

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

**Año 15**

**2007**

**Núm. 15**

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

## DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú;
- Fondazione Alessandro Malaspina, onlus per gli studi Malaspiniani, Piazza Alessandro Malaspina 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 29/1/2007 (Rep. 135.402, Race. 26.043) Registrata 5/2/2007, Reconocimiento onlus 3/7/2007 n° 12, Codice Fiscale e Partita IVA 01157460450;
- Centre d'Études de la Mer (CETMER), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 Paris Cedex 06, Francia;
- Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Calle Talavera 3, 28016, Madrid, España.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Lorena Toledo Valdez

Fondazione Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Blanca Sáiz

Belén Fernández y Fuentes

Centre d'Études de la Mer (CETMER):

Christian Buchet

Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez:

José Ramón García Martínez

Redacción y Administración:

Malecón Grau 325, Lima 17, Perú.

teléfono (51-1) 2614810

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

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

Publicación anual. Suscripción 15 dólares norteamericanos.

Impreso en el Perú.

Hecho el depósito legal n° 99-1761

## Sumario

Editorial	4
Normas Editoriales	6
<i>Naval fighting in the early 19<sup>th</sup> century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager.</i> Myriam Alamkan	9
<i>Evolución del entorno marítimo uruguayo.</i> Alejandro N. Bertocchi Morán	23
<i>An Australian perspective on the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807.</i> Robert J. King	33
<i>Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico.</i> Carlos López Urrutia	63
<i>Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas.</i> Dario Manfredi	69
<i>British whalers, merchants and smugglers. Contraband trade on the Pacific coast of 1783-1810.</i> Christopher G. Maxworthy	77
<i>Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo.</i> Iván Valdez-Bubnov	87
Noticias Diversas	125
Comentarios de libros	130
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	140

## Editorial

Nuestra revista alcanza su decimoquinto número gracias a la colaboración de investigadores de varios países, que como es usual abordan diversos aspectos de historia marítima y naval iberoamericana.

Algunos de ellos participaron en los paneles que sobre esta temática se presentaron en el Simposio de Historia Naval organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos, que se llevó a cabo en las instalaciones de dicha institución los días 20 al 22 de setiembre pasado. Dichos trabajos son los de Myriam Alamkan, una joven investigadora guadalupana, quien busca rescatar del inmerecido olvido a una nave francesa armada en corso en dicha isla caribeña. Para ello analiza un cuadro del pintor francés Jean-Baptiste Henri Durand-Brager sobre el combate en el que dicha nave capturó a una balandra británica en julio de 1804. Viene luego el de nuestro habitual colaborador australiano Robert King, quien discute el impacto que las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806-1807) tuvieron en el desarrollo de la colonia británica en Nueva Gales del Sur, actual Australia. Otro australiano, Christopher Maxworthy, contribuye con un trabajo sobre los esfuerzos británicos por establecer contactos comerciales, naturalmente ilegales, con las colonias españolas en América durante el periodo de las guerras desatadas por la Revolución Francesa.

Por otro lado, el investigador uruguayo Alejandro Nelson Bertocchi Morán nos brinda una visión cronológica del devenir marítimo y fluvial de su país; mientras que el historiador chileno-norteamericano Carlos López Urrutia da a conocer dos novelas bastante curiosas sobre la guerra que Perú y Chile sostuvieron entre 1879 y 1883, ambas escritas en inglés. Dario Manfredi, presidente de la Fundación Alessandro Malaspina, nos hace entrega de un trabajo que escribió hace varios años sobre las relaciones que tejió en Cádiz dicho explorador italo-español del siglo XVIII. Finalmente, el artículo del historiador mexicano Iván Valdez-Bubnov aborda un tema que no por complejo es menos interesante, el referido a la evolución de las naves y al sistema naval español durante el periodo de los Austrias.

Cabe señalar que la Fondazione Alessandro Malaspina, de reciente formación, ha sustituido como coeditor al centro del mismo nombre, que nos acompañó en dicha función desde los años iniciales de esta publicación.

Gracias al apoyo de la Fundación Telefónica, seguimos disponiendo de una versión virtual de *Derroteros de la Mar del Sur* (<http://derroteros.perucultural.org.pe>), donde no sólo encontrarán el presente número de la revista, sino también las ediciones anteriores. La misma página ofrece un enlace a un documento denominado bibliografía marítima y naval, en el que se reúnen los aportes anuales que han ido apareciendo en la revista; al igual que los comentarios y las noticias aparecidas en el presente número y en los anteriores.

Debido a los crecientes costos en la producción y especialmente en la distribución de nuestra publicación, hemos iniciado un proceso de consulta con nuestros coeditores para introducir algunos cambios en su formato.

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

Jorge Ortiz Sotelo  
Editor General

## Normas editoriales

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

### Siglas utilizadas en la revista:

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

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

## Naval fighting in the early 19<sup>th</sup> century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager

Myriam Alamkan\*

In 1846, the municipality of Bordeaux (Gironde, France) ordered a painting from Jean-Baptiste Henri Durand-Brager.<sup>1</sup> It represented a naval fight between a French privateer and the British state ship, the *Lilly*. The painting was entitled: “combat de la corvette de Bordeaux, corsaire français contre la frégate anglaise *Lilly*, le 15 juillet 1804”.<sup>2</sup>

A few words about Jean-Baptiste Henri Durand-Brager: he is well known as a French naval painter and most of his paintings are in Versailles and Bordeaux museums.

Today, you can see this painting in the Bordeaux Fine Art Museum. Its title isn't as precise as you think at first sight. We don't know the name of the French privateer. The only information is about her origin. But without her name, how can we be sure of the privateer's origin? Why do French people only remember about the English frigate's name and forget this detail about their privateer? What did really happen on July 15<sup>th</sup> 1804? Who were the contenders? There are different versions of this fight.

### **William M James' version of the fight of the July 15<sup>th</sup> of 1804: first evidences**

According to William James on July 15<sup>th</sup> 1804 an important battle transpired between the English fourteen-gun ship-sloop, the *Lilly* and the French privateer, the *Dame Ambert*.

#### **1. The name of the French privateer: the *Dame Ambert***

We know the date of the fight and one of the contender's name so with this information, we start our investigation. In *The naval history of Great Britain during the French revolutionary and the Napoleonic wars*, volume 3, 1800-1805, first

\* La autora es una investigadora independiente radicada en Guadalupe, departamento ultramarino de Francia en las Antillas. Este artículo fue presentado en el Simposio de Historia Naval, organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, los días 20 al 22 de setiembre del 2007.

1.- Dol, Ille et Villaine 1814; Paris Ile de France 1879 (France).

2.- Translation: Fight of the Bordeaux's ship sloop, a French privateer against the English frigate *Lilly*, on the 15th of July 1804.



published in 1827, the author, William M. James tells us a story about this fight. We read this description of the assault:<sup>3</sup>

*On the 15<sup>th</sup> of July, at 2h30m. A.M., Cape Roman in the United States of America in sight, the French ship-rigged privateer Dame-Ambert, Captain Charles Lamarque (represented as a reduced officer of the French navy), saw and chased a ship to leeward. The latter, which was the British 14-gun ship-sloop Lilly, Captain William Compton, being equally desirous of a meeting, the two ships by 9h30. A.M., were near enough for the Dame Ambert to open her fire. The British ship, however, was compelled to wait until her paltry 12-pounder carronades (not equal in effectiveness to 4-pounder long guns) could reach her antagonist. Having disabled the Lilly in sails and rigging, and considerably weakened her crew, the Dame-Ambert closed, in order to finish the contest by boarding. To do this effectually, the Dame-Ambert, who from the entire state of her rigging possessed the facility of manœuvring as she pleased, stationed herself in a raking position; and, having swept the Lilly's deck by her guns, lashed the sloop's bowsprit to her taffrail. In this state the French privateer made eight successive attempts to board, and was gallantly repulsed in all. On the ninth time, having killed the Lilly's captain, first lieutenant, and others of her principal officer, and killed or wounded the great part of her remaining crew, the Dame-Ambert, just two hours and 10 minutes from the commencement of the action carried the British vessel.*

This text is very precise. It locates the place of the battle: the Cape Roman, South Carolina, near the mouth of the Santee River.

When you look at the picture, you can see in the background, a view of cliffs on the shore. He also presents the French privateer as the *Dame Ambert* and her captain, Charles Lamarque.

The information about the identity of the French privateer was confirmed later by Durand-Brager himself in the title of an engraving. It belongs to the French Naval Museum of Paris<sup>4</sup> but its title is somewhat different from the original painting.

As we read in the newspaper entitled *La Bibliographie de la France*<sup>5</sup> on July 3<sup>rd</sup> 1852, the reproduction of Durand-Brager's painting included the name of the French privateer. It was entitled: "prise de la corvette *Lilly* de 22 canons de 32 par le corsaire la *Dame Ambert* de 16 canons de 12, capitaine Marceaux de Bordeaux".<sup>6</sup>

Even if you see differences between the two pictures, both of them were made by Durand Brager. Down on the left side of the Paris' picture, you can read this sentence: "H. Durand-Brager pintx ET Del". This is kind of signature means that H Durand-Brager was the painter and the engraver.

The two documents are in agreement about the privateer's name: the *Dame Ambert*, but not about the captain's name. For one his name is Charles Lamarque, for the other

3.- See p. 271.

4.- Musée de la Marine, Palais de Chaillot (Paris).

5.- Newspaper published between 1811 and 1881.

6.- Translation: the seizure of the English 22 guns of 32-pounder, ship sloop the *Lilly* by the 16 guns of 12-pounder, privateer the *Dame Ambert*, captain Marceau from Bordeaux.

one it's Marceau. For more than a century after Durand-Brager painted this naval fight every one believed that the *Dame Ambert* was a privateer from Bordeaux.

As you read on the JOCONDE database of the French Ministry of Culture<sup>7</sup> presentation sheet about this painting, the whole investigation about the seizure of the *Lilly* was made in Bordeaux's Archives without success. The reason is very simple; no one could imagine that the *Dame Ambert* wasn't a privateer from Bordeaux. The name of the privateer reminds me of a part of Guadeloupe's history. In the early 19<sup>th</sup> century a real Miss Ambert lived in the colony.

## **2. A privateer from Guadeloupe**

Located in the West Indies, Guadeloupe was a very old French colony. Guadeloupe is an administrative archipelago included, in the early 19<sup>th</sup> century seven main islands: Basse-Terre, Grande-Terre, Maria-Galanta, Desirada, the archipelago of the Saintes and the French part of the island of Saint Martin.

On April 25<sup>th</sup> 1804, Guadeloupe's new governor Jean Jacques Ambert<sup>8</sup> and his wife Amable-Sophie Malartic landed in the colony. Jean Jacques Ambert had the rank of governor but without any real power, in this time of war against England. In fact the real chief of Guadeloupe was the captain-general Jean Auguste Ernouf.<sup>9</sup>

He was the chief military commander of the colony. He lived in the governor's house in the county town of Basse-Terre (island of Basse-Terre, Guadeloupe). Auguste Ernouf overshadowed Jean Jacques Ambert's personality. For this is the reason William M James presents Auguste Ernouf as the governor of Guadeloupe. We can find a description on his administration as governor of Guadeloupe in volume 4 of the *Histoire de la Guadeloupe* by Auguste Lacour.<sup>10</sup> The governor and his wife didn't stay in Basse-Terre but lived together at "Le Fromager", at Capesterre (island of Basse-Terre, Guadeloupe). Miss Ambert was one of the heiresses of "Le Fromager", a sugar cane plantation and a sugar factory, previously owned by her mother's ancestors. The

7.- French state collection's iconographic database.

8.- Jean-Jacques Ambert (1/10/1766 Saint-Céré (Lot) - 1851 Basse-Terre (Guadeloupe)): commandant de la Légion d'honneur. His action in Guadeloupe was totally overshadowed by the personality of Ernouf and his administration had been totally forgotten by Guadeloupean historian. General Ambert had been discharge of his function in 1808 because of accusations of passivity about civilian's troubles in the colony. He had to escape his self-form Guadeloupe and reach to France where he asked to be judge about his action as governor of Guadeloupe and he was acquitted by unanimous vote in 1812 by a military commission.

9.- Jean Auguste Ernouf (29/8/1753 Alençon (Orne) - 1827 (Paris)): he was captain-general of Guadeloupe between 1803 and 1810. For his action in this colony he received in 1804 the Legion d'honneur at the rank of chevalier. His administration was synonymous of order after the rebellion times following 1802 and Delgrès.

10.- Auguste Lacour (5/12/1805 - Basse-Terre (Guadeloupe) - 7/5/1869). Magistrate, "conseiller à la Cour Imperiale de Guadeloupe". He made an important study of Guadeloupe's history from 1635 to 1852 and published five volumes from 1855 to 1860.

name of the privateer seems to be a tribute to the governor's wife. This working hypothesis is confirmed by the reading of a copy of the original report of the seizure of the *Lilly* written by the *Dame Ambert*'s captain Charles Lamarque.

### **Charles Lamarque's report**

Charles Lamarque's report had been written on the July 15<sup>th</sup>. The duplicate was preserved by the French Ministry of Defence Archives at the Chateau de Vincennes, specifically in the Navy department at the Pavillon de la Reine (Val de Marne, France).

With this report we have also papers about the privateer's activity in Guadeloupe from 1803 to 1810. About the *Lilly*'s seizure, we have papers about her sale and some letters from the captain-general Ernouf.

#### **1. Charles Lamarque's testimony.**

Lamarque's report confirmed a major part of the version of facts by William M James. Namely, the date 26 messidor an 12 (15/7/1804). The place of the fight is really facing Cape Roman. But for Lamarque the *Dame Ambert* first saw the *Lilly* at 2 AM, earlier than William M. James told us. But his version is very close to Lamarque's report. Charles Lamarque seized the *Lilly* after eight attempts.

The title of the report also gives us new information. M. Malespine, a merchant, fitted out the *Dame Ambert* in Basse-Terre city. Michel Malespine was not born in Guadeloupe. His family was from Marseille (Bouches du Rhône, France) and moved to Martinique, another French colony in the West Indies before the French Revolution. He landed in the colony in 1801, on the same boat of the very well known general Raymond Lacrosse who took a great part in the re-establishment of slavery in the colony. Michel Malespine started a new business in Pointe à Pitre, the most important port of Guadeloupe, and became a Guadeloupe administration contractor. Lot of merchant in Guadeloupe had decided to fit out privateer since July 1803, so had Malespine. His first privateer was the *Général Ernouf*, captain Nicolas Facio. He bought her in Saint-Barthélémy. During her second cruise as a privateer, the *Général Ernouf* seized a British packetboat, the *Duke of Malborough* and refitted her under the name of the *Dame Ambert*.<sup>11</sup>

In two other documents, Michel Malespine wasn't the ship-owner but M. Mauron. In French, there is a single name for ship-owner or ship manager possibly causing confusion between the two activities. M. Mauron was probably the ship manager or the ship-owner's legal representative in Basse-Terre. The real ship-owner was Malespine. Charles Lamarque wouldn't make such a mistake neither the captain general of Guadeloupe Auguste Ernouf who wrote official letters to the French secretary of Navy and colonies on 27 ventôse an 13 (18/3/1804) telling him about Lamarque's exploits and career. Lamarque was an ensign in the French Navy before he became a privateer's captain. However, when peace came in 1800, the French Navy did not

11.- Jules Ballet's documentation, microfilm 2Mi 31 Archives départementales de la Guadeloupe.

have a job for him. Therefore, he became a privateer. Auguste Ernouf asked the French secretary of Navy to recruit Lamarque in the French Navy again due to his career as a navy officer and for his exploits as a privateer.

All documents of the archives present Charles Lamarque as the captain of the *Dame Ambert*. In France, some people knew this, like Jean Yves Le Gouaz. In 1806, Jean Yves Le Gouaz published a book entitled *La vie de Jean Bart, chef d'escadrille sous Louis XIV*. This other version comes from one of his engravings shows the seizure of the *Lilly*. Under the picture we read this comment:<sup>12</sup>

*Le 26 messidor an XII au matin le capitaine Lamarque commandant un corsaire de 16 canons de 6 n'ayant que 75 hommes d'équipage, a pris à l'abordage la corvette anglaise le Lilly portant 16 canons de 12 et 113 hommes d'équipage près de l'île de la Guadeloupe.*

We know now that the seizure occurred in front of Cape Roman not near the island of Guadeloupe. However, Le Gouaz, gave us true detail about the number of the crew members of the *Dame Ambert*: only 75 men. This detail also appears in William James' book: "The French say, that their crew, when they fell in with the *Lilly* (but this wants confirmation) was reduced to 75 men, and the *Dame Ambert* lost in the action five men killed and 11 wounded".

## 2. The forgotten history of the thrid vessel

Charles Lamarque also declares that their crew was reduced to 75men; 5 men killed and 11 wounded. Before the *Lilly*, the *Dame Ambert* captured a slave trader and embarked a part of her crew on it.

As a privateer, the *Dame Ambert* appears in two documents about privateers' seizure for the colony of Guadeloupe. On an account of all privateers' seizures between 1er Prairial and 30 Frucitdor (21/5 to 17/9/1804)<sup>13</sup> made by the administration of Guadeloupe, we read that the *Dame Ambert* captured two ships.

The fist was the *Mary*. She was sold for over 283 224 colonial pounds<sup>14</sup> for the sale of "niggers and merchandises" (sic). The second was the *Lilly*. She was sold for about 97.499 colonial pounds. According to a document drawn from auctioneer's report, the capture of the *Lilly* had been made in thermidor 12 (July-August 1804)<sup>15</sup> and was sold for 414.495 livres coloniales as the following comment:<sup>16</sup>

12.- The 15/7/1804, in the morning the captain Lamarque ordering a privateer of 16 guns of 6-pounder having only 75 men, took with boarding the English corvette *Lilly* carry 16 guns of 12-pouounder and 113, close the island of Guadeloupe.

13.- Source FF2-43. Archives de la Défense, section Marine, Vincennes.

14.- Legal currency of the colony.

15.- Source FF2-43. Archives de la Défense, section Marine, Vincennes.

16.- Translation: the state corvette *Lilly* carrying 16 guns of 12-pounder and 105 fighters taken by the French privateer the *Dame Ambert* captain Lamarque, armed with 16 guns of 6-pounder, 65 fighters on her board 200 Negroes to contain and who had been previously seized on another vessel armed with 22 guns.

*“La Lilly corvette de l’Etat portant 16 canons de 12 et 105 combattants prise par le corsaire français la Dame Ambert capitaine Lamarque, armé de 16 canons de 6 et 65 combattants ayant à son bord 200 nègres à contenir et qui venaient d’être pris sur un autre bâtiment armé de 22 pièces de canons*

In Charles Lamarque’s report you also read:<sup>17</sup>

*Le corsaire français n’avait que du calibre de 6 et soixante quinze hommes attendu le nombre de matelots qu’il avait été obligé de mettre à bord d’un négrier pris précédemment par le dit corsaire.*

*En foi de quoi j’ai signé la présente déclaration ce jour, et an que dessus.*

*Signé Charles Lamarque, capitaine du corsaire, armateur citoyen Malespine, négociant à la Basse-Terre Guadeloupe.*

*Pour copie conforme Hortode, chef de l’état major général.*

According to Captain Charles Lamarque, it was reduced to 75 men because of the seizure of a slave trader. However, we don’t know where this ship was during the fight. If you look very carefully, Paris’ engraving you can see in the background a third ship, and a port. The 200 Africans were on the *Dame Ambert* during the fight. How many were killed or wounded?

These are the only two mentions of this privateer in the entire Guadeloupean official documents concerning seizures. Perhaps the *Dame Ambert* had been sold and her name was changed. Or perhaps she was moved to another port, or she sank.

Let us examine the difference between the two prices of *Lilly*’s sale. When you read that the *Lilly* had been sold for over 97 499 colonial pounds it is the price of the ship, but the majority of the value of this seizure is composed of slaves. The *Lilly*’s slaves had been sold. The first hypothesis, the *Lilly*’s slaves had been sold in another colony. The privateers of Guadeloupe used to sell their seizures in the nearest French ports like Martinique, French Guyana but also in the Hispanic islands like Cuba, Porto Rico or Margarita. The second hypothesis, the slave trader’s name was the *Mary*. If you add the price of the *Lilly*’s sale and the price of the *Mary* you have a result of 380.723 pounds, less than it was mentioned in the auctioneer’s report. But this result is without the taxes. On each sale, the colony of Guadeloupe deducted taxes such as 5 cents per franc for the disabled sailors, 15 cents per franc to the treasure of the disabled sailors, 2% bonus.

