson, in a letter dated 21 January 1797, which he sent to Craig at Cape Town:

I enclose by Mr Dundas's desire for your confidential information a Copy of a letter which he has this day written to Lord Macartney [British Governor at newly-captured Cape Town]. It relates as you will perceive to an Expedition to which it appears your thoughts were first turned several years ago. The pace of the discussion with Spain in the Nootka business prevented our then striking those blows which contrary to the perfidious calculations which have led to the present unprovoked aggression, I hope we shall even at this period of the War have the means of directing with effect against their Empire in America. This you appear to have foreseen when you lately proposed to the Duke of York in a letter he communicated to Mr Dundas [Secretary of State for War and Colonies] the very plan of Operation it is intended to adopt, and to place under your direction and Command.

The Craig plan involved the expedition staging at "Botany Bay" (i.e. Port Jackson) drawing 500 recruits from the convicts and troops at that settlement:

In order to form an Expedition from the Cape for the Coast of South America it is proposed that the Garrison of that Settlement should furnish two Battalions of 800 rank & file each and three Troops of Cavalry of not less than 60 each... It is proposed that the Force from the Cape should be joined in its passage to the South Seas by 500 Men from Botany Bay, part to be recruited from the Convicts & the remainder from the Corps now there into which the former would be received... The Expedition to the Rio Plata will require three British regiments.⁵⁰

As on previous occasions, events conspired to thwart the ambitions of the strategists. In early 1797, Britain's naval and military resources were stretched to the full by commitments in Haiti and the other West Indian islands, not to speak of the danger of invasion of Ireland and Britain, and a combination in February 1797 of a bank crisis and a French raid on Fishguard in Pembrokeshire sufficed to cause aban-

donment of the expedition.

In July 1798 Napoleon Bonaparte captured Alexandria in Egypt. In response to this event, Robert Saunders Dundas, secretary to his father, Secretary of State for War and Colonies Henry Dundas, proposed striking a blow against the Franco-Spanish alliance by making an attempt to detach Chile from the Spanish Empire. Pointing out the advantages of Port Jackson as a place of rendezvous where an expedition against Chile could assemble undetected by the Spaniards, Saunders Dundas said:

The adoption of this port as the point of reunion could give opportunity to take on forces from New South Wales, which would avoid the necessity of taking troops from India; even though the Bengal artillery and the Lascars would be of the highest utility in an Enterprise of this kind. If it is objected that the latter plan would augment considerably the extent of the voyage, it could be contested that in point of time there would be no comparable difference, because the winds from the West which blow regularly from New South Wales to the coasts of the Pacific Ocean would impel the proposed Expedition to its destination with much greater rapidity and certainty, which would compensate for the inconvenience to be feared from the increased distance.⁵¹

This proposal was complemented by another from the leading figure in the Southern Whaling trade, Samuel Enderby, for an expedition against Chile and Peru, which he set out in a letter to Pitt dated 3 December 1799:

An Expedition into the Pacific Ocean by the Cape of Good Hope & New South Wales may sail in any one Month of the Year and may be so secretly conducted as to prevent almost a possibility of its being known or counteracted.... The Ships to sail singly from the Cape G. Hope (as for the East Indies) for Port Jackson in New South Wales making that the grand Rendezvous for the Expedition.... it is presum'd the New South Wales Corps might make part of the Troops, and as many Recruits might be procur'd from the Convicts as it would be prudent to trust.... Speaking sanguinely it appears impossible the Spaniards can have an Idea that such an expedition would take place by the Cape of Good Hope and the Ships appearing so unexpected on the Coast and the enemy so unprepar'd that it must insure Success.... The attacking or emancipating South America from Spain would deprive France of the Spanish Treasures, and it does not require any great Expence to give such an Expedition its full Success.⁵²

On 22 March 1801, Captain James Colnett, the same whose capture in July 1789 had provoked the Nootka Sound Crisis, wrote to Admiralty First Lord, Earl St Vincent, proposing "a plan for attacking the Southern settlements of the Spaniards by a Southern route with a great degree of secrecy and surprise." Colnett wrote:

51.- Published in *Revista Chilena de Historia y Geografía*, Tomo LXIII (4^o Trim., 1929), pp. 63-75.

52.- Enderby to Pitt, 3/12/1799, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/133: 39-41.

49.- Published in *The Gazetteer*, 10/11/1790.

50.- PRO, *War Office*, 1/178, ff.53-9; *Historical Records of New South Wales*, III, p. 193.

*altho to a Man not acquainted with Geography and prevailing winds it would appear a very circuitous route but your Lordship will see the facility plainly being well acquainted that the Westerly winds blow constantly from the Cape of good Hope to New Holland where first after leaving that Cape I would propose to touch on the Coast of New South Wales in order to refresh the Crew leave the Sick behind and take others in lieu — By this time the Soldiers would be enured to Climate & Sea and well calculated for any enterprise and with the prevailing and trade winds would be expeditiously carried to the Coast of Chili & Peru.*⁵³

Colnett had met Arthur Phillip in Rio de Janeiro in February-March 1793, and may have discussed this plan with him then. Phillip was returning to England from his governorship of New South Wales, and Colnett had just completed a survey of the South East Pacific Ocean in command of HMS *Rattler*.⁵⁴

The British Government took no action on these proposals before peace negotiations with France brought hostilities to a halt in 1801.

In October 1804, hostilities having again broken out with France and Spain, Captain Sir Home Popham submitted to Pitt a memorandum on a revised and comprehensive version of the plan for attacks from the Atlantic and Pacific sides upon the Spanish empire in America. As well as his experience in planning the proposed expeditions under Sir Archibald Campbell in 1790, Popham had also been involved in planning the subsequent proposed expeditions in 1796 and 1797. His memorandum was prepared following an interview he had with Pitt and Dundas at Pitt's home. In it he outlined a strategy very similar to that proposed by Campbell in 1790:

*The next point from Europe must certainly be Buenos Ayres, and to accomplish this object it will be necessary to have a force of three hundred men... Then with respect to the Pacifick Ocean, I consider two points of descent as sufficient, one however might suffice but if the other can be accomplished it will have great effect upon the people to the Southward of Buenos Ayres. I mean in speaking of this which is on the coast of Chili to propose Valpariso, and if the force for that object would either be concentrated at, or taken from, New South Wales, by new levies or otherwise, it would make this proposition perfect. The great force however for the Pacifick which I will propose to come from India and to consist of 4,000 Sepoys and a small proportion of Europeans should direct its course to Panama, which is fixed upon as the point of concentration for all our forces.*⁵⁵

53.- PRO, ADM 1/5121/22, folios 643-4; cited in Alan Frost, "The Spanish Yoke: British Schemes to Revolutionise Spanish America, 1739-1807", in Alan Frost and Jane Samson (eds.), *Pacific Empires: Essays in Honour of Glyndwr Williams* (Melbourne, Melbourne University Press, 1999), pp. 33-52.

54.- James Colnett, *A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean* (London, 1798), pp. 5-6.

55.- "Memorandum by Capt. Sir Home Popham, 14 October 1804"; published in the *American*

Shortly afterwards Pitt annotated a memorandum of 17 September 1804 which listed enemy concentrations around the globe, against "Valparayso on the Coast of Chili," using Popham's words, "Force concentrated by New Levies or otherwise at New South Wales".⁵⁶ In December, Popham was appointed to command of the *Diadem*, an appointment he took to be for the purpose of putting into execution the strategy set out in his memorandum of 14 October, although he received no official instructions to this effect.⁵⁷ In August 1805, he sailed as commodore of the squadron convoying Baird's troops in the expedition to capture Cape Town, without having clarified whether the Government expected him to subsequently capture Buenos Aires.

On 26 October 1804, William Jacob, a London merchant who had traded to South America and Fellow of the Royal Society, prepared for Pitt a memorandum on "Plans for occupying Spanish America, with Observations on the Character and Views of its Inhabitants". He advocated overthrowing Spanish rule, and erecting the several provinces into independent governments, allied to Great Britain. The naval and military forces necessary to effect these changes would be sent from British possessions in separate but related expeditions against the east and west coasts of Spanish America. An expedition from Madras, India, would be directed to capture Valdivia and the island of Chiloe, in Chile, and subsequently Callao and Lima, in Peru. The place of New South Wales in this expedition was explained:

*Stores of every Kind might be sent to meet the Expedition, at Port Jackson, on New South Wales, where it is important the whole should rendezvous; by meeting there a short time, the Troops would be refreshed; and as the Weather is always fine, and the Wind favourable, they would arrive on the Coast of South America fresh and fit for immediate Action.*⁵⁸

In August 1806 the Government led by Lord Grenville, who had become Prime Minister following the death of Pitt in February 1806, received a memorial from John Hunter, Phillip's successor as Governor of New South Wales from 1795 to 1800, on the suitability of Port Jackson as a staging point for a squadron sailing against Chile and Peru. Echoing the words of James Matra's 1783 proposal for a colony in New South Wales, Hunter wrote:

From its situation on the Globe, we may see, by examining a general Chart of the world, the advantage of that Situation in a Political Point of View. It has generally happend when we have been involved in a war with France, that Spain and Holland have been draggd into hostility against us: The proximity of our Colony in that Part of the World to the Spanish Settlements on the coast

Historical Review, VI, n° 3 (April 1901), pp. 509-517, nb p. 516.

56.- Pitt, memorandum of 17/9/1804, PRO 30/8/196, f.88; quoted in Alan Frost *Convicts & Empire: A Naval Question, 1776-1811* (Melbourne, Oxford U.P., 1980), pp. 171, 223.

57.- "Trial of Sir Home Popham", *Annual Register* for 1807, p. 392.

58.- PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345, ff. 93-135.

*of Chili and Peru, as well as those of the Dutch amongst the Molucca Islands, makes it an important Post, should it ever be found necessary to carry the war into those seas; for here you could rendezvous a small Military Force, for any occasional Service, with a convenient light Squadron for their conveyance to any Point they might be required at.*⁵⁹

In October 1806, having received news of the capture of Buenos Aires by Popham and Beresford, Grenville sought the advice of Sir John Dalrymple regarding his plan for complementary assaults from the East and the West on Spanish America, and subsequently passed on Dalrymple's plans to General Sir Arthur Wellesley for evaluation and development.⁶⁰ In a memorandum dated 20 November 1806, Wellesley wrote:

*After the fullest consideration of the subject, it appears decided that the principal attack on New Spain must be made by one corps on its eastern coast [from Jamaica]... in order to reinforce and support this corps, which will have made its attack on New Spain, 3,000 sepoys and 500 Europeans are to be sent from Bengal in the month of October... This corps ought to arrive upon the western coast of New Spain in the month of February. It may be expected that they will be four months on their passage; and one more is allowed for stopping at places of refreshment. These should be, in the first instance, at Prince of Wales Island [Penang]... and in the second, at Botany Bay. There they ought to be encamped in a healthy situation... I cannot at present determine upon the landing place for this corps in New Spain... at all events it will be possible to communicate to them their ulterior orders in New Holland.*⁶¹

On 12 November 1806, Sir Joseph Banks received from Captain William Kent, Governor Hunter's nephew, a memorial he had drawn up, "Remarks on His Majesty's Settlement in New South Wales and on the Harbour of Port Jackson, as an eligible place from which a Squadron could sail against the Spaniards on the Coast of Chili and Peru". Kent wished Banks to draw it to the attention of the Secretary of State for War and Colonies. It set out the reasons Windham may have referred to in advising Murray to transport Craufurd's expedition to Chile by way of Cape Town and Port Jackson. Harking back to the expedition to the South Seas commanded by George Anson in 1740-1744, Kent wrote:

*Port Jackson on the East side of New Holland... nearly opposite to Valparaiso on the West Coast of America, is admirably suited for sending forth a Squadron against the Spaniards on the Coast of Chili and Peru.— A Squadron sailing from England for that purpose, if they were fortunate in meeting with a fair Wind which carried them into the North East Trade, might be able to get to Port Jackson, by the Eastern Rout, in a little more than three Months.— There Water, Wood, Fruit, Vegetables, and fresh Provisions might be procured in great abundance and even Men, if they were wanted to augment the Crews, as Seamen are frequently left behind from Merchant Ships that have reason to visit that Port.— No Squadron has been upon the West Coast of America since Commodore Ansons... Had Commodore Anson gone the Eastern Route, where he would have met with constant fair Winds, although the distance is greater than that by the Westward, and although he would have had no such place to stop and refresh at as Port Jackson, there is little doubt he would have carried all his Squadron with him to the Coast of Peru, and might in that case have been able to fulfil the high expectation the Nation entertain'd of his Voyage.*⁶²

Kent had originally submitted this memorial in 1803 to Philip King, Hunter's successor as Governor of New South Wales. King subsequently drew the idea to the attention of Secretary of State Lord Hobart in a despatch from Sydney dated 7 August 1803.⁶³ In May 1807, returning to England at the conclusion of his governorship, King stopped over at Rio de Janeiro where he learned of the expeditions to the Rio de la Plata. He stayed at Rio de Janeiro until August of that year and used his good offices to obtain supplies from Brazil for the British forces in the Rio de la Plata.⁶⁴ As he explained in a letter to the British ambassador in Lisbon written from Rio de Janeiro on 6 August 1807, his intervention in his official capacity was essential: "a vessel was sent here with a request from General Whitelocke to His Excellency, the Vice-Roy, who did not consider himself justifiable in allowing the Grain to be taken, as however certain it was that it was for the ultimate use of His Majesty's Government at the River Plate, yet as it was to be acquired in the first Instance by means of private Commerce between the Merchant & the Captain of the Vessel: It became impossible for the Vice-Roy to accede as not consistent with his Instructions and Treaties".

59.- John Hunter, "Memorial respecting New South Wales", August 1806, Alnwick Castle Library, *Duke of Northumberland Papers*, MS 45011; Mitchell Library, *Bonwick Transcripts*, Series II, Box 48, f. 5745:1.

60.- Sir John Dalrymple to Lord Grenville, 20/10/1806, Huntington Library (San Marino, Calif.), *Stowe MSS*, Admiralty Boxes 9 and 37; Mullett, "British Schemes against Spanish America...", pp. 269-78.

61.- *Supplementary Despatches and memoranda of Field Marshal Arthur Duke of Wellington* (London, John Murray, 1858-72), VI, pp. 45-7.

62.- Mitchell Library (Sydney), *Brabourne Papers*, 30.19, enclosed with a letter to Sir Joseph Banks dated 5/11/1806. Kent had been commander of the colony's storeships *Supply* and *Buffalo* for twelve years.

63.- *Historical Records of New South Wales*, Vol. V, p.199; *Historical Records of Australia*, Vol. IV, p. 358.

64.- Arcos to Anadia, 28/6/ and 13/8/1807, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Seção de História, Correspondência dos vice-reis, codice 68, vol. XXI, ff. 184-9, 207-11; cited in Rudy Bauss, "The Critical Importance of Rio de Janeiro to British Interests", *Journal of the Royal Australian Historical Society*, vol. 65, pt. 3 (December 1979), pp. 159, 172.

King's personal request to the Viceroy was successful because, as he explained: "On application from the Master, I applied to His Excellency on the immediate part of Government & offered to furnish the Cargo as a public affair and be answerable that it was deliver'd to General Whitelocke for the use of His Maj:s Govt."⁶⁵ King had been at Rio de Janeiro as Phillip's lieutenant in 1782 and 1788, and seems to have benefited from Phillip's high standing with the Portuguese. More than Brazilian maize and flour for his troops were needed, however, for General Whitelocke to achieve success at the Rio de la Plata.

The principal cause of the failure of the British adventure in the Rio de la Plata in 1806-1807 was ascribed on all sides to the refusal of the Grenville Government to permit its generals to appear in South America as allies of the native independence movement. Windham's instructions to Craufurd directed him to employ all the means in his power, whether of authority or conciliation, "to prevent among the inhabitants a spirit of insurrection." He was "by no means to encourage any acts of insurrection or revolt, or any measures tending likely to any other change than that of placing the country under His Majesty's protection and government."⁶⁶ The same instructions were given to General Whitelocke when he was sent in February 1807 to take command of the combined British forces.

These instructions completely disregarded the advice Popham had sent back from Buenos Aires after its capture in July 1806: "The object of this expedition was considered by the natives to apply principally to their independence; by the blacks, to their total liberation: and if General Beresford had felt himself authorized, or justified in confirming either of these propositions, no exertions whatever would have been made to dispossess him of his conquest."⁶⁷ The truth of this was corroborated by General Auchmuty who, after he had captured Montevideo, was assured by the principal citizens that "if I would acknowledge their independence, and promise them the protection of the English government", Buenos Aires "would submit to me."⁶⁸

Gaining the support of the local populations had always been regarded as essential for success by those British strategists who advocated expeditions to Spanish America. Sir Archibald Campbell wrote in his memorandum to Pitt of 18 October 1790:

I beg Leave on this Occasion, to say, that by Conquest I mean not, the Reduction of those Kingdoms to the absolute Dominion of Great Britain; but that by assisting the Natives with a Military Force, they may be enabled to throw off the Spanish Yoke, and resume their ancient Government, Rights, Privileges and

65.- King to British Minister at Lisbon, 6/8/1807, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Seção de História, Correspondência dos vice-reis, codice 68, vol. XXI, f. 211.

66.- *Annual Register* for 1807, p. 215.

67.- Popham, letter of 25/8/1806, in *Annual Register* for 1807, p. 217.

68.- Auchmuty to Windham, 6/3/1808, in *Annual Register* for 1807, p. 218.

*Religion. It is but reasonable to expect, that, exclusive of the Distress which Spain must experience from the Diminution of her Revenues in that Quarter of the World, the British may, for such an Act of Liberality to the oppressed Natives, secure to themselves a Preference in all Articles of Commerce from those extensive and opulent Kingdoms.*⁶⁹

William Jacob had warned Pitt in his memorandum of 26 October 1804 that an attempt to conquer and reduce the South American provinces to the status of British possessions similar to Canada would fail, whereas a policy of erecting them into independent governments on the model of the United States of America would attract the support of all the local population except the Spanish officials.⁷⁰ The fear of Jacobinism and democracy in London prevented the Grenville Government and its successor from adopting this bold approach. Lord Castlereagh became Secretary of State for War and Colonies in the Government of the Duke of Portland, which succeeded that of Lord Grenville in March 1807. In a memorandum for the Cabinet in which he discussed the policy to be adopted regarding South America, he wrote: "the most serious objections that have occurred to those who have considered the policy of countenancing separation [*ie*, independence] are the probability that any local government which might be established would become democratic and revolutionary."⁷¹ General Whitelocke, deprived by his Government's policy of being able to offer the only incentive which could have won over the Spanish Americans, found himself in the hopeless situation of confronting the united hostility of the people of the Rio de la Plata. The instructions he had been given by his Government, which condemned his expedition to failure, fully merited the severe criticism they received from Fortescue's pen.

Although the English invasions of 1806 and 1807 were a military disaster, the strategy upon which they were based did have two unintended but important consequences. First, the English invasions broke the tie between Spain and America, and precipitated the struggle for independence. Napoleon's usurpation of the Spanish Crown by installing his brother Joseph as King in April 1808 brought about an alliance between Britain and the legitimate Borbon Monarchy. Major-General Arthur Wellesley was directed in June 1808 to take the force he had already assembled in Ireland for a renewed assault on Spanish America to the Iberian Peninsula instead. The Peninsular War thenceforward absorbed all Britain's military resources, while on the other side of the Atlantic the breaking of the link with metropolitan authority which the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807 had caused began a process of revolt

69.- Campbell to Pitt, 18/10/1790, PRO, FO 95/7/4: 481.

70.- William Jacob, "Plans for occupying Spanish America, with Observations on the Character and Views of the Inhabitants", PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345.

71.- Cabinet Memorandum from Secretary of State for War and Colonies Lord Castlereagh, 1/5/1807, in Charles Vane (ed.), *Memoirs and Correspondence of Viscount Castlereagh* (London 1851), VII, p. 320.

which subsequently led through many years of struggle to the complete independence of America from Spain.

The second consequence of the strategy of attacking the Spanish empire was the founding of an English colony in New South Wales, which was at least in part due to the expected role the settlement would play in assisting expeditions against Spanish America. The settlement outlasted this short-lived consideration to become the metropolis of modern Australia.

La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un goût d'inachevé

Philippe Lasterle*

A la fin de l'été 1914, alors qu'éclate en Europe un conflit qui va durer plus de quatre années et ruiner le Vieux Continent, la Mission navale française (M.N.F.) dépêchée au Pérou en 1905, à la demande du gouvernement péruvien, est dissoute. L'épisode est encore très largement méconnu en France. Aucun chercheur français ne s'est jusqu'ici intéressé au sujet, et seul Louis Guilleux La Roërie, ancien membre de la mission, a laissé des souvenirs¹. Pourtant, il éclaire sur l'intérêt porté par la Rue Royale aux jeunes marines sud-américaines, sur les ambitions mondiales de la Marine française avant la Grande Guerre et, au final, sur ses échecs partiels. Il nous a, donc, paru intéressant de revenir sur cette expérience inachevée mais fondatrice du point de vue des relations bilatérales franco-péruviennes.

La constitution de la Mission

Au printemps 1905, le gouvernement du président José Pardo (1904-1908) fait savoir à son homologue français, par l'intermédiaire du ministre du Pérou à Paris, M. de Candamo, qu'il souhaite engager un lieutenant de vaisseau français pour prendre la direction de l'École navale péruvienne. Dans un «état déplorable»², cette dernière fonctionne sur le ponton *Perú* en rade de Callao et a grand besoin d'être reprise en mains.

Une demande péruvienne...

Deux questions se posent d'emblée. Première interrogation: pourquoi le Pérou attend 1905 pour réformer sa marine, sortie très affaiblie de la guerre du Pacifique (1879-1883), et négligée depuis, alors que le gouvernement Piérola (1895-1899) a

* Miembro del Service Historique de la Marine

- 1.- Louis Guilleux La Roërie, "Une mission navale au Pérou (1905-1914)", *La Revue Maritime* (août-septembre 1957), pp. 1027-1048.
- 2.- Rapport du L.V. Marguerie, chef de la Mission Navale française au Pérou, au ministre de la Marine, 1/9/1906, Misión naval francesa en el Perú, Archivo Histórico de Marina, Lima (désormais A.H. de M.).

décidé de moderniser l'armée de Terre avec l'aide de la France dix ans plus tôt³? En d'autres termes, pourquoi le vainqueur de la révolution de 1895 n'a-t-il pas fait d'une pierre deux coups, en faisant appel en même temps à des officiers de Marine? Il semble possible d'avancer une double explication, à la fois militaire et financière, à cet apparent retard. Depuis sa défaite contre le Chili, le Pérou considère que le danger ne viendra plus de la mer -la marine chilienne rivale a acquis une supériorité que Lima ne remet pas en question-, mais plutôt de la terre. C'est contre l'Equateur qu'un nouveau conflit risque en effet d'éclater, en particulier en raison du différend frontalier qui oppose les deux pays depuis plusieurs années. La menace identifiée étant principalement terrestre, la priorité a donc été donnée, depuis 1895, à la restructuration de l'armée de Terre. En outre, en période de vaches maigres, les gouvernements péruviens successifs ont été contraints de faire des choix budgétaires. Jusqu'au début du siècle, la marine a donc été momentanément sacrifiée sur l'autel de la rénovation de l'armée de Terre⁴.

Deuxième interrogation: pourquoi le Pérou se tourne-t-il vers la France pour moderniser sa flotte, alors même que la marine française est en pleine mutation? Pourquoi ne pas faire appel aux Britanniques, traditionnellement plus présents que les Français dans la zone, voire aux Allemands, de plus en plus actifs en Amérique latine, en particulier au Chili⁵? Les raisons de ce choix restent encore relativement obscures⁶. On peut, néanmoins, avancer plusieurs hypothèses. En premier lieu, il est évident que la présence sur le sol péruvien, depuis 1896, d'une Mission militaire française (M.M.F.), dirigée successivement par le colonel Dogny, le général Clément et le général Desvoyes, joue en faveur du choix de la marine française⁷. Il semble, en effet, cohérent de former les officiers péruviens dans le même moule européen, français en l'occurrence, et de leur inculquer les mêmes traditions militaires. En second lieu, l'ancienneté des liens qui unissent Péruviens et Français milite aussi en faveur de la Royale. Depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est, en effet, à des créanciers originaires de l'Hexagone, en particulier à la Maison Dreyfus, que les gouvernements péruviens font appel pour garantir le budget national. Enfin, et c'est sans doute l'hypo-

thèse la plus probable, le souvenir laissé par les marins français à la veille et au cours de la guerre du Pacifique -on pense naturellement au rôle joué par l'amiral Bergasse du Petit-Thouars en 1881, lors de la prise de Lima par les Chiliens⁸- reste très vivace dans les mémoires péruviennes. Bref, il s'agit autant d'un choix de cœur que de raison.

... accueillie favorablement par la France

Saisi de l'affaire, Théophile Delcassé, le ministre français des Affaires étrangères accueille favorablement la demande péruvienne. Le Quai d'Orsay y voit une manière de renforcer l'influence de la France sur les côtes américaines du Pacifique Sud et d'y contrecarrer l'activisme allemand, à un moment où, grâce à l'Entente Cordiale signée en 1904, la traditionnelle rivalité franco-britannique est sur le point de céder la place à une opposition entre Français et Anglais, d'une part, et Allemands, d'autre part⁹. Quant à la Rue Royale, elle y voit une occasion de garder un pied dans une zone où, faute de moyens et du fait de l'importance prise par les possessions françaises du Pacifique (Polynésie, Nouvelle-Calédonie, etc.) et d'Asie (Indochine, concessions de Chine, etc.), elle est de moins en moins présente¹⁰. C'est ainsi qu'à la fin du mois de mars, en dépit des réticences du chef de la Division Navale de l'Océan Pacifique (D.N.O.P.), le capitaine de vaisseau Adigard¹¹, le ministre de la Marine, Gaston Thomson, en accord avec le chef d'état-major général, le vice-amiral Touchard, donne son aval. Toutefois, il insiste pour que la Mission navale soit totalement indépendante de sa devancière de l'armée de Terre. C'est pourquoi l'officier de Marine envoyé à Lima ne dépendra pas de la Légation de France, mais sera détaché auprès du gouvernement péruvien.

La M.N.F. officiellement créée, il faut, désormais, procéder au choix de l'officier qui va l'animer.

Les hommes de la Mission

Après une période initiale (1905-1910), au cours de laquelle un seul officier dirige la M.N.F., l'effectif de cette dernière s'accroît peu à peu. Si bien qu'en 1914 elle compte quatre membres. Ainsi, sur l'ensemble de la période (1905-1914), cinq

- 3.- L'École militaire de Chorrillos est, en effet, dirigée par un capitaine français depuis 1898.
- 4.- Carlos Contreras y Marcos Cueto, *Historia del Perú contemporáneo* (Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2000), pp. 185-216.
- 5.- Jean-Pierre Blancpain, *Les Allemands au Chili* (Cologne, Böhlau, 1974).
- 6.- Les archives françaises ne permettent pas de dire si Lima a contacté d'autres capitales (Londres, Berlin ou Washington). Toutefois, il est permis de le croire. Les Britanniques, en particulier, sont très actifs au Pérou. C'est, d'ailleurs, à une firme de Glasgow (la *Clyde Shipbuilding Engineering Co*) que les Péruviens ont fait appel, au début de l'année 1905, pour moderniser les deux chaudières de leur croiseur *Lima*. Le choix de la France pourrait, alors, avoir une explication simplement matérielle: la marine française aurait accepté de détacher un officier à un coût "raisonnable". Cette hypothèse demande naturellement à être vérifiée.
- 7.- Lucie Bullick, *Pouvoir et société au Pérou aux XIX^e et XX^e siècles* (Paris, Publications de la Sorbonne, 1999), pp. 56-68.