Why did the people of Guadeloupe forget the history of the seizure of the *Lilly*? It is unusual to forget a victory. Nevertheless, we will understand better, when we examine Guadeloupe’s place in French history and politics: as a colony Guadeloupe had no authority to write her own history book for pupils. France decided to teach the nation’s

17.- Translation: The French privateer only had that gauge of 6-pounder and seventy fifteen men because of the number of sailors whom she had been forced to put on board a slave trader previously taken by her. In witness whereof I signed the present declaration this day, and year that above. Signed Charles Lamarque, captain of the privateer, ship-owner citizen Malespine, merchant in Basse-Terre Guadeloupe. For copy certified Hortode, Head of the state major general. Source FF2-43. Archives de la Défense, section Marine, Vincennes.

history rather than local history. All French pupils learned the same history wherever they live, in Tahiti, Paris or Guadeloupe. But in the 19<sup>th</sup> century, some Guadeloupe history books mentioned the *Dame Ambert* versus the *Lilly*.

### **A forgotten history: French privateers of First French Empire**

For most people in Guadeloupe, privateers were associated with the French Revolution and Victor Hugues' administration from 1794 to 1798. His administration was involved in the Quasi War between France and the United States of America from 1798 to 1800. For example, two small buildings in Baie-Mahault carry the name of Antoine Fuët the most famous privateer of Hugues' administration. There is also a street called *rue des corsaires* (the privateers road) in Basse-Terre city, Guadeloupe's county town. But we've got also history books some from Guadeloupean like Auguste Lacour and Jules Ballet or books written by travellers like Adolphe Granier de Cassagnes in the 19<sup>th</sup> century. We also find a version written by Doctor André Nègre in the 20<sup>th</sup> century. No one was a historian but every one gave his own views about the seizure of the *Lilly*.

#### **1. Lacour and Ballet studies at the end of the 19<sup>th</sup> century**

This version comes from one of the most famous Guadeloupe history books was written by Auguste Lacour<sup>18</sup>. His study was published and is generally considered as a good source of information for historians and the others.

Notwithstanding the fact that Lacour does not comment much on the role of French privateers during the First French Empire, fortunately for us, he makes an exception for the *Lily*'s seizure. Nonetheless, Auguste Lacour made some mistakes.

According to him the French privateer's name was the *Général Ambert* not the *Dame Ambert*. But he was right about the date of the naval action (15/7/1804), the name of *Lily*'s captain (William Compton). He wrote that the *Général Ambert*'s captain was Mr. Lamarque. How could he make such a mistake about the privateer's name?

We cannot find any French privateer named *Général Ambert* in naval Archives of Vincennes neither in Guadeloupe. From May 21<sup>st</sup> to September 17<sup>th</sup> 1804: we find the *Dame Ambert* (captain Lamarque), the *Dame Ernouf* (captain Villac) and the *Général Ernouf* (captain Giraud Lapointe).<sup>19</sup> Perhaps the mistake is about captain Giraud Lapointe and his privateer. After the *Lily* was captured, she was sold in Guadeloupe and then her name was changed to *Général Ernouf*. While accepting this privateer's name we must remember that two privateers were called *Général Ernouf*. To make the distinction, for clearer understanding we will call this privateer *Général Ernouf-Lilly*.

18.- *Histoire de la Guadeloupe* by Auguste Lacour, first publication 1860. Moderne publication: Edition et diffusion de la culture antillaise, 1976.

19.- Guadeloupe's file, FF 2-43 Archives de la Défense, section Marine, Vincennes.



The *Général Ernouf-Lilly* moved after her sale to the Saintes, a small archipelago in the south of the Basse-Terre Island, one of the two main islands of Guadeloupe. There she fought, triumphantly, against the HMS *Galatea*. The *Général Ernouf-Lilly*'s captain was Giraud Lapointe. Jean-Yves Le Gouaz also represents this fight in his book with a plate entitled: "déroute des embarcations de la frégate anglaise *Galatea*".<sup>20</sup> This part of the *Lilly*'s story was totally forgotten by the Saintes' popular history.

Auguste Lacour also talk about the slave trader. After the fight against the *Lilly*, Charles Lamarque decided to carry all the prisonners on the *Lilly* and released the slave trader, but not the slaves.

Jules Ballet's (1825-1904)<sup>21</sup> version is in an important documentation<sup>22</sup> for a book about the history of Guadeloupe in 25 volumes. He already published in 1902, three volumes about Guadeloupe (the history, the fauna, the flora, the geology, the mineralogy, the agriculture, the trade, the industry, the law, and the administration) entitled "la Guadeloupe".

His documentation was never published but the manuscript is now preserved by the Archives of Guadeloupe. You can read a description of the *Dame Ambert* versus the *Lilly*. He didn't mention the eight assaults but his version is close to the original Lamarque's report. Unfortunately, Jules Ballet died before the beginning of the publication.

Still another version comes from Adolphe Granier de Cassagnac It's very usual for travellers to write books about their travel. He travelled trough the West Indies, in Santo-Domingo and in the United States. He started his travel in 1841. He wanted to explore the way slaves lived and the consequences of the slavery abolition.

## 2. Adolphe Granier de Cassagnac : a traveler's testimony

His book, entitled *Voyage aux Antilles françaises, anglaises, danoises, espagnoles à Saint-Domingue et aux Etats-Unis*<sup>23</sup> was published in Paris in 1844: In this text, the French privateer's name was the *Marlborough* and not the *Lilly*. M. Malespine had fit out the *Marlborough*. Her captain was Charles Lamarque.

The fight between the *Marlborough* and the *Lilly* was opened in sight of Charlestown. In this story too, the *Marlborough*'s crew was reduced to 40 men not because of the seizure of a slave trader but because of the seizure of many ships

20.- Translation: the rout boats of the British frigate the *Galatea*. More details about this fight in Madier's report. Source FF2-43, Archives de la Défense, section Marine, Vincennes.

21.- Jules Ballet, Conservateur des hypothèques à la Pointe-à-Pitre en retraite. Ancien Inspecteur, chef du Service des Domaines, à la Guadeloupe, Vice- Président du Conseil des Directeurs de la Caisse d'Epargne de la Pointe-à-Pitre, ex-Censeur légal près la Banque de la Guadeloupe, Membre correspondant des Chambres d'Agriculture de la Basse-Terre et de la Pointe-à-Pitre.

22.- Jules Ballet's documentation, microfilm 2Mi 31 Archives départementales de la Guadeloupe.

23.- Volume 2, pages 142 -144.

carrying cotton from Charlestown (South Carolina, United States of America). The *Lilly* had been captured after only one attempt! The *Marlborough* sailed back to Guadeloupe with the *Lilly* and another ship and their landing place was Port Louis, a small port in the north of Grande-Terre Island. According to him, the *Lilly* was sold and became the next *Général Ernouf*.

If the *Dame Ambert* was the former British packet boat *Marlborough* we've been able to find out some proof. We find the sale of the *Duke of Marlborough* in "ventôse an 12" (February/ March 1804). A privateer called the *Général Ernouf*<sup>24</sup> fitted out in Basse-Terre by Mauron or seized her. Mauron seems to be ship-manager in this case too and the real ship-owner was called Michel Malespine. The *Général Ernouf*'s captain was Giraud Lapointe. This part of the story is close to the one made by William M. James: "The *Dame-Ambert* had been the British packet *Marlborough*, one of the largest in service, recently captured. She was afterwards refitted at Guadeloupe, and armed with 16 long French 6-pounders, and a complement of 140 men".<sup>25</sup>

He talked about many American ships seized by the *Marlborough*. However, we only find two seizures in the archives of Guadeloupe. He presents also, a new site for the fight, near Charlestown. Nevertheless, this story is the only one, which mentioned two ships that made land with the *Dame Ambert* in Port Louis.

Every document gives us some true details about the fight between the *Dame Ambert* and the *Lilly* but none has the entire truth. None of them dealt with the painting. In despite of that evidences proves a link between Guadeloupe, the *Dame Ambert* and the *Lilly*, it was the municipality of Bordeaux which ordered the painting. The people of Bordeaux's appropriated the even. The seizure of the *Lilly* was a great exploit. It was the first time a French privateer captured a British state ship. Bordeaux has celebrated that exploit when Guadeloupe ignored it while Guadeloupean sailors were involved in it.

### 3. Reason of an amnesia

Just one year after Durand-Brager did this painting, Guadeloupe celebrated for the second time, slavery abolition on May 27<sup>th</sup> 1848. Approximately 90,000 slaves became free but not really French citizens. The next September<sup>26</sup> sons and daughters of former slaves increased the pupils from 1 217 to 2 408 pupils in Guadeloupean schools. These schools were public school run by Brothers of Ploërmel. There were no state schools.

24.- Etat des prises faites par les corsaires particuliers de la Guadeloupe, conduites à la Basse-Terre et à la Pointe à Pitre, et liquidées depuis le 1er prairial an 12 jusqu'au 30 fructidor suivant et Tableau des prises faites sur l'ennemi par les corsaires de la Guadeloupe dans le courant de l'an douze. Source FF2-43, Service Historique de la Défense, section Marine Vincennes.

25.- *The naval history of Great Britain...*, p. 272.

26.- Adolphe Ambroise Alexandre Gatine, *Abolition de l'esclavage à la Guadeloupe: quatre mois de gouvernement dans cette colonie* (Société d'histoire de la Guadeloupe 1999).



Hence, the history of France was taught without any reference to Guadeloupe's history, including privateers' exploits. Why do we Guadeloupeans have so much difficulty to recognize this history as ours?

During the 20<sup>th</sup> century, Guadeloupeans had difficulty to learn their history. First, we must remember that Guadeloupe was a colony until 1946. After 1946, the education authority of Guadeloupe depended on the Board of Education of Bordeaux from June 27<sup>th</sup> 1947<sup>27</sup> until August 31<sup>st</sup> 1973 when the Board of Education of French West Indies and Guiana was created... According to Jean-Pierre Sainton<sup>28</sup>, most of the studies about the history of Guadeloupe focus on three important dates: the two abolitions of slavery in 1794 and 1848 and the other one 1802, the date of the re-establishment of slavery.

It's very easy to forget about French privateers during the Napoleonic wars in Guadeloupe. For most people, French privateers refer to Victor Hugues' administration and the first abolition of slavery. In 1794, Victor Hugues was sent into Guadeloupe with Pierre Chrétien to administrate the colony for the First French Republic. He published the decree of the first slavery abolition and threw English forces away from most part of the Guadeloupe archipelago.

Many Guadeloupeans consider Napoleon the First as a traitor because of the re-establishment of slavery after eight years of freedom. Most history books give mere summaries in a few sentences of the Consulate, the First French Empire, the English administration (1810-1815) and all the following years until 1848.

#### **4. A deny history: André Nègre's version**

André Nègre gives us the last version. He wasn't an historian but he was very enthusiastic about the history of privateer fitted out in Guadeloupe. He made investigations into different archives and he published a long text about Guadeloupean's privateer history in *Héros et corsaires de la Mer des Caraïbes*:<sup>29</sup>

*Mais les corsaires, s'il leur arrivait d'exagérer, entraînés par l'appât du gain, savaient aussi payer d'audace. Ainsi, en juillet 1804, le corsaire guadeloupéen Lamarque, à bord du Général Ambert, armé de quatre canons de 6 avec 75 matelots, captura la corvette de guerre anglais Lilly, armée de dix canons de 12 et dotée de 105 hommes d'équipage ; or il avait précédemment fait prisonnier un grand négrier qu'il traînait en ouache...Il avait donc deux navires à remorquer. Aussi libéra-t-il les esclaves, leur donna le bateau sur lequel ils se trouvaient, leur souhaita bonne chance, et ramena la Lilly à Pointe à Pitre. Là cette corvette fut armée en corsaire et, aux Saintes si voisines, sous le commandement du capitaine-corsaire Giraud-Lapointe, ses vingt hommes d'équipage écrasèrent, à eux seuls, la frégate anglaise la Galatée. Puis la Lilly devint*

27.- Cahier de l'outre-mer n°200 octobre/décembre 1997 by Alain Huetz Lemps.

28.- L'historiographie des Antilles francophones: acquis, problématiques, perspectives in *Regard sur l'histoire de la Caraïbe des Guyanes aux Grandes Antilles* (Ibis Rouge éditions, 2001).

29.- *Héros et corsaires de la mer des Caraïbes*, articles les corsaires des Antilles, pages 246-247. Edition Sernot/ Tchou 1978.

*la Dame Ernouf et sous ce nom, toujours aux ordres de Giraud-Lapointe, elle attaqua la corvette anglaise commandée par Sir Jeremiah Coghlan. Au milieu du combat, sur le point de succomber, le corsaire préféra faire sauter son navire plutôt que de se rendre...*<sup>30</sup>

André Nègre wants a history that does coincide with his heroic view of privateer's adventures. He didn't want to question himself about the reason of the slave trader's capture just before the *Lilly*. He didn't want to ask about the privateer's rule in the slave trade from 1803-1810. He wants heroes as he can read it in literature, so he denies the slave sale in Guadeloupe and shows Charles Lamarque as a very kind person.

We summarize the way Guadeloupean lost this part of their history, explaining why the municipality of Bordeaux had made this misunderstanding about the origin of the *Dame Ambert*.

### **Questions about Bordeaux's version of the *Dame Ambert* versus the *Lilly***

If the inhabitants of Bordeaux think the *Dame Ambert* was from Bordeaux, it's not only because of the painting. Some Bordeaux's privateers left Bordeaux for Guadeloupe carrying on with their activities during the French Revolution, the Consulate and the Empire, some with *lettre de marque* from Bordeaux, others from Guadeloupe.

In 1999, Daniel Binaud published a study about Bordeaux privateers in *Les corsaires de Bordeaux et de l'estuaire, 120 ans de guerres sur mer*.<sup>31</sup> He never mentioned the *Dame Ambert* as a privateer of Bordeaux. But you can read several names of privateers or captains of privateers who worked in Bordeaux, and after in Guadeloupe.

First, the case of Michel Ragondin. He was the captain of the Guadeloupean privateer *Curieux* and latter of *Italie Conquise*.<sup>32</sup> We have only a probability that he is the

30.- Translation: But the privateers, if it sometimes happened to them to exaggerate, pulled by the lure of gain, and they could also demonstrate. Thus, in July 1804, the privateer *Lamarque* inhabitant of Guadeloupe, on board the *General Ambert*, equipped with four guns of 6 with 75 sailors, captured the English corvette of war *Lilly*, armed with ten guns of 12 and equipped with 105 men of crew; however it had previously made captive a large slave trader that it trailed in wake... He thus had to tow two ships. Also it released the slaves, gave them the ship on which they were, wished them good luck, and brought back the *Lilly* to Pointe-à-Pitre. There this corvette was refitted as a privateer and, in the so close Saintes, under the command of the Giraud-Lapointe her captain, her twenty men of crew crushed, alone, the English frigate *Galatea*. Then the *Lilly* became the *Dame Ernouf* and under this name, always under the orders of Giraud-Lapointe, it attacked the English corvette ordered by Sir Jeremiah Coghlan. In the middle of the combat, about to succumb, Giraud-Lapointe preferred to blow up his ship rather than surrender...

31.- Editions Atlantica.

32.- Captain Michel Ragondin made capture whose had been jugged by the Tribunal de commerce of Guadeloupe from 28/10/1796 with the *Curieux* and next with the *Italie Conquise* to 23/10/1798. Myriam Alamkan, *Histoire maritime des Petites Antilles 17ème et 18ème siècle* (Matoury, Ibis Rouge, 2003).

same Michel Ragondin, captain of the Bordeaux's privateer the *Carmagnole*.<sup>33</sup>

We have no doubt for the *Egyptienne*. She was from Bordeaux and her ship manager was called Baulas<sup>34</sup> or Gassies<sup>35</sup> according to another document. She also had another captain called captain Palissard.

Another case is Jean-François Ozane, former captain of the *Furet* privateer of Bordeaux in 1800.<sup>36</sup> He seems to be the same Jean-François Léonard Ozanne captain of the *Maraudeur* fitted out in Pointe-à-Pitre by Jean Giraud according to his declaration, on 3 fructidor an 12 (August 21<sup>st</sup> 1804), before the administration specially dedicated to judge all seizures made by French privateers: the "*Commission de prises*" located in Basse-Terre Guadeloupe.

The presence of Bordeaux privateers in Guadeloupe isn't only a private initiative; sometimes this enterprising merchants helped the naval army. In a letter to vice-admiral Decrès, the navy minister, Napoleon the 1<sup>st</sup> wrote on April 27<sup>th</sup> 1808: "Prenez des mesures pour envoyer 800 hommes à la Guadeloupe. les trois aventuriers qui viennent de la Guadeloupe, ainsi que Bordeaux, Bayonne et Nantes veulent expédier, pourraient porter chacun une vingtaine d'hommes".<sup>37</sup>

The presence of privateers originating from France in Guadeloupe has been forgotten, but not only in Guadeloupe. According to Daniel Binaud, in Bordeaux too, history of the privateers has been forgotten. People associate privateers with Saint-Malo (Brittany), Dunkerque (Pas de Calais), Granville (Normandy).

Guadeloupe hasn't totally forgotten the First French Republic's privateers, but they seem to prefer not to study Napoleonic's privateers probably because of their role in slavery trade. We can't forget that the *Dame Ambert* captured a slave trader before the *Lilly*.

Studying about Napoleonic privateers raises the question of the role of Guadeloupean residents in the slave trade. As a French privateer, the *General Ernouf-Lilly* made some cruises.

33.- Daniel Binaud, *Les corsaires de Bordeaux et de l'estuaire, 120 ans de guerre sur mer* (Edition Atlantica, 1999), p. 288.

34.- Tableau des prises faits sur l'Ennemi par les corsaires de la Guadeloupe dans le courant de l'an douze (octobre 1803/ septembre 1804). Source FF2-43, Archives de la Défense, section marine (Vincennes)

35.- Etat nominatif des prises faites par les corsaires de la Guadeloupe (depuis les mois de thermidor an 11 jusqu'au 3 floréal an 12) et envoyé au Ministre de la Marine et des Colonies par le Général de division Ernouf, capitaine-général de la Guadeloupe et dépendances. Source FF2-43 Archives de la Défense, section marine (Paris).

36.- Binaud, *Les corsaires de Bordeaux...*, p. 290.

37.- Translation: you had to take arrangement to send 800 men to Guadeloupe. The three adventurers from Guadeloupe, and also those from Bordeaux, Bayonne and Nantes want to send, will carry each one a score of men.

On April 19<sup>th</sup> 1805, she fought versus the HMS *Renard*. This time the *Renard* was the winner, and the *General Ernouf-Lilly* had been sunk by 21°14 North and 67°30 West in the north of Porto Rico and the West of Turks and Caicos islands. The *Renard* took in her board all the survivors of *General Ernouf-Lilly*. During the assault, a fire started in the powder store, 103 crew men died including captain Giraud Lapointe, leaving only 55 survivors.<sup>38</sup>

Facing the Cap Roman on July 15<sup>th</sup> 1804, the *Dame Ambert* captured the *Lilly*. This forgotten part of history questions us about the role of French privateers in the slave trade, the place of the maritime history of Guadeloupe in the French maritime history and the place of the maritime history of Guadeloupe in history books. These are questions we ponder contemplating over Jean-Baptiste Henri Durand-Brager's painting.

38.- Microfilm 5Mi 5R 13. Archives départementales de la Guadeloupe

## **Evolución del entorno marítimo uruguayo**

Alejandro N. Bertocchi Morán\*

- 1501-1502. Américo Vespucio baraja la costa atlántica del continente hasta los 50° de latitud sur. Algunos autores señalan que descubrió el Río de la Plata.
- 1516. Hace entrada al Río de la Plata la expedición al mando del piloto mayor Juan Días de Solís, compuesta de tres carabelas. Al desembarcar a la altura de Colonia es muerto por los indígenas.
- 1520. En enero penetran al río las cinco carabelas comandadas por Hernando de Magallanes. Una de estas surca el río Uruguay hasta la altura de Fray Bentos.
- 1528. Sebastián Gaboto funda el fuerte de Sancti Spiritus en costas del río Paraná.
- 1536. El adelantado Pedro de Mendoza funda la ciudad de Santa María de los Buenos Aires, la que meses después es destruida por los indígenas.
- 1574. El adelantado Ortiz de Zárate funda el fuerte de San Salvador en las costas de Soriano.
- 1580. El capitán general Juan de Garay refunda Buenos Aires.
- 1607. Hernandarias propone al rey fundar un puerto en la bahía de Montevideo.
- 1680. El maestre de campo Manuel de Lobo, gobernador de Río de Janeiro, funda la ciudad de Colonia del Sacramento.
- 1715. Se instala en “puerto del inglés” (Piriápolis) el “asiento de negros” autorizado por el Tratado de Utrech para buques británicos.
- 1724. Zabala funda la ciudad de Montevideo.
- 1728. Alzaibar conduce desde España a los primeros pobladores montevideanos.
- 1767. Arriba desde la Coruña el primer buque correo al Río de la Plata.
- 1774. Parten desde Montevideo los buques que a órdenes del capitán de navío Madariaga desalojarán a los británicos de las islas Malvinas.
- 1776. Se establece el Apostadero en la bahía de Montevideo.
- 1777. Se establece que el correo marítimo desde la Coruña tenga como terminal exclusiva el puerto de Montevideo.
- 1778. Reglamento de Libre Comercio habilita el puerto Montevideo.
- 1790. Es fundada en la ensenada de Maldonado la Real Compañía Marítima y de Pesca de San Fernando de Maldonado.

\* El autor es un reconocido investigador naval uruguayo.

1802. Bajo la gobernación del brigadier de marina Bustamante y Guerra –comandante del Apostadero– se erige el primer faro del Río de la Plata en el Cerro de Montevideo. Asimismo, se construyen veinticinco lanchas cañoneras y se instala el primer muelle rioplatense.
1804. Durante la guerra con Gran Bretaña se lanzan operaciones de corso en el Atlántico Sur, las que aparejan desde el puerto de Montevideo.
1806. Invasiones Inglesas. El 27 de junio Buenos Aires es tomada por las fuerzas inglesas. El 12 de agosto la capital virreinal es reconquistada por el capitán de navío Santiago de Liniers al mando de tropas enviadas desde Montevideo, declarada “ciudad muy fiel y reconquistadora” por el rey de España.
1807. El 3 de febrero cae Montevideo tras dura defensa ante el ataque inglés. El 5 de julio fracasa el ataque británico contra Buenos Aires, y tras capitular las fuerzas invasoras deben evacuar el Río de la Plata.
1808. España es invadida por el emperador Napoleón. Primer reglamento de pesca promulgado por el Cabildo.
1811. Artigas pone su espada al servicio de la Junta de Mayo de Buenos Aires.
1811. Febrero: Grito de Asencio. Mayo: batalla campal de Las Piedras y primer sitio de Montevideo. Noviembre: éxodo del pueblo Oriental.
1812. Se publica la Carta Esférica del Río de la Plata, obra del teniente de fragata Andrés de Oyarvide.
1813. A través de las Instrucciones del año XIII puede observarse como Artigas consideró aspectos relacionados a los intereses marítimos.
1814. Mayo: se libra la batalla naval del Buceo donde el almirante Guillermo Brown derrota a la escuadrilla realista que aparece desde Montevideo. En junio capitula la última plaza española en el Río de la Plata.
1815. Montevideo es entregada a las fuerzas orientales. Zufriátegui es nombrado por Artigas como Capitán del puerto de Montevideo. El general Artigas es proclamado “Protector de los Pueblos Libres de la Banda Oriental, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Santa Fe y Córdoba.
- 1817-1820. Apogeo del corso artiguista. Se firma el Convenio de Purificación. 15 de noviembre: patente de corso para el buque *La Fortuna*.
1818. Artigas nombra a Pedro Campbell comandante general de Marina.
1820. Artigas se exilia al Paraguay, donde cae prisionero del dictador Francia.
1825. Desembarco de los 33 en la Agraciada. Declaratoria de la Independencia. En sesión solemne la asamblea de la Florida declara “irritos, nulos, disueltos y de ningún valor para siempre, todos los actos de incorporación, reconocimientos, aclamaciones y juramentos arrancados a los pueblos de la Provincia Oriental por los intrusos poderes de Portugal y el Brasil...”
1825. Ancla en la bahía de Montevideo el *Druid*, primer buque a vapor que navega el Río de la Plata.
1827. Batalla campal de Ituzaingó, donde el ejército republicano al mando del general Alvear derrota a los brasileños. Batalla fluvial de Juncal, donde Brown aniquila

- a la escuadrilla brasileña del río Uruguay. Fracaso de la operación brasileña contra Carmen de Patagones. Brown hace el curso en aguas del Atlántico Sur. Se organiza una escuadrilla que opera en la Laguna Merín.
1828. Conferencia Preliminar de Paz. Lord Ponsonby, representante británico en las tratativas diplomáticas, suscribía en un informe a Londres la frase premonitória: “por largo tiempo los orientales no tendrán marina”. Se inaugura el faro de la isla de Flores.
1829. Primer reglamento del puerto de Montevideo.
1830. Jura de la Constitución. Se crea la Sociedad de Prácticos de Mar y Río.
1832. Iniciativa de Larrañaga para crear una “Academia Militar de Estudios necesarios a los individuos del Ejército y la Armada”. El Presidente Rivera crea la “Escuadrilla del Uruguay”.
1833. En este año operan en el puerto montevideano 294 buques de diversas banderas, cifra superior a todos los otros puertos de la cuenca rioplatense.
1834. El gobierno de Rivera contrata la primera draga que opera en el Río de la Plata.
1842. El gobierno de La Defensa concede el mando de un buque a José Garibaldi. Luego asume como comandante de las fuerzas navales de la República.
1843. Comienza la Guerra Grande. El conflicto involucraría a fuerzas de ambos márgenes del Plata, así como a fuerzas navales extranjeras. El gobierno del Cerrito habilita el puerto del Buceo para tráfico comercial.
1851. Fin de la Guerra Grande bajo el lema “ni vencidos ni vencedores”.
1852. “La bandera oriental ni se entrega ni se arría”, frase del teniente Timoteo Domínguez en la entrega de Martín García.
1856. Se dictan cursos de náutica y practica en el Colegio de los Padres Escolapios.
1857. Se inaugura el faro de Colonia.
1860. Se inaugura el faro de Punta del Este.
1862. El Presidente Berro crea una Escuela de Náutica.
1865. Bombardeo y toma de Paysandú por las fuerzas coaligadas de Flores y el Brasil. Tratado de la Triple Alianza contra el Paraguay.
1866. Se tira el primer cable telegráfico submarino entre Montevideo y la costa argentina. Se coloca un pontón-faro en La Panela.
1867. Se decreta que los capitanes de puerto y receptores queden bajo la dependencia del capitán de puerto de Montevideo.
1870. Arriban a Montevideo cerca de mil quinientos buques desde ultramar.
1873. Se tira un cable telegráfico submarino entre Montevideo y Río de Janeiro, y desde este punto a Europa.
1874. Se inaugura el faro de La Paloma.
1875. Viaje de la barca *Puig* conduciendo varios deportados a Cuba.
1876. Se inaugura el faro de Punta Brava. Se crea la Escuela de Marina Nacional, de corta vida.
1877. Con escasos elementos se funda la primera Escuela de Marina que funcionaría durante tres años. Las clases se dividen en Marina Mercante y Marina de Guerra.



1879. Se inaugura el Dique Cibils & Jackson.
1881. Se inaugura el faro de Cabo Polonio.
1882. Se produce un incidente diplomático entre Italia y la República hallándose el cañonero italiano *Caracciolo* surto en el puerto de Montevideo. El cónsul de ese país retira el escudo de su Legación y lo conduce a dicho buque, provocando un enojoso incidente ante el cual “nuestra nulidad naval”, al decir del capitán de navío Miranda, se hizo sentir. Atento a ello se decide desarrollar un programa para proceder a la construcción de las cañoneras. Surge la Comandancia de Marina.
1884. Es terminada la cañonera *General Rivera* en los talleres de la Escuela Nacional de Artes y Oficios y conducida “a brazos” por las calles montevidéanas hasta el puerto.
1892. El teniente coronel de marina Jorge Bayley edita el *Reglamento para el salvamento de buques naufragados en los puertos y canales de la República*, permaneciendo años en estudio sin ser aprobado.
1895. El teniente Francisco P. Miranda publica *La defensa Marítima y Fluvial de la República Oriental del Uruguay*.
1896. Miranda pronuncia una conferencia en el Estado Mayor General acerca de la “Influencia de la Marina en el porvenir del país”. Posteriormente su trabajo es editado por la Imprenta de la Nación. Pedro Galcerán, industrial pesquero, propone públicamente que se reglamente el ejercicio de la pesca en el Plata, argumentando la conservación y aumento de esta riqueza.
1897. Aparecen las redes de pesca arrastradas por buques a vapor. Esta innovación tuvo repercusión en el incipiente ámbito laboral marítimo nacional, dado que hasta ese momento la pesca era desarrollada casi artesanalmente. Demora más de veinte años la autorización de uso de esta tecnología, tiempo que es aprovechado por buques argentinos para pescar desde Colonia a Maldonado.
1898. El doctor Anacleto Dufort y Álvarez fundamenta ante el Consejo de Estado las razones que ameritan la creación de una Escuela Naval. “...si viese hoy definitivamente establecida una verdadera Escuela Naval, sostendría que habríamos puesto sólidamente el pie en el porvenir, que allí están, que en ella estarán los inteligentes obreros que han de dar dirección y universal resonancia a la gran fuerza expansiva acumulada en nuestro país...” Esta iniciativa no se concretaría.
1900. Se reglamenta por ley la actividad pesquera. Bayley edita la obra *Apuntes y recuerdos marítimos de fines de siglo*, en la cual destaca el rol de la Marina en el desarrollo marítimo, así como la necesidad de “...rasgar el velo que produce las tinieblas...”
1902. Se integra la Comisión Hidrográfica del Río de la Plata Superior y la Comisión Hidrográfica del Estudio del Régimen y Planimetría del río Uruguay.
1903. Vuela la cañonera *General Rivera* en el puerto de Montevideo.
1904. Proyecto de ley sobre practica obligatoria.



1906. Jefes y oficiales de la Armada fundan “un Club de deporte náutico que contribuya en el país, a estimular la vocación que siente la juventud por los oficios y profesiones de la vida de mar.” Se inaugura el faro de Isla de Lobos. Se funda el Yatch Club Uruguayo
1907. Se agrava el contencioso limítrofe con la Argentina al darse a luz la denominada teoría Cevallos o de la “costa seca”. La flota de mar argentina realiza ejercicios de tiro entre la isla de Flores y Montevideo. Miranda propone un programa de construcción de buques, concibiendo además una doctrina acorde a su empleo. El conflicto finaliza por la presión de la opinión pública bonaerense. El presidente Batlle y Ordóñez envía al Parlamento un proyecto de ley disponiendo se dé inicio a los cursos relativos a la Sección Naval, anexos a la Escuela Militar.
1909. Entra en vigor la denominada “Ley Travieso”, que entre otras cosas modifica las jerarquías navales. En la misma se destina además, una suma de tres millones de pesos para “el fomento de la Marina de Guerra Nacional”. Finalizan las obras del puerto montevideano. Su inauguración no se efectúa dado el luctuoso hundimiento, en el canal de entrada, del vapor de la carrera *Colombia*.
1911. Se crea la Sección Marina en el Ministerio de Guerra y Marina. Asimismo se crea un Instituto de Estación de Pesca con el fin de adquirir un buque, dotarlo y realizar estudios de cuestiones relacionadas con la pesca.
1912. Se aprueba el Reglamento para la Policía Marítima del Puerto de Montevideo. Asimismo se aprueba la Ley de Cabotaje.
1913. La Escuadrilla Nacional pasa a depender del Ministerio de Guerra y Marina. Surge la Escuela de Marineros. Operan en el puerto más de diez empresas de servicios conexos.
1914. Estalla la Primera Guerra Mundial. Se establece por decreto que la pesca en aguas jurisdiccionales se reserve a buques de matrícula nacional.
1915. Es creada la Dirección de la Armada, antes denominada Sección Marina. Se menciona en la exposición de motivos que es “insuficiente la actual Sección Marina para atender en forma los intereses marítimos en general.”
1916. El capitán de corbeta Francisco Miranda presenta su obra *El estuario del Plata* en el Segundo Congreso Científico Panamericano en Washington. El *Instituto de Pesca N° 1* al mando del teniente de navío Ruperto Elichiribehety es enviado al rescate de la expedición Shackleton a aguas antárticas. Si bien no logra su cometido dadas las inclemencias del tiempo y las características del buque, es destacada la actuación de la tripulación oriental. Se crea por ley la Administración Nacional de Puertos. El gobierno nacional incorpora el Dique Nacional a la Armada. Se promulga la ley que separa la enseñanza naval de la Escuela Militar. Se crea la Escuela de Mecánicos de la Armada.
1917. Se rompe relaciones con las Potencias Centrales y se requisan ocho mercantes que se hallaban internados en el puerto de Montevideo.
1918. El crucero *Montevideo* conduce a Estados Unidos al Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Baltasar Brum. A su regreso por el Canal de Panamá y Es-

- trecho de Magallanes se hace pública una nota de felicitación.
1919. El Tratado de Versalles pone fin a la Primera Guerra Mundial. El crucero *Uruguay*, con la Escuela Naval embarcada, traslada a México los restos del poeta Amado Nervo, fallecido en Montevideo.
1923. El presidente José Serrato designa una comisión con el objeto de estudiar “la organización más conveniente para la Armada, así como el plan general que debe seguirse en los diversos institutos de enseñanza”.
1925. Se crea el Servicio Aeronáutico de la Armada. Se aprueba el Reglamento Orgánico de la Escuela de Mecánicos de la Armada. Se instituye la Comisión Calificadora de Oficiales.
1928. A solicitud del director de la Armada se crea un Centro Naval. El 1º de junio se funda la Liga Marítima del Uruguay.
1929. Se establece la erección de la batería Centenario en el Dique Nacional.
1930. Arriban los primeros hidroaviones para la Aviación Naval. Es adquirido en España el buque oceanográfico *Capitán Miranda*.
1933. Se resuelve que el Instituto Nacional de Pesca pase a depender de la Dirección de la Armada. Se inaugura la piedra fundamental de la Base Aeronaval de la isla Libertad. Se crea el Servicio de Iluminación y Balizamiento.
1934. Se promulga la Ley Orgánica de la Marina, siendo la Dirección sustituida por la Inspección General de Marina. Su inspector, el capitán de navío Arturo Jumblaetz, es además capitán general de puertos. Se crea el Servicio de Meteorología de la Armada.
1935. Zarpan de Italia los tres guardacostas adquiridos por el gobierno. El diario *La Mañana* publica una serie de artículos “con el objeto de difundir en la conciencia pública... la campaña a favor de la marina mercante.”
1937. Se crea el Servicio Histórico y de Información de la Inspección General de Marina. Su comandante es el teniente de navío Homero Martínez Montero
1939. Estalla la Segunda Guerra Mundial. Se requisó el mercante alemán *Tacoma* luego de la voladura del acorazado *Admiral Graf Spee* aguas afuera de Montevideo.
1940. Anteproyecto de Ley para el Cabotaje Nacional.
1941. Se crea la Escuela de Guerra Naval y el Apostadero de La Paloma.
1942. En marzo es atacado y hundido por un sumergible italiano el mercante nacional *Montevideo*, con la pérdida de catorce vidas. En agosto se produce otro hundimiento, esta vez el mercante nacional *Maldonado* por un submarino alemán, sin pérdida de vidas. A raíz de esto se procede a incautar el mercante alemán *Tacoma*, requisado tres años antes. Se acepta la donación del capitán de fragata Ramiro Jouan para premiar las calificaciones más altas de los alumnos de la Escuela Naval a fin de perfeccionar sus carreras en otras armadas. Se crea el Centro de Instrucción de la Marina.
1943. Se crea el Estado Mayor Naval.
1944. Se pone en vigencia el Reglamento Orgánico de la Inspección General de Marina.

1945. El 23 de febrero el gobierno del doctor Amézaga declara la guerra al Eje (Roma-Berlín-Tokio).
1947. La base aeronaval de Laguna del Sauce pasa a ser denominada “Capitán Curbelo”.
1948. Cassarino Hnos. instala el primer astillero para embarcaciones deportivas del país.
1949. Arriban desde los Estados Unidos nuevas aeronaves para la Aviación Naval.
1952. Se incorporan dos destructores escolta a la Armada, los DE 1 y DE 2. Se crea la Escuela de Especialización Aeronaval. Se establece la Escuela de Especialización Naval en la base de Laguna del Sauce.
1953. Se crea la Escuela de Especialidades de la Armada.
1954. Tragedia en el Banco Inglés con el hundimiento del pesquero *Isla de Flores*. Fallecen nueve marinos y cuatro pescadores. Se dispone la construcción de tres lanchas para Patrulla y Salvataje. El Club Naval encarga al escultor Julio Yedros el monumento que homenajea a los caídos en el mar.
1955. Se importa desde Gran Bretaña la primera lancha de salvataje para la recién creada Asociación Honoraria de Salvatajes, (ADES).
1956. Arriba el primer PBM Mariner, bimotor de patrullaje antisubmarino.
1957. En este momento sólo existía un buque mercante de bandera nacional. Se realiza la primera maniobra UNITAS.
1958. En la Primera Convención de Derechos del Mar de la ONU realizada en Ginebra, Uruguay presenta su posición relativa a una ampliación del Mar Territorial.
1960. El DE 2 es modernizado en los astilleros navales de Boston. Parte el yate nacional *Alférez Campora* en su viaje de circunnavegación.
1961. Son repatriados desde Asunción del Paraguay los restos del comandante Campbell.
1962. Se adquiere el primer buque petrolero que pasa a denominarse *Presidente Oribe*.
1963. El ministro de Relaciones Exteriores Homero Martínez Montero firma el Tratado de Límites del río Uruguay con la República Argentina.
1968. Uruguay es miembro pleno de la Organización Marítima Mundial (OMI).
1969. El Poder Ejecutivo extiende el Mar Territorial a las 200 millas. Asimismo, se promulga la Ley de Pesca.
1970. Se crea el Comando General de la Armada.
1971. Entra en servicio el petrolero *Presidente Rivera*.
1972. Se crea el Cuerpo de Fusileros Navales (FUSNA). Cae asesinado por los subversivos el capitán de corbeta Ernesto Motto Benvenuto.
1973. Se firma el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Es fundado el Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos (CEHIS). Su primer director fue el capitán de navío Luis R. Roma.
1977. Se adquiere el petrolero *Juan Antonio Lavalleja*, en su momento el buque militar más grande conocido.
1978. Se incorpora el *Capitán Miranda* como buque escuela luego de ser transformado en velero.
1979. La Armada Nacional pasa a administrar el Dique Mauá.

- 1983. La Prefectura Naval Nacional contribuye a la creación de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM).
- 1986. Comienza la ejecución del Plan Maestro del puerto de Montevideo. Se crea la Liga Marítima Uruguaya.
- 1987. Se inaugura la Terminal de Contenedores.
- 1989. Hace su entrada a puerto la fragata de construcción francesa *Artigas*. Será la primera de tres unidades.
- 1990. Arriba a puerto la fragata *Uruguay*. Comienza la campaña antártica del *Pedro Campbell*.
- 1991. Hace su entrada a puerto la fragata *Montevideo*. Se afirma el pabellón del *Vanguardia*.
- 1992. Se aprueba la Ley de Puertos. Es embanderado en las Canarias el yate *Uruguay Natural*.
- 1994. Se reglamenta la Ley de Puertos.
- 1995. Se crea la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.
- 1995. Se coloca una placa recordatoria en la isla Elefante mencionando la hazaña llevada a cabo por el *Instituto de Pesca n° 1* en 1916.
- 1997. Se embandera el velero de instrucción *Bonanza* en Annapolis, Estados Unidos.
- 1998. Arriba a puerto el buque hidrográfico *Oyarvide*.