- 8.- Comte de Berthaud, *L'amiral Bergasse du Petit-Thouars* (Abbeville, Librairie Paillart, s.d.), pp. 194-199 et Alberto Jochamowitch, "L'amiral du Petit-Thouars", *La Revue Maritime* (août-septembre 1957), pp. 1012-1026.
- 9.- Lettre du ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 14/3/1905, Mission au Pérou, Service Historique de la Marine, Vincennes, (désormais S.H.M.) BB4 2469.
- 10.- Loïc Vadelorge, *La marine française et la côte Pacifique de l'Amérique du Sud. Enjeux et conditions d'une politique de présence (1857-1909)*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. le professeur Frédéric Mauro, Université de Paris X-Nanterre, 1988, pp. 202-210. Notons que la Division Navale de l'Océan Pacifique sera dissoute en 1909.
- 11.- Lettre du chef de la Division Navale de l'Océan Pacifique au ministre de la Marine, 28/3/1905, Mission au Pérou, S.H.M. BB7 85.

officiers français vont servir la marine péruvienne dans la plus parfaite «loyauté»¹².

Le L.V. de Marguerye, premier chef de la Mission (1905-1910)

L'état-major de la Marine française lance la procédure de recrutement au printemps 1905. Deux officiers se portent candidats au début du mois d'avril. C'est finalement un jeune et brillant officier de 36 ans, le lieutenant de vaisseau (L.V.) Paul de Marguerye¹³, qui est choisi par le gouvernement péruvien. Sorti 4^{ème} (sur 87) de l'Ecole navale en 1889, il commande le torpilleur *164* à Cherbourg depuis un an. Le ministre français de la Marine, G. Thomson, et l'ambassadeur du Pérou en France, M. de Candamo, signent à Paris, le 25 mai, le contrat par lequel Marguerye est envoyé à Lima pour une durée de trois ans, afin de diriger l'Ecole navale. Il aura dans sa nouvelle affectation le grade de capitaine de frégate de la marine péruvienne¹⁴. Muni de la documentation nécessaire à sa mission (cours, guides, règlements, etc.), le L.V. de Marguerye quitte la France en août, et arrive dans la capitale sud-américaine le mois suivant.

Pendant près de cinq ans, il est l'élément unique de la présence navale française au Pérou. Il incarne et dirige seul la M.N.F. Jusqu'en 1908, tandis qu'il apprend à connaître son pays d'accueil, les hommes avec lesquels il va collaborer ainsi que leurs méthodes de travail, Marguerye se consacre essentiellement à la tâche pour laquelle il a été recruté: réorganiser l'Ecole navale de Callao. Il n'en commence pas moins à réfléchir à la façon de moderniser les structures de la marine péruvienne en y faisant «pénétrer les méthodes françaises»¹⁵. Il propose ainsi de créer un état-major qui fait encore défaut, un service hydrographique, une préfecture maritime, un service d'intendance ainsi qu'un commissariat général, mais en vain. En revanche, il a plus de succès en matière de stratégie navale. Il suggère, en effet, d'orienter la politique navale du pays en tenant compte, à la fois, des contraintes financières et de la menace maritime probable. Il suggère ainsi d'adopter une stratégie défensive et de doter le pays de «flottes de sous-marins et de torpilleurs», afin, «sans dépasser les ressources de son budget, de défendre ses côtes»¹⁶. Ses conseils seront, comme nous le verrons, globalement suivis¹⁷.

Son action satisfait entièrement les autorités péruviennes, si bien que son contrat est reconduit en août 1908, pour deux ans. Par ailleurs, Marguerye est promu capitaine de vaisseau. Surtout, preuve qu'il a la confiance du gouvernement, il est

nommé à la fois chef d'état-major de la Marine et commandant de l'Escadre, au grand dam de certains officiers anglophiles. L'année suivante, il doit abandonner la direction de l'Ecole navale à un officier péruvien, après avoir passé trois ans à sa tête. En effet, le nouveau président de la République, Augusto Bernardo Leguía (1908-1912), vient de le nommer au poste clef de «directeur de Marine». Il devient, en quelque sorte, le numéro deux de la marine péruvienne, derrière le ministre de la Guerre et de la Marine. Mais il a sur ce dernier l'avantage de n'être pas soumis aux aléas politiques. Il est ainsi le plus haut fonctionnaire du ministère, ce qui fait grincer des dents dans le cercle des officiers de Marine péruviens, où certains n'apprécient que très modérément de voir un jeune officier, français de surcroît, détenir de telles responsabilités. En dépit de l'aide d'un adjoint péruvien¹⁸, sa nouvelle tâche est très lourde, ce qui le contraint à demander à Paris l'envoi de renforts, qui ne viendront pas. Il lui faudra, en effet, attendre encore deux années pour que soit recruté un second officier. Et c'est son successeur qui en profitera.

Décembre 1910, le L.V. Guette lui succède

En décembre 1910, la mission de Marguerye prend fin. Il souhaite rentrer en France, afin de pouvoir commander à nouveau à la mer, condition indispensable pour être promu au grade de capitaine de frégate. A la veille de son retour en métropole, les relations entre le chef de la M.N.F. et le gouvernement du président Leguía sont excellentes. A l'exception de quelques amiraux et commandants, opposés depuis le début à la présence de la Mission française au Pérou, mais pour l'heure encore discrets, les officiers de Marine péruviens semblent satisfaits de l'action de Marguerye. Quant à l'opinion publique, la présence d'un officier de la Royale sur le sol national ne semble pas déranger son patriotisme sourcilieux. Les choses vont changer après son départ.

Dès le milieu de l'année 1910, l'état-major de la Marine s'est préoccupé de trouver un successeur à Marguerye. Une nouvelle procédure de recrutement a été lancée en France au cours du mois de juin. Neuf officiers se sont portés candidats, contre deux seulement cinq ans plus tôt, preuve de la place qu'occupe le Pérou dans l'imaginaire des marins français. C'est le L.V. Guette¹⁹, jeune officier de 36 ans, qui est choisi pour succéder à Marguerye et poursuivre son œuvre de réorganisation de la marine latino-américaine. Son contrat de détachement, d'une durée de deux ans, est signé à Paris, le 17 octobre 1910, par le ministre français de la Marine, l'amiral Boué de Lapeyrière, et le représentant du Pérou en France, M. de Candamo²⁰. En novembre, avant de rallier son poste, Guette fait, à la demande du gouvernement péruvien, un stage à bord des sous-marins à Cherbourg. Il parvient à Lima le mois suivant.

18.- Le capitaine de frégate Garcia Rossell, puis le capitaine de vaisseau Sotomayor.

19.- Dossier individuel, S.H.M. CC7 4ème Moderne 659 (1). Consulter aussi son dossier péruvien (Expediente personal del capitán de navío Guette, A.H. de M.).

20.- Le contrat du L.V. Guette sera prolongé en octobre 1912, pour une durée de deux ans.

12.- Jorge Ortiz Sotelo, «Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIIIe siècle au XXe siècle», *Transversalités* (octobre-décembre 1998), pp. 139-156, p. 155.

13.- Dossier individuel, S.H.M. CC7 4ème Moderne 421 (4). Consulter aussi son dossier péruvien (Expediente personal del capitán de fragata Marguerye, A.H. de M.).

14.- Contrat de détachement du L.V. de Marguerye, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2469.

15.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 12/4/1908, *op. cit.*

16.- *Ibid.*

17.- Armand Luféau, «Programa naval», *Revista de Marina* (Lima, julio de 1908), pp. 190-192.

Dès son arrivée, le nouveau chef de la M.N.F. fait part au président Leguía de la nécessité de faire appel à un deuxième officier, spécialiste des sous-marins, pour l'épauler. Cet officier commanderait la future station de sous-marins de la baie de Callao, et prendrait en charge l'instruction des équipages des deux sous-marins achetés à la firme française Schneider. En effet, à la suite de la visite de l'ancien président Pardo au Creusot, le 18 mai 1909, un contrat d'achat de deux unités de 400 tonnes, de type *Laubeuf*, a été signé à Lima, le 27 janvier 1910, par le ministre péruvien de la Guerre et de la Marine, le colonel Ernesto Zapata, et le représentant de la Maison Schneider, l'ingénieur Michel Fort²¹. Dans un premier temps, le ministre de la Marine du cabinet Briand, l'amiral Boué de Lapeyrère, en accord avec le chef d'état-major, le vice-amiral Marin-Darbel, ne donne pas suite à la requête de Guette, pourtant relayée par le gouvernement péruvien. D'une part, les conditions offertes par Lima ne lui paraissent pas satisfaisantes, en particulier en ce qui concerne la solde et le statut de l'officier²². D'autre part, il considère qu'il n'y a pas d'urgence, étant donné que les sous-marins ne doivent être livrés qu'en juillet 1912, pour le premier, et un an plus tard, pour le second²³.

1911-1913, les effectifs s'accroissent enfin !

En 1911, tandis qu'une commission navale péruvienne, dirigée par le capitaine de frégate Caballero y Lastres, est envoyée en France pour suivre les travaux de construction des deux sous-marins à Chalon-sur-Saône, Paris et Lima s'entendent, enfin, sur l'envoi d'un second officier auprès de la M.N.F. C'est ainsi que, le 25 août, Delcassé, nouveau ministre de la Marine, et Candamo paraphent le contrat de l'enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Joseph Théron²⁴, en vertu duquel le jeune officier âgé de 29 ans est détaché auprès du gouvernement péruvien pour une période de deux ans, afin d'exercer, avec le grade de capitaine de frégate de la marine péruvienne, les «fonctions d'instructeur des équipages des sous-marins»²⁵, et commander la station

- 21.- Marché pour la fourniture de deux sous-marins, système *Laubeuf*, type "C" et de seize torpilles Schneider, 27 janvier 1910, livre des marchés n° 120, folio 237, Fonds Schneider, Archives de l'Académie François Bourdon, Le Creusot. Ajoutons qu'un second contrat, par lequel la France met la station d'essai de Cros Saint-Georges (Saint-Mandrier) à la disposition de la marine péruvienne, est également signé le même jour.
- 22.- Lettre du ministre de la Marine au ministre des Affaires étrangères, 20/8/1910, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2469.
- 23.- Jorge Ortiz Sotelo, "Los sumergibles *Ferré y Palacios*", *Revista de Marina* (Lima, novembre-décembre de 1988), pp. 205-220.
- 24.- Dossier individuel, S.H.M. CC7 4ème Moderne 359 (11). Il n'existe pas de dossier personnel relatif à Théron dans les archives de la Marine péruvienne.
- 25.- Contrat de détachement de l'enseigne de vaisseau de 1ère classe Théron, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2469. Son contrat sera reconduit pour deux nouvelles années, en novembre 1913.

de sous-marins. Théron parvient à Lima le 6 novembre. Huit mois après son arrivée, la station de sous-marins n'est toujours pas construite, si bien qu'il est nommé, par décret présidentiel, directeur de l'École navale en juillet 1912²⁶. Un officier français retrouve, ainsi, le poste stratégique qu'avait occupé le L.V. de Marguerie de 1906 à 1909.

Au mois d'août 1912, Paris accepte, sur la demande de Guette, de compléter la M.N.F. par l'envoi de deux nouveaux officiers: l'enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Guilleux La Roërie²⁷ et l'ingénieur de 1^{ère} classe du génie maritime Mareschal²⁸. Leurs contrats sont signés à l'automne. Mais le transport *Iquitos*, à bord duquel les deux hommes doivent voyager, ne quitte Lorient que le 22 janvier 1913, si bien qu'ils ne parviennent à Callao que le 30 mars suivant²⁹. Agé de 27 ans, Guilleux doit, en principe, commander la flottille fluviale de l'Amazone, depuis la base d'Iquitos, tandis que Mareschal est théoriquement chargé d'assurer l'entretien des bâtiments livrés par la France³⁰ et de réfléchir à la construction d'un arsenal. Dans les faits, aucun des deux officiers n'exercera les fonctions initialement prévues. Ainsi, Mareschal passera près de dix mois (juillet 1913-avril 1914) à Belem de Pará, au Brésil, à surveiller les travaux de réparations du contre-torpilleur *Teniente Rodriguez*, victime d'un abordage pendant son voyage de France au Pérou. Quant à Guilleux, après le départ de Théron pour la France, en mars 1914³¹, il sera nommé professeur de tactique navale, de manœuvre et d'histoire maritime à l'École navale.

Ainsi, à la veille de la Première Guerre mondiale, quatre officiers³² composent désormais la M.N.F., dont il convient, à présent, d'évoquer l'activité.

L'activité de la Mission

Pendant près de neuf ans, les cinq officiers français en poste à Lima travaillent au service de la marine péruvienne avec plus ou moins de réussite. En effet, en 1911,

- 26.- Historique de la Mission (1910-1912), p. 35, S.H.M. BB4 2533 ter. Le récit est anonyme, mais il semble que l'enseigne de vaisseau Guilleux La Roërie en soit l'auteur. Il l'aurait, par conséquent, repris plusieurs années plus tard en vue d'écrire ses souvenirs pour la *Revue Maritime*.
- 27.- Dossier individuel, S.H.M. CC7 4ème Moderne 838 (15). Consulter aussi son dossier péruvien (Expediente personal del capitán de fragata Guilleux, A.H. de M.).
- 28.- Le dossier de l'ingénieur Mareschal a disparu des archives de la Marine. En revanche, on peut consulter son dossier péruvien (Expediente personal del ingeniero naval Enrique Mareschal, A.H. de M.).
- 29.- Rapport de l'enseigne de vaisseau de 1ère classe Guilleux La Roërie au chef de la Mission navale, 6/4/1913, Correspondance de la Mission navale au Pérou (1913-1914), S.H.M. 2533 ter.
- 30.- Outre les deux sous-marins, la France doit livrer un cuirassé et un contre-torpilleur (*cf. infra*).
- 31.- Il a obtenu une permission exceptionnelle à la suite de son mariage.
- 32.- Si l'on compte l'E.V. Théron, provisoirement rentré en France, mais qui, du fait de la déclaration de guerre, ne retournera pas à Lima.

au lendemain du départ de Marguerye, la M.N.F. voit sa légitimité peu à peu remise en question et son activité progressivement paralysée.

De la lune de miel...

La période au cours de laquelle Marguerye dirige la M.N.F. (1905-1910) est, à bien des égards, une sorte de «lune de miel». En effet, ses relations avec les autorités péruviennes sont empreintes de confiance. Quant à son autorité, elle n'est pas contestée. Au cours de son premier contrat (1905-1908), en tant que directeur de l'Ecole navale, il se consacre quasi exclusivement à la réorganisation de cette dernière (refonte du programme, des cours, du règlement, de l'instruction pratique, etc.), à la grande satisfaction du président Pardo³³. En 1907, il obtient même du gouvernement français que cinq jeunes aspirants péruviens fassent leur croisière d'application à bord du navire-école français, le *Duguay-Trouin*³⁴. L'expérience ne sera, toutefois, pas renouvelée au cours des années suivantes. Ajoutons que le chef de la M.N.F. est aussi à l'origine de la création, sur le modèle de son homologue française, de la *Revista de Marina*, dont le premier numéro sort le 15 avril 1907. La réussite de Marguerye à la tête de l'Ecole navale pousse le président Pardo à faire appel à lui pour réfléchir à la création d'un état-major et à la réorganisation des différents services de la flotte³⁵. C'est que cette dernière vient de s'agrandir de deux croiseurs (*Amiral Grau* et *Coronel Bolognesi*), construits en Grande-Bretagne par les chantiers *Vickers*.

Au cours de son deuxième contrat (1908-1910), le chef de la M.N.F. se consacre à l'élaboration de règlements et à la modernisation des structures de la flotte. Ainsi, en 1909, il rédige le Règlement organique pour le service à bord. Jusqu'alors, les commandants de bâtiments organisaient la vie de leurs unités à leur guise. Au début de l'année 1910, au moment de la crise qui oppose le pays à l'Equateur, c'est à Marguerye, en tant que directeur de Marine, que revient la charge de mettre l'escadre en état de combattre³⁶. En l'occurrence, il réussit à mobiliser rapidement les équipages. Puis, en dépit des réserves de la Légation de France, il élabore un plan d'opérations et organise l'escadre, commandée par le contre-amiral Villavicencio, à la grande satisfaction du président Leguía³⁷. En décembre, tirant les enseignements du conflit, Marguerye crée le Commandement Général de l'Escadre, mettant ainsi fin à l'anarchie

qui régnait au sein du haut commandement de la marine latino-américaine³⁸. Hélas, cette réforme essentielle sera provisoirement remise en question au lendemain de son départ. Terminons ce bilan en rappelant que le chef de la M.N.F. n'en perd pas non plus de vue la défense des intérêts français, menacés par l'activisme anglo-saxon, puisqu'il favorise l'achat de trois bâtiments de guerre neufs à la Maison Schneider. A son départ, il reste évidemment beaucoup à faire. Toutefois, Marguerye a prouvé qu'il était à la fois un excellent chef, dans un contexte marqué par un courant d'indiscipline parmi les équipages, un bon organisateur et aussi un habile défenseur des intérêts français. Son bilan, nous y reviendrons, est donc particulièrement honorable. Son successeur, le L.V. Guette, va hélas reprendre le flambeau dans un contexte politique, économique et psychologique particulièrement moins favorable.

... aux premières disputes

Peu de temps après son arrivée à Lima, en novembre 1910, et sa nomination au poste de directeur de Marine, Guette, dont la personnalité est plus affirmée et le caractère plus trempé que ceux de son prédécesseur, prend conscience de la difficulté de succéder à un officier discret et diplomate qui a laissé un excellent souvenir aux Péruviens. Il ne s'en met pas moins immédiatement au travail³⁹. Au cours de l'année 1911, seul officier de la M.N.F. pour quelques temps encore, il poursuit ce que Marguerye a entrepris. Ainsi, il élabore plusieurs règlements et textes, tel le code des signaux de reconnaissance. De même, il réussit à faire voter par la chambre des Députés la «Loi organique» de la Marine et à créer une Intendance de Marine. Puis, il propose de sécuriser le dépôt de munitions de l'île San Lorenzo, au large de Callao, et surtout, en vue de la livraison des deux sous-marins commandés à la France, il relance le projet de création d'une station de sous-marins à Chucuito, au nord de la rade de Callao. En vain. En revanche, le nouveau chef de la M.N.F. est à l'origine de la création de l'Ecole nautique de Paita, destinée à la formation des mousses.

C'est durant l'été que les premières difficultés surviennent. En effet, une polémique, qui trouve des échos dans la presse nationale (*La Crónica, La Prensa, El Diario*, etc.), oppose la Mission Navale française à la Ligue Maritime (*Liga Pró Marina*), au sujet de l'achat d'un bateau-école, destiné aux cinq ou six aspirants sortant de l'Ecole navale chaque année. Contre l'avis du contre-amiral Melitón Carvajal, président de la *Liga Pró Marina*, Guette estime qu'il est préférable de consacrer les fonds levés par souscription à l'achat d'un navire de combat, plutôt qu'à celui d'un bâtiment considéré comme un «luxe» accessible aux seules grandes marines⁴⁰. Guette obtient provisoirement gain de cause, mais la polémique resurgira en 1913. C'est la

33.- Jorge Ortiz Sotelo, *La Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)* (Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), pp. 71-87.

34.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 23/8/1907, Mission au Pérou, S.H.M. BB7 85.

35.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 2/4/1908, *op. cit.*

36.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 4/6/1912, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2456.

37.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 4/6/1910, Mission au Pérou, S.H.M. BB7 85.

38.- Guilleux La Roërie, *op. cit.*, p. 1033.

39.- Historique..., *op. cit.*, pp. 25-42.

40.- "Nuestra marina de guerra. La Pro-Marina y el buque-escuela", *El Diario*, 23/7/1911.

premier véritable différend qui met aux prises le directeur de Marine au cercle des vieux officiers opposés à sa présence. En septembre, l'arrivée de Manuel de la Torre à la tête du ministère de la Guerre et de la Marine ainsi que la nomination du capitaine de vaisseau Sotomayor au poste d'adjoint au directeur de Marine accentuent les difficultés du L.V. Guette, qui estime que l'action de la Mission est empêchée⁴¹. L'une des meilleures illustrations de ce changement de climat nous est donnée par la campagne de presse déclenchée en octobre, par les milieux anglophiles, contre l'achat à la France du cuirassé *Dupuy de Lôme*⁴². C'est le président Leguía qui est à l'origine de cet achat et non le chef de la M.N.F., qui a d'ailleurs publiquement manifesté d'importantes objections⁴³. Qu'importe, la Mission est accusée d'avoir favorisé la vente en prélevant au passage d'importantes commissions. A partir de ces deux incidents, la légitimité de la M.N.F. ne va, désormais, plus cesser d'être remise en question, et ses membres être l'objet de vives critiques.

L'année suivante, malgré la dégradation de la situation de la Mission, Guette tente de faire avancer les dossiers en suspens. Ainsi, en avril, il s'occupe de l'envoi en France, à bord du vapeur *Iquitos*, de l'équipage péruvien qui doit armer le *Dupuy de Lôme*, en réparations dans l'arsenal de Lorient⁴⁴. L'été 1912 est particulièrement chargé. Le premier sous-marin fabriqué aux chantiers du Creusot, le *Ferré*, arrive à Callao le 30 juillet. Le mois suivant, à l'instigation de Guette, débute la construction d'un nouveau bâtiment pour l'Ecole navale à La Punta⁴⁵, tandis que l'E.V. Théron entame une nouvelle réorganisation de l'institution, dirigée pendant trois ans par des cadres péruviens qui ont partiellement remis en cause les réformes initiées par Marguerie. La fin de l'année est, quant à elle, principalement marquée par le lancement officiel du *Ferré*, le 29 octobre⁴⁶, et le renouvellement du contrat de Guette. En décembre, le chef de la M.N.F. rentre en France pour une permission de cinq mois, pendant laquelle Théron assure la direction de la Mission par intérim.

Au final, l'année 1912 aura été marquée par deux moments forts: la livraison du premier sous-marin français, en juillet; et l'inauguration des nouveaux locaux de l'Ecole navale, en septembre⁴⁷. Rien à voir avec les deux années suivantes, qui vont être ponctuées de crises régulières. Paradoxalement, l'action de la M.N.F. va être paralysée, alors même que jamais dans sa courte histoire elle n'aura disposé d'autant de moyens humains.

41.- Historique..., *op. cit.*, p. 25.

42.- *Ibid.*, p. 28.

43.- Ortiz Sotelo, "Les liens maritimes entre la France et le Pérou...", *op. cit.*, p. 155.

44.- Du fait du mauvais paiement des soldes et de l'ajournement incessant du retour au Pérou, certains matelots vont désertir, et d'autres se mutiner en 1913.

45.- Sur le site de l'actuelle Ecole navale péruvienne à Callao.

46.- Le 5 novembre, Guette monte à bord du sous-marin pour une plongée de deux heures en compagnie du ministre de la Guerre et de la Marine.

47.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 18 août 1912, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2456.

Une Mission paralysée et critiquée

Quand le 1^{er} juin 1913, de retour de permission, Guette reprend la direction de la Mission navale en même temps que son poste de directeur de Marine, c'est pour constater que les contentieux apparus en 1911-1912 se sont aggravés. Au cours de l'été, la M.N.F. entre même en conflit ouvert avec ses adversaires déclarés⁴⁸. La première crise éclate au sujet du projet de règlement de l'Ecole navale, élaboré par Théron au cours de l'hiver, et très critiqué par une commission d'officiers présidée par l'amiral Carvajal, nouveau commandant général de l'Escadre. Très mécontent, Guette fait savoir au gouvernement du nouveau président Billinghurst (1913) que «la Mission est venue au Pérou pour enseigner et non pour qu'on lui corrige ses devoirs»⁴⁹. Quelques jours plus tard, le directeur de Marine est scandalisé d'apprendre que le Pérou a négocié, en son absence, avec la firme nord-américaine *Electric Boat Company* l'achat de huit sous-marins sans même consulter son adjoint. En réaction, le chef de la Mission navale rédige, le 15 juin, une lettre à l'attention du Président pour lui faire savoir son mécontentement⁵⁰. Trois jours plus tard, le 18 juin, la nomination de l'amiral Carvajal à la tête du ministère de la Guerre et de la Marine complique la situation. Le 30 juin, Guette obtient une entrevue avec le chef de l'Etat, au cours de laquelle il menace de démissionner si son autorité n'est pas réaffirmée solennellement. La presse se fait, d'ailleurs, l'écho de la menace de démission du directeur de Marine. Le bras de fer entre Guette et Carvajal est, alors, à son comble.

Au début du mois de juillet, une campagne de presse contre la présence de la Mission française est orchestrée par les adversaires de Guette. Ainsi, *La Crónica* lance, le 7 juillet, une «enquête navale» sur son utilité⁵¹, tandis que l'efficacité des sous-marins français est remise en question⁵². Dans le même temps, deux nouvelles polémiques, l'une sur le *Dupuy de Lôme*, l'autre sur l'achat d'un bateau-école, éclatent. Pour calmer les esprits et lever l'un des obstacles au vote de la Loi organique de la Marine par le sénat, où les opposants à Guette sont nombreux, le directeur de Marine renonce au poste de chef d'état-major, auquel, en application de son contrat, il peut pourtant légitimement prétendre⁵³. Précisons que son renoncement est inutile, puisque les sénateurs ne voteront pas le texte à l'automne. Le remplacement de l'amiral Carvajal par le général Varela, à la tête du ministère de la Guerre et de la Marine, à la fin

48.- Rapport du chef de la Mission navale française au Pérou au ministre de la Marine, 18/7/1914, *op. cit.*

49.- Historique manuscrit de la Mission (1913), 11/6/1913, S.H.M. BB4 2533 ter.

50.- *Ibid.*, 15/6/1913.

51.- "Enquete naval", *La Crónica*, 7/7/1913.

52.- Il est vrai que les sous-marins français de type *Laubeuf*, encore expérimentaux, ne brillent ni par leur manœuvrabilité, ni par leur facilité d'entretien.

53.- "Vida militar", *El Comercio*, 12/7/1913.

du mois de juillet, calme momentanément la situation. Mais, en septembre, la M.N.F. est à nouveau l'objet de vives critiques, tandis que Guette reçoit des lettres d'injures et de menaces. Il tente de répondre aux polémiques et aux attaques par voie de presse, en particulier dans le quotidien *La Prensa*. En vain. D'ailleurs, du fait de l'instabilité politique qui paralyse le pays, la fin de l'année 1913 et le début de l'année suivante sont peu propices à la sérénité, si bien que, le 15 janvier 1914, Guette menace à nouveau de démissionner. Au lendemain du coup d'Etat militaire du 4 février, il obtient un entretien avec le colonel Benavides, chef du gouvernement provisoire. Quelques jours plus tard, il lui adresse un rapport sur l'état de la marine, dans lequel il demande qu'on donne au chef de la M.N.F. et au directeur de Marine l'autorité et les moyens de réaliser les réformes nécessaires et que l'on fasse du commandant général de l'Escadre (l'amiral Carvajal) un chef purement militaire⁵⁴. Il ne sera pas davantage écouté.

Bref, en 1914, le climat entre le chef de la M.N.F. et les autorités navales péruviennes s'est considérablement dégradé. La question qui se pose, alors, est de savoir si les critiques formulées à son encontre sont fondées. Pour cela, analysons le bilan de l'action de Guette et de ses collègues.