### **Comandantes de la Armada**

#### capitanes de navío

Juan Escabini	15/11/1915
Francisco Ruete	26/6/1919
Arnaldo Conforte	26/6/1920
Tomás Rodríguez Luis	8/11/1920
José Aguiar	26/4/1924
Arnaldo Conforte	28/10/1926
Federico García Martínez	18/5/1927
Arturo Juambletz	7/5/1931

### **Inspectores generales**

#### Vicealmirantes

Arturo Juambeltz	19/5/1934
Gustavo Schroeder	19/6/1938
Juan Battione	14/11/1946
Alfredo Aguiar	12/4/1948
José Correa	20/3/1953
Eduardo Beraldo	13/10/1954
Víctor Dodino	1/3/1959
Pedro Torres Negreira	17/10/1963
Francisco de Castro	1/4/1967

### **Comandantes en jefe**

#### Contralmirantes

Guillermo Fernández	7/3/1969
Juan José Zorrilla	23/3/1972
Conrado Olazábal	11/2/1973

#### Vicealmirantes

Víctor González Ibargoyen	28/4/1973
Hugo León Márquez	28/4/1977
Rodolfo Invidio	28/4/1981
Hugo de Barros	28/4/1985
Pedro Imizcoz	1/2/1986
Ricardo Largher	9/4/1986
James Coates	7/3/1990-2/3/1995

## **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.<sup>1</sup> 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

\* El autor es miembro de Thalassa-Australia. Este artículo fue presentado en el Simposio de Historia Naval organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, los días 20 al 22 de setiembre del 2007.

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

Wales corps; and to take with them 100 convict pioneers, who will invaluable, as seasoned to work in the sun”.<sup>2</sup> 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 or any other adequate means” between Valparaiso and that city.<sup>3</sup>

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”.<sup>4</sup>

Writing in the *United Service Magazine* in 1905, 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”.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup> Major-General Sir Arthur Wellesley was directed in November to report upon the matter and draw up a plan of operations.<sup>7</sup> Grenville referred to his attention a strategy a 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.<sup>8</sup>

- 2.- Buckingham to Grenville, 16/11/1806; quoted in *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue, Preserved at Dropmore (Dropmore Papers)*, London, Vol. VIII, 1912, pp. 435-6.
- 3.- Windham to Craufurd, 30/10/1806; quoted in *Proceedings of a General Court-Martial for the Trial of General Whitelocke*, London, 1808, Vol. 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, Vol. V, pp. 376-8.
- 5.- Lewis Butler, “Minor Expeditions of the British Army from 1803 to 1815”, *The United Service Magazine*, no. 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, Vol. VII, 1851, pp. 314-24.
- 7.- *Supplementary Despatches and memoranda of Field Marshal Arthur Duke of Wellington*, London, John Murray, 1858-72, Vol. 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”.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup>

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”.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup>

*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*

America in 1806”, *HAHR*, Vol. 27, no. 2, May 1947, pp. 269-78.

9.- Fortescue, *A History of the British Army...*, Vol. V, p. 379.

10.- In a tribute to the classical education of the officers of both sides, the negotiations were conducted in Latin, the only language they had in common (M. D, “Latin as a Universal Language”, *Notes and Queries*, series 5, vol. VIII, 18/8/1877, p. 132).

11.- Fortescue, *A History of the British Army...*, p. 435.

12.- Mullett, “British Schemes...”, p. 274.



*Germain a project to make an attack upon the South Seas from the bay of Honduras through the province of Guatemala to Sonsonate... supported by an armament to India, to sail either by New Holland or by the Philipines to Mexico.*

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.<sup>13</sup>

Sir John described the project fully in a book he published in May 1788, *Memoirs of Great Britain and Ireland*. An 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.<sup>14</sup>

*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.- Dalrymple to Grenville, 20/10/1806; quoted in Mullett *op.cit.* See also Tom Pocock, *The Young Nelson in the Americas*, London, Collins, 1980.

14.- 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.

William Knox, Under-Secretary to Lord Germain in the Home Office during the North Administration, published his memoirs in 1789, in which 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", he concluded.<sup>15</sup>

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, 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...*

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 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*

15.- [William Knox], *Extra Official State Papers*, London, 1789, Vol. II, pp. 62-3; quoted in Vincent Harlow, *The Founding of the Second British Empire*, London, Longmans, Vol. II, 1962, p. 639.

*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:<sup>16</sup>

*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.*

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 order Johnstone to first of all 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 effectually blocked Johnstone from achieving the goals of his expedition.<sup>17</sup>

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

16.- PRO, *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.

17.- G. Rutherford, “Sidelights on Commodore Johnstone’s Expedition to the Cape”, *The Mariner’s Mirror*; vol. 28, 1942, pp. 189-212, 290-308.

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:<sup>18</sup>

*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.*

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 Portuguese 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.<sup>19</sup> When they first learned of that expedition, the Spanish suspected that Phillip would have command of it, “por su conocimiento de este Río”.<sup>20</sup>

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”.<sup>21</sup>

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

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

20.- Francisco de Medina to Vertiz, 18/5/1780; cited in Aníbal M. Riverós Tula, “História de la Colonia del Sacramento, 1680-1830”, *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, Montevideo, 1959, p. 209, cited in Abeillard Barreto, “Tentativas Espanholas de Domínio do Sul do Brasil, 1741-1774”, *História Naval Brasileira*, Segundo Volume, Tomo II, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1979, p. 204.

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

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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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:<sup>25</sup>

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

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.

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

23.- Riverós Tula, "História de la Colonia del Sacramento...", pp. 646-7.

24.- 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 11/11/1781; Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro), MSS 4,4,3, num. 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, Vane, *Correspondence and Memoirs of Lord Castlereagh...*, Vol. VII, p. 267.

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



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. The Spanish Ambassador in London, Bernardo del Campo, reported to Florida Blanca on 23 July 1783 that Sydney had received one Luis Vidal.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup> 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

26.- 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, no. 1282, CDS 5536, pp. 189-490.

27.- PRO, *Chatham MS* 351 and *Pitt Papers*, 30/8/345; quoted in Robertson, *op.cit.*, pp. 513-4.

28.- Edmund Bott's memoranda of 6 and 21/12/1783, and 7/4/1784, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345; cited in Robertson, *op.cit.*, pp. 203-5. Cf. Hubert Hall, "Pitt and General Miranda", *The Athenaeum*, No. 3886, 19/4/1902, p. 498.

29.- Archivo General de Simancas, *Estado*, 8141; cited in Robertson, *op.cit.*, pp. 252-3.

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.<sup>30</sup>

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.<sup>31</sup> 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 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....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.*

30.- PR0, *Pitt Papers*, 30/8/345; cf. Vincent Harlow, *The Founding of the Second British Empire*, London, Longmans, Vol. 2, pp. 644-6.

31.- Archivo General Nacional (Buenos Aires), *Correspondencia Vertíz-Gálvez*, 1781, num. 469; published in *Boletín del instituto de investigaciones históricas (Buenos Aires)*, Año VIII, no. 43, octubre 1929, pp. 459-60.

This report was an excerpt from the proposal for the formation of a colony at Botany Bay drawn up by James Matra under the direction of Sir Joseph Banks and put to Lord Sydney in 1783. Almost all the English newspapers published the same excerpt from Matra's proposal, and from these it was widely copied in the press of other European countries and in the United States.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

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:<sup>34</sup>

*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 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.*

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".<sup>35</sup>

32.- *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; *The New Hampshire Spy*, 16/1/1787; Spanish translation prepared by the embassy in London, Archivo Historico Nacional (Madrid), *Estado*, legajo 4250/1.

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

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

35.- *The History of New Holland*, London, Stockdale, 1787, p. 16. Dalrymple's "Account" was



The near prospect of a renewal of war with Spain and France as a result of civil war in the Netherlands during the mid-1780's meant that Lord Sydney had to give close attention to strategic matters (in particular, plans for an expedition against Spanish America) as well as domestic affairs during this period. By a treaty with France of December 1785, the Netherlands States-General had linked their country with the Franco-Spanish Bourbon Family Compact. On 12 August 1786 the British Government received a letter from their Ambassador at the Hague, Sir James Harris, in which he stated, "the crisis which, in my opinion, is to determine the political existence of This Republic is drawing nearer and nearer every hour".<sup>36</sup> Harris's letter was prompted by the deposition of the pro-British Stadholder and prospect of the installation of a pro-French government in the Netherlands. This development seemed to be the preliminaries of a renewal of hostilities in which Britain would be again confronted with the alliance of the three naval Powers which had brought her to defeat in 1783.

It was in Britain's interest to attempt to break up this alliance by forcing its weaker members, Holland and Spain, to bear the brunt of the coming conflict by attacking their widespread and vulnerable possessions in the East and West Indies (i.e. India, the Malay Archipelago and the Americas). The attraction of a strategy which offered the possibility of dealing a crippling blow against the weaker partner of the Bourbon alliance, Spain, by depriving her of her American and Pacific possessions, was obvious. The threatened imminence of war between Britain and the Bourbon Powers arising from the Dutch crisis provided the strategic stimulus for the decision to settle Botany Bay taken in August 1786.<sup>37</sup> Matra's proposal indicated how a settlement in New South Wales could facilitate British attacks upon the Spanish provinces of Chile and Peru.

The crisis in the Netherlands of which Harris had warned in August 1786 finally arrived on 28 June 1787, when Wilhelmina Princess of Orange, wife of the Stadholder and sister of Frederick William of Prussia, was arrested by Free Corps belonging to the pro-French Patriot party. Europe seemed about to be plunged into a general war, with Prussia and Britain arrayed against Holland, France, Austria, Spain and Russia. Britain's fleet had already been mobilized when the Ottoman Turks attacked Russia. While the British fleet was being mobilized, *Lloyd's Evening Post* of 5 October 1787 published a letter from a correspondent in the naval base of Portsmouth, who said "We have nothing but war here, and this place is all alive". The newspaper observed:<sup>38</sup>

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. When the second edition of the Memoirs was published in 1790, the Appendix was published in *The Gazetteer* of 6, 10 and 24/8/1790.

36.- Harris to Carmarthen, 8/8/1786, National Archives, Kew, PRO, FR 37/11: 72; quoted in Alan Frost *Convicts & Empire: A Naval Question, 1776-1811*, Melbourne, Oxford U.P., 1980, pp.115, 216.

37.- Frost *Convicts & Empire...*, p. 129.

38.- Reprinted in *The Massachusetts Centinel*, (Boston) 8/12/1787.

*It is undoubtedly the interest of Great-Britain to remain neuter in the present contest between the Russians and the Turks; she certainly is warranted to render no assistance to the Empress, both on account of her behaviour during the last war, and the preparations necessary to be made by Great-Britain for an approaching war with her old enemy....Couriers are almost daily passing between the Courts of Versailles and Madrid; and it is now generally believed by the best informed men, that Spain will enter into the designs of France.*

The Turks' attack on Russia tipped the European balance of power against France. Russia called upon Austria for assistance against Turkey, so Austria was unable at the same time to assist France in a war against Prussia and Britain over the Netherlands. France had to allow the Prussian King to advance with his army into Holland unmolested to restore his sister and her husband to liberty and authority, and a general European war was postponed. While the Dutch crisis was being resolved in this way, the First Fleet sailed to New South Wales. 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:<sup>39</sup>

*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 Vedio 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 Lansdowne; it will corroborate what I mentioned before I left town.*

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

39.- 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.

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.

Sir John Dalrymple wrote in the preface to *Memoirs of Great Britain and Ireland*, 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:<sup>40</sup>

*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.*

Immediately upon publication of Dalrymple's book in May 1788, Ambassador 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:<sup>41</sup>

*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.*

In September 1788, the Spanish Court received a treatise on the new British colony from one of their own naval officers, Francisco Muñoz y San Clemente, who had returned earlier that year from a voyage to the Manila as master of the merchantman *Aguila Imperial* under charter to the Royal Philippines Company. "The grave dangers," Muñoz said, "which in time our commerce will experience because of their neighbourhood to South America and the Philippines, has obliged me to treat of the [English] settlements." The treatise considered the advantages which New Holland offered for settlements to the English, the sea lines of communication between the new colony and India, China, the Philippines and South America; and finally, indicated the dangers which it posed to the Spanish possessions both in peace time from the development of a contraband commerce, and in war time as a base for British naval operations:<sup>42</sup>

*After they finish the first necessary works, the new inhabitants will begin to dedicate themselves to agriculture and commerce.... But what could the nature of this commerce*

40.- Mullett, "British Schemes...", pp.269-78.

41.- Campo to Florida Blanca, 4/6/1788, Archivo General de Simancas, *Estado*, legajo 8145; also at MNM, 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)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1992, pp. 50-51.

42.- Robert J. King, "Francisco Muñoz y San Clemente and his Reflexions on the English Settlements of New Holland", *British Library Journal*, vol. 25, no. 1, 1999, pp. 55-76.

*be? A clandestine one with all of South America.... The commodities of India and China introduced into that continent could be sold at much more agreeable prices than those attempted by our commerce, and this would occasion a contraband prejudicial to our interests.... These dangers are grave, but those in time of war will be even greater. The colonists will be able to fit out lucrative privateers so as to cut all communication between the Philippines and both Americas; they will think perhaps of extending their possessions, or they may influence some revolution which will diminish ours.... These possessions will have a Navy of their own, obtaining from the Southern region whatever is necessary to establish it, and when they have it ready formed they will be able to invade our nearby possessions with expeditions less costly and surer than from the Ports of England, and it will not be difficult to foretell even now which will be their first conquests.... In sum, it all announces to us ill future consequences, worthy of occupying all the attention of our Government in order to forestall them opportunely.*

Also in September 1788, naval captains Alexandro Malaspina and José de Bustamante y Guerra submitted to the Minister of Marine a plan for a “politico-scientific” voyage of exploration around the world which stressed the need for Spain not to abandon the field of Pacific exploration to her European rivals, France and Britain: “the scientific part will be carried out with much care, following the designs of Messrs. Cook and La Pérouse.” As the imperial power in the Pacific, it was incumbent on Spain to develop navigation in that ocean, and also to gather up to date information on all that pertained to the political state of her wide-spread possessions in that immense ocean. The future development and defence of those possessions would depend on a more accurate knowledge of their natural resources and industries, and of their capacity to support naval and merchant shipping. Spain’s monopoly of colonial enterprise in the Pacific was already being challenged by England, and therefore, as a covert objective of the voyage, it would be necessary to investigate the newly established British colony at Botany Bay.<sup>43</sup> Added weight and definition of the need for an investigation of the new English colony was given by Muñoz’s “Reflexiones”.

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”.<sup>44</sup> Flores’ concern

43.- MNM, MS 316; quoted in Pedro de Novo y Colson, *Viaje politico-cientifico alrededor del Mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida*, Madrid, 1885.

44.- AGI, MS 90-3-18; see also Archivo Histórico Nacional, *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.

may have been heightened by the warning sent from London by Ambassador Campo in his letter of 4 June 1788 to Prime Minister Florida Blanca discussing Sir John Dalrymple's book. Campo's letter had been sent to the viceroys, and in it he had written:<sup>45</sup>

*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.*

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. 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 the Ottoman Turks.<sup>46</sup> The intelligence brought back by Martínez 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

45.- Campo to Florida Blanca, 4/6/1788; quoted in Pimentel, *op.cit.*, p.51.

46.- 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. Narochnitskii, *et al.*, *Russkie ekspeditsii po izucheniiu severnoi chasti Tikhogo okeana vo vtoroi polovine XVIII veka. Sbornik dokumentov [Russian expeditions to study the northern part of the Pacific ocean in the second half of the XVIII century. Collection of documents]*, Moscow, Nauka, 1989, Document no. 75.



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".<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup> 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".<sup>49</sup> 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:<sup>50</sup>

*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.*

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

47.- "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.

48.- "Heads of Instructions", February 1790, HO 42/16, f.10; cited in Mackay, p. 89

49.- 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.

50.- 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".

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 military 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:<sup>51</sup>

*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.*

Campbell set out his plan in a memorandum to Pitt written in July, 1790:<sup>52</sup>

*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*

51.- "Secret Paper on South America by Sir Home Popham to Mr. Secretary Yorke [Secretary for War and Colonies]", 26/11/1803, Vane, *Correspondence and Memoirs of Lord Castlereagh...*, Vol.VII, p. 288-93.

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



*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.*

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”.<sup>53</sup> William Dalrymple confided to Pitt in a letter of 10 May 1790 that:<sup>54</sup>

*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.*

The London press announced Campbell's appointment on 15 October 1790 in the following terms:<sup>55</sup>

*General Sir Archibald Campbell is the most probable person to have the chief command of the Troops, on any expedition that may take place in the Western Hemisphere. From the circumstances of the ten thousand stand of arms being ordered to be shipped on board the fleet destined for foreign service, it may be fairly presumed that a plan of operation is concerted in the Cabinet, of a nature decidedly offensive. The Spanish settlements already entertain a disposition of revolt. When furnished with arms, and encouraged by powerful support, there cannot be a doubt but that they would rise against their present Masters.*

The newspaper article also revealed the presence in London of Francisco de Miranda, and that he had “had frequent interviews with the Minister [Pitt]”. This press article, which demonstrated that the British were confident enough of their naval strength to reveal their general strategic intentions, was perhaps designed to put additional pressure on the Spanish Government. 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 in Madrid on 28 October 1790 resolving the Nootka Sound dispute.<sup>56</sup> Captain George Vancouver was subsequently sent in command of the *Discovery*, *Chatham* and *Daedalus* to re-possess Nootka and lay the foundations of a colony in that part of the world. At Admiralty Inlet on 4 June 1792 (the King's Birthday) he took formal possession of all the coast and hinterland contiguous to the

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

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

55.- Reported in *The New York Gazette*, 6/12/1790.

56.- Published in *The Gazetteer* and *The Times*, 10/11/1790.

Strait of Juan de Fuca under the name of New Georgia, but was prevented by the local Spanish commander at Nootka from establishing a colony.<sup>57</sup>

The two ships of Malaspina's expedition, *Descubierta* and *Atrevida*, finally reached Port Jackson [Sydney], New South Wales, in March 1793, and during their one-month stay there, Malaspina and his officers collected as much information as possible relating to the purpose and condition of the "Botany Bay" colony, both from direct observation and from published sources, including *The History of New Holland*. The information gathered was put together in Malaspina's "Examen Politico de las Colónias Inglesas en el Mar Pacifico".<sup>58</sup> In this, Malaspina compared the reasons given in London for the Botany Bay project as set out, for example, in *The History of New Holland* (the disposal of convicts and the production of agricultural commodities such as wine, tobacco and flax), with the actual situation existing at Port Jackson. He saw the sterility of the soil, the poverty of agriculture, the absence of good timber or any other commercial produce, and the great expense of sending out and maintaining the convicts, the administration and the 500 men of the colony's garrison, the New South Wales Corps. He also saw the strategic advantages of Port Jackson, and noted the amplitude of the territorial jurisdiction given to Governor Phillip, which included all the islands of the South Pacific. The question which therefore arose was: "What are the advantages which, at the cost of sacrifices not indifferent to the Treasury, at the cost of the violation of individual and public rights, and at the cost of a thousand risks impossible to foresee, the British Government think to derive from their present steps in the Pacific?" He saw the advantages which the British hoped to derive from their new colonies in the Pacific as twofold:

*The first is to sustain the public credit with new speculations, which feed the hope of being able to one day extinguish the public debt; hopes, without which it would be impossible to contract new national debts, necessary on the other hand just at the moment when a Rupture is so feared; the second, to ensure that Holland and Spain suffer the main brunt of the outbreak of war, with help of the Islands of the Pacific for essential maintenance of squadrons, or corsairs, which would at will direct their courses now toward Asia, now toward America.*

Malaspina saw the settlement at Port Jackson as part of a pattern of projected English settlements at Nootka Sound and the Strait of Juan de Fuca on the Pacific Northwest coast of America, in the Sandwich Islands, and in New Caledonia, in addition

57.- Robert J. King, "George Vancouver and the contemplated settlement at Nootka Sound", in Barry M. Gough (ed.), *What's new to say about Captain George Vancouver*, Proceedings of a conference held at the Maritime Museum of British Columbia, Victoria, British Columbia, 21/4/2006, Nanaimo, Institute for Coastal Research, Malaspina University College, 2007.