Les réalisations de la Mission

Quel bilan peut-on dresser des neuf années de présence de la M.N.F. au Pérou? Il est difficile de considérer l'expérience comme entièrement réussie, tant les réformes proposées par les Français n'ont pas toutes, loin s'en faut, été mises en œuvre. Non-obstant, les réalisations sont nombreuses.

Un bilan en apparence positif...

Dès la fin de son premier contrat, en 1912, le second chef de la M.N.F. ne cache pas que «les difficultés les plus inattendues et les plus diverses n'ont cessé de compliquer la marche de la Mission». Néanmoins, le L.V. Guette a plusieurs motifs de satisfaction: l'inauguration du nouvel édifice de l'Ecole navale à La Punta, la nomination de Théron à la direction de cette dernière, l'entrée en vigueur de plusieurs règlements et, enfin, l'entrée en service réussie du sous-marin *Ferré*. A cet égard, il reconnaît que l'une «des grandes satisfactions de la Mission aura été d'introduire la navigation sous-marine en Amérique du Sud»⁵⁵. Bref, malgré un sentiment de disproportion entre les efforts fournis et les résultats obtenus, les succès sont réels. Deux ans plus tard, en juillet 1914, dans ce qui est l'un de ses derniers rapports d'activité, Guette dresse, toutefois, un bilan plus critique de l'action de la Mission qu'il a dirigée pendant près de quatre années. Quels sont donc, au final, les résultats obtenus par les

Français? Guette distingue ceux réalisés au profit de son pays d'accueil, le Pérou, de ceux réalisés au profit de son pays d'origine, la France.

Quel intérêt, d'après lui, le Pérou a-t-il tiré du séjour de la M.N.F. sur son sol? Guette reconnaît que la Mission a pu, malgré de nombreux obstacles, mener d'importantes «réformes dans l'organisation de la direction de Marine», telles que l'apprentissage de la rigueur budgétaire ou la prise en compte plus systématique de l'intérêt général. Il met aussi à l'actif de la Mission le vote de la «Loi organique par une des deux chambres», tout en regrettant que le sénat refuse toujours de la valider. Surtout, il se félicite de la «réorganisation complète de l'Ecole navale» sous l'égide de l'E.V. Théron, tant du point de vue matériel (construction de nouveaux locaux) que pédagogique (adoption d'un nouveau plan d'études). Enfin, en ce qui concerne plus spécialement la politique navale du pays, il estime que la M.N.F. l'a orientée «dans la seule voie acceptable, étant donné ses ressources budgétaires: la défensive-offensive» qui, à son avis, peut être «assurée par de petites unités»⁵⁶ peu coûteuses (contre-torpilleurs et sous-marins).

Quant à la France, quel profit a-t-elle retiré de l'envoi de cinq officiers de Marine au Pérou? Guette estime, et c'est là l'essentiel, que la Mission a renforcé «l'influence (navale) française au Pérou», perdue depuis plusieurs décennies, grâce à «l'enseignement de notre doctrine à l'Ecole navale», et grâce aussi à «l'achat de trois unités à une maison française». Il fait, bien sûr, référence aux deux sous-marins *Laubeuf*, construits au Creusot par Schneider, le *Ferré* (1912) et le *Palacios* (1913), ainsi qu'au contre-torpilleur *Teniente Rodriguez* (1911). Il se félicite, comme deux ans auparavant, que le premier sous-marin venu dans le continent sud-américain ait été construit en France⁵⁷. A le suivre, le bilan matériel est satisfaisant pour les deux parties: vente de matériels d'un côté; réorganisation d'un ministère de l'autre. Il en est de même du bilan moral. Malgré les crises, l'influence française sort apparemment renforcée de l'épisode, si bien que les relations bilatérales semblent au beau fixe. L'escale à Callao du croiseur cuirassé *Montcalm*, portant la marque du contre-amiral Huguet, commandant en chef de la Division Navale d'Extrême-Orient, en juin 1914, est, à cet égard, l'occasion de célébrer l'amitié franco-péruvienne⁵⁸. Mais cette escale ne sonne-t-elle pas plutôt le glas d'une époque, celle au cours de laquelle la France a manifesté un réel intérêt pour l'Amérique du Sud?

... mais à relativiser

- 56.- Rapport du chef de la Mission navale française au Pérou au ministre de la Marine, 18/7/1914, *op. cit.*
 57.- Jean-Paul Coquinot, «La flotte sous-marine de l'Amérique latine (1ère partie)», *Cols bleus*, n° 2413, 1997, pp. 4-7.
 58.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 3/7/1914, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2456.

54.- Rapport du chef de la Mission navale française au Pérou au président de la Junta de Gobierno, 27/2/1914, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2469.

55.- Rapport du L.V. Guette au ministre de la Marine, 15/12/1912, Marine péruvienne, S.H.M. BB7 136.

Dans sa correspondance, Guette relativise, toutefois, le bilan de la M.N.F., car les objectifs initiaux n'ont pas tous été atteints. Loin s'en faut. Ainsi, le projet d'arsenal, dont l'ingénieur Mareschal devait être chargé, n'a pas abouti. De plus, l'état-major, que Marguerye et Guette appelaient de leurs vœux et à la tête duquel ils devaient être placés, n'a jamais vraiment vu le jour. D'autres projets ont aussi avorté. C'est le cas de la construction d'un dépôt de munitions moderne sur l'île de San Lorenzo, celle d'une station de sous-marins à Chucuito ou, encore, l'achat à la Maison Schneider de canonnières pour la flottille de l'Amazone et celle du lac Titicaca. A cela s'ajoute le fait que les chantiers navals français n'ont pas remporté tous les marchés. C'est ainsi, comme on l'a vu, qu'en 1912 le gouvernement péruvien, sans en avertir le chef de la M.N.F., a passé la commande de huit sous-marins auprès d'une société américaine, l'*Electric Boat Company*. Le projet n'a, certes, pas eu de suites immédiates⁵⁹. Mais il en dit long sur la perte d'influence du chef de la M.N.F. Un rapport du représentant de la Maison Schneider, daté du 5 mai 1914, note, à cet égard, qu'aucune commande n'a été passée avec le gouvernement péruvien dans le domaine de l'armement naval depuis juillet 1912. Le représentant de la firme à Lima, M. Michel Fort, est bien contacté pour l'achat d'un troisième sous-marin en avril 1914, mais les discussions ne débouchent sur rien de concret⁶⁰. Les deux épisodes prouvent que la Mission n'a pas entièrement rempli son rôle de conseiller du gouvernement et de défenseur des intérêts de l'industrie nationale.

L'échec le plus grave reste, néanmoins, lié à «l'affaire du *Dupuy de Lôme*». En l'occurrence, le chef de la M.N.F. n'a pas su dissuader le président Leguía d'acheter le vieux cuirassé. Or, l'opération va être à l'origine d'un grave contentieux entre Paris et Lima et va, surtout, contribuer à la dégradation de l'image de la marine française au Pérou. Acheté en 1911 pour trois millions de francs, le bâtiment, rebaptisé *Elias Aguirre*, devait être modernisé (en particulier son artillerie) dans l'arsenal de Lorient, sous le contrôle d'une mission navale péruvienne, composée du capitaine de vaisseau de Mora (futur commandant du bâtiment), du capitaine de frégate Ugarte et de l'enseigne de vaisseau Pfeiffer. Or, tandis que d'importants retards étaient pris, une polémique naissait dans la presse péruvienne sur la valeur militaire du bâtiment⁶¹. Dans le même temps, le gouvernement se trouvait dans l'impossibilité de payer la totalité du prix d'achat. Si bien que, malgré la venue en France du contre-amiral Villavicencio en 1912 et la mission du capitaine de vaisseau Caballero y Lastres en 1914, le cuirassé n'a jamais rallié Callao et sera finalement rétrocédé à la France en 1917⁶².

59.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 18/8/1912, *op. cit.*

60.- Rapport sur le Pérou, 5/5/1914, 187 AQ 072-08, Fonds Schneider, Académie François Bourdon, Le Creusot.

61.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 2/10/1911, dossier *Dupuy de Lôme*, S.H.M. BB7 147.

62.- Dossier relatif à la rétrocession du *Dupuy de Lôme*, S.H.M 7 DD1 339.

Le poids du lobby anti-français

Le bilan de la M.N.F. est mitigé. Comment l'expliquer? Il est incontestable que cet échec relatif a des raisons objectives. Ainsi, d'indéniables obstacles politiques et financiers ont ralenti le travail des membres de la Mission. La centralisation du pouvoir obligeait le directeur de Marine à convaincre le Président de la République pour que n'importe quelle décision, souvent sans importance, soit prise. De même, l'instabilité politique, la lenteur de l'administration, le manque de moyens humains - le chef de la M.N.F. était censé être à la fois un haut fonctionnaire et un chef d'état-major -, et, bien sûr, les problèmes budgétaires aggravés par la corruption administrative n'ont pas facilité la tâche des officiers français. Par ailleurs, la personnalité de ces mêmes officiers a pu, en partie, expliquer leur succès inégal. Face aux critiques, Guette a immédiatement choisi l'affrontement, quand Marguerye privilégiait le dialogue. C'est pourquoi, si le premier chef de la M.N.F. a laissé un assez bon souvenir à ses hôtes, le L.V. Guette s'est surtout fait des adversaires dans les cercles navals péruviens.

Il semble, toutefois, que la principale résistance, que l'affaire du *Dupuy de Lôme* va encourager à partir de 1911, soit venue de certains milieux opposés à la présence de la M.N.F. à Lima. Les deux chefs de la Mission dénoncent, en effet, de façon unanime les obstacles auxquels ils se sont heurtés. C'est sans doute une façon pour eux de se dédouaner. Néanmoins, leurs propos font étrangement écho à ceux des membres de la Mission militaire française (général Clément, capitaine Dogny, capitaine d'André, etc.), dont les résultats apparaissent aussi mitigés⁶³. Ainsi, dès 1906, Marguerye note, dans l'un de ses premiers rapports adressés au ministre de la Marine, que «les décisions se prennent lentement et (que) le gouvernement manque d'argent». Surtout, il ajoute qu'il «rencontre en plus, sous des apparences très polies, des résistances cachées»⁶⁴. A la fin de l'année, il confirme son impression initiale. «Ma mission se présente sous un jour absolument différent de celui sous lequel je l'envisageais. Je comptais trouver un concours de bonne volonté depuis le gouvernement jusqu'au dernier marin (...). Au lieu de cela j'ai rencontré des autorités déifiantes, une manière imbue des vieilles idées espagnoles, formée d'éléments disparates et en proie aux influences anglaises et américaines, et des officiers sans valeur pratique, mais pleins de prétention»⁶⁵ ! Le constat est accablant. Hélas, jusqu'au départ de la M.N.F., les officiers français n'auront cessé de dénoncer l'influence d'un lobby anti-français.

Quant à Guette, le principal obstacle qu'il a rencontré semble aussi avoir été de nature politique. S'il reconnaît que, sous la présidence Leguía, son action a été

63.- Bullick, *op. cit.*, p. 67.

64.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 9/2/1906, Mission au Pérou, S.H.M. BB7 85.

65.- Lettre du L.V. de Marguerye au ministre de la Marine, 14/12/1912, Mission au Pérou, S.H.M. BB4 2456.

facilité, après 1912, il témoigne que les difficultés se sont multipliées. De retour à Lima en mai 1913, après un congé de cinq mois passés en France, il constate que «les éléments hostiles (à la présence de la Mission navale française) ont profité de (son) absence pour chercher à diminuer (son) crédit par tous les moyens». Guette a des mots très durs pour ceux qui contestent ses réformes. Il fustige, ainsi, le «clan de vieux officiers retardataires»⁶⁶ qui lui oppose une «résistance»⁶⁷ acharnée. Au premier rang de ce «clan d'arriérés»⁶⁸, figure l'amiral Carvajal, «ennemi né de toute influence française»⁶⁹. Le commandant de l'Escadre est, à son avis, l'un des instigateurs de la campagne de dénigrement dont est l'objet la M.N.F. Son influence est telle que Guette ne souhaitera pas être reconduit dans ses fonctions.

Une Mission navale en sursis

A l'été 1914, au terme d'une expérience de neuf ans, certains, marins ou diplomates, prônent la dissolution pure et simple de la M.N.F. C'est le cas de l'amiral Huguet qui, au lendemain de son séjour à Callao, estime, non sans une certaine exagération, que la Mission ne sert absolument à rien⁷⁰. Son jugement rejoint celui déjà exprimé par des diplomates français en poste à Lima. Ainsi, en janvier 1914, M. des Portes de la Fosse, ministre plénipotentiaire de France au Pérou, fait part au ministre des Affaires étrangères, Gaston Doumergue, de sa conviction de la nécessité de dissoudre l'ensemble des missions militaires françaises au Pérou qu'ils jugent contre-productives et risquées⁷¹. Face à ces critiques, le dernier chef de la M.N.F. développe un point de vue légèrement différent. Certes, Guette ne cache pas les difficultés rencontrées, mais il considère que la Mission navale doit demeurer au Pérou, afin que la France ne perde pas l'influence acquise dans le pays depuis 1896 et accrue depuis 1905. Cependant, il conseille au nouveau ministre de la Marine, Gauthier de l'Aude, de réduire l'effectif de la Mission à un seul officier, qui serait, à la fois, directeur de l'Ecole navale et conseiller technique du gouvernement, mais abandonnerait le poste trop lourd et trop exposé de directeur de Marine. De cette façon, à son avis, l'officier français éviterait d'être la cible de critiques venant à la fois des cercles hostiles à la présence française au Pérou et des milieux proches de l'opposition au gouvernement en place⁷².

66.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 13/2/1912, *op. cit.*

67.- Lettre du L.V. Guette au ministre de la Marine, 28/3/1912, *op. cit.*

68.- *Ibid.*

69.- Rapport du chef de la Mission navale française au Pérou au ministre de la Marine, 18/7/1914, S.H.M. BB4 2456.

70.- Lettre de M. Henry, chargé d'affaires de la République française à Lima, à M. le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, 9/7/1914, *op. cit.*

71.- Bullick, *op. cit.*, p. 67.

72.- Rapport du chef de la Mission navale française au Pérou au ministre de la Marine, 18/7/1914, *op. cit.*

C'est finalement la guerre qui met fin à l'expérience. Le 6 août, les membres des missions militaires françaises quittent le Pérou pour rentrer en France, où la guerre est sur le point d'éclater. Ainsi, le Quai d'Orsay et la Rue Royale n'ont pas à prendre la décision de prolonger ou de dissoudre la Mission navale. Les circonstances ont décidé à leur place. On peut cependant noter que, au lendemain de la Grande Guerre, contrairement à la M.M.F., la M.N.F. au Pérou ne sera pas réouverte⁷³. La Marine tirera, alors, les enseignements de l'expérience mitigée d'avant-guerre.

Au final, l'épisode de la Mission navale française au Pérou entre 1905 et 1914 a les allures d'un rendez-vous manqué entre marins péruviens et français. La Première Guerre mondiale n'a été que le prétexte au départ inévitable des quatre officiers qui la composaient. Après sa dissolution, la réorganisation de la marine péruvienne, entamée sous l'égide des L.V. de Marguerye et Guette, sera parachevée sans eux. C'est, en effet, une mission navale américaine qui prendra le relais de la M.N.F. après 1920. Le bilan des Français a, donc, un goût d'inachevé. Toutefois, ils peuvent s'enorgueillir d'avoir contribué à l'introduction de l'arme sous-marine en Amérique du Sud, et être fiers de quelques réalisations durables, dont l'Ecole navale de La Punta est la meilleure illustration.

73.- Yves Salkin, *Présence et influence militaires françaises en Amérique latine de 1919 à 1940*, thèse de doctorat d'Histoire sous la direction de M. le professeur Guy Pédroncini, Université Paris I-Sorbonne, 1983, pp. 133-152.

Las memorias de John Thomas y el Bosquejo de la historia de la Armada de Chile¹

Carlos López Urrutia*

Traductor y editor

Nota del editor

John Thomas Knowland fue un irlandés, posiblemente educado en Inglaterra, que estuvo en Lima en 1817, fecha en que el capitán de puerto del Callao informó haberlo embarcado junto con un inglés, Nicholas Martens, en la ballenera Asf, luego de tenerlo detenido en el puerto por orden del Virrey.

De alguna manera volvió a Lima. Era un hombre culto, interesado en la historia reciente y en un comienzo recolectó en dicha ciudad papeles e informaciones referentes a la familia de Ambrosio Higgins (fue recién al final de su vida cuando don Ambrosio empezó a usar el apellido O'Higgins, siendo por entonces virrey del Perú, 1796-1801).

En 1824 don Bernardo O'Higgins halló a Thomas sirviendo en Lima como dependiente de una casa de comercio. Decidió entonces tomarlo a su servicio como ayudante durante su última campaña militar en la sierra peruana, empleándolo luego como administrador. En sus años de exilio, don Bernardo solía contar sus experiencias en las Guerras de la Independencia de Chile. Detalles como el del desastre de Rancagua fueron recogidos por John Thomas, quien tomaba notas de esas conversaciones, escribiendo una extensa, bastante prolija y detallada descripción de estos sucesos. Esta relación -según Barros Arana- que contiene pasajes llenos de animación y colorido, fue casi íntegramente traducida al español por Benjamín Vicuña Mackenna e insertada en el capítulo VIII de su Ostracismo de O'Higgins. A juicio de Barros Arana, los datos son escrupulosamente exactos y enmarcados en un juicio frío y desapasionado.

Thomas era un hombre de cierto nivel intelectual e inspirado por una adhesión absoluta a O'Higgins y a su familia; vivió por algunos años al lado del general, recogió sus confidencias, y pudo tener acceso a los documentos que el general guardaba celosamente en su archivo personal. Thomas comenzó a escribir un libro en inglés

* Profesor en Menlo College, California, y coordinador de la sección Estados Unidos de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

1.- El cuaderno original contiene dos versiones de este bosquejo. Para esta edición se ha usado como base la primera copia que se encuentra en las páginas iniciales, tratando de aclarar y complementar los párrafos faltantes o ilegibles con la segunda versión.

del cual se conocen algunos fragmentos, páginas sueltas, muchas de ellas reducidas a simples apuntes llenos de enmendaduras de palabras, conteniendo sólo la relación fiel y minuciosa de determinados sucesos, expuestos sin violencia ni exageración y con una forma literaria generalmente sencilla. Por motivos que aún se desconocen, Thomas no concluyó su trabajo.

Cuando O'Higgins recibió del gobierno del Perú la hacienda Montalbán, en el valle de Cañete, situado al sur de Lima, llevó consigo a Thomas por ser hombre experimentado en contabilidad y administración. Éste, sin embargo, se dedicó -en sus ratos de ocio- a estudiar la historia de Chile y del Perú relacionada con O'Higgins y su familia, siempre con el propósito de escribir una obra que sería publicada en idioma inglés.

Según se pensó en su época, John Thomas habría dado término a su trabajo, pero el manuscrito original de su obra, enviado a Inglaterra en 1828 para su impresión, se había extraviado. Coincidimos con Barros Arana que esta información no corresponde a la realidad y que Thomas no alcanzó a preparar más que los fragmentos que se hallaron entre los papeles que formaban el archivo particular de O'Higgins. Hay allí -continúa Barros Arana- algunas páginas referentes a los primeros años de la vida del virrey O'Higgins que tal vez formaban la introducción del libro proyectado, así como gran cantidad de apuntes dispersos y desordenados. Los correspondientes al tratado de Lircay (mayo de 1814), la defensa y desastre de Rancagua (1 y 2 de octubre del mismo año) y al desastre de Cancha Rayada (19 de marzo de 1818), son de gran utilidad y el mismo Barros Arana lo confirma en el texto y notas de su obra Historia General de Chile - 1882-1902. Thomas acompañó fielmente a O'Higgins hasta su muerte (24 de octubre de 1842). Se dedicó siempre a la agricultura aunque no le faltaron otros negocios. En 1829 tomó a su cargo el Teatro de Comedias de Lima, que dirigió por cinco años presentando obras de mucho éxito, aunque al comienzo fue criticado por la falta de variedad. Más tarde se ofreció para reconstruir el puente sobre el río Lurín, proyecto que al parecer no pudo terminar. Tras la muerte de O'Higgins, sus esfuerzos se concentraron en una esforzada campaña recordatoria de su amigo, el antiguo Director Supremo. Viajó a Chile con fines comerciales, pero también con la idea de recolectar algunos documentos que necesitaba para escribir la biografía del general. Vuelto al Perú, radicó en una chacra cerca de La Legua, quejándose de su mala salud. A partir de entonces se pierde el rastro de Thomas. Un hijo suyo, James Thomas, de 38 años, hizo testamento en Lima en 1854. Nada sabemos de una posible descendencia.²

Las memorias de los participantes en ciertos acontecimientos históricos suelen ser documentos importantes, y en algunos casos la única fuente accesible al historiador. Mientras que las de un no participante no pueden ser otra cosa que un suplemento que es necesario manejar con mucho cuidado. En el caso de Thomas, falta documen-

tación y hay errores factuales pero, como ya ha observado Barros Arana, éste nos da un colorido inesperado y nos sitúa en el ambiente de la época. Por sobre todo, nos muestra las condiciones en las que don Bernardo tuvo que tomar sus decisiones. Hay también opiniones apasionadas que muestran la antipatía que sentía Thomas hacia ciertos personajes, como Blanco Encalada. Otros, como George O'Brien, se ponderan hasta los cielos. Tendrá el lector que interpretar a su modo cuáles corresponden a los verdaderos sentimientos de O'Higgins y cuánto añadió Thomas de sus propias opiniones. Como apunta Guillermo Feliú Cruz, a estos documentos de Thomas "se le pueden señalar matices que hablan de simpatías y malquerencias".³ Barros Arana se obstinó en no recogerlas, primero por eludir juicios y opiniones y segundo por no responsabilizar al prócer con afectos ni odios que tal vez no fueran emitidos por él y que son, en realidad, expresiones apasionadas de John Thomas.

Estas anotaciones, escritas en inglés, se encuentran en un cuaderno de Thomas que se conserva en el Archivo Nacional de Santiago, Archivo Vicuña Mackenna. Está titulado *Historical Sketch of the Chilean Navy*. El texto es de muy difícil lectura, como ya lo había notado Barros Arana en otros escritos de Thomas, ya que se trata de papel fino en el que se trasluce a veces la tinta de la página al anverso. Complica la lectura el hecho que el autor escribiera notas o textos adicionales perpendicularmente sobre sus originales. Por último, el desorden indica que no se trata de un bosquejo sino de notas a las que pretendía dar forma final. Hay grandes vacíos, como también repeticiones de casi las treinta primeras páginas con adiciones y correcciones. Sin embargo, constituye una valiosa fuente histórica pues contiene detalles prácticamente ignorados. Es de extrañar que fueran desconocidas para todos los historiadores navales chilenos del siglo XIX: Sayago, Castelblanco, García Reyes y Langlois. Tampoco han sido empleadas por los del siglo XX, quien escribe estas líneas, Fuenzalida Bade, Vío, Tromben, ni Valenzuela Ugarte. Este último, autor de un importante libro sobre el rol de O'Higgins en la formación de la escuadra. Aunque citado por algunos historiadores, esta es la primera vez que yo sepa, que estos apuntes se dan a conocer en Iberoamérica.

2.- Hasta aquí, la mayoría de las informaciones fueron recolectadas por don Luis Valencia Avaría, y proporcionadas al autor por don Armando Moreno Martín.

3.- Guillermo Feliú Cruz, *Conversaciones históricas de Claudio Gay* (Santiago: Andrés Bello, 1965), p. 166.

Memoria de Thomas

Primera Parte

La justa opinión del gran senador romano ya mencionado, se ha visto plenamente confirmada por la experiencia de los casi 2000 años que han transcurrido desde que fuera pronunciada por primera vez.⁴ Tal vez ninguna persona sintió más intensamente la fuerza de esa opinión que el general O'Higgins, quien actuó con la mayor intensidad utilizando los limitados recursos que su patria ofrecía. La primera causa a la que dirigió sus esfuerzos después de la victoria de Chacabuco fue la captura de algunos de los bajeles enemigos que podrían encontrarse en la bahía de Valparaíso; fue con este propósito que el coronel Alvarado, acompañado de un sargento, salió a marcha forzada con órdenes de dirigirse al puerto. El resto de la fuerza del Ejército Español, que había permanecido en Santiago, se las arregló para llegar a Valparaíso antes que el coronel Alvarado y embarcarse con destino al Callao en todos los buques que estaban en el puerto, con excepción de un bergantín mercante de unas 200 toneladas capturado con no poca habilidad por Harvey Morris, quien había sido teniente en la Armada Británica y que era entonces teniente de Cazadores.⁵ Fue premiado por sus esfuerzos por el general O'Higgins, quien lo empleó inmediatamente después para que rescatara de la isla de Juan Fernández unos 100 respetables habitantes de Chile, los que habían sido enviados allí por Osorio cuando se convirtió en amo del país.⁶ Esta importante empresa el capitán Morris... (*Resto de la página ilegible*).

Realizó la misión con todo éxito. Por orden de O'Higgins, llevó consigo al teniente coronel de artillería realista Fernando Cacho, hecho prisionero después de Maipú. Cacho era un hombre respetado, de honor y serio que podría convencer al gobernador realista de la isla, Ángel del Cid, de que entregara a los prisioneros. En recompensa, tanto del Cid como Cacho quedarían en libertad. Se embarcaron también en el bergantín 25 cazadores escogidos, con el propósito de prevenir cualquier traición, como había ocurrido en el caso de la Perla y el Potrillo. Una vez que arribó a la isla pudo Morris embarcar a los patriotas desterrados, parte de la guarnición y otros habitantes que deseaban regresar a Chile. No pudiendo llevar a todos, dejó en la isla

- 4.- No sabemos exactamente a quién se refiere, pues ésta es la primera página del cuaderno.
 5.- Este bergantín era el *Aguila*. Se trataba del contrabandista norteamericano *Eagle*, que había llegado a Coquimbo con un cargamento de lencería y sin papeles. Se dice que llevaba un cargamento de mate o yerba del Paraguay y que tenía papeles otorgados en Río de Janeiro. Sea como fuere, las autoridades realistas lo apresaron y pasó a servir al Virrey. Estando al servicio real, se sospechaba que su comandante, don Anacleto Goñi, era insurgente, razón por la cual el Virrey lo envió a Panamá. Sin embargo, el buque apareció en Valparaíso, lo que hace pensar que no hubo tal engaño de la bandera española, ni tampoco fue tan heroica la empresa de Raimundo Morris. Nótese que lo llama Harvey Morris en vez de Raymond.
 6.- Eran en realidad 78 patriotas.

40 soldados al mando del teniente Puga.

En orden de prevenir al bien informado y reflexionado lector contra la muy natural oposición a la idea de crear una marina respetable en un país pobre, con el comercio destruido y con un gobierno inestable, sin crédito alguno y con un ejército formidable de invasores en su territorio, hay que proceder con mente entusiasta ignorando los recursos del país y las extraordinarias dificultades de formar una escuadra. Se hace necesario decir que durante los cinco años que el general O'Higgins vivió en Inglaterra y los dos años que vivió en la ciudad de Cádiz, dedicó gran parte de su tiempo al estudio de asuntos navales, en los cuales le asistió un amigo íntimo que tenía una alta posición en el arsenal de la Carraca. A las instrucciones y el ejemplo de los éxitos del general Mackenna debe O'Higgins sus conocimientos del arte de la guerra, y a su propio esfuerzo, industria e investigación en los puertos de Inglaterra y España le debe esa formación en asuntos navales, que le han hecho posible sobreponerse a las formidables dificultades que encontró, permitiéndole avanzar en esta atrevida tarea. Son sólo aquellos que están en completo conocimiento de la naturaleza de estas dificultades los que pueden emitir un juicio competente al respecto, y ellos nunca han dejado de expresar su atónita admiración ante los esfuerzos con los que fue posible vencer todas las dificultades. La Convención Francesa de Diderot no tuvo dificultades para crear ejércitos que arrasaran Europa, pero al ser destruida en puerto la Armada que habían creado los Borbones, no pudieron nunca reemplazarla.

Pero ya es tiempo de volver a nuestra narrativa. No corresponde contar en este bosquejo detalle alguno que concierna a la batalla de Cancha Rayada, excepto que la derrota experimentada en esa ocasión dio oportunidad a la fragata *Esmeralda* y al bergantín *Pezuela* de aparecer casi de inmediato frente a la bahía de Valparaíso, causando no poca alarma a O'Higgins, quien estaba en la capital en la noche del (*en blanco en el original*) .. día de marzo, tras largos días de viaje con una quemante sensación y con una herida en alto estado de inflamación. La primera inteligencia que recibió fue que una escuadrilla de buques de guerra pertenecientes al enemigo se hallaba frente a Valparaíso y era rumor general que estaba acompañada de transportes con tropas con la intención de desembarcar y marchar hacia la capital.⁷ La facción de Carrera estaba circulando activamente estos rumores y hasta tuvo la audacia de tratar de apoderarse de la capital cuando se supo de la derrota de Cancha Rayada, lo que se previno con la llegada de O'Higgins. Pero pronto, el general los convenció de que aunque tenía sólo un brazo para luchar, sería suficiente para quitarles las riendas de las manos. Con esto pudo tomar el control y dirigirlos con firmeza y talento, lo que levantó el carro de la república del abismo de ruina en el que parecía haber caído irremediamente. De allí lo levantaría a una altura de gloria que parecía no poder alcanzarse ni en futuros siglos. El general vio con claridad los verdaderos peligros que lo rodeaban y en atención a

- 7.- Según material en la *Gazeta de Chile*, n° 18 (noviembre 1818), las instrucciones de Pezuela a Osorio, demuestran que estos temores no carecían de fundamento [nota del autor].

ellos hizo sus preparativos. La seguridad de Valparaíso dependía materialmente de la capacidad y valentía de los hombres que se emplearían en su defensa, por lo que no perdió un minuto en enviar en su defensa al capitán Miller, cuyos cañones se retiraron del campo de batalla de Cancha Rayada con tal maestría que provocaron su admiración y fueron la causa de que, en esta hora de mayor peligro, le confiara la defensa del puerto más importante y de la capital. Además, las órdenes del Director eran que junto con el capitán Miller marcharan 100 cívicos a Valparaíso, donde se dispuso tomar las medidas para disuadir al enemigo de efectuar un ataque si es que así lo planeaba.

Está fuera del tema de estas Memorias entrar en detalles sobre las medidas tomadas por el Director para organizar el ejército y restablecer su valor tras la derrota, pero el fruto fue la victoria de Maipú apenas 16 días después de Cancha Rayada. Bastará con decir que, a pesar de la ansiedad que le producida tomar estas medidas y el agudo dolor causado por la severa herida, nunca dejó de pensar en la *Esmeralda*, el *Pezuela* y el *Potrillo* hasta el momento que supo de la llegada del inchimán *Windham* y que el valiente George O'Brien estaba a bordo. Desde ese momento tomó la determinación de enfrentar a la escuadra española en su propio elemento.

O'Higgins estaba en pleno conocimiento del pasado y del carácter de O'Brien, especialmente de los sucesos que tuvieron lugar en Valparaíso en marzo de 1814, antes de la captura de la *Essex*. Por esta razón lo mandó llamar inmediatamente. En esa entrevista le explicó a O'Brien sus deseos, quien no vaciló en responder que si se adquiriría y se armaba el *Windham*, el atacaría a la *Esmeralda*, el *Pezuela* y el *Potrillo*, y los traería a puerto o moriría en el intento. Fue ésta la declaración de un oficial de gran experiencia y con la mayor audacia, y que en consecuencia estaba completamente al tanto de los peligros y dificultades de la empresa que había aceptado ejecutar. Hay que comprender, sin embargo, que existían ciertas barreras que ni el coraje de O'Brien ni la voluntad del gobierno podían solucionar. Una de éstas era la compra del *Windham* por parte de un gobierno cuyas arcas se hallaban vacías y sin acceso a créditos. Pero este obstáculo sería vencido por el celo irrefrenable de O'Higgins, apelando a los nobles sentimientos de algunos comerciantes de buen espíritu de Valparaíso para que unidos compraran y equiparan el buque. Para gran satisfacción suya, la propuesta fue exitosa. El *Windham* fue adquirido y armado como buque de guerra a un alto costo en momentos en que, con cálculos sinceros y fríos, no habría sido posible invertir ni un solo peso.⁸ Pero los esfuerzos de O'Higgins y la generosidad de los comerciantes parecieron no ser suficientes cuando se consideró la imposibilidad de tripular una nave como ésa. Pero, ¿qué dificultad no puede vencerse con la perseverancia de una buena

causa? La influencia que ejercía el capitán O'Brien sobre los marineros británicos atrajo entre ellos [*en blanco en el original*] de partidarios y el general O'Higgins empleó 150 más entre los marineros de Valparaíso. Desesperado por obtener hombres, tuvo que contentarse con contratarlos a último momento, algunos hasta cuatro horas antes de que la fragata se hiciera a la vela. Por otro lado, el comandante O'Brien recibió un auxilio de cien hombres que no había calculado, cuando el valiente capitán Miller, aunque sujeto a grandes inconvenientes, abordó voluntariamente el buque para prestar sus servicios en la ocasión, los que fueron aceptados con alegría.

*Capitán O'Brien: Convencido que... no hay nada que la capacidad y el valor no puedan vencer. Estoy lo suficientemente confiado para calcular que un triunfo señalado hará que vuestro nombre sea generalmente conocido en el futuro como el Lautaro naval, y es por esa razón que doy a vuestra nave el nombre del héroe más grande que ha nacido en nuestro país.*⁹

El 26 de abril, la *Lautaro* zarpó desde el puerto de Valparaíso para combatir con la fragata *Esmeralda*, de 44 cañones, y el bergantín *Pezuela*, de 16, ambos bajo el mando de oficiales escogidos en el servicio de España, que se encontraban fuera del alcance de los cañones del puerto de Valparaíso. La *Lautaro* llevaba 42 cañones de varios calibres -desde 24 hasta 12 libras-, tripulada por 350 marineros y gente de tierra. Estos últimos no solamente eran jóvenes, sino que desconocían por completo lo relativo a un buque, como les era desconocido también a sus oficiales, algunos de los cuales, con la excepción del capitán, no habían servido nunca en un buque de guerra.¹⁰ La desigualdad entre los contendientes era aterradora e iba más allá de lo que el talento y el coraje podrían haber aportado para triunfar en tal situación de desventaja. Quince horas después de su salida de Valparaíso, el capitán O'Brien intentó cumplir la promesa que había hecho al Director y saltó a la cubierta de la *Esmeralda* con una partida de abordaje, logrando arriar el pabellón de dicha fragata. El grupo escogido de 25 hombres (que lo acompañaba) no logró un triunfo completo, por causa de la humanidad que en la guerra distingue al verdadero valiente, impidiendo en el momento de la victoria que sus bravos hombres destruyan a un enemigo que él consideraba bajo sus pies... (*ilegible*)

Antes de su heroica (muerte) tuvo tiempo para decir estas palabras a sus hombres: "Mis valientes compañeros, mientras estén con vida no abandonéis el buque porque es vuestro. Lo habéis ganado limpiamente".

8.- Exagera un tanto Tomás. El agente de Buenos Aires, Tomás Guido, fue el encargado de negociar la compra con el capitán Andrews. El gobierno pagó al contado ciento cinco mil pesos y los comerciantes de Valparaíso aportaron 25 mil más. El resto, 50 mil pesos, fue cubierto con una promesa del gobierno de pagar las letras en cuatro meses. En junio de 1818 O'Higgins pagó la deuda contraída sin tener que recurrir a San Martín o al gobierno de Buenos Aires, como se verá más adelante.

9.- Aunque no hay indicación alguna en el texto, es evidente que la siguiente comunicación que se cita en las memorias fue dirigida a O'Brien por O'Higgins
10.- Tomás no menciona las dificultades en obtener oficiales idóneos. Después de una reunión en el puerto entre oficiales que habían servido en buques mercantes y otros del ejército, la oficialidad seleccionada fue: Jorge O'Brien, comandante; J. Argenta Turner, primer teniente; William H. Walker, segundo teniente; Samuel Faulckner, tercer teniente; John Lee, primer piloto; John F. Robinson, segundo piloto. Uno de ellos había sido teniente en el 66° Regimiento de Infantería británico y vestía ese uniforme.

Dicho esto, murió el héroe sin ver culminada su victoria, pero antes de exhalar su último suspiro tuvo la satisfacción de ver que la bandera del *Pezuela* también había sido abatida.

Aquí debemos hacer una pausa y reflexionar sobre la influencia moral que estos hechos tendrían sobre la gente de Chile y el efecto que iba a producir en su futuro. ¿Quién, que esté en conocimiento de la historia de Chile, puede dudar por un momento que la victoria y la muerte de Lautaro protegió a Chile del yugo español, gracias a la presión moral que durante 250 años la gente al sur del río Bío-bío nunca dejó de ejercer? Esto nos permite explicar que mientras los poderosos imperios del Perú y de México fueron totalmente dominados por Pizarro y por Cortés, los compatriotas de Lautaro han mantenido su libertad hasta el día presente, infligiendo a los españoles una vida de veteranos, debido a la resistencia de los araucanos durante cuatro guerras que duraron más de 300 años. ¿Qué sucesor de Lautaro no sabe bastante bien que debe vencer o morir? Una orden que debe repetirse constantemente a los marinos chilenos para que recuerden el primer DIA de combate contra su eterno enemigo. Y, ¿qué comandante de buque de guerra chileno, teniendo ante sus ojos el ejemplo de O'Brien, no sabe lo que Chile espera y demanda de él?

Habiendo obtenido el triunfo en la cubierta de la *Esmeralda*, sumados a los de Chacabuco y Maipú, los soldados y marinos de Chile sabrán probar que son invencibles, y que las libertades de su país se mantendrán inviolables aunque el resto del mundo se lance contra ellos. Bajo estas impresiones y tan pronto como las circunstancias financieras del país lo permitan, O'Higgins piensa erigir en la Punta Valparaíso un magnífico faro que se llamará O'Brien y a la punta se le dará el nombre de Punta Lautaro. Esperamos que en un futuro no muy distante se dé inicio a esta imponente y necesaria obra.¹¹

Bastarán algunas palabras para dar cuenta de lo sucedido a la tripulación tras la lamentable y gloriosa muerte del bravo comandante de la *Lautaro*.

[La página siguiente es totalmente ilegible en la versión original. En la segunda versión esta página está en blanco].

Así terminó entonces el primer combate entre un buque de guerra chileno y uno español, y el premio que se obtuvo en él fue nada menos que un imperio que dominaba un tercio del globo, hecho que no ha sido reconocido de ningún otro modo que el "pago de Chile" por el que se ha tratado de arrebatar la gloria al valiente O'Brien, de la misma forma en que se han robado a su viuda las ganancias de su industria, aunque estos ruines ataques han sido completamente rebatidos por su adversario, el coman-

dante de la *Esmeralda*. Esta admisión, que no deja ni sombra de duda para identificar al individuo a cuyas habilidades, coraje y sacrificio debe Chile el control del Pacífico, aparece en un despacho del capitán Coig y Sansón fechado el 2 de mayo de 1818. El lector podrá leerlo entero, así como el despacho del teniente Turner, quien tomó el mando de la *Lautaro* tras de la muerte de O'Brien.¹²

La consecuencia inevitable del control del mar así obtenido, fue la desaparición de la escuadra española de la costa chilena; y, aunque O'Brien no vivió para entregar a Chile la escuadra española, como pretendía, alcanzó a hacer lo suficiente para dotarla de una escuadra nacional que le permitiera mantener el imperio que con tanto valor había ganado. Con su sangre liberó la extensa costa de Chile de un bloqueo que habría destruido el comercio del país, y sin el cual no habría existido una marina. Por lo tanto, al levantar el bloqueo, O'Brien dio al comercio buques y marineros y lo que es de más valor: dio un noble ejemplo que no sólo ha producido un fuerte efecto nacional en la actual generación, sino que continuará ejerciendo una permanente y saludable influencia en las generaciones venideras.

El levantamiento del bloqueo no fue, sin embargo, la única ventaja obtenida en esta victoria parcial de la *Lautaro*, puesto que unas horas después de huir la *Esmeralda* y el *Pezuela*, se avistó una vela y la *Lautaro* se dio inmediatamente a la caza. Después de algunas horas de persecución, la alcanzó y la capturó. La presa resultó ser un mercante llamado *San Miguel*, que iba de Chiloé al Callao. Cuando recaló en Talcahuano recibió a bordo, entre otros, a dos de los más ricos estancieros, Chopitea y Beltrán, quienes recientemente habían colaborado con el virrey Pezuela para enviar la expedición contra Chile, aquella larga y amenazante expedición de Osorio, al prestarle 300 mil pesos.

La captura de estos individuos, formidables enemigos de Chile, fue anunciada inmediatamente al Director Supremo, quien ordenó traerlos a la capital sin demora. Al llegar, Chopitea fue llevado directamente a palacio, de manera que conociera su suerte de labios del propio Director. En esa entrevista, el aterrorizado estanciero fue informado por su Excelencia que sabía por el Virrey y por documentos tomados en el campo de batalla en Maipú, que él había adelantado 300 mil pesos para enviar la expedición que había costado la pérdida de miles de valiosas vidas chilenas y también de vastas propiedades. Le dijo incluso que el señor Chopitea era indirectamente culpable de infligir al señor Director Supremo una herida corporal cuyos efectos iba a sentir el resto de su vida. Que ante lo sucedido, estaba en su perfecto derecho de enviar al señor Chopitea a trabajar en las minas de Coquimbo o Copiapó por el resto de su vida. Odiaba actuar en forma vengativa, pero el orgullo le hizo requerir del señor Chopitea algún reparo por las enormes injurias que había cometido; podría el señor Chopitea entregar al Director Supremo una suma igual a la que había otorgado al virrey Pezuela y si así fuere, le pondría inmediatamente en libertad permitiéndole continuar al Callao

12.- Este apéndice no se encuentra entre los apuntes de Tomás.

11.- Tomás trata de difundir la idea que el combate de Valparaíso no fue una derrota para la Armada Nacional sino una victoria. Es verdad que produjo el efecto deseado, que era levantar el bloqueo realista a Valparaíso. Pero si bien la *Esmeralda* se retiró con serias averías en el velamen y prácticamente huyó de la *Lautaro*, rehusando continuar el combate, la pérdida del comandante O'Brien con 18 tripulantes y el fracaso en la captura de los buques enemigos no puede considerarse una magna victoria, como lo hace creer Thomas en estas líneas.

en el *San Miguel*.

A esta propuesta el aterrorizado comerciante contestó que era la pura verdad que él y otros comerciantes de Lima habían hecho un préstamo al virrey Pezuela, que sería devuelto a través de un acuerdo, que él consideraba su deber, como un buen súbdito del Rey de España, el prestar esa suma. Si debido al préstamo él había sido causa instrumental de las injurias causadas a Chile, la victoria de Maipú, por otro lado, lo había arruinado a él, de hecho lo había dejado como mendigo y que por esta razón le sería imposible pagar parte alguna de su rescate aunque su futuro fuera sufrir en las minas o donde quiera que fuese enviado. El Director, que sabía de muy buena fuente que Chopitea valía más de medio millón de pesos, le dijo que no esperaba de él que hiciera lo que no podía hacer, pero que tenía que insistir en que diera compensaciones a Chile del modo que le fuera posible, pero sin dejarlos destruidos a él y a su familia. Ordenó entonces que lo pusieran en un lugar seguro y procedió a amenazar a Beltrán, que era también un hombre de grandes propiedades, diciéndole que él también debía contribuir generosamente. Después de largas negociaciones, el Director redujo la demanda de 300 mil a 100 mil pesos, aunque es probable que hubiera obtenido la cantidad original si hubiera estado armado de más paciencia. Paciencia para esperar un tiempo, pero O'Higgins es una persona conocida por la carencia de esta valiosa virtud. Han habido casos en que se le ha encontrado con poco alcance, por ejemplo cuando los acreedores del Estado vienen a reclamar su dinero. Se le ha oído declarar muchas veces, que prefiere enfrentarse con una batería que le dispara metralla que con un hombre determinado a obtener dinero. Y sucedió que durante las conversaciones con Chopitea y Beltrán fue interrumpido en más de una ocasión por un antiguo dueño del *Windham*, que solicitaba el pago de los restantes 30 mil pesos que aún se adeudaba; y este caballero, que era notorio por su prudencia y por el cariño que tenía por su mujer y sus hijos, y que no tenía mucha fe en la capacidad del gobierno revolucionario, exigía con urgencia el pago de lo que se le debía. Estaba, sin embargo, bien enterado de la honestidad y buena disposición del Director, y cada vez que venía a reclamarle no dejaba de impresionarlo con lágrimas en los ojos refiriendo la situación de mendicidad en que se verían su esposa y su numerosa familia si no se le pagaba inmediatamente. Al tiempo en que estas patéticas súplicas se elevaban al digno Director, no había ni un solo peso en la tesorería y él no sabía de donde obtenerlo, a no ser del terror de los ricos estancieros. Consecuentemente, cuando sus acreedores lo presionaban, presionaba él a los ricos estancieros y la consecuencia fue que, para liberarse del infatigable demandante, tuvo que aceptar 50 mil pesos de cada uno de los banqueros del Virrey, que se consideraban muy afortunados de escapar de las minas a tan bajo costo.¹³

13.- Este es un hecho lamentable, pero también una lección que debe conocerse, que el ... (*ilegible*) propietario de la *Lautaro*, con sus infatigables e inoportunas demandas, había obtenido 180 mil pesos por un buque por el que había pagado sólo 20 mil dólares en Londres. La viuda del valiente O'Brien no recibió jamás ni un dólar del gobierno de Chile, ni siquiera un detalle de las sumas avanzadas por él a los marineros, como ya se ha mencionado. Mucho menos

Al Director Supremo se le oyó decir muchas veces que el placer que tuvo al comprar el *Windham* fue enorme, pero mayor placer tuvo cuando pudo pagarlo. Gozó también de una satisfacción especial cuando logró deshacerse del lastimero demandante, al entregarle una letra para la tesorería por el pago completo de lo que se le adeudaba. El ansioso acreedor miró primero la letra y luego al Director, como preguntando si la letra se le cancelaría. El inoportuno inquisidor sabía muy bien que el día anterior la tesorería no habría podido pagar 30, y menos 30 mil dólares, y no podía concebir bajo que arte de magia había tan gran cantidad, en tan poco tiempo, llegado a la tesorería, puesto que no conocía el secreto.

El Director obtuvo de esta transacción otra muy grata satisfacción: pudo descargar al Estado de una deuda de urgente naturaleza con fondos que en realidad le pertenecían a él. Como Alto Lord Almirante del Estado, lejos de apropiarse de parte alguna para sí mismo, entregó entera la suma de 50 mil pesos recibida de los señores Chopitea y Beltrán a la tesorería. Pudo al mismo tiempo disfrutar de la liberación de estos dos caballeros de su prisión y devolverlos a sus familias.

Después de su liberación no fue ya secreto que ellos habían accedido a la propuesta del Director de pagar cien mil pesos por obtenerla cuando la urgencia de dinero [*ilegible*] les permitió lograr su objetivo por la mitad del dinero.

Los detalles parecerán a algunos triviales como para ser descritos en una obra de este género, pero otros opinarán que estos detalles son de gran interés e importancia, puesto que muestran los grandes objetivos alcanzados con medios tan escasos. Gracias a su juicioso manejo, su total desprendimiento y su renuncia a los derechos que le correspondían sobre esta primera presa de la *Lautaro*, que aparentemente no tenía gran valor, O'Higgins vino a contribuir en gran parte al pago de ese buque de guerra, que en menos de 24 horas después de izado el pabellón chileno en sus mástiles, le dio a Chile el dominio del mar, sentando así las bases para una independencia tan impresionante como los elevados Andes.

Pero para retornar a un asunto menos lamentable, el Director, con el buen sentido y justo propósito que marcaba su preocupación pública, no perdió tiempo en aprovechar la alegría general que el éxito de la *Lautaro* produjo en todo el país, para llevar a cabo su más querido anhelo: la creación de una escuadra que aseguraría el permanente dominio del océano que tan duramente se había ganado con el esfuerzo de un solo buque. Todas las clases de Chile dependen más o menos del comercio y están al tanto de que ningún tipo de comercio puede operar con ventaja si sus costas son bloqueadas por una escuadra española. O'Higgins, por lo tanto, vio que había llegado el momento de mostrar al público sus opiniones respecto a la necesidad que existía y

recibió una pensión del país por el cual su esposo se había sacrificado, y que al hacerlo había brindado el mayor servicio que pueda darse a una nación. Esta cruel negativa e injusticia es contraria a las conocidas cualidades del Director Supremo en cuanto a justicia y liberalidad y a la elevada opinión expresada en la carta que le envió antes de zarpar. En numerosos ocasiones después de su muerte...[nota del autor].

las ventajas que acarrearía la creación y mantenimiento de una escuadra suficiente para preservar el dominio del Pacífico, que había sido arrancado de sus anteriores amos en manera tan extraordinaria.

En una proclama de comienzos de mayo de 1818 dirigida a los habitantes de Chile, el Director se expresó sobre este asunto: “Contra el poder marítimo que hasta hoy ha ostentado el enemigo, tenemos los elementos de una fuerza que acaba de hacer el primer ensayo y nos promete decidir en breve nuestra futura superioridad sobre como lo ... [ilegible] ... la escasez de nuestros recursos hemos armado la fragata de guerra *Lautaro* y ésta sola ha bastado para levantar el bloqueo que mantenían la fragata *Esmeralda* y el bergantín *Pezuela* ... [ilegible] ... habrían rendido su pabellón al nuestro, aumentando hoy los trofeos de Chile si la fuga no hubiese sido el asilo de los bloqueadores y si el valiente O’Brien hubiese sobrevivido a la gloria que obtuvo en el ataque”.

En otra proclama, dirigida especialmente a los habitantes de la provincia de Concepción, entonces en poder de los españoles, el director prevé lo que la Armada de Chile alcanzará de allí en adelante, al hacer las siguientes observaciones que puede decirse eran proféticas: “los pueblos mismos de Valdivia, Osorno y Chiloé bendecirán muy pronto la mano bienhechora que vuela a quebrantar sus pesadas cadenas. Nuestra marina ya se hace respetar en el Pacífico y dos veces el pabellón de España ha sido rendido a sus esfuerzos. Ello ha escarmentado a la *Esmeralda* y al *Pezuela*. Preguntad a sus marinos por esta vergonzosa verdad. Preguntadles por qué no siguen bloqueando Valparaíso y decid de su contestación”.

Esta publicación mostró por primera vez impresas las ideas del Director relativas a la importancia y al valor que le asignaba a una marina nacional, y la apelación que él hizo en una reunión con seis ricos habitantes de Santiago en el mes de mayo de 1818, mostró todavía más claramente sus esperanzas, expectativas y planes con respecto a este vital asunto.

La reunión se llevó a cabo en palacio y la sustancia de su petición puede resumirse en las siguientes palabras:

“Conciudadanos: Poco más de un mes ha pasado desde que nuestra situación aparecía desesperada, que toda esperanza de salvación era raramente invocada por los más optimistas. La victoria de Maipú ha salvado temporalmente al señor C... del yugo de sus antiguos y constantes opresores, y a ustedes, mis amigos, de la muerte en esta Plaza, o bien a otros de los calabozos de la Inquisición. Pero no nos engañemos, puesto que la victoria no nos ha dado más que una protección temporal contra la venganza y los ataques de nuestros implacables enemigos. El que sepa poco del carácter español y especialmente del carácter del virrey Pezuela, que con su orgullo y obstinación ha desechado todas las sugerencias de prudencia y experiencia para alcanzar su objetivo, mientras tenga una pierna en que levantarse y pueda avanzar un paso...”

[Después de unas páginas ilegibles, Thomas continúa refiriéndose al discurso de O’Higgins, pero ya sin citarlo directamente]... si tuviera éxito en cualquiera de

estas operaciones, no vacilaría un minuto en llevar esas armas contra Chile. Que la única posibilidad de proveer la expedición no está en la provincia del Río de la Plata, sino en este país que recibe los ataques constantes de este formidable enemigo, siendo doblemente formidable debido a la poderosa facción que lo apoya, que en orden de respaldar la política que siguió Escipión contra Aníbal, llevando la guerra al corazón del Perú, hasta las puertas mismas de Lima. Que estaba claro que este sistema tan altamente beneficioso no podría llevarse a efecto mientras no se haya logrado el dominio del mar. Que juzgando por el éxito que se había alcanzado en este primer glorioso esfuerzo, quedaba de manifiesto que no es sólo necesario apoyar a la *Lautaro* con algunos buques más para consumar la completa y rápida realización de aquel gran objetivo nacional.

El Director, que había leído este discurso, una vez que hubo terminado dirigió sus ojos al público para ver qué efecto había producido y quedó un tanto sorprendido y a la vez poco contento, al ver que estos valiosos ciudadanos se estaban tomando una siesta. Gracias a los esfuerzos de su ayudante de campo, estos caballeros despertaron de su sueño y el Director, habiendo repetido la razón por la que los había llamado, los urgió a que tomaran una pronta decisión a no ser que el dios del sueño los golpeará otra vez con su cetro de plomo.

Pero no siempre sucede en el curso natural de las cosas que los hombres con grandes capitales sean siempre hombres con grandes conocimientos y cordura, sino que lo opuesto es lo corriente. Esta exposición del Director para ganar el imperio del Pacífico causó gran sorpresa entre el público que lo escuchaba. Después de una larga pausa, uno de ellos, tras restregarse los ojos y encender y fumar un gran cigarro, se aventuró a romper el silencio diciendo que todo lo que su excelencia había tenido a bien decir, era la realidad y la justicia, y que una escuadra era un excelente medio; pero que era también muy caro y que Chile era un país pobre, muy pobre en realidad, y que el país estaba muy lejos de poder construir y mantener varios buques de guerra, y que en su humilde opinión él no podía comprender cómo podían mantener uno. Cuando hubo concluido, otro caballero, que había tenido la ventaja de fumarse dos cigarros e inspirado por lo que había oído, añadió a sus comentarios que Chile era sin duda un país muy pobre y que él no comprendía de dónde iban a obtener el dinero para mantener siquiera ese único buque de guerra. A estas preguntas, el Director contestó con calma pero con firmeza para que se le entendiera bien, que el dinero para mantener no un buque sino una escuadra para dominar el Pacífico, iba a salir de sus bolsillos, señores. Usted señor A pagará tantos pesos, y usted señor B tantos más, y usted señor C... pesos.