58.- See Robert J. King, *The Secret History of the Convict Colony: Alexandro Malaspina's Report on the British Settlement of New South Wales*, Sydney, Allen & Unwin, 1990. See also Pimentel, *op.cit.*, also published in Juan Pimentel, *Examenes Politicos*, Museo Naval y Ministerio de Defensa, *La Expedición Malaspina, 1789-1794*, Tomo VII, Barcelona, Lunberg, 1996.

to the settlement already established on Norfolk Island. Of all these settlements, which already existed or which he thought were soon to be established, he considered the most terrible for Spain was that at Port Jackson, “from whence with the greatest ease a crossing of two or three months through healthy Climates and a secure navigation could bring to our defenceless coasts two or three thousand cast-away bandits to serve interpolated with an excellent body of regular Troops.”

During the Nootka Sound crisis, the Malaspina expedition had been making its way along the western coasts of Spanish America. The expedition’s two warships, each carrying 24 guns, constituted a formidable force in comparison to what Britain had in the Pacific at that time and Malaspina was quite ready to employ it against the British settlements if need be, as he told Viceroy Revillagigado when he reached Mexico.<sup>59</sup> Concerned about this naval force in the context of planned expedition of the *Gorgon* and her consorts to the North West Coast, the British Secretary of State had in February 1790 requested the British embassy in Madrid to discover the size and force of “the Ships which sailed a few months ago for California under the command of M. Melaspina”.<sup>60</sup> A naval battle at Port Jackson in May 1791 between Malaspina’s warships and British frigates convoying an expedition bound for Spanish America is one of the “might have beens” of history! At the height of the crisis, Alleyne Fitzherbert, British Ambassador to Madrid, had a private meeting with Prime Minister Floridablanca, who:<sup>61</sup>

*gave me to understand that he considered our sending Ships to purchase Skins at Nootka as a shallow artifice calculated to cover a real design of making ourselves masters of the Trade of Mexico, that our Southern Whale Fishery covered a like design against Peru & Chili, and as to our colony at Botany-Bay that it must necessarily have been founded with a view to seconding these designs & of adding to our other conquests that of the Philippines.*

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

59.- Revillagigado a Malaspina, 19/1/1791, MNM, ms.280, ff.9-11v; cited in Virginia González Claverán, *La Expedición Científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794*, México DF, El Colegio de México, 1988, p. 96.

60.- Duke of Leeds to Merry, 2/2/1790, PRO, FO 72/16, ff.87-8; cited in Frost, “Nootka Sound...”, p.106; *A Narrative of the Negotiations occasioned by the Dispute between England and Spain, in the Year 1790*, London, 1791, pp.8-9.

61.- Fitzherbert to Leeds, 16/6/1790, British Library Add. MS 28066, ff.27-28; quoted in V.T. Harlow, *The Founding of the Second British Empire*, London, Longmans, Vol.II, 1964., p. 634.

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:<sup>62</sup>

*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.*

A third expedition was to be sent from Calcutta and Madras to capture Manila.<sup>63</sup> Colonel Arthur Wellesley took his regiment from Calcutta to Prince of Wales Island (Penang), the designated rendezvous on the West coast of Malaya, in preparation for this attempt but, 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 abandonment 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:<sup>64</sup>

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

63.- W.H. Maxwell, *The Life of Field Marshal His Grace the Duke of Wellington*, London, Bohn, 1862, Vol. I, pp. 26-27; Jac Weller, *Wellington in India*, London, Longman, 1972, pp. 9-13; Fortescue, Vol. IV, part 1, p. 528. Wellesley spelled his name "Wesley" at that time.

64.- Published in *Revista Chilena de Historia y Geografía*, LXIII, 4 Trim., 1929, pp. 63-75.

*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.*

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:<sup>65</sup>

*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.*

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:<sup>66</sup>

*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.*

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

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

66.- ADM 1/5121/22, ff. 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.



governorship of New South Wales, and Colnett had just completed a survey of the South East Pacific Ocean in command of HMS *Rattler*.<sup>67</sup>

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 Wimbledon. In it he outlined a strategy very similar to that proposed by Campbell in 1790:<sup>68</sup>

*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.*

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".<sup>69</sup> 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 that effect.<sup>70</sup> 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

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

68.- "Memorandum by Capt. Sir Home Popham, 14 October 1804"; published in the *American Historical Review*, vol. VI, no. 3, April 1901, pp. 509-517, *nb* p. 516.

69.- Pitt, memorandum of 17/9/1804, PRO 30/8/196, f.88; quoted in Frost *Convicts & Empire...*, pp. 171, 223.

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

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:<sup>71</sup>

*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.*

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:<sup>72</sup>

*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 happen 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 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.*

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.<sup>73</sup> In a memorandum dated 20 November 1806, Wellesley wrote:<sup>74</sup>

*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]...*

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

72.- 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.

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

74.- *Supplementary Despatches and memoranda of Field Marshal Arthur Duke of Wellington...*, Vol. VI, pp. 45-7.



*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.*

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:<sup>75</sup>

*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.*

Kent had been commander of the colony's storeships *Supply* and *Buffalo* for twelve years. He 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.<sup>76</sup> In May 1807, returning to England at the conclusion of his governorship, King

75.- 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.

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

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.<sup>77</sup> 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 vessell 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 Maj: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 Vessell: It became impossible for the Vice-Roy to accede as not consistent with his Instructions and Treaties”. 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”.<sup>78</sup> 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”.<sup>79</sup> 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

77.- 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.

78.- 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.

79.- Windham to Craufurd, 30/10/1806; quoted in *Proceedings of a General Court-Martial...*, p. 215.

either of these propositions, no exertions whatever would have been made to dispossess him of his conquest".<sup>80</sup> 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".<sup>81</sup>

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:<sup>82</sup>

*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 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.*

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.<sup>83</sup> The fear of Jacobinism and democracy in London prevented the Grenville Government and its successor from adopting this bold approach. In his instructions to Craufurd, Windham said:<sup>84</sup>

*The ruling consideration which long restrained his Majesty from invading any part of the enemy's territory in South America was the danger of exerting [exciting?] in that country, from the well known impatience of that government felt by the inhabitants, a spirit of insurrection and revolt leading to the most sanguinary excesses, and which except by the presence of a very superior force, might have been found impossible to controul.*

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 [*i.e.*, independence] are the probability that any local government which might be established would become

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

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

82.- Campbell to Pitt, 18/8/1790, PRO, FO 95/7/4: 481.

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

84.- Windham to Craufurd, 30/10/1806; quoted in *Proceedings of a General Court-Martial...*

democratic and revolutionary”<sup>85</sup> 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 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.

85.- Cabinet Memorandum from Secretary of State for War and Colonies Lord Castlereagh, 1/5/1807, in Vane, *Memoirs and Correspondence of Viscount Castlereagh...*, Vol. VII, 1851, p. 320.

## Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico

Carlos López Urrutia\*

Bien conocidas son las obras en idioma inglés que se refieren a la Guerra del Pacífico.<sup>1</sup> Se trata de observadores extranjeros que describieron la contienda como ellos la vieron: Markham desde el punto de vista peruano; y Mason, por el contrario, ofrece una versión bastante neutral tratando de no tomar partido sino buscando las lecciones que las acciones navales y militares habían dado a los observadores extranjeros.

Prácticamente desconocidas son en cambio dos obras de ficción, escritas también en inglés, y uno de los autores fue testigo de por lo menos parte del conflicto. Aunque se trata de obras dirigidas a jóvenes, tienen hoy cierto valor para los historiadores y cualquier lector interesado en esa contienda, ya que describen una guerra ocurrida sólo una veintena de años antes. Hay cierto paralelo con las dos obras históricas señaladas, y es posible que ambos autores hayan consultado a quienes las escribieron, pero por lo menos una parece haberse nutrido de experiencias personales, llenando los vacíos con su propia narración de los hechos históricos. Las descripciones de las batallas son bastante auténticas, aunque la parcialidad de los autores está muy bien definida desde un comienzo.

La novela de Claude H. Wetmore, *Fighting under the Southern Cross* (Luchando bajo la Cruz del Sur), publicada en Boston en 1901 por W. A. Wilde and Co., describe las acciones de los beligerantes desde el inicio de la guerra hasta la revolución de Piérola. En el prólogo el autor nos cuenta que vivió en el Perú durante la contienda. Conocía bien los buques y a la gente que los tripuló. Pudo observar algunos combates en mar y tierra, y gracias a conversaciones con los participantes pudo enterarse de los detalles de otros encuentros.

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

1.- Sir Clements Robert Markham, *The war between Peru and Chile, 1879-1882* (Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1882). Existen varias versiones en castellano. Citaremos *La guerra entre el Perú y Chile*, traducción de Manuel Beltroy (Lima, ediciones Tasorello, sin fecha). Theodore B.M. Mason, *The War on the Pacific Coast of South America between Chile and the Allied Republics of Peru and Bolivia, 1879-81* (Washington, Government Printing Press, 1883), y en su versión castellana, *Guerra en el Pacífico Sur* (Buenos Aires),: Francisco de Aguirre, 1971).

Dice que conocía personalmente al almirante Grau y a todos los oficiales del *Huáscar* y en cuanto al capitán Matajente, “a quién los lectores admirarán”, fue un personaje real que luchó por su patria.<sup>2</sup> Lo describe como de cuerpo pequeño, bajo de estatura pero con corazón de roble, voluntad de acero y el autor espera algún día escribir la historia de quien luchó para restaurar al Perú a su antigua gloria. Nos dice también que el “Callao Rowing Club” (Club de Remo del Callao) existió y que sus embarcaciones eran tal como las describe. Rosita y Bella Cáceres eran dos señoritas limeñas cuyos nombres se han alterado e igual sucede con otros personajes secundarios. Al capitán de fragata Prat no lo conocía, pues militaba en el enemigo, pero “su fama se esparció por toda la costa”.<sup>3</sup>

No se trata aquí de relatar la novela entera pero es necesario resaltar ciertos episodios notables. Para empezar, el joven Harvey, protagonista principal, es elegido por Matajente para probar un torpedo. El Perú había comprado dos torpedos eléctricos “Lay”. Uno estaba a bordo del *Huáscar* y el otro había quedado en Chucuito para pruebas. Es así como Harvey Dartmoor sale cabalgando, así es, montado en el torpedo y se interna en la niebla de la bahía. Pero los alambres del torpedo se cortan y Harvey queda al garete, perdido en la niebla. Llega la noche, hace frío, las olas lo empujan hacia el sur y de pronto –hay que recordar que esta es una novela y no una de las mejores– lo rescata un yate en el que navegaba una joven, Bella Cáceres, que también se hallaba perdida en la niebla. Pero este no es un yate cualquiera: ¡es el yate del capitán de navío Grau! Y Bella es su sobrina,

Hay, sin embargo, algo importante en las páginas que relatan este episodio. Se trata de una descripción del torpedo Lay. Esta arma de fabricación norteamericana funcionaba gracias a una batería que entregaba electricidad a través de dos alambres forrados en gutapercha a un motor dentro del cilindro de hierro en forma de cigarro. Tenía dos hélices y un timón que se gobernaba a distancia, desde tierra. Se trataba de usarlo no sólo como máquina ofensiva sino también de observación. Para ello se había colocado una montura de madera en la cual montarían el jinete, en este caso Harvey. En la oscuridad de la noche y a flor de agua, sería posible observar la posición del enemigo en una bahía cerrada.

Otro episodio importante es el Combate de Iquique. Harvey y un amigo se encuentran bogando en la bahía del Callao cuando una corriente los lleva mar afuera. Allí los rescata la *Pilcomayo*, cuyo capitán es el comandante Matajente, que va saliendo con destino al sur. Como tiene órdenes de dirigirse al teatro de la guerra, no puede regresar a puerto y Matajente los lleva como pasajeros en su incursión al sur. Cuando llegan a Arica van a visitar a Grau en el *Huáscar*, pero el buque zarpa con urgencia sin permitirles desembarcar. Es así como son testigos del hundimiento de la *Esmeralda*, del abordaje de Prat, Serrano y su gente y de la tragedia de la *Independencia*.

2.- Claude H. Wetmore, *Fighting under the Southern Cross* [Luchando bajo la Cruz del Sur] (Boston, W. A. Wilde and Co. 1901), p. 5.

3.- *Ibidem*.



La descripción del Combate de Iquique es detallada y estrictamente histórica, resaltando la figura de Prat, quien cae prácticamente asesinado por el cobarde teniente Cristóbal, que le dispara a quemarropa desobedeciendo las órdenes de Grau. Es lo único de ficción que tienen esas páginas, claro que tendremos que descontar las conversaciones entre los dos jóvenes y el contramaestre, un norteamericano llamado John Longmore. Hay ciertos detalles del abandono de la *Independencia* sin duda relatados por los sobrevivientes que eran desconocidos para este autor.

Más adelante, a bordo de la *Pilcomayo*, el comandante Matajente se traba en un duelo a sable con Cristóbal después de llamarlo cobarde por asesinar a su amigo, el capitán Prat. En un encuentro digno de Salgari o de Errol Flynn, Matajente, ya herido y con dos dedos menos, traspasa con su sable el corazón de su contrincante que cae muerto en cubierta. ¡Prat ha sido vengado!

Sería largo enumerar todos los episodios en los que Harvey participa y que son estrictamente históricos. El momento culminante, el Combate de Angamos, llega al lector a través de John Longmore. El antiguo contramaestre herido durante el combate ha sido repatriado y cuenta con detalle la acción de Angamos, la muerte de Grau, su captura por los chilenos. Otra vez se trata de un relato que no merece objeción alguna desde el punto de vista histórico. Un episodio interesante es el arribo de la *Unión* al Callao de la que se esperan noticias importantes. Su comandante sólo puede decir que dejó al *Huáscar* combatiendo con los blindados chilenos.

Quedan todavía dos episodios interesantes. Primero el regreso del presidente Prado a Lima y su súbita partida a Europa que deja atónitos a los limeños. Luego, la revolución de Piérola, de la que el autor debe haber sido testigo presencial por sus acabados detalles. Una corrida de toros, simbolizando de la hecatombe que sufre el Perú, da una nota de colorido al texto.

¿Y Harvey?, ¿qué sucedió con Harvey? Seguro que eso se preguntarán mis lectores. Tenemos que recordar otra vez que se trata de una novela. En una novela el autor es dios: *Deus est Machina*, y es así como nuestro personaje Harvey encuentra una mina de oro en el norte del Perú, lejos de la guerra. Con este final dorado termina la narración.

Este folletín histórico debe haber tenido escasa circulación, puesto que se encuentran solamente siete ejemplares en las bibliotecas norteamericanas y uno en la Biblioteca Nacional de Chile. Como novela es menos que mediocre. Hay poca cohesión entre los episodios y algunos de los hechos son bastante rebuscados para no decir nada del final, digno de lo peor de Hollywood. Pero las descripciones de las batallas, de las personalidades de Grau y Prat, de los detalles de equipos y buques, la hacen un documento valioso para el estudio de la época.

Todavía más rara y bastante diferente aunque sobre el mismo tema es *Under the Chilian Flag*, escrita por Harry Collingwood, publicada en Londres por Blakie and Sons Ltd., probablemente en 1909.<sup>4</sup> En esta obra no tenemos prólogo ni prefacio.

4.- Harry Collingwood, *Under the Chilian Flag* (Londres, Blakie and Sons Ltd. 1909?). Sólo la biblioteca de la Universidad de Yale posee un ejemplar.



Nada nos dice el autor de sus fuentes. Es probable que haya tomado los sucesos de la guerra de Markham o de los periódicos ingleses y luego dio rienda suelta a su imaginación. ¡Y qué imaginación!

El personaje principal, Jim Douglas es un piloto de marina mercante inglesa que decide desertar en Valparaíso junto con el tercer ingeniero del buque. Luego de un ridículo incidente en el puerto, los dos muchachos se presentan a la oficina de enganche de la Armada. El funcionario se da cuenta del valor que los dos representan y los envía directamente a ver al almirante Juan Williams Rebolledo, que aquí se llama Rebolledo Williams. Jim Douglas recibe automáticamente los galones de teniente segundo y zarpa en el *Blanco Encalada* al norte. Y allí empieza la fantasiosa parte novelesca: un ataque de lanchas torpederas en Caldera; la Aduana de Antofagasta resiste la entrada de los chilenos y Jim y Latorre deben tomarla a viva fuerza. Latorre dinamita el primer piso.

Luego llegan a Iquique. El almirante envía a Jim en una comisión a notificar al prefecto. En realidad eso hizo Arturo Prat. Aquí toman prisionero a Jim, lo drogan y sólo bajo el bombardeo del puerto por la escuadra chilena logra retornar herido al buque. Debido a su herida no puede viajar con Williams al Callao y queda como inválido en la *Esmeralda*. ¡Extraordinario! dirán mis lectores. Pero todavía falta más: Jim Douglas salta al abordaje con Prat. Muerto el comandante y solo en la cubierta del monitor, se lanza al mar para escapar y lo recoge la *Covadonga*. Aquí el autor estira un poquito la secuencia del combate, pero es necesario que Jim asista a Punta Gruesa.

Más tarde se describe un espectacular combate en alta mar frente a Chañeral (sic.) entre la *Covadonga* por un lado y el *Huáscar* y la *Unión* por el otro. La cañonera se ve en duros aprietos y el lector pensará que es el fin de Jim, de Condell y de sus marinos. Pero llegan providencialmente la *O'Higgins* y la *Chacabuco*. En la oscuridad de la noche Grau cree que son los blindados y se retira toda máquina. Jim y Condell se han salvado.

Por supuesto que nuestro personaje no puede estar ausente en Angamos, pero permanece en el *Blanco* y la descripción del combate se ajusta a la verdad, aunque su amigo el ingeniero es, como es de esperarse, el gran héroe en las máquinas del *Cochrane*.

Bien. Hasta aquí hemos visto ciertos hechos históricos que se han narrado correctamente. Las descripciones de los buques, su armamento, tonelaje y velocidades son bastante ajustadas a la realidad. Aparece el teniente Montt en un rol bastante secundario. El autor intercala algunas expresiones en castellano con el fin de darle colorido local al relato, pero debió haber pedido ayuda a quien hablara el idioma. Así, encontramos “carrajo”, “carramba” “per Dios”. La participación de Jim Douglas en la guerra adquiere caracteres grotescos. Riveros le da el mando del *Angamos* para que salga en persecución de la *Unión*, buque que se le escapa en los canales patagónicos pues Villavicencio rehusa el combate y huye ante la presencia del *Angamos*.

La escuadra chilena bloquea el Callao. En las noches las torpederas chilenas penetran en la bahía. Jim Douglas recibe el mando de la *Janequeo*. Moviéndose en la

oscuridad logra poner minas en tres buques, incluyendo los blindados *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Se le pasó al autor que el *Manco Cápac* estaba en Arica, pero vamos, después de todo se trata de una novela. Los peruanos descubren a la *Janequeo* cuando se acerca a la *Unión*. La despedazan y Jim cae prisionero al tiempo que sus minas explotan hundiendo los tres buques. Simulan fusilarlo, pero Villavicencio lo envía a las minas de Sorata con otros prisioneros chilenos. A cargo de ellos va un comandante cruel y sanguinario: García y García. Jim organiza un escape cerca de Cuzco pero fracasa por una traición y por segunda vez enfrenta un pelotón de fusilamiento. Esta vez se salva debido a la mala puntería de los soldados. Ya la novela se va pareciendo a una película de los Tres Chiflados.

En el trabajo agotador de la mina, Jim que trabajaba solo en un túnel, encuentra una huaca. Hay figuras de oro y un pergamino escrito en caracteres incaicos. Nuestro héroe se escapa y logra llegar a Arica. La guerra está en sus postrimerías. No hay actividades bélicas en el mar. Se creería que es el final de la novela. ¡Pero no! Como Jim conoce la zona y el ejército de Chile batalla contra los guerrilleros, se le pida que se enrolle como teniente de caballería.