El Estado reconocerá la deuda y la tesorería pagará con la misma seguridad, aunque no con la misma rapidez, con que yo pagué la suma de 40 mil pesos a los leales ciudadanos de Mendoza, con los que se me permitió luchar en la batalla de Chacabuco. Terminó diciendo que, yo sé señor, sé perfectamente bien, a cuánto ascienden sus fortunas y que pueden facilitarme, sin el menor inconveniente, las sumas que les he pedido. Sé también que atañe a vuestro interés avanzarme esos dineros, por lo que es

necesario que lo paguen cuanto antes a la tesorería.

La animación con que el Director pronunció estas últimas observaciones despertó completamente al público de su somnolencia y alumbró su entendimiento sobre la fuente de dinero para crear la futura marina, ya que sin hacer un sólo comentario o pregunta sobre estos asuntos, los buenos ciudadanos se retiraron del lugar y después de regañar un poco, pagaron en la tesorería las sumas solicitadas por el Director.¹⁴

Estos prudentes y calculadores ciudadanos, juzgando por las experiencias que habían tenido con los principios y la conducta del gobierno de Carrera, no tenían esperanza alguna de que se les pagaran las sumas que habían avanzado para lo que ellos consideraban un proyecto loco e impracticable, pues eso pensaban del plan del Director de crear una escuadra suficiente para vencer a la española. Grande fue pues su sorpresa cuando el dinero que creían irremediabilmente perdido...¹⁵

Con dinero suficiente en la tesorería gracias a estos avances, el Director no perdió el tiempo en pagar 180 mil pesos por la compra de la *Lautaro*. Poco después compró en 30 mil pesos la *Chacabuco*, corbeta norteamericana que los comerciantes de Coquimbo habían adquirido para dedicarla al corso. Acababa de consumarse esa compra cuando hizo su aparición en Valparaíso el magnífico navío *Cumberland*, capaz de cargar 70 cañones pesados. El agente del Director en Londres había conseguido una ganga al obtener el buque por 150 mil pesos, que a su debido tiempo fueron pagados a los propietarios. A este soberbio buque puso O'Higgins el nombre de *San Martín*, su estimado amigo que se encontraba por entonces en Buenos Aires, en oposición a quienes consideraban, y con justicia, que el buque de mayor porte de la escuadra debería llevar el nombre del padre de la Armada.¹⁶

El Director aprovechó el arribo del noble navío *Cumberland* al puerto de Valparaíso para llevar a cabo un nuevo y vigoroso intento de obtener dinero de aquellos ciudadanos pudientes que no habían asistido a la reunión en palacio y que no habían contribuido al fondo naval. A cada uno de ellos le dirigió una carta firmada de su propia mano, cuya traducción es la siguiente: [*La carta no aparece en los apuntes*].

El *Cumberland*, ahora *San Martín*, llegó a Valparaíso procedente de Londres el día 24 del mes de mayo. Para entonces la herida del Director, ya mejorada, le permitía tomar parte personal en algunos asuntos y decidió que todos los jóvenes vagos que infestaban las calles de la capital serían arrestados, y juntos se les enviaría a la escuadra. Hizo que soldados de caballería circularan por la Chimba y otros barrios de la ciudad, y una vez que los vagos se acostumbraron a ellos y dejaron de prestarles atención, los soldados arrestaron a todos y los llevaron a una gran jaula que se había preparado de antemano. Se habían reunido casi 1500 hombres y el Director fue personalmente a seleccionarlos. Se eligieron los de mejor apariencia. Unos 500 hombres de edades entre 15 y 25 años abordaron el *San Martín*, la *Lautaro* y la *Chacabuco*. En los dos años siguientes se añadirían 1500 hombres a ese número y Chile estará siempre orgulloso de esos jóvenes sin fortuna que formaron el Cuerpo de Infantería de Marina, que el general Miller llevó tantas veces a la victoria y que fueron los primeros en presentarse voluntariamente para dar a su patria, al mando del intrépido Lord Cochrane, la gloriosa segunda victoria en la *Esmeralda*. La propia Gran Bretaña no puede enorgullecerse de contar con un cuerpo de marineros más valientes y más disciplinados que esos jóvenes chilenos entrenados bajo la dirección y los deseos de O'Higgins, quien mostró siempre el más profundo interés por su bienestar. Pero el Director había tomado también la resolución que, a su tiempo, Chile tendría no sólo hábiles y valientes marineros, sino que serían guiados por oficiales que persiguieran grandes objetivos nacionales, los que sólo podrían obtenerse a través de una adecuada formación. Con este fin, a principios de agosto de 1818 decretó la fundación de una academia de guardiamarinas. Por esos mismos días formó una brigada de infantería de marina compuesta de infantería y artillería, cuyos posteriores servicios vinieron a justificar su importancia ante las más exigentes expectativas de los días de su formación.

Fin de la Primera Parte

- 14.- Dice Barros Arana que no le fue posible fijar con absoluta seguridad el monto de todos los donativos recogidos en ese momento. Según las cuentas de la tesorería general, a fines de agosto se habían recaudado 23.663 pesos en donativos voluntarios y 36.599 en empréstitos, multas y secuestros. (Barros Arana, t. XI, p. 632). El 25 de agosto O'Higgins se había dirigido al cabildo de Santiago, solicitando erogaciones populares para obtener el dinero necesario.
- 15.- En otra página, aparece una segunda versión que completa el texto que falta. Dice así: El lector quedará agradablemente sorprendido al saber que esta lógica del Director produjo el más saludable efecto en la actitud del público que lo escuchaba. La suma de ... fue pagada a la tesorería sin un murmullo. Pero el lector quedará todavía más agradablemente sorprendido al saber que hasta el último real de esa deuda fue pagado a quien lo prestaba en un plazo de ... meses después que se había avanzado.
- 16.- Con la captura de la *María Isabel*, el Senado decidió, sin consultarlo en esta ocasión, que la orgullosa fragata llevaría el nombre del Director [nota del autor].

La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional (breve recuento)

Juan Carlos Llosa Pazos*

La política es una ciencia que está ligada indisolublemente a la historia y que ha estado presente en la humanidad desde que el hombre descubrió su capacidad de discutir y ambicionar sin límites, y su desmedido afán por dominar a sus semejantes. La política por tanto es muy antigua, y sin ella el hombre jamás habría podido conducir con éxito sus propios asuntos, ni mucho menos aquellos con los que se gobiernan los estados. La política está presente en todas las actividades. De una forma u otra es inherente a todos, es propia de nuestra naturaleza. Supone también idea de conjunto, de sociedad, donde tienen lugar la discusión y el discurso. Es respecto a este entorno que, desde una perspectiva antropológica, Aristóteles sostiene que toda organización política es en cierto modo propiedad de todos, pues exige como requisito fundamental un suelo común, ya que según su postulado quien dice Estado dice unidad de lugar¹. Entonces, al tratar sobre sociedades y estados, la política resulta muy variada y contrapuesta en ideas e intereses, lo que muchas veces genera discordia. Sobre este punto, Aristóteles plantea que son tres las causas de discordia en política: la disposición moral de los revolucionarios, el fin que se proponen y las causas particulares de la discordia. De la discordia se deriva el conflicto y de éste un fenómeno en extremo violento llamado guerra.

Dentro de este escenario las fuerzas armadas han ocupado y ocupan un espacio político que está determinado por la probabilidad de la guerra y por la voluntad del Estado de ser fuerte para vencer y dominar a otros.

Desde sus primeros años como república, la política peruana ha sido bastante volátil. A lo largo de casi dos siglos las fuerzas armadas han jugado un papel protagónico en el desarrollo de los acontecimientos políticos y, en muchos casos, han sido actores decisivos de los mismos. Es aquí que cabría preguntarse ¿cuánta ha sido la influencia de la Marina de Guerra del Perú en la política nacional? La respuesta escapa al contenido del presente artículo, ya que responderla requiere de mayor estudio e investigación; sin embargo, tenemos la intención de aportar algunas ideas y resaltar

* Capitán de corbeta de la Marina de Guerra del Perú.

1.- Aristóteles, *La política* (Editorial Alba 2001).

algunos momentos en los que la participación política de la Marina de Guerra del Perú fue relevante.

Los primeros tiempos de la Armada: ausencia de una política naval

La Marina de Guerra del Perú fue creada por el general José de San Martín, quien con el apoyo de su ministro de Guerra y Marina, Bernardo Monteagudo, dotó a la naciente república de una institución destinada a preservar sus intereses marítimos. De aquella época datan figuras como los vicealmirantes Martín Jorge Guise y José Pascual de Vivero, de orígenes británico el primero y español el segundo. Ambos fueron comandantes generales de la Armada y, con su dedicación y entusiasmo, le dieron el impulso necesario para iniciar con éxito sus primeras actividades operativas y administrativas.

Desafortunadamente, la labor iniciada por el Libertador no tuvo continuidad y pronto se diluyó. La causa de ello fueron las convulsiones políticas que siguieron a su alejamiento del país, que tuvieron por protagonistas a diversos caudillos que con irresponsabilidad y egocentrismo convulsionaron la vida nacional durante las primeras décadas de la República. Sin posibilidades de construir y trabajar por un objetivo nacional, al concluir la primera década como república nuestro poder naval se había reducido considerablemente, al extremo de quedar casi anulado.

En 1823, poco después que San Martín dejara el país y que Bolívar hiciera su aparición en la escena nacional, la Armada se vio involucrada en la que sería su primera crisis política. Bolívar exigió a Guise, comandante general de la Escuadra, que retirase el apoyo de sus fuerzas al mariscal José de la Riva Agüero -entonces presidente constitucional del Perú- y se uniese a su causa. Al negarse a ello, Guise se ganó la enemistad de Bolívar, que habría de acarrearle funestas consecuencias tanto a él como a la Armada luego que éste asumiera el control total del gobierno peruano.

Pocos años más tarde se produjo la guerra con la Gran Colombia, en la que le cupo un papel sustantivo a las fuerzas navales comandadas justamente por Guise, quien falleció al mando de dichas fuerzas durante el combate de Guayaquil (24 de noviembre de 1828). Los años transcurridos entre esa fecha y el inicio del primer gobierno del mariscal Castilla, constituyen una de las épocas de mayor crisis institucional de la Armada. Al respecto, el historiador José de la Puente Brunke dice:

*Las dificultades económicas -de la Marina en su conjunto, y de sus oficiales y personal subalterno en particular-, unidas a la inestabilidad política, generaron problemas muy diversos en la Armada (.....). Ello trajo serias consecuencias, ya que los sucesivos gobernantes de esos años tuvieron relaciones muy diversas con el personal de la Marina según como hubiera sido la actitud de la institución -o de la mayor parte de sus integrantes- con respecto a sus aspiraciones políticas. Tales situaciones generaban, por ejemplo, muchos cambios en los puestos directivos de la Armada, que obedecían a esas motivaciones políticas”.*²

2.- José de la Puente Brunke, *Hombres del Mar* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1994).

Como se ha señalado, aquel periodo estuvo plagado de guerras civiles y luchas internas, y si bien algunos caudillos fueron notables administradores, como Agustín Gamarra y Andrés de Santa Cruz, ninguno de ellos logró valorar la importancia de controlar el mar no sólo para tener un nivel adecuado de seguridad sino también para poder contribuir al desarrollo económico del país. En consecuencia, no hubo una política naval que garantizara el libre uso y dominio de nuestro mar territorial.

Pero no sólo lo naval y lo marítimo quedaron relegados, pues tampoco hubo un ambiente propicio para que prosperara la ciencia o la industria. Fueron años en que prevaleció la voluntad del caudillo de turno, válida tan sólo durante el tiempo que su espada pudiera sostenerlo.

Tal fue el caso del general Felipe Santiago Salaverry, en quien se presentó una extraña mezcla de valentía, audacia, juventud y vehemencia, que no le permitieron enfocar con serenidad aquello que convenía a los superiores intereses nacionales. Su declaración de guerra a muerte a Santa Cruz y a la Confederación Perú-Boliviana, al final sólo benefició a los objetivos nacionales propuestos por el ministro chileno Diego Portales, que buscaban destruir a la Confederación por considerarla un peligro para su patria. Simplemente, Salaverry no logró percatarse de que la Confederación era conveniente para los intereses del Perú.

La Marina sufrió un fuerte revez durante ese conflicto, pues casi la totalidad de sus oficiales tomaron partido por la causa de Salaverry, quedando muchos de ellos fuera del servicio luego que éste fuese derrotado por Santa Cruz. La crisis subsiguiente afectó a hombres y medios, y esta situación fue determinante para el éxito de las campañas restauradoras que, partiendo de Chile, derrotaron a las huestes de Santa Cruz y de Orbegoso. Con ellas se expidió la partida de defunción de la muy efímera y primera alianza estratégica entre Perú y Bolivia.

Muchos de los militares de ese periodo eran más políticos que soldados, convirtiéndose en serios factores de inestabilidad. Esto acarrea otro tipo de consecuencias, entre ellas la profunda debilidad institucional del propio Ejército, que se veía envuelto en luchas internas y vivía permanentes sublevaciones, muchas engendradas fuera de sus filas. No ocurría esto en la Armada, entre otras razones porque en sus filas no aparecían de buenas a primeras contralmirantes o capitanes de navío reclamando para sí el mando supremo de la República.

La Marina, a pesar de todas las dificultades, tuvo la entereza y perseverancia para saber sobrevivir en un tiempo tan hostil, en torno a una oficialidad más o menos homogénea.

Castilla y la política naval limitada

Uno de los más importantes presidentes que tuvo nuestro país fue Ramón Castilla Marquesado. No fue un político iluminado ni un genio militar, pero tuvo gran habilidad e inteligencia para saber manejar y emplear las potencialidades de otros en provecho del país. También tuvo suficiente talento para impulsar aquellas actividades que podían contribuir a convertir al Perú en una nación de primer orden. Su sueño fue

alcanzar la grandeza de su patria y probablemente ningún otro haya dado más pasos en esa dirección que él.

Sin duda cometió muchos errores, pero sus aciertos fueron sustancialmente mayores. Uno de ellos fue la política naval que ejecutó durante sus dos gobiernos.

A diferencia de sus predecesores y de muchos de sus seguidores en la presidencia de la República, Castilla dio a la Armada Nacional el apoyo político necesario para que atendiese sus necesidades y pudiese imponer su presencia en el espacio marítimo peruano. Esto trajo mayor prestigio y reconocimiento para el país, en una época en que las comunicaciones marítimas eran fundamentales.

Su labor contribuyó a que la Armada se consolidara institucionalmente y pudiera llegar a los difíciles años de la Guerra del Pacífico con un sólido prestigio, y con oficiales y tripulantes firmemente convencidos de la importancia de su labor en defensa de la nación.

Castilla intentó hacer del Perú un país respetado en la región, no sólo por las riquezas con las que contaba, sino también por su poder militar. Para ello buscó contar con un ejército moderno y eficiente, y principalmente con una escuadra poderosa que asegurase la soberanía nacional en sus aguas adyacentes.

Durante sus gobiernos se adquirieron varias unidades navales, tales como el *Rímac*, primer buque de guerra a vapor en la región, cuyo arribo marcó el inicio de una nueva era en la Marina de Guerra del Perú.

Como señalan Romero y Valdizán³, Castilla prestó particular interés a los temas marítimos y navales quizá por haber vivido de cerca el humillante incidente de Islay, cuando una división naval inglesa al mando del contralmirante Thomas detuvo cuatro naves de guerra peruanas. Castilla comprendió allí que el Perú necesitaba una Escuadra lo suficientemente poderosa como para disuadir cualquier pretensión extranjera.

El Partido Civil y la Marina

A fines de la década del sesenta del siglo que nos ocupa, luego de importantes sucesos como la caída de Pezet, la guerra con España y la muerte del mariscal Castilla, un nuevo fenómeno político hizo su aparición en la vida nacional: la fundación y ascenso al poder del Partido Civil. Ciudadanos de diferentes clases sociales, agrupados en la Sociedad Independencia Electoral, a la cual se unieron algunos marinos y militares, ingresaron a la arena política motivados principalmente por el rechazo a medio siglo de hegemonía caudillista. Había nacido el primer partido político organizado en el Perú⁴.

Si bien la intención parecía correcta, varios de los principales civilistas ingresaron a la actividad política para defender los intereses de los poderosos consignatarios

3.- Fernando Romero Pintado, *Grau, Biografía Lírica* (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984); José Valdizán Gamio, *Historia Naval del Perú* (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984, t. III).

4.- Carmen Mc Evoy, *Un proyecto nacional en el siglo XIX, Manuel Pardo y su visión del Perú* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994).

del guano. Uno de ellos fue Manuel Pardo y Lavalle, líder indiscutible del partido y primer presidente civil del Perú por voto popular. Pardo se enfrentó en más de una ocasión con Nicolás de Piérola, quien como ministro de Hacienda del gobierno del coronel Balta implementó una política que afectó los intereses de los poderosos consignatarios del guano. Esa enemistad habría de durar décadas, arrastrando en algunos casos a la Armada. La fundación del Partido Civil y su encumbramiento en el poder, tras su victoria en las elecciones presidenciales de 1872, tiene un significado especial para la historia del Perú.

Fue en dicho año que la Marina de Guerra tuvo un importante papel en la vida política nacional, al oponerse al golpe de estado perpetrado por los hermanos coroneles Gutiérrez. Un manifiesto a la Nación, redactado a bordo de una unidad naval y suscrito por un numeroso grupo de oficiales, marcó el inicio del fin para dicha revolución. A diferencia de lo ocurrido con Salaverry, el apoyo de la Armada a la causa civilista le trajo consecuencias positivas.

Luego de tomar Palacio de Gobierno y apresar al presidente José Balta, su ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez, envió un telegrama al capitán de navío Diego de la Haza, comandante general de Marina, exigiendo la subordinación de las fuerzas navales a su autoridad. De la Haza no estaba dispuesto a aceptar dicho ultimátum, por lo que reunió a los comandantes de los buques a su mando y acordó con ellos rechazar el golpe de estado perpetrado por el coronel Gutiérrez y sus tres hermanos. Declarada la Escuadra en estado de alerta, sus unidades zarparon hacia San Lorenzo, desde cuyo fondeadero se emitió el referido manifiesto. A bordo de las naves iban también numerosos miembros de la Armada que servían en dependencias de tierra o que se hallaban sin colocación.

El manifiesto a la nación firmado por los oficiales navales rechazando el golpe de estado de los Gutiérrez, fue un hecho sin precedentes en la vida política peruana, tal como ha sido destacado por diversos autores. La Armada asumió un papel de defensa del orden legal frente a la clásica usurpación del poder constitucional.

Cabe señalar que este documento estuvo inspirado en buena parte por la simpatía que numerosos oficiales navales tenían por el civilismo, reflejado en estrechos vínculos con muchos de los miembros del movimiento cívico que fuera el principal artífice de la caída de los Gutiérrez. Es necesario agregar que, a diferencia de tiempos recientes, en esa época era absolutamente legal la participación de los miembros de las fuerzas armadas en actividades político partidarias.

Con la ayuda de la Marina, los civilistas consiguieron detener la acción golpista, marcando un hito en la lucha contra el militarismo. Si bien esa lucha se daba con oficiales de ejército, la actitud de los civilistas dejaba en claro que su rechazo no iba dirigido a esa institución sino a su intervención en las decisiones soberanas de la voluntad popular.

Sucedía algo distinto en el caso de la Armada, muy probablemente por la ya mencionada influencia que los seguidores de Pardo tenían al interior de la institución. La irrupción de la Armada en el escenario político peruano no sólo no incomodó sino que incluso resultó conveniente para muchos. La Marina se presentaba como una institución respetuosa del orden constitucional y del imperio de la ley .

Los líderes navales que promovieron el rechazo al golpe pertenecían a una generación que había empezado su carrera profesional al final de periodo de la vela. Muchos de ellos habían dotado las primeras unidades a vapor con que contó la Armada Peruana, y algunos llegarían a ser comandantes del más moderno elemento naval de la época, el blindado. Entre ellos figuran Miguel Grau, comandante del monitor *Huáscar*, Carlos Ferreyros, comandante del vapor *Tumbes*, Samuel Palacios, comandante de la fragata *Independencia*, Camilo Carrillo, director de la Escuela Naval, y Aurelio García y García.

La actitud de la Armada y el levantamiento del pueblo “en rechazo al autoritarismo y en respaldo a la Constitución” han sido vistos por la mayoría de historiadores como una respuesta al caudillaje militar que dio paso al primer gobierno civil en nuestra historia republicana. Margarita Giesecke⁵ sugiere que el pueblo se rebeló y ultimó a los Gutiérrez no tanto por su sentido constitucionalista sino por otras causas. Por su parte, Alfonso Bouroncle⁶, asegura que la mano del civilismo estuvo detrás de la caída de los Gutiérrez y que la figura del líder golpista Tomás Gutiérrez ha sido deformada por las circunstancias y por los intereses que estuvieron en juego.

Muchos historiadores han sostenido que el rechazo popular al golpe de los Gutiérrez y el ascenso del civilismo al poder no tuvo motivaciones antimilitaristas sino que obedecieron a una reacción cívica en favor de lo que hoy llamamos estado de derecho. En la misma línea de Giesecke, creo que esta apreciación no se ajusta totalmente a la verdad y que, en efecto, la reacción popular fue manejada y dirigida por el civilismo. Por otro lado, el civilismo tuvo una actitud contraria a la deformación de las instituciones militares en instituciones políticas, cosa que se aplicaba con mayor propiedad en el caso del Ejército. Cabe destacar que entre los civilista se contó con distinguidos militares, como La Puerta, Medina, Buendía o Freire, figurando entre sus aliados el general Mariano Ignacio Prado. La Armada no fue considerada peligrosa por el civilismo, sino más bien una aliada a la cual se le dio la oportunidad histórica de obtener protagonismo político y no mantenerse a la saga del Ejército, como había ocurrido en el pasado.

Este rechazo antimilitarista afectó a la Defensa Nacional, pues llevó a que los políticos debilitaran al Ejército reduciendo así el riesgo de que volviese a irrumpir en la vida pública. Se llevaron a cabo acciones concretas en esa dirección, reduciendo los efectivos militares de doce mil plazas a inicios del gobierno civilista a cuatro mil al

finalizar éste. Otra medida que se tomó fue el fortalecimiento de la Guardia Nacional, organizada en base a un decreto supremo de noviembre de 1872. La Guardia Nacional se constituyó en una institución paralela al Ejército que, apoyada por la Marina, pudiese eventualmente neutralizar una acción militar.

Los errores de la política de defensa nacional de Pardo sin duda se harían sentir en abril de 1879, cuando ya era demasiado tarde para corregirlos. El propio líder civilista, poco antes de su asesinato a manos de un sargento de la guarnición de Lima (noviembre de 1878), comprendió el real peligro en que se encontraba la Nación debido al bajo alistamiento de su material bélico, e intentó ponerle remedio tratando de persuadir al gobierno de su sucesor, de la existencia real de una amenaza internacional.

La política naval del gobierno civilista se caracterizó por los bajos salarios y los escasos recursos para reponer o mantener un material bélico que empezaba a quedar obsoleto frente a los nuevos avances tecnológicos en la guerra naval. Heredero de la crisis económica generada en el gobierno de Balta, el primer mandatario civil peruano no pudo o no consideró prioritario atender las necesidades de la defensa nacional.

Sin embargo, hay que destacar la habilidad con que Manuel Pardo logró atraer a jóvenes jefes navales como Montero, Grau, Carrillo, y García y García. Varios de ellos participaron en la política y en la gestión pública. El jefe del civilismo se aseguró la completa lealtad de la institución naval, una institución para entonces bastante respetada. Con dichas lealtades pudo llevar adelante su proyecto político, que en buena cuenta era la causa de la democracia y la legalidad, en una época en que la revolución y la desestabilización golpista eran una espada de Damocles. En razón a ello, la Marina jugó posteriormente un papel decisivo en las revueltas que promovió Nicolás de Piérola en los cuatro años que gobernó Manuel Pardo y Lavalle. Este hecho fue resaltado por el general de división Nicolás Freire, ministro de Guerra y Marina durante buena parte del primer gobierno civilista, y quedó expresado en la Memoria de Marina que presentó al Congreso de la República al final del mandato de Pardo, en los siguientes términos:

Sumamente satisfactorio me es decir, que el Cuerpo de Marina se ha manifestado en los cuatro años de la administración del Gobierno actual, con la decisión y con el mismo espíritu de orden, que han hecho de él, uno de los principales elementos para la marcha pacífica de la república.

En estos cuatro años ha habido para los marinos, una serie de pruebas que han puesto en evidencia hasta donde llega su decisión por la conservación del orden y su abnegación por el cumplimiento del deber.

Conmovida la República por los trabajos constantes de ciertos hombres, que no pueden vivir sino en medio del desorden y que son enemigos de la paz pública, el Gobierno encontró siempre a la Marina lista para llevar su eficaz auxilio donde quiera que se le haya necesitado: jefes, oficiales y marineros, han manifestado

5.- Margarita Giesecke, *Masas Urbanas y rebelión en la historia, golpe de estado, Lima 1872* (Lima, Centro de Divulgación de Historia Popular, 1978).

6.- Alfonso Bouroncle, *La tragedia del 79*.

una voluntad inquebrantable para el cumplimiento de sus deberes; y esto, en circunstancias harto difíciles, pues en muchas ocasiones se ha encontrado la Escuadra insoluta hasta de nueve meses de sueldo y casi desnuda”.⁷

7.- Memoria del ramo de Marina que presenta a la legislatura de 1876 el Ministro de Guerra y Marina (Lima, Imprenta Económica, 1876).

De Bucareli, Bodega, Mackay, Martínez y Makweena

W. Iain Mackay*

En octubre de 1739 Gran Bretaña declaró la guerra a España. La desigualdad en número de buques de guerra no era tan grande. Por ejemplo, en 1732 Alberoni tenía a su disposición en la zona de Alicante unas seiscientas embarcaciones preparadas para combatir. Unos años más tarde, en 1736, España había recobrado su prestigio como potencia mundial gracias a la labor de José Patiño en la organización de la Real Armada. La labor de Patiño fue de inmenso valor para su país y contribuyó de manera significativa para que España pudiese mantener el control en las aguas y los territorios del Caribe y zonas circundantes. También permitió que se estimularan nuevos esfuerzos exploratorios -produciendo gran cantidad de documentación- y el interés en establecer mayor control en la costa de California, donde la presencia de otras potencias europeas podía llegar a constituir una amenaza en esas ya no tan remotas zonas.

En 1625 apareció una obra sobre los viajes de un tal Apóstolos Valerianos, conocido también como Juan de Fuca, en la que señalaba haber llegado a la costa noroeste del Pacífico en 1592. Casi un siglo después, en 1708, la revista londinense *Monthly Miscellany or Memoirs for the Curious* publicó el relato de un viaje de un tal Bartolomé de Fonte, quien supuestamente había viajado del Callao a la costa del Pacífico Noroeste. Estos viajes, reales o imaginarios, entre otros más, llevaron a que España se interesara en explorar esas regiones. La costa de California fue documentada en bastante detalle pero los navegantes y exploradores no llegaban al interior ni a las regiones más al norte.

Mientras los españoles hacían sus viajes de reconocimiento, grupos de comerciantes rusos llegaron a Alaska. Los primeros lo hicieron en 1741 y a principios de la década de 1770-1780 ya habían establecido colonias o factorías para intercambiar pieles con los indígenas locales. El gobierno de Carlos III de España procuró tener presencia efectiva en la zona, disponiendo en 1777 que se lleven a cabo trabajos de reconocimiento y prospección hacia el norte de California. José de Gálvez fue el encargo de poner en ejecución dichas órdenes desde México, debiendo investigar y controlar los movimientos de los rusos y tratar de detener al capitán James Cook cuando llegara a la costa del noroeste del Pacífico. Unos años antes se habían realizado viajes de prospec-

* Doctor en arqueología (U. de St. Andrews), es miembro de Thalassa - Gran Bretaña.

ción por la costa, por ejemplo, en 1775 Auzá realizó una expedición a San Francisco, mandando informes sobre su viaje a Madrid y a México. Los españoles contaban con algunas bases navales y puertos en la costa de Méjico (San Blas), Nueva Granada y Perú. En 1775 una expedición al mando de Bruno de Hezeta llegó a la costa de Oregon y el 17 de agosto avistó la desembocadura del río San Roque. Lamentablemente los resultados de su expedición no fueron adecuadamente divulgados, motivando que diecisiete años después Robert Gray bautizara el río como “Columbia Rediviva”, el nombre de su buque. La primera parte de este nombre llegó a reemplazar el nombre dado por Hezeta, apareciendo incluso en los planos y levantamientos topográficos españoles de aquella costa. Cabe señalar que mucho más tarde, Alejandro Malaspina también hace referencia constante a nombres dados por los británicos, lo que sugiere que los planos británicos de la zona eran más conocidos y detallados que los españoles.

Por otro lado, algunos acontecimientos internacionales influyeron en aumentar el interés de españoles y británicos por la exploración de la costa oeste americana. En junio de 1778 tuvo lugar la capitulación de Saratoga y la evacuación de Filadelfia por los británicos. El 6 de junio del siguiente año España declaró la guerra a Gran Bretaña, reconociendo el mismo año la independencia de los Estados Unidos de América, y en 1780 tropas españolas arrojaron a las fuerzas británicas de la zona oriental de Florida, del Mississippi y de Louisiana. La lucha en Europa llevó a un largo asedio a Gibraltar (1779-83), que fue atacada con baterías flotantes el 13 de septiembre de 1782. El fracaso de este ataque y la posterior reacción británica contra las fuerzas españolas motivó la restricción de las actividades de exploración y expansión española en la costa oeste americana.

Como se ha visto, el interés español en esta zona estuvo directamente relacionado a la presencia rusa y, algo más tarde, a los viajes de James Cook (1774 a 1778). En 1773 el Conde de Lacey, embajador español ante la corte del zar, consiguió un plano ruso del noroeste americano y lo envió a Madrid, lo que motivó que Bucareli, virrey de Nueva España, fuese instruido para organizar una expedición que investigara hasta dónde habían llegado los rusos y cuál era su nivel real de actividad en la Alta California. Al menos desde 1761 los españoles tenían conocimiento de la presencia rusa en Alaska, pues aquel año el Marqués de Almodávar envió a Madrid un plano del Pacífico noroeste publicado en 1758 en San Petersburgo. Sin embargo, en su carta de remisión señalaba que la amenaza “que podría existir hoy es tan pequeña que casi vale no tomarse en cuenta”. Siete años después, Herrería mandó datos a Madrid desde Rusia sugiriendo que los rusos seguían manteniendo mucho interés en esta zona. Ya las autoridades mexicanas habían iniciado una política de ocupación del territorio conocido como la Alta California o Nueva Galicia, empleando para ello un sistema de presidios o asentamientos militares. Pero la información enviada por el Conde de Lacey, que hacía referencia a las exploraciones del ruso Chirikov entre 1769-71, motivó el envío del mallorquín Juan José Pérez Hernández, con órdenes de navegar hasta los 60° norte y desalojar a los rusos que encontrase en la costa noroeste.

Si bien no pudo alcanzar la latitud señalada ni entrar en contacto con los rusos, Pérez estableció los primeros contactos con los Haida, que ocupaban las islas Reina Carlota, con los que intercambió sombreros, pieles, mantas, cajas y obras en madera, concha y cuerno. Al regresar hacia el sur, Pérez pasó por la zona que ahora se conoce como Vancouver y Nutka, donde también entraron en contacto con los nativos e intercambiaron algunos bienes. Las piezas obtenidas en ese viaje forman parte de las colecciones más tempranas de la costa noroeste que se conservan en el Museo de América, en Madrid. Es de destacar que los expedicionarios españoles reconociesen la importancia de documentar y hacer colecciones de materiales de la zona (cosa que también haría la expedición de Cook años más tarde). También tenían conciencia de la importancia de mantener buenas relaciones con los nativos, procurando entenderlos y respetar sus costumbres.

Las instrucciones de Pérez indicaban que cuando entrase en contacto con grupos nativos debía distribuir obsequios de las cuatro cajas que llevaba para tal motivo e informarse sobre las tradiciones, características, forma de vida, modo de gobierno, población y vecinos. Asimismo, debía indagar si vivían en plan de guerra o en paz, y obtener datos sobre sus tradiciones y religión, ídolos, sacrificios y rituales. También tenía que preguntar si pagaban impuestos, si tenían reyes, clanes y qué cosas les eran de suma importancia. Había preguntas sobre productos como metales, cereales, especies, drogas, maderas, plantas, animales y, por supuesto, había que preguntar “si los Indios habían visto otros buques o gente...”.

Warren Cook, en su detalladísima obra sobre la costa del noroeste¹, señala que en realidad era poco lo que se podía preguntar sin un conocimiento adecuado de las lenguas indígenas, pero que a pesar de eso el interés científico del virrey Bucareli fue de gran valor cuando los informes se hicieron conocer. Los datos obtenidos usando los formularios dispuestos por el Virrey contienen una gran cantidad de información de tipo etnológico o etnográficos (que siguen siendo de interés el día de hoy). Las preguntas formuladas por Bucareli no nos deben sorprender. Francisco Javier Clavijero (1731-1787) y Baltasar Jaime Martínez de Compañón, en México y en el Perú, habían destacado la importancia de documentar adecuadamente las culturas indígenas de América.

Warren Cook también resalta el hecho que, según las instrucciones emitidas por el virrey Bucareli el 12 de diciembre de 1773, Pérez y su tripulación estaban prohibidos de tomar las propiedades y los efectos de los nativos sin su consentimiento, a no ser que los objetos se recibieran por intercambio u obsequio, fruto de una relación amistosa. Los indígenas debían ser tratados con gentileza, amistad y cordialidad para que más tarde otros exploradores sean recibidos de manera positiva. Asimismo, se debía respetar la jerarquía local en la distribución de obsequios.

1.- Warren L. Cook, *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543 - 1819* (Londres y Nueva York, Yale University Press, 1973).

La lista de los objetos recibidos por los españoles se conoce, ya que un documento enviado al Virrey de México en 1774 proporciona detalles. Éstos se suponían perdidos, pero trabajos de investigación en Madrid indican que se han llegado a identificar algunos de estos artefactos, entre ellos un sombrero, una bolsa y una bolsa cuadrangular con palillos que los exploradores erróneamente creyeron que eran instrumentos musicales, cuando se trataba de un juego de azar. Las dificultades de mantener un buen nivel de comunicación y comprensión no permitieron entender su uso ni su importancia en aquellas sociedades. Algunos autores nos informan que eran de tanta importancia estos juegos que los participantes podían perder todo, hasta sus mujeres y familias. Los españoles se dieron cuenta cuando un tripulante español fue reclamado por un indio después de perder un juego.

Los marineros españoles llevaron consigo cantidades de conchas o madreperla de abalones o abalorios (*haliotis*) que recogieron por las costas de Monterrey, que fueron apreciadas por los indígenas de la costa noroeste al considerarlas un bien suntuario. También llevaron hierro viejo y otros objetos para realizar trueque.

Al leer algunos informes de esos viajes, no podemos menos que sorprendernos de la calidad con que se venía llevando a cabo la labor de recolección de información etnográfica y etnológica. Esto se debe a la visión y orientación científica del virrey Bucareli y, por otro lado, a la habilidad de Pérez y de su tripulación para reunir dicha información en zonas desconocidas.

En su afán por conseguir más información sobre la zona, y ante la noticia de nuevas actividades rusas en dichas costas, en 1775 el virrey Bucareli organizó otra expedición al noroeste. Despachó a la fragata *Santiago*, al mando del vasco Bruno de Hezeta, y a la goleta *Sonora*, mandada por Juan de Ayala (tempranamente reemplazado por el limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra como capitán) y con Francisco Mourelle de la Ruá como piloto. Al regresar de este viaje, pese a no haber llegado a la latitud señalada por el virrey, fueron recompensados con ascensos y otros premios en reconocimiento a la calidad de su trabajo y disciplina. Con gran firmeza de carácter, Bodega, secundado por Mourelle, pudo superar numerosos contratiempos y alcanzar una mayor latitud que la lograda por Pérez. Fueron pocos los contactos que tuvieron con nativos, algunos de los cuales comportaron gran dificultad y peligro, como fue el ataque que sufrió el bote de la goleta a manos de un grupo de indígenas, posiblemente los Quinualt. Cinco de los siete hombres que iban en el bote fueron asesinados por los nativos y los otros dos murieron ahogados, sin que Bodega, que veía con desesperación estos sucesos, pudiera auxiliarlos por no disponer de otra embarcación menor. Con una tripulación reducida y sin haber podido reemplazar el bote perdido, Bodega restringió su contacto con los nativos durante el resto de su viaje, limitándose a levantar planos de la costa sin poder explorar las bahías. Pese a ello, logró alcanzar los 57° norte, llegando a divisar el nevado San Jacinto (ahora Mount Edgcumbe). En el Puerto de Nuestra Señora de los Remedios, pese a la resistencia indígena, logró reabastecerse de agua y pescado, retornando luego a Monterrey, donde Hezeta había arribado cinco semanas antes.

Cabe preguntarse si en términos de reconocimiento de las costas del noroeste y sus gentes, el trabajo de Bodega había proporcionado datos de valor. El análisis del itinerario o derrotero indica que sólo tocó la costa en unos cuatro o cinco puntos. Por otro lado, las colecciones etnográficas en Madrid no reflejan contactos ni trueque de productos y objetos. Es de suponer que el virrey Bucareli lo premió por los estudios bastante detallados de las costas que tocó, que serían de suma utilidad para futuras expediciones, y por los padecimientos sufridos, que incluyeron el inevitable escorbuto.

El diario de la navegación realizada por Bodega y Mourelle llegó a Londres poco después, y sabemos que Cook pudo consultarlo antes de zarpar de Plymouth, en julio de 1776. La noticia de la expedición de Cook, que eventualmente podía arribar al territorio del noroeste, motivó a las autoridades españolas a disponer un tercer viaje, en 1777, al mando del limeño Juan Francisco de la Bodega. Sin embargo, la expedición debió retrasarse debido a una insurrección en Yuma y a la falta de buques apropiados, pues los pocos disponibles estaban involucrados en el control de dicha insurrección. Ante esta situación, agravada por la cercanía del arribo de Cook y la ausencia de materiales adecuados para construir buques en Méjico, el virrey Bucareli pidió apoyo a su colega peruano para adquirir dos fragatas. Carlos III aprobó la propuesta de Bucareli, y Bodega fue encargado de adquirir en el Callao la fragata *Nuestra Señora de los Remedios* (alias *Favorita*), con la que arribó a San Blas en febrero de 1778. En este puerto se construyó la fragata *Nuestra Señora del Rosario* (alias *Princesa*), puesta al mando del teniente Arteaga, y ambos buques zarparon de San Blas en febrero de 1779. En junio llegaron a puerto Santa Cruz (en la isla Suemez), donde establecieron su primer contacto con los nativos. Estos eran Tlingit, o tal vez Haida, y se mostraron “muy francos y generosos con los españoles”, sin embargo muy pocos objetos asociados a esta expedición han sobrevivido. Ello se habría debido a que se presentaron algunos incidentes, con la captura tanto de marineros como de nativos. Bodega y Arteaga regresaron a San Blas en noviembre de 1779.

Esta expedición nos muestra cierto cambio de actitud hacia los indígenas, pues se van manifestando crecientes recelos mutuos e incidentes, posiblemente originados por la presencia de otros europeos involucrados en el comercio de pieles de nutria. Los rusos llevaban varios años intercambiando objetos por pieles, habiendo logrado controlar a los nativos de Alaska. En 1785 el buque británico *Harmon*, al mando de James Hanna, arribó a Nutka procedente de China. En ese lugar los nativos se encontraban enfrascados a una serie de luchas entre clanes y grupos, situación en la que eventualmente se vio involucrado el recién arribado *Harmon*. Con habilidad, Hanna logró ganarse la amistad de Makweena, uno de los jefes locales, a quien invitó a su nave, sorprendiéndolo con algunos disparos de cañón. Si bien Makweena se asustó ante el estampido y quedó de alguna manera humillado ante su pueblo, Hanna logró calmar su ánimo ofreciéndose a curar a los heridos que el pueblo de Makweena hubiese tenido durante los enfrentamientos con otros grupos.

El capitán Hanna regresó poco después a China con un buen cargamento y en 1786 volvió a Nutka con la *Sea Otter* y otras seis naves. Tras la llegada de aquellos

buques la presencia británica en la zona quedó aparentemente establecida.

Si bien las expediciones dispuestas por Bucareli habían reunido información valiosa, conocer mejor a los pueblos nativos requería de un paso adicional, que alguien pudiese convivir con ellos durante un tiempo relativamente prolongado, de modo de compenetrarse con su lengua y costumbres. Era obvio que la gran mayoría del grupo de comerciantes que acompañaba a Hanna tenía intereses esencialmente económicos, pero también habían algunos individuos que tenían una visión de mayor aliento, que los llevaba a entender que para tener una actividad comercial sostenible con los nativos era indispensable entender la región y su gente, lo que implicaba hacer incluso un sacrificio personal. Un ejemplo temprano de esta visión de largo aliento se recoge en una carta de Daniel Mackay al Conde de Leven, en Escocia, fechada el 28 de diciembre de 1698 desde New Edinburgh, Caledonia (Darién)²: “I shall only say of the country that it is one of the fruitfulest spots of ground on the face of the Earth and best Situat for trade... and will make the Scots Nation more considerable in the balance of Europe that ever”. Cuánta razón tenía Mackay, y que triste fue que Inglaterra y España consideraran oportuno acabar con ese experimento de colonización escocesa. Siglos más tarde, franceses y norteamericanos comprendieron la importancia de aquella zona, y la desarrollaron al punto de convertirla en un lugar estratégico para el mundo entero. Esa misma falta de visión fue la que tuvieron los españoles en la costa del noroeste, y fue por ello que llegaron a perderla.

En julio de 1786, James Strange zarpó de Nutka con un cargamento de pieles a bordo del *Captain Cook*. Entre los nativos se había quedado Juan Mackay, cirujano de su nave, quien debería pasar el invierno con los indígenas y, a la vez, asegurarse que éstos no vendiesen pieles de nutria a otros comerciantes. Mackay contaba con la protección del jefe Makweena, luego de curar a su hija de una enfermedad, siendo hospedado en una de las casas principales del jefe. El doctor llevaba consigo una pistola, una escopeta y pólvora, pues sabía que los nativos tenían terror a las armas de fuego tanto por la demostración artillera hecha por Hanna como por otro ardid tramado por Strange con ese propósito. En efecto, el capitán Strange le entregó a Makweena una escopeta cargada con una cantidad excesiva de pólvora, pidiéndole que la dispare. El efecto sobre el jefe y su gente fue devastador, llevándolos a rechazar la oferta que el mismo Strange les hizo de poder usar armas de fuego. Poco a poco Makweena iba aprendiendo cómo eran aquellos europeos, llegándolos a distinguir entre una nacionalidad y otra. Con el transcurso de los años, Makweena logró sacar ventaja de sus relaciones con los forasteros, muy superior a las establecidas por otros grupos de la zona, lo que le permitió mantener su hegemonía apoyando a los británicos, norteamericanos o españoles, según más le convenía.

Hanna regresó a Nutka en agosto de 1786 y se dio cuenta que Mackay ya había establecido buenos contactos con los nativos. Al año siguiente, dichos contactos se habían fortalecido al punto que casi podía decirse que Mackay controlaba una suerte

de monopolio en el comercio de pieles, pero ciertamente su estadía había sido dura. En 1787 la *Imperial Eagle* llegó a Nutka y encontró a un europeo flacuchento, sucio y haraposo, vestido con ropa indígena, quien subió al buque informando que era el cirujano del *Captain Cook*, e implorando que le dejase escapar de su encarcelamiento en aquella remota e inhóspita zona. El capitán William Barkley accedió y Mackay le proporcionó muchos datos sobre las tradiciones y sobre las dificultades de sobrevivir al invierno en aquellas zonas (hasta la gente autóctona solía padecer hambre y grandes dificultades en el invierno -datos que Malaspina usaría más tarde para defender a los indígenas de ciertas acusaciones). Mackay había hecho varios viajes con los nativos y sus conocimientos culturales y geográficos, compartidos con el capitán Barkley, le permitían sugerir que Nutka era parte de una isla y no del continente, como sería comprobado algún tiempo después.

En 1789, Makweena entró en contacto con españoles, ingleses, norteamericanos y escoceses. Resulta interesante observar la habilidad del jefe nativo para entablar negociaciones y entenderse con los diversos grupos de europeos (esto sin duda se debió, en parte, a las labores iniciales de Mackay). Lo que resulta sorprendente es que los principales incidentes no se produjeran con los indígenas sino entre los propios europeos, que derivaron en lo que se conoce como la crisis de Nutka. Makweena no estuvo totalmente al margen de estos incidentes, y en el caso de la captura de un buque británico por Martínez, jefe de la guarnición española que se había establecido en la zona, apoyó a su capitán, el escocés Douglas, logrando su liberación. Si bien es una conjetura, no puede descartarse que en dicho apoyo hubiese influido la amistad trabada con Mackay. Las relaciones entre Makweena y Martínez se agriaron luego que éste fuese acusado como responsable por el asesinato de Ke-le-kum, un jefe cercano a Makweena, ante los ojos de su esposa, hijo y de varios testigos. A partir de ese evento, la relación entre los nativos y los españoles, por lo menos los que estaban bajo el mando de Martínez, se deterioró rápidamente.

Esta situación sólo logró ser revertida por el limeño Bodega y Quadra, quien arribó a la zona en 1792 con la misión de restituir a los británicos sus propiedades en Nutka. La presencia de Bodega, precedida por las expediciones de Malaspina y Eliza, logró mejorar las relaciones con los nativos, tratando a Makweena con el respeto que merecía y ganándose su amistad, al punto de invitarlo a compartir su mesa en repetidas ocasiones, brindándole el lugar más importante. El jefe indígena, por su parte, retribuyó esa actitud proveyendo a los expedicionarios españoles con víveres. La actitud de Bodega permitió resaltar el poder y el dominio de España en la región, asegurándose que el jefe indígena recibiese todo lo que quería, obteniendo en retorno el público reconocimiento de su amistad personal y a España por parte de Makweena.

Al volver a Nutka en 1792, José Ingraham pudo decir³:

Most of the chiefs of consequence were quite polished by the Spanish gentle-

2.- Scottish Record Office: Leven and Melville Papers GD 26/13/101/pl.2.

3.- Cook, *Flood Tide of Empire...*, p. 340.

man for when any of them met or parted with me it (there) was a great deal of ceremony as bowing and scraping adieu senior etc. The Commodore even admitted Maquinna and his brothers to dine at table with him and they behav'd with great decency. I veryly believe if the Spaniards had the tuition of these people but a few years longer they would be quite civilized. These people can never wish to have among them a better friend than Don Quadra -nothing can exceed his attention and kindness to them; they all seem sensible of it and are extravagantly fond of him.

No cabe duda que Bodega merecía este elogio. Su experiencia en el trato a los nativos, sus conocimientos de la costa, además de su respeto y diplomacia hacia otros, sirvieron para establecer una pequeña pero activa colonia en Nutka. Su trato amigable y respetuoso con la gente de la zona implica un alto nivel de compenetración. Lamentablemente, sólo conocemos algunos de los datos que hicieron del navegante, explorador, diplomático y antropólogo peruano un hábil entendido y experto en la zona, sus gentes y costumbres. Los objetos coleccionados por Bodega fueron igualmente numerosos y en gran medida han sido referidos en la reciente publicación de los papeles de su expedición de 1792⁴.

Las cualidades de Bodega eran muchas, conforme refieren los testimonios de quienes lo trataron, entre ellos los capitanes Gray y Weatherhead, así como John Hoskins e Ingraham.

Hoskins comenta que Bodega era: “really a gentleman, a friend to all the human race, a father to the natives, who all love him and a good friend to the Americans in general”. El elogio era muy sincero. Por su parte, el capitán Gray regresó a Boston después de estar en Nutka, bautizando a su primer hijo con el nombre de Bodega: Robert Don Quadra Gray. Ingraham también comenta⁵: “I tho't him one of the most agreeable men I ever met with”.

Vancouver, al iniciar el proceso de la entrega de Nutka, también tuvo que dialogar y realizar gestiones diplomáticas con Bodega, sobre todo en lo que tenía que ver con el futuro de Nutka. Ambos capitanes mantuvieron relaciones muy corteses y respetuosas, aun cuando sus tratos diplomáticos no llegaron a concluir adecuadamente y se estableció una suerte de empate que no permitió avanzar en las negociaciones. Ambos sabían que había reglas impuestas por sus respectivos gobiernos, y esas reglas se tenían que acatar forzosamente. Bell nos comenta que, aunque molesto por el estancamiento en sus negociaciones, Vancouver se refirió a Bodega de la siguiente manera:

4.- Mercedes Palau, Freeman Tovell, Pamela Spratz y Robin Inglis, *Nutka 1792, Viaje a la Costa Noroeste de la América Septentrional por Juan Francisco de la Bodega y Quadra, del orden de Santiago, Capitán de Navío de la Real Armada y Comandante del Departamento de San Blas, en las fragatas de su mando Santa Gertrudis, Aranzazu, Princesa y Goleta Activa, año de 1792* (Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 1998).

5.- Cook, *Flood Tide of Empire...*, p. 361.

Never was the departure of a man more regretted than that of Mr Quadra's. He was universally belov'd and admired and the only consolation we had was that we should see him again at Monterrey (wither 'twas reported we were to go from this) there he said he wou'd wait for us and make it business to receive us. In such a place as Nootka, so remote from all civilized places (except the small settlements in California) and after having been so long there, he lived in a style that I should suppose is rarely seen under such circumstances, and supported the dignity of his Court in a very becoming manner. His house was open to every gentleman, he gave few particular invitations, they were always general.

Vancouver y Bodega acordaron arreglar las diferencias de opinión refiriendo las preguntas a Madrid y a Londres y dicho eso “they parted on as good terms as they met”.

Sin embargo dejamos para los últimos renglones el testimonio de mayor importancia, el de su amigo Makweena, quien dice (dentro del contexto de la muerte de un joven tripulante español por otra tribu) que “nuestros enemigos sabrán que Macuina es lo mismo que Quadra, y Quadra es lo mismo que Macuina”⁷. No hay palabras más elocuentes que aquéllas para señalar el grado de aceptación de Bodega.

Bibliografía

British Columbia Road Map and Parks Guide (Victoria, B.C.: Ministry of Tourism, 1993).

Cabello Carro, Paz. *Coleccionismo americano indígena en la España del siglo XVIII* (Madrid: 1989).

Temple, Ella Dunbar. “Apostillas sobre el marino limeño Juan Francisco Bodega - La Quadra y Mollinedo” en: *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos / Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1993), pp. 389-395.

Gunther, Erna. *Indian Life on the Northwest Coast of North America: As Seen by the Early Explorers and Fur Traders during the Last Decades of the Eighteenth Century* (Chicago y Londres: University of Chicago Press, 1972).

Kendrick, John. *The Men with Wooden Feet: The Spanish Exploration of the Pacific Northwest* (Toronto: NC Press Ltd., 1986).

King, J. C. H. “The Nootka of Vancouver Island” en: *Cook's Voyages and Peoples of the Pacific* (Londres: British Museum, 1979).

7.- Ídem, p. 377.

W. Iain Mackay

Kubler, George. *Esthetic Recognition of Ancient Amerindian Art* (New Haven: Yale University Press, 1992).

Monge, Fernando y Margarita del Olmo. “Varios: Expediciones a la Costa Noroeste” (Crónicas de América 67, Madrid: Historia 16, 1991).

Petrie, Sir Charles. *King Charles III of Spain* (Londres: Constable, 1971).

Tovell, Freeman. *Bodega y Quadra Returns To The Americas* (Burnaby B.C.: Simon Fraser University, 1990).

El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)

Jorge Ortiz Sotelo*

La revolución francesa tuvo una doble lectura en Europa, por una parte las monarquías estaban espantadas ante el temor de que el ejemplo de la burguesía francesa fuese seguido en sus respectivos estados. Por otro lado, en efecto, muchos burgueses e intelectuales europeos veían con simpatía lo que sus similares franceses habían llevado a cabo y eventualmente podían estar dispuestos a apoyarlos. El ambiente se tornó más complejo luego que Austria y Prusia invadieran Francia en 1792, incitados por el propio Luis XVI, y dio paso a un prolongado periodo de conflictos luego de la ejecución de este último, en enero siguiente. La lucha entre las potencias europeas habría de durar hasta 1815, con una breve interrupción en 1802 y 1803 a consecuencia de la Paz de Amiens.

Sucesivas coaliciones fueron organizadas para combatir a Francia, primero por su carácter revolucionario y luego por su condición imperial. Con un ejército que creció de manera sustantiva por encima de las fuerzas que sus enemigos podían oponerle, y con un liderazgo militar que alcanzó su punto culminante con Napoleón Bonaparte, los franceses llegaron a dominar el escenario terrestre. Distinto fue el caso del escenario marítimo, donde Gran Bretaña logró obtener un predominio casi absoluto luego de la batalla de Trafalgar (1805).

España combatió inicialmente a los revolucionarios franceses (1793-1795), pero en 1796 se convirtió en su aliada hasta que los sucesos de Bayona (1808) generaron el levantamiento del pueblo español contra el dominio francés. A consecuencia de estos hechos, Gran Bretaña se convirtió en aliada de España en su lucha contra las fuerzas napoleónicas.

Si bien el principal escenario de estas guerras fue Europa y sus aguas circundantes, también se combatió en las colonias que las potencias europeas tenían en diversos puntos del planeta. Fue así que Hispanoamérica no se vio libre de amenazas por parte de Gran Bretaña, principalmente entre 1797 y 1802, y luego entre 1803 y 1808, cuando España y Francia estuvieron aliados. Fruto de ello fueron numerosas incursiones británicas en el Caribe y sus dos fallidos intentos por apoderarse del Río de la Plata.

* Secretario general de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

La costa oeste americana también fue escenario de algunas acciones aisladas contra el tráfico marítimo colonial, forzando a una permanente actividad a las unidades españolas asignadas al apostadero naval del Callao. No es intención de este artículo tocar este tema en extenso, pero podemos señalar algunos ejemplos para dar una idea de lo que esto implicó. En 1797, al conocerse la declaración de guerra entre España y Gran Bretaña, el comandante del apostadero naval del Callao dispuso la búsqueda y detención de los numerosos balleneros británicos que se encontraban cazando en las cercanías de Galápagos. Fue así como ese año lograron capturar diez de esas naves: *Atlantic*, *Alderney*, *Beaver*, *Betsey*, *Charmelly*, *Commerce*, *Jupiter*, *Lidia*, *Levant* y *Triumph*. Las tripulaciones de esas naves y otras capturadas en los tres primeros años de la guerra llegaron a sumar más de cien hombres, que fueron liberados de su prisión en Lima a principios de 1800¹. En los años siguientes se produjeron varios encuentros en esa misma zona, como el ocurrido el 7 de abril de 1800, cuando la corbeta mercante *Atlántico*, también conocida como *Orué*, al mando de su propietario Domingo de Orué y Mirones, atacó y capturó a las naves británicas *Bretaña* y *Pollux*²; y el que tuvo lugar el 23 de setiembre de 1801, cuando la fragata británica *Chance* atacó y rindió al bergantín de guerra *Limeño*, falleciendo en la acción su comandante el capitán de fragata Felipe Martínez³.