Enviado a un destacamento de la sierra, participa en la Campaña de la Breña. En la sierra encuentra a alguien que puede descifrar el escrito inca. La descripción lo lleva a una cueva donde hay ocultas barras de oro. Vuelto a Valparaíso vende su tesoro en 150 mil libras esterlinas. Se compra una casa en Quintero. Allí vive, sin casarse, acompañado de su perro. Fin de la novela.

Esta segunda novela toma definitivamente el bando chileno. Los peruanos son unos infames: Villavicencio y García y García aparecen tosca y groseramente distorsionados. No hay palabras de elogio para Grau ni ningún peruano. Jamás se envió prisionero alguno a trabajar en las minas. Las acciones en tierra se ignoran por completo. Faltan los elementos femeninos: no hay una Rosita ni una Bella. La prosa fluye con un poco más de suavidad que en la novela de Witmore, pero los hechos son disparatados, las hazañas de Jim Douglas son demasiado exageradas. Es difícil encontrar un valor que pueda redimir este engendro.

Las dos novelas se asemejan en que ambas tratan de la campaña marítima, una desde el punto de vista peruano, la otra del chileno. Witmore muestra buenos conocimientos del Perú, de su gente y de sus líderes. Es muy posible que haya abandonado el Perú después de la revolución de Piérola. Collingwood, por su parte, no tiene fuentes ni conocimientos de primera mano. Un escritor con ya cuatro libros publicados intenta narrar una historia que conoce superficialmente. Jim Douglas es una pobre imitación de un personaje semi-mitológico, como el Zorro, Don Juan o Joaquín Murrieta, cuyas hazañas suman y suman. Pero no tuvo el éxito de sus émulos. El hecho que exista sólo un ejemplar del libro habla por sí solo. No deja de llamar la atención que en ambos casos el personaje clave termine enriqueciéndose con oro que milagrosamente ha encontrado.

¿Valdrá la pena re-editar estas dos obras? Creemos que no. Ambas contienen demasiadas exageraciones y fuera de algunos detalles en Witmore, no tienen valor

histórico alguno. Hay que considerar también que obras de este tipo, folletines históricos llenos de exageraciones, crean mitos que son muy difíciles de rectificar más adelante. La Historia está llena de ellos y de la Guerra del Pacífico ya tenemos suficientes falsedades que se dan como hechos.

## **Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas**

Dario Manfredi\*

Estamos convencidos de que Cádiz es la ciudad con la que más vinculado se sintió Alessandro Malaspina<sup>1</sup> a lo largo de su vida. Por este motivo no parece inútil detenerse sobre los varios momentos en los que la vida de Malaspina se desarrolló en Cádiz y, en ciertos aspectos, se confundió con la de la ciudad misma.

A fines del verano de 1774 llegó por primera vez a este puerto andaluz,<sup>2</sup> acompañado por su tío abuelo Giovanni Fogliani Sforza, para iniciar la carrera militar en la Real Armada. Tenía entonces veinte años y, con seguridad, la impresión que le causó la ciudad fue bastante distinta a la que le pudo haber causado su fugaz visita a Cataluña en el año anterior.<sup>3</sup>

Creemos que Alessandro se sintió inmediatamente en un ambiente familiar en esa importante plaza naval. Las poderosas murallas que circundaban la ciudad, las calles limpias, bien trazadas y empedradas, y los balcones vidriados, le recordaban seguramente la noble arquitectura maltesa. Pero los mayores palacios, con sus majestuosos portales, toda la arquitectura barroca, realizada en severa piedra y ornada con marmóneas columnas, le recordaban mucho más la arquitectura ligur y particularmente la ciudad de Sarzana, donde en más de una ocasión se había detenido durante su infancia.

Hace algunos años Antonio Orozco Acuaviva señaló que Malaspina se encontraría con muchas familias ligures conocidas y en una ciudad de arquitectura italianizante, una ciudad de mármol que contrastaba con una Andalucía de ladrillos. Y también contrastaba el liberalismo en el pensamiento y en las costumbres de esta ciudad cosmopolita, con las rígidas y austeras normas de las ciudades del interior...

\* Presidente de la Fondazione Alessandro Malaspina, de Mulazzo, provincia de Massa-Carrara, Italia. Este artículo es una versión reducida pero puesta al día de la lección magistral, aún inédita, leída el 12 de febrero de 1992 en la Real Academia Hispano Americana de Cádiz.

- 1.- Sobre este marino véanse también los varios artículos aparecidos en esta misma revista.
- 2.- Carta de Giovanni Fogliani Sforza a Azzo Giacinto Malaspina, 2/8/1774, en Archivo Doméstico de los Malaspina de Mulazzo, filza 23/3.
- 3.- V.D. Manfredi, "Noticias sobre la primera navegación del Caballero de Malta Alejandro Malaspina", *DMS* nº 12 (2004), pp. 85-86.

A Alessandro debieron agradecerle particularmente los apacibles inviernos y el dulce clima gaditano. Ese clima del cual, años más tarde, Fabio Ala Ponzzone (otro oficial italiano miembro de la gran expedición) escribiría: las casas en general no tienen chimenea porque para calentar las casas es suficiente un buen braceró...

Y además estaba aquel perfume de flores o, digamos así, ese “perfume de España” que ha sido tan magistralmente descrito por Salvador de Madariaga; también este detalle le recordaba la ribera de las flores, no lejos de su nativa Mulazzo. En la medida en que fueron transcurriendo los días y las semanas otras cosas debieron impresionar al joven Malaspina, excitando su sensibilidad y curiosidad intelectual, especialmente la atmósfera y el ambiente cultural.

Era el año 1774. Jorge Juan había muerto hacía un año en Madrid, pero en la ciudad andaluza no se habían apagado los ecos de la proficua labor intelectual iniciada por ese inteligente oficial en los ambientes de la Asamblea Amistosa Literaria. Los más cultos oficiales seguían las huellas dejadas por Juan y, sabedores del rol confiado en ese momento histórico a la Real Armada, se empeñaban en que los nuevos cuadros de la oficialidad pudiesen disponer no sólo de los conocimientos náuticos y militares, sino también de una más vasta cultura. Procuraban así formar “oficiales ilustrados”, objetivo del cual Malaspina (ya nutrido de sólidos principios culturales) no podía dejar de sentirse partícipe.

Años después, este concepto lo habría manifestado difusamente en unas cartas privadas, señalando que el oficial de la Real Armada, para ser un buen oficial, debía disponer de un conocimiento científico no superficial. Un hombre –añadía– no debe ser solo un “oficial”, y por lo tanto debe nutrir su intelecto también con las bellas artes y los buenos libros.<sup>4</sup>

Además, Cádiz era un importantísimo emporio mercantil. En la ciudad tenían sedes las agencias de las principales compañías financieras y comerciales italianas. Y así el joven oficial tuvo inmediatamente ocasión de trabar amistad con personas de su tierra, con algunas de las cuales habría de mantener una fraterna y perdurable amistad. Entre ellos podemos mencionar a los lombardos Marliani y Greppi.

Paolo Greppi fue particularmente importante en la vida de Malaspina. Su condición de representante consular de Austria permitió que Alessandro respirara (alguna vez con cierta anticipación) el clima político internacional, y que eventualmente pudiera reunirse y vincularse con diplomáticos y cónsules de otros países. Entre estos últimos podemos mencionar al cónsul de Suecia, Juan Jacobo Gahn, y más tarde al encargado de negocios de los recién nacidos Estados Unidos de América, William Carmichael.

Sin embargo, la primera estadía gaditana de Alessandro Malaspina fue más bien breve, pues en 1775 ya había sido destinado al departamento de Cartagena y embarca-

4.- Véase cartas de Malaspina a Ramón Ximénez y a Gian Francesco Ala Ponzzone, 6/2/1789, citadas en D. Manfredi, “Estudios y experiencias de Malaspina previos a la expedición de 1789-1794”, en *La expedición Malaspina (1789-1794)* (Cádiz, Real Academia Hispano Americana, 1991), pp. 53-55.

do en la fragata *Santa Teresa*, empeñada en las operaciones de Melilla y, más tarde, de Argel.

En diciembre de 1777, en Cádiz, Alessandro tuvo la alegría de abrazar (seguramente por última vez) a su amado hermano Azzo Giacinto. Este había dejado el feudo familiar para llevar a cabo un largo viaje con la doble finalidad de saludar (y ayudar económicamente) a su hermano Alessandro y, en el camino, rendir homenaje al venerando Voltaire, en Fresnay.

En el bienio sucesivo, o sea hasta finales de 1779, Malaspina llevó a cabo su primer viaje a las Filipinas, a bordo de la fragata *Astrea*, al mando de Antonio Mesía.<sup>5</sup>

Se encontró nuevamente en Andalucía de 1780 a 1782. Embarcado en el navío *San Julián*, que pertenecía a la escuadra de Juan de Lángara, participando en enero de 1780 en la batalla de Cabo San Vicente. Sin duda, su retorno a Cádiz tras dicha batalla debió tener un exaltador sabor épico. Su navío había sido capturado en la acción, su comandante había sido transbordado como prisionero a un buque británico, y él con lo que quedaba de la tripulación habían recapturado el navío a los británicos.<sup>6</sup>

En septiembre de 1782 participó en el bloqueo de Gibraltar, primero en la fragata *Santa Clara* y luego en una batería flotante. Al final de ese mismo año, en un navío de la escuadra de Córdoba, participó en el encuentro de Cabo Espartel.

Indudablemente, el embarque en la *Santa Clara* no le dejó recuerdos placenteros a Alessandro: un maestre de víveres lo había denunciado ante el Tribunal de la Inquisición porque no observada cotidianamente las prácticas religiosas a bordo y sobre todo porque solía leer libros franceses e ingleses que no contaban con el “visto bueno” de la censura.

Seguramente en esa época Malaspina pudo conocer a Juan Bautista Muñoz y a Antonio Pineda, el oficial del Cuerpo de Infantería destinado a seguirlo en la gran expedición científica en calidad de coordinador del sector de Historia Natural. Ambos sirvieron a bordo de las baterías flotantes.

En ese tiempo se consolidó también la amistad con su antiguo compañero de colegio Federico Gravina, con quien se había reencontrado siete años antes, cuando estaba en Melilla al mando de un jabeque.

De marzo de 1783 a julio de 1874 Malaspina realizó un nuevo viaje a Manila, pero esta vez como segundo comandante de la fragata *Asunción*, al mando de Juan Ruiz de Apodaca. A su lado, Malaspina tuvo modo de mejorar notablemente sus conocimientos náuticos, no se excluye que en el curso del viaje haya colaborado con Apodaca en la redacción de una importante memoria que se proponía persuadir a los supremos órganos de la Armada acerca de la conveniencia de forrar con cobre los costados de los buques.<sup>7</sup>

5.- D. Manfredi, “Estudios y experiencias...”, p. 59.

6.- Sobre este episodio hay diferentes versiones. V.D. Manfredi, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, Il Mulino, 1999), p. 27, n° 32.

7.- D. Manfredi, “Nuovi documenti su Alessandro Malaspina”, *Giornale Storico della Lunigiana*, Nuova Serie, XXXIX (La Spezia, 1991), pp. 153-161.

Alessandro Malaspina vivió una segunda experiencia gaditana en el bienio 1785-1786, cuando fue nombrado teniente del Cuerpo de Guardiamarinas. Con su acostumbrada vitalidad, se empeñó en llevar a cabo un intenso programa destinado a mejorar de manera sustantiva el nivel cultural de los guardiamarinas. En la colección “Antonio Mazarredo”, conservada en el Archivo del Museo Naval de Madrid, existe un apunte autógrafa de Alessandro por el que vemos que prácticamente había instituido una especie de “academia” semanal para los guardiamarinas, y que entre una semana y otra preparaba las lecciones con los jóvenes en su misma habitación, fuera de toda obligación de servicio.

En ese periodo se cree que haya conocido personalmente a Francesco Melzi d’Eril. Este, lombardo pero de madre española, llegaría a ser vicepresidente de la República Italiana durante la época napoleónica. Nos asombra comprobar que tanto Malaspina como Melzi d’Eril hayan escrito juicios estéticos análogos sobre un cuadro de Rafael que se conservaba en el Escorial.<sup>8</sup> Tal vez los dos amigos conversaban no sólo de política y de economía, sino también de bellas artes. Seguramente estas conversaciones se llevaban a cabo en casa de Paolo Greppi, que vivía en un palacio que más tarde fuera adquirido por Federico Gravina, y que felizmente ha sobrevivido al paso del tiempo.

Poco después Malaspina pidió ser incorporado al selecto grupo que, dirigido por Vicente Tofiño de San Miguel, se dedicaba a profundizar los conocimientos astronómicos. Por entonces el observatorio astronómico de San Fernando era sólo un proyecto y los instrumentos astronómicos eran colocados en la Torre del Homenaje del viejo Castillo de la Villa.

Nada nos cuenta Alessandro sobre este periodo, pero por otras fuentes sabemos que el trabajo de los oficiales debía desarrollarse en condiciones verdaderamente difíciles, si no queremos definirlos incluso como tragicómicas, pues en una parte del vetusto castillo se había instalado un abigarrado grupo de personas que vivían al margen de la ley y de la decencia, y que no tenían absolutamente nada que ver con los altos deberes de un oficial de marina. Aun en esa situación, rica en tentaciones, Malaspina conservó intacto su espíritu de dedicación a la ciencia.

Fue ese el tiempo en que reforzó su amistad con el oficial Alessandro Belmonti (también italiano y ya conocido por Malaspina durante el sitio de Gibraltar), y conoció y apreció también la talla profesional e intelectual de oficiales como Dionisio Alcalá Galiano, José Espinoza y Tello y Juan Vernacci (también de origen italiano, aunque ya gaditano desde hacía dos generaciones),<sup>9</sup> destinados a acompañarlo más tarde en la gran expedición científica.

8.- D. Manfredi (editor), A. Malaspina, *Lettera critica sul Chisciotte* (Pontremoli, Paolo Savi, 2005), p. 38.

9.- D. Manfredi, “Un patrizio fiorentino nella Spedizione malaspina: Giovanni Giuseppe Vernacci y Retamal”, *Rivista Araldica*, LXXXVII (1989), 839, pp. 104-110.



La experiencia con Tofiño no se limitó a las observaciones astronómicas, pues algunos documentos mencionan la participación de Alessandro en la observación hidrográfica de algunos tramos de la costa mediterránea, a bordo del bergantín *Vivo*.<sup>10</sup>

Probablemente la estadía gaditana le fue utilísima también desde otro punto de vista: la ciudad andalusa era también un centro masónico y por lo tanto un terreno privilegiado para la difusión de las ideas “filosóficas” no siempre ortodoxas, pero seguramente dotadas de un ideal filantrópico del que más tarde Malaspina demostró estar profundamente embebido. Además, en Cádiz era particularmente floreciente el contrabando de libros extranjeros (especialmente ingleses y franceses), procedentes de Gibraltar por medio de barcos de terceros países, principalmente suecos.

Ahora, sobre la pertenencia de Malaspina a la hermandad masónica no tenemos pruebas sino sólo indicios, pero abundantes... En cambio, sobre su propensión a las lecturas prohibidas tenemos una documentación segura: tanto es así que el amor por el conocimiento le consiguió hasta una denuncia en 1783, ante el Tribunal de la Inquisición.<sup>11</sup> En ese momento la denuncia no tuvo consecuencias prácticas, pero probablemente tuvo su peso en 1796 al determinar su detención en el castillo de San Antón, en La Coruña.

En 1786 recibió el encargo de la Real Compañía de Filipinas de comandar un buque de la Real Armada en un viaje comercial de nuevo tipo: se trataba de dirigirse al Pacífico por la ruta del Cabo de Hornos y retornar por la del Cabo de Buena Esperanza, completando así una circunnavegación. Antes de iniciar el viaje, es muy probable que Malaspina haya visitado varias veces a Antonio de Ulloa, en su curiosa casa, llena de libros, cartas de marear e instrumentos, así como de viejos tuestos y niños que el inglés Townsend nos describe eficientemente. Al parecer Ulloa quedó favorablemente impresionado con la preparación de Malaspina, al punto que poco antes del zarpe de la fragata (la misma *Astrea* en la que Alessandro había viajado diez años atrás) decidió confiarle a su hijo Antonio, que no había cumplido aún los doce años, para que iniciase su experiencia marinera bajo su buena guía.<sup>12</sup>

El viaje alrededor del mundo se concluyó en Cádiz en mayo de 1788 y desde entonces, por más de un año y salvo alguna escapada a Madrid para conferenciar con Valdés, Alessandro permaneció en esta ciudad dedicado a la preparación de la expedición científico-política. En efecto, las experiencias maduradas durante los viajes con la *Asunción* y con la *Astrea* (pero también las numerosas lecturas de los más recientes libros de viajes) lo habían persuadido de que era muy importante profundizar el conocimiento científico, socio-político y económico de las tierras conocidas, en lugar de correr a la búsqueda de improbables tierras nuevas.

10.- J.M. Cano Trigo, “En el segundo centenario de la publicación del ‘Atlas Marítimo de España’”, *RHN*, VII (1989), 25, pp. 33-56; véase p. 44.

11.- D. Manfredi, *L’inchiesta dell’Inquisitore sulle eresie di Alessandro Malaspina* (La Spezia, Centro “Alessandro Malaspina”, 1987).

12.- *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la Marina* (Madrid, Sancha, 1795), p. 2, n° 1.

La expedición de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* zarpó de Cádiz el 30 de julio de 1789 y regresó a la bahía gaditana el 21 de septiembre de 1794, después de haber surcado dos océanos y visitado tres continentes. No es del caso describir ahora los numerosos puertos y trabajos llevados a cabo por los oficiales de esa notable expedición en la región rioplatense, Patagonia, Malvinas, Chile, Perú, Panamá, Nueva España, la costa del noroeste americano hasta Alaska, las Islas Marianas y las Filipinas, en Dusky Bay y en Botany Bay, o en las Islas de Vavao. Sobre esta colosal empresa, que sin duda alguna fue la mayor del siglo XVIII, se han escrito centenares de ensayos y aún ahora se podría hablar días enteros sobre este tema, pues aún hay centenares de documentos inéditos.

Me limitaré a recordar que Malaspina ingresó con las dos corbetas a Cádiz después de sesenta y dos meses de navegación, recibiendo el aplauso de la Real Armada y de toda la ciudad. Poco después, el 12 de diciembre de 1794, hizo escribir en la *Gaceta de Madrid* que consideraba su mayor mérito el haber cumplido tan grande e importante trabajo sin haber manchado ninguna mano española con una sola gota de sangre indígena y, es más, haber dejado a los indígenas de tantos países solo simientes, instrumentos y nociones para utilizarlos en el modo mejor.

Desgraciadamente, en 1794 el clima político ya no era el abierto y entusiasta de la partida en 1789 (debemos recordar que mientras tanto en Francia había sido decapitado el rey, se había implantado el “Terror” y se desencadenaba precisamente en esos meses el llamado “terror blanco”). Había caído Floridablanca, al igual que el gobierno del conde de Aranda y ahora Manuel Godoy gozaba de las preferencias palaciegas, haciendo uso y abuso del poder que ello le otorgaba. Las víctimas de esta situación eran los mejores intelectuales de España (como Jovellanos, Campomanes y el conde de Revilla Gigedo) y era cada vez más débil la posición de Antonio Valdés, uno de los más importantes apoyos de Malaspina.

Alessandro Malaspina tuvo culpa al no darse cuenta de cuánto había cambiado la situación, y siguiendo su profundo sentido del deber propuso a la corona algunas medidas urgentes para evitar que el imperio español y la misma dinastía borbónica vivieran los nefastos sucesos que habían llevado a Inglaterra a perder sus colonias americanas y a Francia a la violenta revolución que había puesto fin a su casa gobernante. No eran, de ninguna manera, medidas revolucionarias, se trataba en definitiva, de conceder autonomía, mayor bienestar, justicia y tolerancia a los súbditos de ultramar; de cambiar ciertas orientaciones de política interna y por consiguiente alejar del poder a quien hasta el momento había llevado adelante esa política, en otras palabras, el poderoso Godoy.