Pero la actividad tanto de los corsarios británicos como de las fuerzas navales españolas fue más allá de las Galápagos. Ejemplo de ello fue la captura en 1806 de la corbeta guayaquileña *Santa Ana* y del bergantín *San Isidro*, por parte de la fragata británica *Puerto Príncipe*, frente a Acapulco⁴; y de la polacra *Montserrat* por el bergantín británico *Vigilante*⁵. También puede mencionarse la actividad de la ballenera corsaria británica *Perseverancia*, que el 21 de febrero de 1807 atacó a la fragata española *Jesús María*, y posteriormente saqueó a la corbeta *Dichosa* y capturó frente a Paita a la *Gertrudis*⁶.

Pero la mayor amenaza que se vivió en la costa oeste americana fue la incursión que llevó a cabo la fragata de guerra británica *Cornwallis*, entre mayo y noviembre de 1807.

- 1.- Archivo Alvaro de Bazán (en adelante AAB), Expediciones a Indias, legajo 29, 149, Lima 4/6/1801, sobre prisioneros ingleses tomados en 1797.
- 2.- Archivo General de la Nación, C-3, legajo 28, varios cuadernillos sobre este tema. AAB, Expediciones a Indias, legajo 28 (1801) 6/1/1801, Lima 26/6/1800, n. 77, Ugarte a Cornel; legajo 29, n° 319, Callao 2/11/1801, nombramiento como alférez de navío a favor de Domingo de Orué.
- 3.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, sumaria sobre la captura del *Limeño* el 23/9/1801.
- 4.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1846, n° 145, Callao, 22/1/1807.
- 5.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1849, n° 137, Callao, 25/10/1806.
- 6.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1851, n° 148, Callao, 25/2/1807; carpeta 1852, n° 158, Callao 27/5/1807.

Si bien hay versiones diferentes, al parecer la *Cornwallis* fue construida en 1801 en Bombay o en Calcuta para la marina de la Compañía de las Indias Orientales por Jemsatjee Bomanjee, miembro de una antigua familia de arquitectos y constructores navales indios. Era una nave bastante larga y pesada, con más de 166 pies de eslora y un desplazamiento de 1388 toneladas. Con una tripulación cercana a los cuatrocientos treinta hombres, contaba con treinta cañones de 24 libras en la cubierta principal y veintiséis carronadas de 42 libras. En junio de 1805 fue adquirida para la marina británica por el contralmirante Sir Edward Pellew, comandante de esas fuerzas navales en las Indias Orientales, y su armamento reducido a treinta y ocho cañones, posiblemente para mejorar sus condiciones marineras⁷.

El mando le fue conferido al capitán de fragata Charles James Johnston⁸, quien llevó a cabo un extenso crucero en 1806 por las islas Sándwich y Macao. En dicho viaje la tripulación de la *Cornwallis* avistó el atolón Taongi, el más al norte de las islas Marshall, al que Johnston bautizó isla de Smith y que hoy constituye parte del Dominio de Melchizedek, en la República de las Marshall. Ascendido a capitán de navío en setiembre de aquel año, sostuvo varios enfrentamientos con naves y puertos franceses en las islas Mauricio y Reunión, distinguiéndose en el ataque a la bahía de St. Paul, el 11 de noviembre de 1806⁹.

A mediados de ese mismo año, fuerzas británicas al mando del general Beresford habían desembarcado en el Río de la Plata. Los reportes iniciales llegados a Londres y también a la India señalaban que Buenos Aires había caído en poder de los británicos, por lo que el gobierno británico se dispuso a avalar la iniciativa del comodoro Home Riggs Popham y despachó nuevas fuerzas a la zona. Si bien Beresford había fracasado en su intento por tomar Buenos Aires, los británicos pudieron capturar Montevideo y desde allí volvieron a intentar la toma de Buenos Aires, a mediados de 1807, con resultados igualmente negativos.

En el marco de las alentadoras noticias iniciales, en octubre de 1806 el gobierno de Londres decidió enviar una segunda fuerza expedicionaria para que ocupara Valparaíso. Al mando del brigadier general Robert Crawford, la fuerza expedicionaria ascendería a cuatro mil hombres. La protección de esta fuerza estaría a cargo de un

- 7.- Public Records Office, ADM 51/1777. Información gentilmente facilitada por Robert King, tomada de *The Sydney Gazette* del 19/4/1807. Michael Phillips, "Ships of the old navy. A history of the sailing ships of the Royal Navy", en <http://www.cronab.demon.co.uk/C4.HTM>
- 8.- Johnston había ingresado al servicio naval británico como sirviente del capitán de la corbeta *Savage*, hacia 1787, realizando una larga carrera que lo llevó a ser contralmirante en 1841 [William R. O'Byrne, *A Naval biographical Dictionary comprising the life and services of every living Officer in her Majesty's Navy from the rank of Admiral of the fleet to that of lieutenant inclusive* (London, John Murray, 1849), p. 587].
- 9.- La *Cornwallis* y el *Sceptre* (74), al mando del capitán Bingham, atacaron en dicha bahía a la fragata *Semillante*, a tres buques armados y a doce mercantes británicos capturados [O'Byrne, *A Naval biographical Dictionary...*, p. 587].

escuadrón naval comandado por el contralmirante Sir George Murray, que se formaría con naves despachadas desde Gran Bretaña y desde el escuadrón de las Indias Orientales¹⁰.

Luego que el contralmirante Murray fuese desviado hacia el Río de la Plata, tras conocerse el desastre de Beresford en Buenos Aires, el almirante Pellew decidió despachar a la *Cornwallis* hacia las costas americanas del Pacífico para hostilizar el comercio español.

El 8 de febrero de 1807 la fragata zarpó de Madras hacia Port Jackson, en Nueva Gales del Sur, Australia, a donde arribó el 12 de abril. En esa travesía navegó entre Nueva Holanda y la Tierra de van Diemen, siendo el primer buque de guerra en cruzar por el estrecho de Bass¹¹. La estadía en Port Jackson fue breve, pues el 23 de abril volvió a hacerse a la mar en demanda de la costa oeste sudamericana¹².

De acuerdo al diario de navegación del capitán Johnston¹³, al que seguiremos a lo largo de este artículo, el 16 de mayo la *Cornwallis* llegó a isla Chatham, en las islas Galápagos, desde donde se dirigió al archipiélago de Juan Fernández. El 16 de junio se le reporta en bahía Cumberland, al noroeste de la isla Más a Tierra, si haberse topado con ningún buque enemigo hasta ese momento. Ante esta situación, el capitán Johnston decidió poner proa hacia el continente zarmando hacia Valparaíso en dicha fecha. Al segundo día de navegación, luego de un ejercicio de combate, algunos cartuchos de mosquete quedaron sin guardar apropiadamente en el pañol de pólvora. El accidental accionar de un fulminante generó un terrible incendio que comprometió la parte de proa de la fragata. Tras varias horas de lucha, el fuego logró ser controlado, dejando como secuela a una decena de tripulantes quemados, varios de los cuales fallecieron y otros quedaron gravemente heridos¹⁴.

El día 20 de junio la *Cornwallis* reconoció el puerto de Valparaíso y tres días después hizo lo propio en Coquimbo, sin encontrar buque alguno que mereciera ser capturado. Navegando a favor de la corriente y el viento, Johnston ingresó a Guasco bajo bandera norteamericana el día 27, enviando a tierra un grupo de hombres al mando del teniente Barber, que trajo a bordo algunos alimentos frescos que tuvieron que tomar a la fuerza. En este puerto, la *Cornwallis* sufrió la pérdida del teniente Robson, ahogado al intentar nadar a la orilla con una línea desde la lancha que había sido enviada a traer agua fresca. El 2 de julio, los habitantes de Guasco tomaron dos

barricas de agua de la fragata británica, ante lo cual volvió a ser enviado a tierra el teniente Barber, al mando de cincuenta hombres, apoderándose de cierta cantidad de cobre que se encontraba cerca de la orilla, de treinta y un cerdos y de una pequeña embarcación. Asimismo, tomaron prisioneros dos soldados de la milicia local¹⁵.

El 7 de julio ingresó al puerto peruano de Iquique, donde al día siguiente logró su primera presa, una pequeña embarcación que llegaba de Pisco con cargamento de guano. Con ella a remolque, puso proa hacia Arica, soltándola poco después de dejar el puerto. La *Cornwallis* permaneció en Arica del 9 al 11 de julio, logrando capturar los bergantines guaneros *San Antonio* y *Messiaries*, uno que zarpaba hacia Pisco y el otro que arribaba de aquel puerto con cargamento de guano. Con tripulaciones británicas, ambas naves zarparon con la fragata arribando a Ilo el día 13.

En este puerto capturaron al bergantín *Triunfante*, cargado con guano, y a la fragata *Rosalía*, de 375 toneladas, y después de disparar un tiro sobre la población, Johnston envió un mensajero a tierra para entrevistarse con el gobernador a fin de que no se opusiera al reabastecimiento de la nave. Al parecer no logró obtener dicha autorización y fue por ello que al día siguiente desembarcó una fuerza de ochenta tripulantes y soldados, al mando de los tenientes Barber, Crosby, Elton y Lane (del regimiento n° 84)¹⁶, quienes pese a la resistencia ofrecida por las milicias¹⁷ lograron retornar a bordo con tres ovejas, catorce cerdos y seis o siete docenas de gallinas.

El 15 de julio, antes de zarpar en compañía del *Messiaries* y la *Rosalía*, el capitán Johnston dispuso el hundimiento de los bergantines *Triunfante* y *San Antonio*, enviando los prisioneros a tierra.

Dos días después, la pequeña flotilla británica arribó a Pisco, donde los botes de la fragata, al mando del teniente Barber, capturaron dos bergantines que cargados de pisco intentaban escapar¹⁸. Según señala el diario de la *Cornwallis*, el propietario de uno de los bergantines trató de negociar su rescate, pero el gobernador de Pisco no lo aprobó. Permanecieron en el puerto hasta el 19 de julio, retirando la cabullería al *Messiaries* y pasando su carga al *Rosalía*, que con siete hombres a bordo y al mando del teniente Garland fue despachada hacia Port Jackson. La travesía de la *Rosalía* no llegó a completarse, pues naufragó en las proximidades de la isla Norfolk, entre Nueva Caledonia y Nueva Zelandia. Los ocho tripulantes británicos lograron salvarse en un bote¹⁹.

Al momento de dejar Pisco, el *Messiaries* fue remolcado aguas afuera y hundido en once brazas. El diario de la *Cornwallis* no menciona la suerte corrida por los

10.- Robert J. King, *The secret history of the convict colony. Alexandro Malaspina's report on the British settlement of New South Wales* (North Sidney, Allen & Unwin Australia Pty Ltd., 1990), pp. 53-54.

11.- O'Byrne, *A Naval biographical Dictionary...*, p. 587. Phillips, "Ships of the old navy..."

12.- Información facilitada por Robert King, tomada del *The Sydney Gazette* del 19/4 y 7/6/1807, y de *Historical Records of Australia*, Sydney, Series I, vol, VI, 1916, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

13.- Public Records Office, ADM 51/1777.

14.- Phillips, "Ships of the old navy..."

15.- Ibidem.

16.- Ídem.

17.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, n° 167, Callao 27/8/1807, derrota de la *Cornwallis*.

18.- Phillips, "Ships of the old navy..."

19.- Información facilitada por Robert King, tomada de *Historical Records of Australia*, Sydney, Series I, vol, VI, 1916, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

dos bergantines capturados en dicho puerto, pero posiblemente hayan sido marinados y acompañado a la fragata en su incursión sobre el Callao. Lo cierto es que la fragata permaneció cruzando en las cercanías de este puerto desde el 20 hasta el 27 de julio, y sus botes, al mando del teniente Barber, lograron capturar a los bergantines *San Francisco* y *Diamante*, que se dirigían hacia Pisco. El 23 logró reconocer el puerto del Callao, avistando trece o catorce buques, y gran número de pequeñas naves. Con el *San Francisco* y el *Diamante* en conserva, el 27 se encontraba cerca de las islas Hormigas cuando fue avistado y atacado por el bergantín corsario *San Gabriel*, que sólo contaba con dos cañones largos de bronce de 18 libras y dos cañones de 4 libras, y una tripulación de treinta y siete hombres. El resultado era previsible, y luego de casi dos horas de combate, en las que tuvo numerosas bajas, entre ellas dos muertos y un herido que falleció horas después, el *San Gabriel* se vio obligado a rendirse. Tras este encuentro, Johnston puso proa al norte, enviando los prisioneros a tierra a bordo del *San Francisco*.

En compañía del *San Gabriel*, al mando del teniente Elton²⁰, el 28 de julio la *Cornwallis* ingresó a Barranca, donde echó a pique a un bergantín guanero, posiblemente el *Diamante* o uno de los que había capturado en Pisco. Ese mismo día, los botes de la fragata capturaron frente a Pativilca a la fragata *Atlántico*, alias *Orué*, la misma que en 1800 había vencido y tomado a la *Bretaña* y a la *Pollux*. Cargada con azúcar²¹, la *Atlántico* contaba con dieciocho cañones de 9 y 6 libras, quince de los cuales fueron transbordados a la *Cornwallis*²².

En compañía del *San Gabriel* y la *Atlántico*, la *Cornwallis* continuó hacia el norte, tocando en El Ferrol el 31 de julio y reconociendo Malabrigo al día siguiente. En este puerto, la flotilla británica destruyó la corbeta *Infanta* y capturó la *Pegaso*, cargada con azúcar, arroz y licor, pasando luego a fondear en Huanchacho.

La *Pegaso* fue despachada el 2 de agosto a Port Jackson, arribando a su destino a fines de octubre²³. Ese mismo día, la flotilla británica detuvo al bergantín *Moquinguo* y al día siguiente se dirigió a la isla Lobos de Afuera. La noche del 3 al 4 el *San Gabriel* y los botes de la fragata, al mando del teniente Barber, ingresaron a Paita y quemaron una corbeta y cuatro botes que se encontraban en el fondeadero.

Pocos días antes había zarpado de ese puerto la fragata *Astrea*, de 34 cañones,

que al mando del capitán de navío Pedro Bernardo Esquivel retornaba al Callao luego de haber llevado el situado a Panamá. En Paita, Esquivel recibió la orden de zarpar en busca de la *Cornwallis*, cosa que hizo sin mayor éxito durante todo el mes de agosto antes de retornar al Callao el 6 de setiembre de 1807²⁴.

Mientras que Esquivel llevaba a cabo su búsqueda, la *Cornwallis*, el *San Gabriel* y la *Atlántico* ingresaban al río Tumbes el 7 de agosto, donde dos días después capturaron a un pesquero y al bergantín *Rosarito*, de Santa Elena, que se dirigía a Guayaquil con un cargamento de sal.

El 10 de agosto la flotilla británica se estacionó delante de la boca del Guayas, entre el Muerto y Punta Arenas. Empleando a los botes de la fragata para vigilar los ingresos al río, los británicos lograron capturar cinco buques “menores de varias clases de aquel tráfico y del de Paita”, entre ellos el bergantín *Concepción*, que iba de Guayaquil a Panamá, con harina, arroz, papas y algodón. Asimismo, lograron sorprender a dos lanchas cañoneras de Guayaquil que se encontraban en las inmediaciones de la isla Puná. Se trataba de la *Prudencia*, con un cañón de 32 y treinta y seis tripulantes, y la *Atrevida*, con una pieza de 12 y treinta y un tripulantes²⁵. Ese mismo día, Johnston envió a tierra a once prisioneros a bordo de uno de los pesqueros que había tomado.

El 11 de agosto los británicos lograron capturar otro bergantín procedente de Paita, posiblemente el *San José*, y al día siguiente tomaron una embarcación de Tumbes con veinticinco bolsas de cocoa, en la cual enviaron setenta y dos prisioneros a tierra. Si bien el diario de la *Cornwallis* se refiere a esta embarcación como barca, es probable que se tratase de una balsa de palos, tan usada en esa zona hasta principios del siglo XX.

El día 14, una de las naves recientemente capturadas, posiblemente la cañonera *Atrevida*, logró escapar de sus captores, dominando a la dotación de presa que tenía a bordo y abriéndose paso con disparos de cañón y fuego de mosquetería. Cuando el *San Gabriel* llegó al lugar de los hechos, ya la presa había logrado internarse en el río y se dirigía a Guayaquil, llevando a bordo tres desertores de la *Cornwallis*.

El 15, Johnston despachó a tierra uno de los botes pequeños con veinticuatro prisioneros que aún tenía. Ese mismo día, la *Cornwallis* hundió la cañonera *Prudencia* y volvió a hacerse a la mar con la *Atlántico* y el *San Gabriel*, dirigiéndose primero a Puná y luego a Santa Elena. En dicho lugar, la flotilla británica capturó al bergantín *El Tránsito*, a bordo del cual envió a tierra a los prisioneros que aún quedaban a bordo, dirigiéndose después a Cabo Pasado. En dicho punto, el día 18 de agosto realizó una nueva presa, el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, que iba de Panamá hacia Guayaquil.

24.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1855, n° 171, Callao 26/9/1807. Abascal, *Memoria de Gobierno...*, t. I, p. 384.

25.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1904, n° 172, Callao 27/9/1807, hostilidades de la *Cornwallis* en Guayaquil.

20.- Phillips, “Ships of the old navy...”

21.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, n° 167, Callao 27/8/1807, derrota de la *Cornwallis*.

22.- Según Phillips, “Ships of the old navy...”, la *Atlántico* montaba diecisiete cañones de 4 libras.

23.- Información facilitada por Robert King, tomada de *Historical Records of New South Wales*, Sidney, 1893, volumen sobre Bligh, p. 348, John Harris a Anna Josepha King, 25/10/1807. Sometida a la corte del almirantazgo en Sydney, la *Pegaso* fue condenada como buena presa el 24/1/1808 y rematada. Pocos meses después fue adquirida por Thomas Moore y en mayo de ese año se encontraba lista para zarpar para cazar lobos [*The Sydney Gazette* 15/5/1808].

Entre los prisioneros que Jonhston envió a tierra se encontraba el botánico Juan José Tafalla Navascués y sus colaboradores, así como el material botánico que habían reunido²⁶. Tanto Tafalla como los desertores declararon que las intenciones del capitán británico eran dirigirse a California antes de cruzar de retorno a la India²⁷.

Desde San José, mientras compensaba los compases de la fragata, Johnston despachó el *San Gabriel* a reconocer Panamá. Dos días permaneció el bergantín frente al puerto, hasta que el 31 de agosto arribaron la *Cornwallis* y la *Atlántico*. Un grupo fue enviado a la isla de Taboga para conseguir agua y buscar alimentos, pero se vio envuelto en un combate con la guarnición española, del cual resultaron varios muertos y heridos y sesenta y seis prisioneros.

El 4 de setiembre, tras aprovisionarse en Taboga y luego de haber determinado que el *San Gabriel* no estaba apto para cruzar el Pacífico, Johnston zarpó en demanda de Acapulco, no sin antes hundir al *San Gabriel*. Tres días más tarde, a la altura de Punta Mala, el mal estado de la *Atlántico* determinó que también fuera hundida. De ese modo, la *Cornwallis* quedó nuevamente sola.

Con vientos en contra, la fragata británica sólo pudo arribar a Acapulco a fines de octubre y, luego de cruzar fuera del puerto por algunos días, el 31 de octubre puso rumbo hacia las islas Sándwich, arribando a Owhyhee (Hawai) el 10 de noviembre. Permaneció en esta isla hasta el 9 de diciembre, cuando zarpó en demanda de las islas de los Ladrones (Marianas). En ruta a ese destino, el 14 de diciembre de 1807 avistó un atolón que había sido descubierto once años atrás por el bergantín norteamericano *Sally*. La isla más grande fue bautizada Johnston, nombre con que actualmente se conoce a todo el atolón²⁸.

La *Cornwallis* arribó a las Marianas a finales de diciembre, fondeando en Lintin el 9 de enero de 1808. En dicho fondeadero encontró nueve buques de la Compañía de las Indias Orientales, a los que escoltó hasta Malaca, a donde arribó el 23, entregando la escolta al H.M.S. *Drake*²⁹.

La *Cornwallis* arribó a Madras a mediados de febrero de 1808, donde Johnston dejó el mando de esa nave al capitán Fleetwood B.R. Pellew. La *Cornwallis* continuó prestando servicios en la estación de las Indias Orientales hasta 1814, habiendo sido rebautizada *Akbar* dos años antes³⁰. Continuó en servicio activo hasta 1824, cuando fue desarmada y tres años después fue destinada a lazareto en Liverpool en 1827, donde su

casco fue vendido en 1864. En cuanto al capitán Jonhston, el 18 de febrero de 1808 se le dio el mando del navío *Powerful*, de 74 cañones, con el que eventualmente retornó a Inglaterra.

En resumen, la fragata británica capturó quince bergantines, una fragata, dos corbetas, siete embarcaciones menores, una barca y dos lanchas cañoneras, con tripulaciones y pasajeros que en conjunto superaban los cuatrocientos doce individuos, además de enviar fuerzas a tierra en Guasco, Ilo y Taboga. La gran mayoría de sus presas fue tomada en puertos del virreinato peruano, y su presencia causó una significativa preocupación en el virrey José de Abascal y especialmente en el capitán de navío José Pascual de Vivero, comandante del Departamento Marítimo del Callao, pues su jurisdicción iba mucho más allá que la del virreinato peruano, abarcando el espacio oceánico entre el Cabo de Hornos y el virreinato de Nueva España.

En 1807, las fuerzas con que Vivero debía cubrir ese amplio espacio eran la ya mencionada fragata *Astrea*, las corbetas *Castor* y *Peruano*, de veintidós cañones de 8 libras cada una más dos obuses en la segunda, y la goleta *Alavesa*, de cuatro cañones, que estuvo comisionada en Panamá durante buena parte del año³¹. Las otras tres naves fueron empeñadas en la búsqueda de la *Cornwallis*. La primera ocupó todo agosto en dicha labor, mientras que las segundas empeñaron parte de setiembre y octubre en hacer lo propio entre Valparaíso y el Callao³².

La relativa rapidez con que se movió la *Cornwallis* no permitió un uso más eficiente de los medios navales que Vivero disponía, pero cabe mencionar otros dos elementos de defensa que se emplearon desde el reinicio de las hostilidades, en 1803: el sistema de convoyes o formación de mercantes, y la actividad de buques españoles con patente de corso, como fue el caso del *San Gabriel*, que decididamente enfrentó a la nave británica con los resultados ya señalados.

El capitán Johnston repitió el mismo patrón de ataque que Drake había establecido en 1580 y que fue seguido poco tiempo después por Cavendish, en el siglo XVII por Narborough, y en el XVIII por Dampier, Rogers y el comodoro Anson. Vale decir, atacó naves y puertos españoles de sur a norte, moviéndose con una gran velocidad en esa dirección. Si bien en algunos de estos casos la Armada del Mar del Sur había podido perseguir y eventualmente enfrentar con éxito dichas incursiones, ciertamente a principios del siglo XIX, especialmente luego de Trafalgar, resultaba claro que el gobierno español y sus representantes locales, tanto el virrey Abascal como el capitán de navío Vivero, jefe del Departamento Marítimo del Callao, no estaban en condiciones de seguir protegiendo el extenso espacio marítimo del Pacífico contra la presencia de un solitario buque de línea enemigo. Como se ha visto, la unidad más potente disponible, la fragata *Astrea*, tenía pocas posibilidades de éxito en un enfrentamiento abierto con la *Cornwallis*, y si bien ella y las corbetas *Peruano* y *Castor* fueron empleadas para

26.- Tafalla (Corella 1755 - Lima 1811) formó parte de la expedición botánica de Ruiz y Pavón, y colaboró con la Expedición Malaspina en Lima y con el Barón de Humboldt durante su estada en Guayaquil. Realizó extensos estudios sobre la quina, que bajo el nombre de *Flora Huayaquilensis* fueron redescubiertos en 1991 por nuestro amigo el desaparecido investigador ecuatoriano Eduardo Estrella.

27.- Ibidem.

28.- http://www.globalsecurity.org/wmd/facility/johnston_atoll.htm

29.- Phillips, "Ships of the old navy..."

30.- Ibidem.

31.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1857, n° 181, Callao 30/11/1807.

32.- Abascal, *Memoria de Gobierno...*, t. I, pp. 382-383.

patrullar el espacio marítimo peruano, el sistema defensivo que se privilegió fue similar al de los siglos anteriores, vale decir, que el comercio marítimo procurase protegerse a sí mismo evitando exponerse mientras durase el peligro.

En estas condiciones es razonable suponer que las fuerzas navales españolas presentes en la zona no habrían podido rechazar a un escuadrón como el que debía dirigirse sobre Valparaíso a finales de 1806 y que la expedición del general Crawford habría podido poner pie en tierra en cercanías a dicho puerto. Ciertamente, como sugieren los dos fracasos británicos en Buenos Aires, es probable que una fuerza expedicionaria británica también hubiese encontrado en Chile una fuerte resistencia de la población local, pero esto queda en el campo de las elucubraciones.

Otro punto sobre el que podemos llamar la atención es la desertión de algunos tripulantes de la *Cornwallis*. La desertión era un fenómeno relativamente frecuente en la época, por las duras condiciones de vida a bordo de una nave de guerra operando por un periodo prolongado lejos de su base, sin puertos amigos cercanos y con limitaciones para obtener agua y víveres frescos. Mantener la disciplina a bordo debió ser un problema para el capitán Johnston y sus oficiales. Los castigos debieron sucederse con relativa frecuencia, al punto que esos tres hombres, y quizá algunos más, decidieron abandonar su buque y rendirse a las autoridades peruanas en Guayaquil. No nos consta que tuviesen conocimiento de que en Lima y Callao existía un número relativamente grande de británicos, pues algunos de los prisioneros liberados en 1800 habían permanecido en Lima e incluso no pocos encontraron empleo en la marina mercante nacional. Sin embargo, es posible que esos tres desertores hayan tomado conocimiento de estos hechos por medio de alguno de los tripulantes de los buques capturados por la *Cornwallis*. En todo caso, la presencia de esos británicos en Lima y Callao a principios del siglo XIX es un tema que merece ser profundizado y que acá sólo mencionamos a manera de incitación, pues destaca la relativa facilidad con que la sociedad limeña y chalaca aceptaba e incorporaba a quienes hasta hace poco habían sido sus enemigos.

Pero quizá la conclusión más importante de este aporte a la historia naval iberoamericana es la necesidad de investigar de manera sistemática lo que fue el periodo final de la presencia española en el virreinato peruano, al menos en lo que a la parte marítima y naval respecta. Este tema usualmente queda relegado ante la merecida importancia que adquiere en nuestra historiografía la etapa de la independencia. Sin embargo, como hemos podido mostrar en estas páginas, existe un vasto campo de investigación que aún no ha sido tocado. De alguna manera, a los historiadores marítimos y navales interesados en Iberoamérica, nos queda un vasto mar por explorar.

Noticias Diversas

Chile

Los días 22 y 23 de agosto tuvo lugar la III Reunión Chilena de Investigación Antártica, en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile. Entre los temas tocados se pueden mencionar los siguientes: Mauricio Jara, “El Territorio Antártico Chileno en los manuales y textos de instrucción de historia de Chile 1922-1992”; Pablo Mancilla, “El quehacer científico antártico chileno entre 1947-1949: visión del diario *La Estrella* de Valparaíso”; Rubén Stehberg, “Catastro de sitios de interés histórico en la isla Rey Jorge”; y Hamish Stewart, “Nuevos antecedentes sobre el descubrimiento de las islas Shetland del Sur: visión del guardiamarina Charles W. Poynter 1819-1820”.

Cuba

Los días 4 y 5 de abril tuvo lugar en La Habana una Conferencia Marítima Internacional organizada por el Instituto de Historia de Cuba, centrada en el tema “Los ingleses en Cuba”, con ocasión de los 240 años de la captura de esa ciudad por los ingleses en 1762. Los interesados en obtener más información sobre este evento pueden dirigirse a Gustavo Placer Cervera, Instituto de Historia de Cuba, Palacio Aldama, Amistad n° 510 c/ Reina y Estrella, Centro Habana, Ciudad de La Habana, Cuba, ihc@hist.cipcc.inf.cu

Ecuador

Del 17 al 21 de noviembre del 2003 tendrá lugar el VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Historia Marítima de ese país. Ha sido designado coordinador de este evento el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo, quien puede ser ubicado en inhima@interactive.net.ec o por correo a Malecón y Clemente Ballén, Edificio de la Gobernación, Guayaquil.

España

Los días 9, 10 y 11 de abril tuvieron lugar las XXV Jornadas de Historia Marítima, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval. Este vez el tema fue “Los virreyes marinos de la América Hispana”. Las conferencias fueron las siguientes:

tes: Hugo O'Donnell, "Origen y creación de los virreinos"; Antonio Escudero, "D. Félix Berenguer y Marquina, teniente general de la Armada y el virreinato de Nueva España"; Bibiano Torres Ramírez, "D. Manuel Antonio Flores, capitán general de la Armada, virrey de Nueva Granada"; Manuel Lucena Giraldo, "El virreinato del Río de la Plata: Liniers e Hidalgo de Cisneros"; y José Cervera Pery, "Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos. Un marino ilustrado en el Perú".

Del 6 al 8 de junio tuvo lugar en Valladolid el VI Congreso Internacional de la Asociación Española de Estudios del Pacífico. Entre los paneles del evento se pueden destacar los siguientes: "Relaciones América Latina y Asia-Pacífico", coordinado por Roberto Blanco, de la Universidad de Valladolid; y "Navegaciones en el Pacífico", bajo la coordinación de Luis Chías, de la Universidad Autónoma de México, y Nora Sainz, de la Universidad Autónoma de Barcelona. Los interesados pueden contactar a los directores del congreso, Javier Antón y Oscar Ramos, en el Centro de Estudios de Asia. E.U.E. Empresariales, Paseo Prado de la Magdalena, s/n, 47005 Valladolid, España.

Francia

El Centro Franco Ibero-Americano de Historia Marítima llevó a cabo tres jornadas académicas durante la primera mitad del 2002, centradas en el tema de marina y economía, misiones y diplomacia. La primera tuvo lugar el 17 de enero, a cargo del comandante Max Guerot, "La Traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de succession d'Espagne", y de Michel Depeyre, "Une Démonstration navale française: Buenos-Aires 1838". Esta última se publica en el presente número de *Derroteros*.

La segunda jornada se llevó a cabo el 7 marzo, siendo los conferenciantes Geneviève Bouchon, "Les Portugais, l'Inde dans la première moitié du XVIème siècle", y Aliocha Maldavsky, "Comment quitter l'Europe pour l'Amérique? Le mode d'emploi d'une quête missionnaire au début du XVIIème siècle".

La tercera y última jornada se realizó el 4 de abril y estuvo a cargo de Raymond Litalien, "Les Missions exploratoires du Pacifique Nord au XVIIIème siècle en provenance de la France et du Mexique"; y de Philippe Lasterle, "La Mission navale française au Pérou (1905-1914)". Al igual que la conferencia de Depeyre, la de Lasterle también se publica en el presente número de *Derroteros*.

Italia

Como es usual, Dario Manfredi, director del Centro Malaspina, Mulazzo, nos ha hecho llegar un resumen de las actividades que dicho centro realizó durante el año 2002, las mismas que en gran medida se incluyen en el boletín electrónico que viene publicando desde el año 2000.

Nos refiere que luego de un periodo de escasa actividad, debida a la falta de recursos económicos, gracias al apoyo del nuevo ayuntamiento de Mulazzo, el Centro de Estudios Malaspinianos "Alessandro Malaspina", ha reiniciado su programa de actividades con un ciclo de conferencias sobre "Viajes, tierras lejanas, culturas diferentes".

El referido ciclo se inició en el segundo semestre del 2002 y seguirá durante el 2003, habiendo comprendido tres conferencias. La primera estuvo a cargo de la doctora Anna Nancy Rozzi Mazza, sobre “I vasi dello Sciamano” (la cerámica postcolombina en Colombia). La segunda conferencia fue dictada por la profesora Rossana Piccioli sobre “Stranieri fra noi: piante, medicine, veleni dalle Americhe all’Europa”; y la tercera estuvo a cargo de la doctora María Dolores Higuera Rodríguez, directora técnica del Museo Naval de Madrid, quien disertó sobre su tesis de licenciatura, “Le lettere di Malaspina nel viaggio con l’Astrea (1786-1788)”, comentada por la doctora Evelina Bellotti.

Asimismo, en colaboración con la Universidad de los Estudios de Bari se ha elaborado un disco compacto sobre Malaspina, el mismo que será presentado en Bari, Mulazzo y otras ciudades.

México

Los días 19 y 20 de marzo tendrá lugar en la ciudad de Guadalajara el II Simposio Internacional de Historia Militar, organizado por la Universidad de Guadalajara y por la Asociación Internacional de Historia Militar. Se anuncia la participación de expositores de Chile, España, Estados Unidos, México y Perú. Se puede solicitar mayor información sobre el evento al general Clever A. Chávez M., clevercm@dr.com.

Perú

El 13 de noviembre falleció en la ciudad de Lima el capitán de fragata en situación de retiro Luis Felipe Villena Gutiérrez. Durante largos años desempeñó el cargo de secretario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, entidad que ha llevado a cabo una importante labor en el fomento de la investigación histórica marítima y naval. Es por ello que a continuación se incluye una nota preparada por el contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien fuera presidente de la referida institución, bajo el título “Luis Felipe Villena Gutiérrez, marino y hombre ejemplar”.

Setiembre de 1948. La Escuela de Submarinos, entonces bajo la hábil dirección de un experimentado comandante, el capitán de corbeta Miguel Rotalde de Romaña, había dado término a su IX curso de instrucción. Los cinco jóvenes alfereces de fragata que conformaban aquella promoción, imbuidos en el tradicional espíritu de esa arma, fueron destacados a nuestros inolvidables submarinos tipo “R”, donde pasarían largos años de su carrera en el mar.

Un año después, como comandante de la División de Submarinos, conocí a ese excepcional ser humano, católico virtuoso, destacado profesional, trabajador incansable en el servicio y defensor sin límites de todas las causas nobles, que fue Luis Felipe Villena Gutiérrez. Durante tres años fueron muchas las oportunidades que tuve para conocerlo y apreciarlo, especialmente en las ocasiones en que lo vi en el puente de un submarino. En la Cámara de Oficiales, o en el comedor; el teniente

Villena mostraba, invariablemente, su joven optimismo y el cariño por la Marina, sus tradiciones y valores. Era, además, el primero en vestir la ropa deportiva para las clásicas prácticas de fútbol.

En abril de 1950 la División de Submarinos zarpó a la costa noreste de los Estados Unidos de Norteamérica para cumplir una trascendental misión. Después de treinta años de contruidos, los nobles “R” volvían al lugar de su nacimiento: los astilleros de la Electric Boat Company, en Groton, Conn. Luis Felipe era el oficial de administración de la División, y en tal condición desempeñó, durante ocho largos meses, las delicadas labores de llevar las cuentas y administrar los fondos para la adquisición de nuevos equipos, haberes, gratificaciones y habitabilidad para oficiales y dotaciones. No puedo olvidar su escrupulosa dedicación al trabajo, su honestidad sin límites, empeño que no era óbice para su puntual asistencia a los trabajos y a las clases en la Escuela de Submarinos de New London. Una noche, pasadas ya las tres de la madrugada, se apareció en mi habitación de la residencia de oficiales para pedirme firmar nuevamente la cuenta mensual, por haber detectado una diferencia de un dólar y veinte céntimos (U.S. \$ 1.20) en los documentos que mensualmente remitíamos a la Dirección General de Economía.

El destino quiso que también compartiéramos varios periodos en la Directiva del Centro Naval. Fue así que el 24 de setiembre de 1963 pudimos concretar un caro sueño: la Historia Marítima del Perú. Tal como consignó en el libro de actas el propio Villena, a la sazón presidente de la Comisión Cultural, fue a él a quien se nombró coordinador general de la “Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú”. Al día siguiente -como no podía ser de otro modo, tratándose del comandante Villena- comenzó a trabajar para echar a andar una obra que lleva ya cuarenta años en los que, reunidos los más brillantes investigadores, científicos e historiadores, están cumpliendo una gran tarea al escribir la historia marítima del Perú. Ejemplar labor conjunta de destacados almirantes, oficiales navales y civiles que hoy integran el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Como en toda gran obra, han sido muchas las vivencias, experiencias y obstáculos que al principio tuvimos que superar. Vienen a mi memoria los diferentes locales donde la “Historia Marítima del Perú” fue forjándose. En los primeros años, una pequeña habitación del viejo local del Centro Naval del Callao (1963-1969) fue el escenario del común esfuerzo. Dos muchachos, muy jóvenes aún, que empezaban su destino en la vida, fueron nuestros fieles acompañantes: Víctor Félix Tipiana Cornejo y Ángel Julio Alva Flores, se constituyeron como los primeros bogas de una embarcación que recorrería miles de millas y varios siglos de nuestra historia del mar.

Meses después y por corto tiempo, una antigua oficina del que fuera Ministerio de Marina, en la Av. Nicolás de Piérola (1970 - julio 1972). La cuadra siete de la avenida Nicolás de Araníbar sería después la sede (1972 - mayo 1988). Por sus versallescas escaleras de mármol transitaban ilustres peruanos: José Luis Bustamante y Rivero y Jorge Basadre enaltecieron con su presencia la vieja casona que es parte de la historia, pues desde el año 1930, a la caída del presidente Leguía, fue dada en uso

a la Marina de Guerra como local del Consejo de Justicia Naval.

Durante los dieciséis años que allí funcionara la Comisión -convertida ya en Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú por decreto supremo 015-73-MA, del 17 de octubre de 1973-, destacados historiadores fueron incorporados como miembros de número en el ambiente muy limeño de esa vieja calle. En esa casa, Luis Felipe trabajó incansablemente, a veces hasta altas horas de la noche, dando ejemplo de constancia, fe y devoción por una misión que al principio parecía difícil de cumplir.

Han transcurrido los años, se han sucedido muchos acontecimientos en nuestra historia, y la obra que impulsara Luis Felipe Villena continúa vigente, sin límite de tiempo.

Los avatares de la vida nos llevan a veces a conocer y admirar en forma especial a determinados camaradas. El capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez ha sido, por designio de Dios, uno de aquellos oficiales con los que tuve el honor de trabajar codo a codo y conocer sus excepcionales virtudes como persona, marino, católico, ejemplar jefe de familia, presente en la defensa de toda causa buena. Un peruano total.

Entre los años 1991 - 1995, fue presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú. Con el mismo entusiasmo, tenacidad y fe que caracterizaban todos sus actos, trabajó por el engrandecimiento y difusión de esta institución. Fue el iniciador y constante impulsor del “Día del Recuerdo”, fecha en que se revive el paso por la Escuela Naval. Y allí, en su Alma Mater, perdura aún la voz y la imagen de Luis Felipe, su enorme y contagiante emoción, entonando muy fuerte las “barras navales”.

Entre los años 1967 y 1972, en los que me tocara el honor de presidir el directorio de la Compañía Peruana de Vapores, el destino volvió a unirnos. Esta vez en la ardua tarea de llevar adelante la reorganización de esa empresa estatal. Villena aplicó sus energías en la organización, superación profesional y disciplina de los trabajadores. Su presencia, como jefe del departamento de personal, fue una garantía de acción siempre constructiva, siempre bien intencionada. Una vez más se ponía en evidencia ese inagotable afán por el trabajo, la moral y el cumplimiento del deber de un líder nato. Gracias a Luis Felipe, la Compañía Peruana de Vapores renació y ocupó el lugar que nunca ha debido perder.

La empresa Técnica Naviera y Portuaria (TECNAPO), la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección Nacional del SENATI (Servicio Nacional de Adiestramiento Técnico e Industrial), la dirección de OPAMAR (Operaciones Marítimas) y la presidencia de la Asociación Marítima del Perú, fueron escenarios de su incansable dedicación al trabajo y su vocación por el desarrollo del Perú, con especial cariño por las actividades relacionadas con el mar, su conocimiento y su explotación en beneficio del país. En ese mismo sentido, fue también colaborador permanente de El Comercio y de la Revista de Marina.

Estando en la Dirección de Transporte Acuático, soñador y pionero, supo anticiparse a la situación de preeminencia que una década más tarde ocuparían los países de la Cuenca del Pacífico. Con gran intuición, aquilató el valor de una marina

mercante en un país marítimo y costero como el nuestro, y concibió el proyecto de crear una escuela de marina mercante. Con tenaz empeño, persiguió su concreción, hasta que, en diciembre de 1970, por D.L. 18711 se creó la Escuela Nacional de Marina Mercante “Miguel Grau”, como Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones. Inició sus actividades el 1° de enero de 1971, y las clases comenzaron el 5 de julio del mismo año.

Luis Felipe Villena alcanzó la meta que todo oficial de marina anhela cuando fue nombrado comandante del B.A.P. Angamos. Era marzo de 1962. Después de catorce años de servicio en el arma, lograba con todo derecho tan trascendente posición. Sin embargo, cinco meses después, el comandante del moderno submarino al que había dedicado todo su empeño profesional -teniendo en cuenta que el comando de una nave, en este caso un submarino, es la cúspide del liderazgo de todo buen oficial-, al presentarse una crisis política en el Perú, elevó su renuncia al cargo y pidió su pase a la situación de retiro, por no estar de acuerdo con la posición tomada por el alto mando. Se imponía un gobierno de facto que el comandante Villena, apasionado defensor de la Constitución, se negó a aceptar. Extraordinaria actitud en su drástica decisión de ir en defensa de sus más altos ideales, lo cual define la personalidad de este ejemplar oficial naval.

Luis Felipe, fueron muchos los que tuvieron el privilegio de conocerte y admirar tus cualidades. Quiso el destino que juntos, tú y yo, transitáramos por los mismos caminos, y ello me da la facultad de decirte cuánto te admiramos y cuánto extrañaremos tu presencia, en las horas que nos quede por vivir. Desde arriba, muy alto, seguirás viviendo con nosotros, y el recuerdo de tu limpia imagen será ejemplo para las futuras generaciones.

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, incluyendo algunos títulos sobre temas generales, entre ellos Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc.

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía aparecida en el 2002, aun cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en las pp. 7 y 8.

Alegría Amar, Marcelino. "Historia y futuro de la imagen geográfica, toponímica y ecológica de la Antártida", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 9-16.

Alegría Oblitas, Luz Miriam. "Puerto del Callao, bastión de las expediciones a los mares del australes", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 63-70.

Apollonio, Spencer. *The last of the Cape Horners: days of the commercial tall ships* (Washington, D.C., Brasseys, 2000), 326 pp.

Aronson, Marc. *Sir Walter Raleigh and the quest for El Dorado* (Nueva York, Clanon, 2000), 222 pp.

Arratia, Maribel. "El texto literario y el texto histórico en la obra de Oscar Pinochet de la Barra", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 17-22.

Batista González, Juan. *España y la Antártida (Contribución de las Ciencias y de las*

Fuerzas Armadas al conocimiento del sexto continente) (Madrid, Ministerio de Defensa, 2001), 604 pp.

Bawlf, S. *Sir Francis Drake's secret voyage to the northwest coast of America, AD 1579* (Salt Spring Island, BC, Sir Francis Drake Pub., 2001), 150 pp.

Belyk, Robert C. *Great shipwrecks of the Pacific coast* (Nueva York, Wiley, 2001), 282 pp.

Berguño Barnes, Jorge (editor). *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos* (Santiago, Instituto Antártico Chileno, 2002), 164 pp.

Berguño Barnes, Jorge. "Influencia de la caza de ballena en el origen del litigio antártico 1874-1917 [el caso del capitán Andresen]", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 127-133.

Berguño Barnes, Jorge. "La Imagen Cartográfica de la Tierra Austral", en *BACH*, vol.

21, n° 2 (noviembre 2002), pp. 2-12.

Berguño Hurtado, Fernando. “La quimera de un rey: aspectos de la expedición a las Tierras Australes del *Astrolabe* y la *Zélée*”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 79-86.

Bertocchi Morán, Alejandro N. *El Graf Spee en la trampa de Montevideo* (Buenos Aires, 1999), 112 pp.

Blasco Pauchard, Bernardina. “La ocupación, como modo de adquirir dominio, en el periodo anterior al Tratado Antártico”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 139-146.

Capdevila, Ricardo y Ageitos, José María. “Un museo antártico *in situ*. La cabaña sueca de Cerro Nevado”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 23-30.

Capdevila, Ricardo. “Dos suecos en el descubrimiento de la Antártida (1819)”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 71-78.

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”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 381-410.

Cobas C., M. Efraín. “Tradición político naval de la familia Ontaneda”, en *DMS* n° 9 (2001), pp. 9-30.

Cooke, Richard; y Sánchez, Luis Alberto. “El papel del mar y de las costas en el Panamá pre-hispánico y del periodo del contacto: redes locales y contactos externos”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 15-60.

Cooney, Jerry W., “Yankees and the colonial Río de la Plata: the state of research”, en *AN*, 59 (1999), pp. 287-293.

Crawford, Michael J. (editor). *The Naval War of 1812. A documentary History* (Washington D.C., Naval Historical Center, 2002), vol. III,

pp. 707-774. Incluye información sobre la campaña en el Pacífico (enero 1814 – agosto 1815).

Dickinson, Anthony B. “Controlled sealing in the Falkland Islands during the twentieth century”, en *IJMH*, 13, 2, pp. 119-136.

Elia, Ricardo Jr. “US protection of underwater cultural heritage beyond the territorial sea: problems and prospects”, en *IJNA*, 29, pp. 43-56.

Estrada Guzmán, Eduardo. “Faros de la República del Ecuador: 1841-1941”, en *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 2002), t. XIII, 384 pp.

Fatutta, Francesco. “La Marina Peruviana”, en *Rivista Marítima* (Roma, Marina Militare, abril 2002), n° 4, pp. 143-150.

Flynn, Dennis O.; Giráldez, Arturo; y Sobredo, James. *European entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila galleons* (Aldershot, Ashgate, 2000), 384 pp.

Fortunic, María del Pilar. “El señor del mar y el espacio sagrado prehispánico”, en *R. de M.* (enero marzo 2002), pp. 57-76.

Furlán, Luis Fernando. “Mbororé, un memorable hecho de armas en el corazón de Sudamérica durante el periodo hispánico”, en *RHN* n° 77 (2° trimestre 2002), pp. 85-95.

Gage, Thomas. *El inglés americano: sus trabajos por mar y tierra o un nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales* (México, Fideicomiso Teixedor – Libros del Umbral, 2002), 326 pp.

Guérout, Max, “La Traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de Succession d’Espagne”, en *DMS* n° 9 (2001), pp. 31-44.

Guerrero Lira, Cristián. *La contrarrevolución de la independencia en Chile* (Santiago, Editorial Universitaria – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2002), 340 pp.

Hart, Ian B., *Pesca: The History of Compañía*

- Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires* (Whinfield, Aidan Ellis Publishing, 2001), 554 pp.
- Headland, Robert K. "Historia e histogramas antárticos", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 51-54.
- Herrera C., Miguel Ángel. "Gentes de la mar. Marineros y comerciantes en el Pacífico central mesoamericano, 1830-1860", en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 213-264.
- Hollett, David. *Passage from India to El Dorado: Guayana and the Great Migration* (Madison, Fairleigh Dickinson U.P., 1999), 326 pp.
- Hrodej, Philippe. "Marine et diplomatie: les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'empire espagnol d'Amérique (1700-1713)", en *DMS* n° 9 (2001), pp. 45-59.
- Ibáñez, Itxaso. "Tratados españoles de Nautica", en *RHN* n° 76 (1er trimestre 2002), pp. 35-57.
- Ingstad, Helg; y Ingstad, Anne Stine. *The Viking discovery of America: the excavation of Norse settlement in L'Anse aux Meadows, Newfoundland* (Nueva York, Checkmark Books, 2001), 194 pp.
- King, Robert J. "Francisco Muñoz y San Clemente and his 'reflections on the English settlements of New Holland'", en *The British Library Journal*, vol. 25, n° 1 (primavera 1999), pp. 55-76.
- King, Robert J. "Arthur Phillip, Defensor de Colônia, Governador de Nova Gales do Sul", en *DMS* n° 9 (2001), pp. 61-71.
- Jara Fernández, Mauricio. "El servicio de pesca y caza y la Antártica, 1902-1939", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 135-137.
- Johnston, René. "Comercio en el Mar del Sur: ciertos aspectos prácticos del intercambio comercial marítimo, siglo XVIII", en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 143-166.
- Lausica Glasinovic, Sergio. "Punta Arenas, un puerto para la Antártica. Expediciones de fines del siglo XIX e inicios del XX", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 87-100.
- León, Jorge. "Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850", en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 289-346.
- León, Jorge. "Bibliografía sobre comercio y transporte marítimo de Centroamérica y la costa del Pacífico de América del Sur: 1700-1850", en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 347-379.
- León Wöppke, Consuelo. "La apreciación estadounidense acerca de la Antártica durante la posguerra temprana", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 147-152.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. "Contralmirante Alejandro Vines Ubillús (1884-1946)", en *R. de M.* (enero marzo 2002), pp. 77-93.
- Lund, Judith Navas. *Whaling masters and whaling voyages from American ports: a compilation of sources* (Sharon / New Bedford, Mass: Kendall Whaling Museum / New Bedford Whaling Museum, 2001); 740 pp.
- Martínez Baeza, Sergio. "Inicios de la marina mercante de Chile (1800-1870)", en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 185-211.
- Martinic B., Mateo. "La curiosa representación de las islas antárticas en un mapa del siglo XVII", en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 57-62.
- Masterson, Daniel. *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú Moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000* (Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001), 490 pp.
- Mazzeo, Cristina. "Intercambios mercantiles

- en el Pacífico Sur: el comercio de exportación de Perú y Cádiz. 1700-1820”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 167-184.
- Melgar, Emiliano. “El mar entre los mayas prehispánicos: cualidad de las aguas y su simbolismo”, en *DMS* n° 9 (2001), pp. 73-86.
- Montalbán, Cristina. “Expediciones Charcot: sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 107-118.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997)”, en *R. de M.* (enero marzo 2002), pp. 11-23.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Incidente Peruano Británico en Islay 1844”, en *DMS*, n° 9 (2001), pp. 87-96.
- Ortiz Sotelo, Jorge; y Toledo Valdez, Lorena. “Los bergantines *Peruano* y *Limeño*”, en *RHN* n° 76 (1er trimestre 2002), pp. 75-86.
- Palma, Hugo; y San Martín, Alejandro. *Seguridad, defensa y fuerzas armadas en el Perú. Una visión para el siglo XXI* (Lima, Centro Peruano de Estudios Internacionales, 2002), 730 pp.
- 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* (Dorking, Surrey: Roger D. Clark, 2001). Transcrito y editado por Roger D. Clark.
- Pinochet de la Barra, Oscar. “La victoria de Amundsen y el sacrificio de Scott”, en *BACH*, vol. 21, n° 1 (mayo 2002), p. 44.
- Pinochet de la Barra, Oscar. “Shackleton en Chile, nuevos antecedentes”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 119-123.
- 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”, en *R. de M.* (julio diciembre 2002), pp. 98-113.
- Quinn, Paul. “*Huascar* shows what a turret ship can do”, en *SH*, 94, pp. 15-19.
- Robbins, Charles B; y Lewis, E.R. “The Chilean-American 12-inch guns”, en *Warship International* n° 37 (2000), pp. 184-190.
- Rodríguez Asti, John. “La misión naval francesa en el Perú (1905-1914): apuntes para su historia”, en *R. de M.* (octubre diciembre 2001), pp. 55-77.
- Román Trigo, Ana Cecilia. “Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 265-287.
- Scammell, G.V. “A very profitable and advantageous trade’: British smuggling in the Iberian Americas circa 1500-1750”, en *Itine-rario*, n° 24 (2000), pp. 135-172.
- Serrano Álvarez, José Manuel. “El gasto naval en España e Indias (1715-1759). El caso de Tierra Firme”, en *RHN* n° 77 (2° trimestre 2002), pp. 25-34.
- Snapp, Jeremy Sherman, *Destiny by design: the construction of the Panama Canal* (Lopez Island, Washington, Heritage House, 2000), 174 pp.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 93-142.
- Souto Mantecón, Matilde. *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial* (México, El Colegio de México, 2001), 350 pp.
- Stehberg, Rubén. “Catastro del patrimonio cultural de la costa norte de la isla Rey Jorge, Shetland del Sur”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 31-50.
- Stehberg, Rubén; Helia Ruiz, María; y Gatica, Carolina. “Reconocimiento arqueológico del

- patrimonio histórico de península Fildes, isla Rey Jorge”, en *BACH*, vol. 21 n° 1 (mayo 2002), pp. 2-4.
- Stewart Stokes, Hamish I. “Gastronomía antártica: dificultades y creatividad en la época heroica de la exploración antártica”, en Berguño, *VI Encuentro de Historiadores Antárticos...* pp. 101-105.
- Toledo Valdez, Lorena. “El almirante John R. Tucker y el mando de la escuadra aliada peruano-chilena”, en *DMS*, n° 9 (2001), pp. 97-112.
- Toledo Valdez, Lorena; y Ortiz Sotelo, Jorge. “Los bergantines *Peruano* y *Limeño*”, en *RHN* n° 76 (1er trimestre 2002), pp. 75-86.
- Vale, Brian. “Appointment, promotion and ‘interest’ in the British South America Squadron, 1821-3”, en *MM* vol. 88, n° 1 (febrero 2002), pp. 61-68.
- Vale, Brian. *A Frigate of King George: Life and Duty on a British Man-of-War 1807-1829* (Londres, I.B. Tauris Publishers, 2001) 216 pp.
- Vas Mingo, Marta Milagros; y Luque Talaván, Miguel. “La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino”, en *EHN*, vol. 26 (julio diciembre 2002), pp. 125-163.
- VV.AA. *As Ilhas e o Brasil* (Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico. Secretaria Regional do Turismo e Cultura. Região Autónoma da Madeira, 2000), 552 pp.
- Werner, Patrick S. “La actividad marítima en Nicaragua 1539-1543”, en *RH* n° 43 (enero junio 2001), pp. 91-91.
- Zanutelli Rosas, Manuel. *El almirante Grau y la plana menor del “Huáscar”* (Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002), 160 pp.