Malaspina no comprendió que Godoy era demasiado poderoso, que el debilitado rey era absolutamente incapaz de apreciar sus sugerencias, y que, por encima de todo, en la corte vivían demasiadas personas interesadas únicamente en lograr beneficios personales de cualquier situación.

El resultado fue exactamente el que debía ser. Godoy, que era constantemente informado sobre los movimientos de Malaspina, lo hizo arrestar en la noche del 23 al 24 de

noviembre de 1795, e indujo al Rey a promover un proceso contra él (acusándolo de complotar contra el estado). Al no encontrarse ninguna prueba de dicho complot, logró que el proceso fuese suspendido y que el “reo”, así era definido, fuese conducido a prisión en el castillo gallego de San Antón.

Sobre la prisión de nuestro oficial (tal vez ya no debiéramos llamarlo así puesto que además había sido destituido de sus grados...) el acusioso investigador Eric Beerman ha hecho recientemente un descubrimiento bastante curioso. En el castillo, Malaspina encontró a otro prisionero también injustamente perseguido por Godoy cuyo nombre, mucho más que el de Malaspina, está indisolublemente ligado a América: ¡el XII Duque de Veragua, don Mariano Colón y Larreátegui y Ximénez de Embum! Evidentemente, la mala suerte (o mala espina...) de los Colón llegó por lo menos hasta la duodécima generación...

Siete largos años pasó Malaspina en el solitario fuerte gallego golpeado por las olas. Sin embargo, ni siquiera durante este oscuro período Alessandro cortó sus relaciones con el ambiente gaditano. Una carta que le escribiera desde Chiclana en 1800 un amigo que por motivos de seguridad prefirió no firmar, informaba al prisionero sobre las vicisitudes ciudadanas, sobre la terrible epidemia que se abatía sobre la población, y sobre los denodados esfuerzos de sus amigos para que pudiese ser liberado. Entre estos últimos uno de los más activos fue Federico Gravina, a la sazón ministro de España en París.<sup>13</sup>

Pero tan deseado evento se verificaría sólo hacia finales de 1802.

Francesco Melzi d’Eril, habiendo inducido a Napoléon a solicitar la liberación del amigo, obtuvo en efecto que el decreto de detención fuese conmutado por uno de exilio. Por lo tanto, Malaspina debía dejar inmediatamente España para regresar a Liguria donde también se habían producido profundas y lacerantes transformaciones. Así, a principios de 1803 el ex brigadier de la Real Armada dejó la Coruña y navegó hacia su tierra natal.

Antes de tocar las Baleares y el puerto provenzal de Port Vendre, navegó por última vez, en calidad de pasajero, por las aguas de Cádiz. Sus ojos se posaron sobre la ciudad, sobre el castillo de la Villa y sobre la Torre del Homenaje. Por última vez adivinó entre las bajas dunas el vetusto puente Suazo, que tantas veces había recorrido a caballo. Quizá alcanzó a ver en San Fernando la cúpula del nuevo observatorio en la sede de la Academia de los Guardiamarinas, sin imaginar que un día la iglesia militar que entonces se construía luciría una placa con su nombre. Su pensamiento estaba siempre dirigido al presente y al futuro inmediato. Un futuro del que esperaba, con ilusoria confianza, la rehabilitación y la posibilidad de poder volver a servir a España, su patria adoptiva, con el entusiasmo y la vitalidad de siempre.

Los años sucesivos le traerían sólo dolores: la noticia del desastre de Trafalgar, con la muerte de los amigos Gravina, Alcalá Galiano y Cosme Churruca; los amargos

13.- Carta inédita en los archivos del Centro “Alessandro Malaspina”.

sucesos de 1808 y la toma de posesión del “rey intruso”, con la consiguiente laceración entre los buenos amigos “afrancesados”, Mazarredo entre ellos, y los patriotas gaditanos.

La incurable enfermedad y la muerte, sobrevenida el 9 de abril de 1810, detuvieron el curso de la instancia que Malaspina había presentado, una vez más, para obtener su rehabilitación.

La historia no se hace en base a suposiciones de lo que hubiera pasado, sino a los hechos concretos. Sin embargo, nos tomamos la libertad de suponer que si Malaspina no hubiese muerto en 1810, y si el gobierno de España hubiese encontrado el modo de deliberar favorablemente sobre su demanda, es muy probable que regresando a España, el navegante hubiese encontrado un asiento en las Cortes de Cádiz de 1812: era esa la colocación que histórica, cultural e intelectualmente le correspondía. De haber ocurrido esto, podemos imaginar que el gran monumento que se levanta en la de Plaza de España de esta ciudad [Cádiz] también habría estado dedicado a Alessandro Malaspina.

## **British whalers, merchants and smugglers, contraband trade on the Pacific coast of South America 1783-1810**

Christopher G. Maxworthy\*

This paper expands on recent discoveries of new primary records that provide an insight into the contraband trade pursued in the Spanish Americas by British and American mariners; and the critical role played by North American crews in British whalers. The paper also explores the shifting nature of contraband trade in the Spanish America in the period preceding the independence movement.

The British whaling industry was dependent upon the skills of New England whalers imported into Britain. The individual that drove this initiative was the Nantucket whaling entrepreneur William Rotch. In the 1780's, following the American Revolutionary War, Rotch relocated large numbers of Nantucket whalers and their families to France and then finally to Britain. These New England sailors formed the nucleus of the British fishery, and the later contraband adventures to South America.

When 10 whaling vessels departed from London in late 1795 and early 1796 for the whaling grounds of the South Seas the empires of Spain and Britain were at peace. While England and Napoleonic France had been at war since 1793, the kingdom of Spain had initially remained neutral. However, by September 1796 Napoleonic France had concluded a treaty with Spain, and within a month the Spanish monarch Carlos IV, under pressure from the French, had declared war on Britain.

Whereas news of war would reach the Pacific whalers by ships rounding Cape Horn, the Spanish mode of communication was much more rapid: ships from Spain sailed directly to Portobello –the Atlantic port town on the Panama isthmus–. From here a few days overland travel would place the messenger at the city of Panama on the Pacific coast. From this port city regular communication with the port of Callao by coastal shipping ensured the Viceroy of Lima, as well as his regal contemporaries in Chile, Mexico, Quito and Guatemala were informed of Spanish policy from Madrid.

\* El autor sirvió quince años como oficial en la Armada Australiana, cursando estudios en el Royal Australian Naval College, y en las universidades de New South Wales y Macquarie. Investiga temas de historia marítima en forma independiente, concentrándose en los inicios del comercio ilegal entre Gran Bretaña, Nueva Gales del Sur, Estados Unidos y la América Española. Este artículo fue presentado en el Simposio de Historia Naval organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, los días 20 al 22 de setiembre del 2007.

While the British whalers conducted their fishery and local trading, the Spanish authorities were preparing plans to capture as many of the enemy ships before news of the war reached the whalers from any newly arriving ships.

The first of the ships to be captured was the *Lydia* in January 1797, just three months after Spain declared war on Britain. The first hand narrative of one of its sailors James Choyce provides a valuable insight into the routine of the whalers in the Pacific at this early stage in the fishery. Prior to her capture the *Lydia* had been fishing for the sperm whale among the Galapagos Islands. When needing to resupply with fresh provisions the *Lydia* sailed east for several days in order to make for the Tumbez River, where purchases of “pumpkins, sweet potatoes, oranges and other provisions ” could be made from the local population at the town. In the *Lydia*’s case the news of war reached the authorities at Tumbez before the ship. As a ruse the local governor invited the officers to his residence for dinner, and while the crew were plied with hospitality the ship was seized with the officers and men closely guarded.<sup>1</sup>

Similarly the case of the whaler *Beaver*, owned by the Champion brothers, Alexander and Benjamin. In July 1796 the Champion’s wrote to the ships master, Nantucket born Barnabas Gardner, while he cruised for whales on the Pacific coast of Spanish America.

*We seize this opportunity, through Captain Clarke [whale ship Levant], to inform you that at this time there have been rumors circulating of a future war between us and Spain. We cannot say we believe it possible, before we think it likely that the Spanish are mad to fight against us in circumstances of finding ourselves with such a significant squadron. It is not the object of this letter to alarm you, but to advise you so you can be as alert as possible.*<sup>2</sup>

The owners encouraged Barnabas Gardner to replenish as soon as possible in a Spanish colonial port, before hostilities commenced. In the event of war he would then have supplies to sustain his ship until the safety of Brazil, or even the Cape of Good Hope. The Champions added in a hopeful tone: «if the war with Spain occurs, we will request the Admiralty to send immediately a ship to that part of Cape Horn to inform the whalers, and ensure that there will be many English privateers, that can then go in search of the Dons and their “strong money”.

The hopes of the Champions were misplaced. The Admiralty did not send a warship to warn the British whalers. By the time this particular correspondence had reached the Pacific Coast the *Beaver* had been captured, along with seven other whalers. Within a few months Captain Clarke and his whaler the *Levant* would also be captured on the coast of Chile.

By mid February 1798 the plight of the whalers had become clear to the London merchants and the underwriters when the shipping intelligence newspaper, Lloyd’s

1- James Choyce, *The log of a Jack Tar* (UK, 1973) pp.12-7

2- Brothers Alexander and Benjamin Champion to Barnabas Gardner, AGN Peru, TC-GR2, D.761, Londres, 20/7/1796, de Alexo y Benito Champier al capitán del *Castor*, Bernabe Gardner.



List, reported that the whaleships *Jupiter*, *Lydia*, *Betsy*, *Levant*, *Charmilly*, *Triumph*, *Beaver*, *Alderney* and *Commerce* had been captured by the Spanish on coast of Chile and Peru.<sup>3</sup>

During periods of war the capturing of ships belonging to enemy nations would result in the vessel being condemned before a national court that dealt in Admiralty Law. Subject to the international standards of the time, if the ship was proved to belong to a belligerent country, or the cargo was determined to be contraband, then the ship would be a lawful prize of the capturing vessel, provided that the privateer was authorized by its home government by Letter of Marque and Reprisal.

As was the conditions of the time, a crew that lost their vessel as a lawful prize in admiralty law would be repatriated to their home country. Generally the arrangements for cartels, prisoner of war transfers, between Britain and Spain were regular and well organised. However, in this case of British whalers in the distant Spanish colony of Lima, there were protracted delays.

Prodded by the concerned merchants the British Admiralty wrote to its Transport Board requesting that steps be taken for the release of the prisoners of war at Lima.<sup>4</sup> In turn the Transport Board wrote to their British agent in Madrid, Thomas Gregory, requesting that he make application to the Spanish crown that the necessary orders be dispatched to the South American colonial authorities for the whalers release.

In March 1799 the Spanish Minister of State, Urquijo, wrote to the President of the Lima Audience, in charge of the Peruvian government following the death of viceroy O'Higgins, regarding the British whalemens prisoners. He directed that "...the King wants them set free without delay or any excuse so they can be sent home".<sup>5</sup>

In June 1800 the owners of the whaling firm of Samuel Enderby wrote to the British Admiralty. The subject was a significant and troubling matter for the firm; and one that had confronted the three brothers that had conducted the family's business since the death of their father Samuel Enderby in 1797.

What was of concern to the Enderby's, and to their fellow whale oil merchants, was the incarceration of over 200 whalemens in Spanish America, in the colonial city of Lima.

The Enderby's expressed their angst in clear terms. Their line of inquiry to the naval department responsible for repatriating British prisoners of war, the Transport Board was written thus,<sup>6</sup>

*No satisfactory Answer having been received from the Court of Spain respecting the Release [of] the Masters and Crews of the Whaling Ships which were captured in the*

3.- Lloyd's List 13/2/1798.

4.- Evan Nepean to Transport Board, letter dated 24/2/1798 [confirm ADM 1/3739].

5.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, letter n° 149, Tomás de Ugarte to Antonio Cornel, Lima 14/6/1801, enclosed is a letter dated 23/3/1799 from Mariano Luis de Urquijo to Manuel de Arredondo, President of the Lima Audience.

6.- Enderby's to Transport Board, 14/6/1800, TNA ADM 1/3739, p. 393.

*Pacific Ocean in the year 1797, and carried into South America, we are again induced to trouble you on this painful Subject.*

What vexed the Enderby's was the situation of the whalemens' families left behind, particularly those in London:<sup>7</sup>

*The situation of many (almost all) of the Families is beyond all description wretched. Many wives with young families without knowing whether their Husbands are alive or dead are left totally destitute and from their Poverty are open to second Marriages or Seduction.*

So it was that the Enderbys and their fellow merchants waited for news of the return of their crews. The frustration of the whale ship owners was palpable; valuable and experienced crews were captive during the dire shortages of the Napoleonic Wars.

The American captain Andrew Pinkham, in command of the New England whale ship *President* visited Lima in 1798. Here he met with many of the captive sailors, and in several cases his blood relatives from Nantucket. On his next visit to London, in 1800 he called on the wives of his captive friends in Lima, informing them of the health and well-being of their husbands. The Enderbys relayed that Captain Pinkham: "...had received letters from most of the Prisoners to their Friends in England, but prior to his sailing [the Naval Commandant at Lima] came onboard and demanded and took away with him all the letters directed for England".

The Enderby's observed that "...it appears to us that it is not the Intention of Spain to give up the [whalemens] and by preventing them from acquainting their Friends where they are, they hope to get them to settle in that Country". In order to clarify this situation the Enderby's visited the Spanish government's agent in London, Manuel de la Torre. The agent stated that "...he understood that many of the Prisoners did not intend returning to England".

In concluding their plea to the Transport Board the Enderby's wrote that: "... we think such language has been held out from South America and Spain to prevent further Applications for Release of the Prisoners, and their Letters being stopped is intended to confirm the Idea that they have no Intention of returning home".<sup>8</sup>

The Enderby's feared that their ship masters and men, captive in the Spanish Americas, might be enticed to live and work permanently in the region. Whale oil was a valuable and highly sought commodity of the industrial era. It was not difficult to imagine the men working near to the Pacific ports of South America, capturing whales and the Spanish reselling the whale oil in European markets. The British whaling merchant could visualise his recently captured vessels, manned by his experienced crews, enjoying an idyllic existence of short whaling voyages of a few months on the Pacific coast, and the sailors returning to their local families among the Spanish colonial ports. Compared to the risk and investment of funding a three year voyage to the

7.- Idem.

8.- Ibidem, p. 394

South Seas from Europe the competitive impact would have been profound to the British whale fishery.

The thought of Britain's whaling merchants having to purchase whale oil from South American suppliers via the trading hub of Cadiz may have been too much to stomach.

The British Transport Board wrote again to their agent Thomas Gregory in specific terms, seeking clarification of the exact details of the Spanish order provided by the Madrid government: "and what was the nature of the [Spanish] Orders which have already been given for their Release, whether to set them at large in that Country or to send them to Europe, or to any British Settlement in America..."<sup>9</sup>

The Transport Board was determined that no excuse should be afforded to the Spanish for delaying the return of the men; even to the extent of providing guidance on the means of conveyance "...and so far from complaining of their being made to work their passage to Europe, we should consider it an act of Humanity to permit them to do so".<sup>10</sup>

Despite the earlier express direction of the Spanish Monarch, through Minister of State Urquijo, no satisfactory news of the whalers was received. Based upon further requests from the British Transport Board agent in Madrid, Thomas Gregory, in late 1799 the Spanish Minister wrote again, more forcefully to the Viceroy in Lima:<sup>11</sup>

*The King directs that [you] arrange, at the moment of receiving this order, the liberty of the men made prisoner in the ships ... caught in the South Seas in the year 1797 and that [you will] carry it out without delay or any excuse ... so they can go back to their families how and when they prefer; and that your Excellency will give me precise notice for the knowledge of His Majesty.*

News from American whalers was filtering back to England from Peru that the captive British whaler crews were being encouraged to settle in South America. In 1799, in their second year of captivity, a group of 17 prisoners of war had "volunteered to settle at Zorma, 40 leagues up-country from Valdivia". But rather than being English they were Irish Catholic sailors, and would have found more acceptance among their hosts given their religious affiliation and antagonism to the English.<sup>12</sup> There does not appear to be any intent by the Spanish to actively detain the sailors –rather the remoteness from the Spanish metropolis and the large number of prisoners to be processed posed the greatest challenge to the Viceroy and his officials–.

An interesting personal narrative of the period concerns James Choyce –an English sailor who sailed with Captain Christopher Horner in the *London*–. Following an initial

9.- Extract of letter from Transport Board to Transport Agent, Thomas Gregory, Madrid, Spain, 15/4/1800; ADM 1/3739 Letters from the Transport Board, f. 359

10.- Extract of letter from Transport Board to Transport Agent, Thomas Gregory, Madrid, Spain, 15/4/1800; ADM 1/3739 Letters from the Transport Board, f.359

11.- AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, letter n° 149, Tomás de Ugarte to Antonio Cornel, Lima 14/6/1801...

12.- Choyce, *The log of Jack Tar...*, p.80

whaling voyage, Choyce served on a further voyage under Horner, this time in the whaler *Lydia*. The *Lydia* had sailed for the South Seas in December 1795; but within a year the whaler had been captured by the Peruvian colonists.

The Choyce journal was published in 1891, some 55 years after his death in Brighton. Choyce documented in his journal how despite the local authorities hospitality and care, he constantly sought to escape home to England. During his first year of captivity he attempted no less than four unsuccessful escapes. His lack of success created no shortage of frustration for the authorities, and mild sympathy from the local population. On one occasion Choyce and several sailors voyaged in an open canoe to a nearby bay, where they came upon the local brig *San Pedro*. Choyce had previously worked as a mate under Spanish command on this brig. Having successfully ‘cut out’<sup>13</sup> the *San Pedro* the escapees sailed to the Galapagos Islands, surrendering to the English whaler and privateer *Henry*. A short time later the *Henry* was captured by the Spanish and Choyce again found himself a prisoner of war of the Spanish in Lima.<sup>14</sup>

What is evident in Choyce’s description is the frustration of the Spanish authorities to be rid of the sailors, who were seen to be more of a disruptive influence to the local community than a threat to the power of the Spanish crown. However, in most cases it would be five years in captivity before the officers and men were able to return to England. Apart from the legalities, there was the matter of how best to return the men to Britain.

By 1801, having determined upon the release of the officers and men the practical issue of how to best achieve the King’s direction became the core issue for the South American authorities. Lima did not possess a seagoing fleet for rounding Cape Horn to the Atlantic. Nor was an overland journey from Lima to the Atlantic a simple task for foreigners. With the ongoing war between Britain and Spain there were few visiting whalers that officially called at the colonial ports. The remaining options were to convey the sailors by local shipping to either Chile in the south where they could overland to Buenos Aires, or sail to Panama in the north, where they would overland to Portobello on the Atlantic coast to await shipping to a major port of Spain or a visiting ship.

In his narrative Choyce records that the Spanish authorities would only permit three sailors at a time to be dispatched, for fear that the ‘English devils’ would seize the vessel. Each English sailor’s description, age and distinguishing marks were noted, and each was strictly informed of the conditions of their parole in returning to England while war still existed. Specifically, if they were captured at any later stage serving in an enemy warship or privateer they would be executed by the Spanish as a pirate. They were then granted 17 spanish dollars, provided with a passport for safe conduct and sent on their way.<sup>15</sup>

13.- “cut out”: process of seizing a vessel by stealth, usually at night by overpowering the watch, and sailing the vessel away under cover of darkness

14.- Choyce, *The log of Jack Tar...*, pp. 106-18.

15.- Idem, pp. 97-9.

Not surprisingly the officers and men became proficient in the Spanish language during their incarceration. Most of the men could speak and understand Spanish. What is equally important is that their long residence in the Spanish colonies allowed them to become conversant with the process of silver extraction, the poor quality of the goods supplied by Spain to their colonial possessions and the opportunity for trading English goods for silver and gold.

The sailors experience of incarceration would lead to changes in how the whalers operated, for those captains and crews that returned to the South Seas in subsequent voyages. The Spanish American colonies had suffered due to the shortage of manufactured goods from Spain during wartime. To compensate for this shortage the Spanish authorities had relaxed the laws, permitting neutral shipping such as North American vessels to trade directly with the colonies.

Meanwhile, the reported success of the unofficial and unsanctioned invasion of the region of the Rio de Plata, and specifically Buenos Ayres in 1806 by British forces created a great deal of excitement in Britain when news arrived there. In pursuance of this exciting outcome both the government and the commercial interests wished to expand trade into the South American continent. Leading this push for fresh markets was William Jacob. He was both a London merchant trader and a Member of the British Parliament. With the monopoly of the chartered English Companies such as the East India Company blocking the way to successful trade to South America, it was William Jacob that introduced into the House of Commons the legislation to amend the monopolies of both the South Sea Company, and the East India Company.

With the large number of British whalers having American-born masters and crews it was not too difficult a step to portray themselves as being neutral North American ships; and conduct trade with the Spanish colonial ports by stealth. The ship *Hero*, a London based ship owned by the brothers John and William Jacob upon sailing around Cape Horn into the Pacific stowed its British flag, and flew the stars and stripes of the United States. The captain of the *Hero* was Barnabas Gardner, who had been the master of the *Beaver* just nine years before when it had been captured. Not only did the *Hero* fly American colours, but Gardner also changed her name, painting the names “*Maria* of Charleston” across her stern, once the ship entered the Pacific Ocean. Having known captivity in Peru, and the hardships that arose it is not surprising that ships masters adopted these practices to avoid capture by the Spanish colonists.

Contemporary reports speak of the prevalence of ships papers and sea-letters being forged; to directly deceive combatant countries. The American Congress heard complaints of British ships frequently using forged ships papers and sea-letters. One Congressman complained during the period:<sup>16</sup>

*I cannot see any other way to put down the nefarious practices of the British merchants, who are making use of forged papers, purporting to be of American vessels,... Of more*

16.- The Congressional Globe - United States Congress; Congressman Gordon Mumford, speech in 1810 on US Navigation Act, (Washington,1853) p. 1312.

*than 200 sail of pretended American vessels lately arrived in England... it is probable that not more than fifty were bona fide American.*

When the contraband ship *Hero* was captured in 1810 at Coquimbo on the Chilean coast the practice was exposed. During the condemnation proceedings the evidence of both the captain, Barnabas Gardner, and his officers was that the *Hero* had the name *Maria* of Charleston painted on her stern, and American colours hoisted as a deception to avoid capture. The explanation provided was so that the vessel might travel more securely in the region of the Spanish colonies.<sup>17</sup>

Around this time the shift in British focus was from exclusively whaling in the South Seas to one of trading contraband, and other speculative ventures. What drove this shift was investors money, pursuing the returns that were expected from the opening up of South America following the news of success at the River Plate in 1806.

Sailors and masters engaged in whaling resided in dockside towns of the Thames River, such as Shadwell and Wapping in London's East End. There is evidence that strong informal networks provided ready information regarding the most recent incidents and experiences in South Seas and on the coast of Spanish America. Further, publications such as Lloyd's List provided public disclosure of the success or lack thereof for the South Seas ships –whether a whaler or a contraband trader–.

What made it possible for merchants to actively embark on a sustained push for trade into South America was the favourable rates of insurance that had recently become available for these cargoes. In the case three contraband ships of the Jacob brothers the instructions to their Captains are now available.<sup>18</sup> The Jacob's make direct reference to the nature of the vessels insurance, and the fact that cruising as a privateer will imperil their insurance. In June 1807 the instructions by John and William Jacob to their masters stated that the purpose of the voyage was trade:

*We again observe that on no account are you to cruise for prizes as that would be a deviation and would void the insurance which allows you to touch at all ports in South America as well as this as on the other side of Cape Horn to Barter sell and exchange property.*

Napoleon's invasion of Spain in 1808 changed the circumstances for the contrabandists. No longer was Spain the enemy, but an ally of Britain in the war against Napoleonic France. The ramifications of peace took some time to take effect in the Pacific for both the local Spanish corsairs and the contrabandist English. Probably the most extreme situation was in late September 1808 when the whaler *Scorpion*, owned by the Hullett brothers of London, was involved in smuggling contraband fabrics on the coast of Chile. The *Scorpion* was commanded by Nantucket born Tristram Bunker (a whaling master for many years on the Pacific coast. But this voyage was one intent upon smuggling) with whaling as the pretense for being on the Chilean coast. In what

17.- Aubert v Jacob Exhibit, Proceedings of Condemnation of SS *Hero* (in Spanish), TNA PRO E219/326, pp. 36-7

18.- Research undertaken by John Weiss in London.



became known as the Scorpion Scandal the Captain and several of his crew were murdered at Topocalma Bay, on the coast of Chile, south of Valparaiso by several well connected Chilean officials determined to obtain his cargo. The treacherous and events at Topocalma implicated both the Royal Governor Francisco Antonio García Carrasco and his secretary, Juan Martínez de Rozas. Since Spain and Britain had been at peace since July 1808 the Scorpion scandal made the situation even more critical for relations between the powers.

The indignation of the Chilean populace, once the details of the official involvement were known discredited the role of the Governor in Chilean eyes. The seizure of the Scorpion and the murders were not the Chilean way of doing business. The Captaincy General of Chile had always adopted a pragmatic enforcement of the laws against smuggling. The centre of Spanish authority in Lima might be highly compliant to royal policy – but Chile had known centres of smuggling that appeared to be tolerated in the interests of obtaining a steady supply of goods of superior quality and acceptable prices. In the case of the *Scorpion* the ships owners and the English government launched various proceedings against the King of Spain which were not concluded until the 1830's –almost 25 years after the tragic events–.

And elsewhere in the Pacific, as late as 1810 the English privateers were battling with the local Spanish. Peace might exist in Europe but in the America's neither side was totally comfortable in recognising the peace.

In concluding it is valuable to consider the legacy of the contraband trading on the Pacific Coast of the Spanish America's. What emerged was the gradual progression from dedicated whaling with occasional trading with the local population, towards an organised and highly focussed contraband trade by the start of 1806. For the British this was part entrepreneurship, and part statutory fiat. The two chartered companies with the monopoly for this region were the East India Company, and the South Sea Company. Technically trade to South America could not occur without a licence from these Companies. However the whaling trade, and then the contraband trade led to legislative amendment to the monopolies charters. This in turn drove trade and speculation –especially after the initial success at invading the River Plate–. In this period of exhilaration at the announcement of a new market in South America the provision of competitive rates of insurance offered to these merchants and speculators added to the flurry of activity.

What facilitated this British speculation was the availability of ships officers and men who had experienced first hand life among the South Americans. These men were a valuable element to success; they were able to communicate in Spanish, they had experienced Andean culture, and also knew the practical risks and how to facilitate access to markets in South America without being captured.

With a few exceptions most of the venture ended in disappointment and bankruptcy for the merchants. Through an effective guardacosta network of corsairs the Spanish colonists were able to patrol known landing points on the remote coast. The rate of capture of British ships was high, the merchants suffering heavy losses when the

speculation failed, and the underwriters found justification to deny paying the claims. The Lloyd's Coffee House underwriters who had provided insurance cover launched protracted court cases to block payment, or in several cases joined the throng of merchants that submitted to bankruptcy. In the case of John and William Jacob they initially fought for their insurance payout through the courts, but then succumbed to bankruptcy in December 1810. William Jacob quietly stood down from Parliament and did not contest for re-election.

The legacy of the British whalers and their smuggling activities was that they contributed to the positioning of Britain as the pre-eminent trading partner to the emergent independent nations of South America. There is a clear trajectory from the early whalers on the Pacific coast of South America, the capture of almost three hundred 'anglo-americanas' from the British ships, their captivity for many years in Peru, and their return to whaling and then shift into contraband following the invasion of Buenos Aires. Though the British had failed to gain and hold the Rio de Plata region—the decline of Spain's hold upon its colonies can be seen as inevitable—an administrative system that could not adapt to the post war period. At each stage the influence of both the British whalers, and their American cousins is evident—an influence that hopefully this paper has helped to illuminate—.

## Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo

Iván Valdez-Bubnov\*

*In memoriam Colin Michael White:  
soldado, marino, maestro, amigo.*

El objetivo del presente ensayo es examinar, en términos generales, la relación entre el desarrollo de la tecnología naval y las necesidades estratégicas inherentes al sistema marítimo español durante el siglo XVII. Esta perspectiva, empero, trae consigo aparejada una serie de implicaciones que trascienden su propósito inmediato. Por un lado, requiere situar el desarrollo de la tecnología naval en el contexto de las relaciones entre los diversos grupos de interés<sup>1</sup> que impulsaron, desde fines del siglo XVI, la transferencia del centro de gravedad de la política exterior española desde el Mediterráneo hacia el Atlántico. Esto, a su vez, implica analizar los mecanismos creados para aprehender, registrar y sistematizar el desarrollo de la tecnología en función de las necesidades del poder.<sup>2</sup> Por otro lado, es preciso comprender la incidencia de factores económicos y financieros en la formulación de modelos tecnológicos, así como la medida en que éstos representaron un contrapeso –o un complemento– a consideraciones de carácter estrictamente bélico.<sup>3</sup> Por último, es necesario considerar la relación

\* El autor es docente e investigador del Instituto de Investigaciones Históricas de la U. Nacional Autónoma de México. La versión primaria de este texto fue concluida en la U. de Cambridge, Reino Unido, durante el verano de 2003, sirviendo tanto para mi tesis doctoral [“Instruments of War and Trade” en: Iván Valdez-Bubnov, “Naval Power and State Modernisation: Spanish Shipbuilding Policy in the Eighteenth Century”, (University of Cambridge, 2005)] como para un proyecto más vasto que continúa las líneas de investigación desarrolladas en ella. Por otra parte, debo reconocer mi enorme deuda con los profesores N.A.M. Rodger (U. de Exeter) y T.C.W. Blanning (U. de Cambridge), quienes formularon detalladas correcciones durante el otoño de 2004. De igual forma, debo agradecer las valiosas observaciones del profesor Jan Glete (U. de Estocolmo). Sin embargo, los errores y las imprecisiones remanentes son enteramente míos.

- 1.- Glete, J., *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* (Estocolmo, 1993), 2 vols., pp. 9-13.
- 2.- Black, J., “Military Revolutions and Early Modern Europe: The Case of Spain”, en: García Hernán E. y Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica*, (Madrid, 2006), I, pp. 21-23.
- 3.- Black, J., *Rethinking Military History* (Nueva York, 2004), pp. 22-23.

entre la tecnología naval española y el desarrollo de los sistemas navales de otras potencias atlánticas, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVII.<sup>4</sup> Así, se trata, en última instancia, de un ensayo que apunta a comprender la naturaleza del poder naval hispánico a través de la observación de los elementos constitutivos del sistema marítimo imperial.

La elección de esta perspectiva, ciertamente, no es arbitraria. En efecto, la capacidad de proteger el tráfico mercantil a través de los espacios marítimos, de proyectar fuerza militar a través de ellos, o de ejercer presión sobre economías marítimas competidoras, se convirtió en uno de los pilares de la consolidación del poderío internacional de la monarquía hispánica ya desde la primera mitad del siglo XVI. La importancia de este factor estratégico, por otra parte, fue determinante en la evolución de las políticas centralizadoras de Felipe II, así como en la creación de una burocracia estatal dedicada al control y administración de recursos para la producción de armamentos navales. En otras palabras, las necesidades estratégicas impuestas por la política imperial de los Austrias mayores repercutieron en la evolución del estado como un regulador –y, eventualmente, como un competidor– en la producción de armamentos. Así, la aparición de métodos de administración directa en la construcción naval refleja la voluntad del poder central de incrementar su control sobre los instrumentos más elementales de su política exterior, en detrimento de la influencia de una iniciativa privada directamente vinculada con las élites regionales de la Península Ibérica. Este proceso centrípeto, sin embargo, se vio progresivamente revertido bajo los Austrias menores, hasta culminar, durante el reinado de Carlos II, en el abandono casi completo de los métodos de administración directa. El hecho de que esta tendencia coincidiese con el repliegue de la influencia española en la política internacional europea,<sup>5</sup> por un lado, y con el desarrollo de infraestructuras permanentes por parte de otras potencias, por otro, ha generado una imagen de deterioro patente no sólo en la historiografía,<sup>6</sup> sino también en numerosos escritos de la época. La medida en que las tensiones intrínsecas del sistema marítimo imperial contribuyeron a este proceso continúa, sin embargo, abierta a debate.<sup>7</sup>

- 4.- Glete, J., “The Sea Power of Habsburg Spain and the Development of European Navies” en: García Hernán E. y Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica* (Madrid, 2006), I, pp. 833- 860.
- 5.- Thompson, I.A.A., “Domestic resource mobilization and the Downing thesis. War and the State in the Mid-17th Century” en: Martínez Ruíz E. y Magdalena de Pazzis Pi Corrales (eds), *Spain and Sweden in the Baroque Era, 1600-1660* (Madrid, 2000), pp. 281-306.
- 6.- Para un ejemplo reciente, Vid. Chocano, G., “Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales” en: Acosta Rodríguez A. et al (eds), *La Casa de Contratación y la navegación entre España e Indias* (Sevilla, 2004), pp. 993-1031.
- 7.- Olesa Muñido, F., *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII* (Madrid, 1968); Alcalá-Zamora y Queipo del Llano, J., *España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639* (Madrid, 1975); Thompson, I.A.A., *War and Government in Habsburg Spain, 1560-1620* (Londres, 1976); Rahn Phillips, C., *Six Galleons*

El sistema marítimo de los Habsburgo desarrolló sus rasgos característicos de manera paralela a la consolidación de los espacios geopolíticos reunidos bajo su égida. Así, su constitución refleja no sólo la naturaleza dispersa de sus posesiones territoriales, sino también la multiplicidad de demandas estratégicas generadas por su integración. La manera en que estas demandas recibieron respuesta se encuentra estrechamente relacionada con el desarrollo de las instituciones administrativas y financieras de la corona y trasluce, a su vez, la naturaleza misma del poder del estado.

Se ha señalado con frecuencia que el eje principal de la política naval de los Habsburgo durante la mayor parte del siglo XVI residía en el Mediterráneo.<sup>8</sup> Esto se debe, por un lado, a la serie de conflictos iniciados con la invasión francesa a Italia en 1494, que abrió un intermitente conflicto con la casa de Valois que sólo habría de terminar en 1559 con la consolidación de la preponderancia española en aquella península. Por otro, se debe a la intensa fricción producida por la expansión marítima otomana, la cual se incrementaría progresivamente hasta culminar en la campaña de Lepanto en 1571.<sup>9</sup> Sin embargo, otros autores han enfatizado la importancia –ya desde los primeros años del siglo XVI– de la perspectiva atlántica en la constitución del sistema marítimo imperial. En efecto, Casado Soto<sup>10</sup> ha señalado la consolidación de las grandes zonas estratégicas del Atlántico español, constituidas por la antigua ruta del Cantábrico hacia el Canal de La Mancha y el Mar del Norte, por un lado, y por la nueva ruta que apuntaba al Caribe desde las costas de Andalucía, por otro. También ha resaltado la importancia de las operaciones en contra de los corsarios berberiscos, así como la temprana res-

*for the King of Spain. Imperial Defence in the Early Seventeenth Century* (Baltimore, 1986); Stradling, R.A., *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668* (Cambridge, 1992); Pérez Turrado, G., *Armadas españolas de Indias* (Madrid, 1992); Goodman, D., *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II* (Madrid, 1990), y *Spanish Naval Power, 1589-1665* (Cambridge, 1997); Serrano Mangas, F., *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)* (Madrid, 1989); Salas Almela, L., *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660* (Córdoba, 2002); Ladero Quesada, M.A., *La Armada de Flandes* (Madrid, 2003); Mira Caballos, E., *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la carrera de Indias* (Sevilla, 1998) y *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II* (Madrid, 2005). Asimismo, varios trabajos de J.L. Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid, 1988), “Construcción naval atlántica española en la época de Felipe II”, en: Martínez Ruiz, E. (ed.), *Felipe II: la ciencia y la técnica* (Madrid, 1999), pp. 369-390; “The Spanish Ships of the Oceanic Expansion. Documentation, Archaeology and Iconography from the 15th and 16th Centuries”, en: *Proceedings. International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition* (Lisboa, 1998); “La invención del galeón oceánico de guerra español”, en: Ribot García L.A. y Luigi de Rosa (eds.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna* (Madrid, 2003), pp. 37-70; y “Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía hispánica”, en: *Cuadernos de historia moderna. Anejos*. 5 (2006), pp. 15-53.

8.- Goodman, *Spanish Naval Power...*, pp. 1-2.

9.- *Ibidem*, pp. 1-2.

10.- Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 22.

puesta a las actividades del corso francés en contra de las incipientes rutas del comercio trasatlántico español.<sup>11</sup>

Bajo esta perspectiva, debe ser mencionado que la percepción de un cambio en el balance de las prioridades estratégicas de la monarquía hispánica, hacia fines del siglo XVI, tiene su origen en la lectura braudeliiana de una progresiva transferencia de los centros de gravedad del comercio hacia el norte y occidente de Europa.<sup>12</sup> Por ende, para comprender la naturaleza del sistema marítimo español es preciso considerar la influencia de ambos ejes estratégicos, el Mediterráneo y el Atlántico, así como las respuestas tácticas, tecnológicas, financieras y administrativas formuladas por los funcionarios de la corona.<sup>13</sup> Sin embargo, debe también señalarse que la importancia de estos ejes no necesariamente fue equivalente ni homogénea a lo largo de los siglos XVI y XVII, sino que respondía, alternativamente, a las necesidades impuestas por la interacción con otras potencias y por el balance entre diversos grupos de interés en el seno del conjunto imperial.<sup>14</sup>

En este preciso sentido, se ha observado recientemente que el Mediterráneo occidental era percibido, en la gran estrategia del Imperio, como el acceso a las enormes riquezas producidas por la apertura de las rutas atlánticas.<sup>15</sup> De ahí que la contención del poderío otomano y francés fuese concebida como una necesidad de primer orden, y que los ejes mediterráneo y atlántico estuviesen, de facto, estrechamente relacionados en el conjunto de la política imperial.<sup>16</sup> Desde este punto de vista, es posible señalar que la combinación de los modelos tecnológicos propios de ambas zonas estratégicas –acaso el elemento fundamental en la consolidación del poder naval hispánico durante la segunda mitad del siglo XVI– reflejaba de manera directa las líneas maestras de la gran estrategia del Imperio.<sup>17</sup>

Desde la baja Edad Media la conducta de la guerra en el Mediterráneo se hallaba altamente desarrollada, hasta el punto de conformar un “sistema” característico de la zona, una serie de mecanismos interdependientes y notablemente adaptados, tanto a sus condiciones geográficas y meteorológicas, como a las prácticas del comercio marítimo. De hecho, la relación entre la guerra y el comercio en el espacio mediterráneo aparece tan estrechamente constituida que resulta imposible considerar ambos fenó-

11.- *Ibidem*, pp. 24, 26, 30.

12.- Braudel, F., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (México, 1995), II, p. 715-785.

13.- Glete, “The Sea Power of Habsburg Spain...”, pp. 833-860.

14.- *Ibidem*, pp. 838-841.

15.- Williams, P., “The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean” en: García y Maffi, *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica...*, I, p. 897.

16.- Glete, “The Sea Power of Habsburg Spain...” pp. 840-841.

17.- Casado Soto, J.L., “Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias” en: García y Maffi, *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica...*, I, pp. 861-889.



menos de manera separada.<sup>18</sup> Por ende, es preciso tener presente el uso endémico de la violencia como elemento constitutivo de las actividades comerciales, así como de los patrones de depredación surgidos como resultado de los contactos entre diversas economías marítimas en competencia –la guerra de corso–.<sup>19</sup>

El instrumento desarrollado por las economías marítimas mediterráneas como respuesta a la naturaleza predatoria de la competencia comercial fue un buque de guerra especializado, la galera, efectivamente adaptado tanto a las condiciones de navegación costera como a los requerimientos de las diversas formas de conflicto marítimo imperantes en la zona.<sup>20</sup> En términos generales, se trataba de un buque largo y de escaso calado cuyo principal mecanismo de propulsión consistía en una serie de remos dispuestos por ambas bandas a lo largo de la eslora.<sup>21</sup> El número de bancos de remeros contenidos por banda podía variar notablemente, según las proporciones de la galera. Sin embargo, se ha señalado que durante la primera mitad del siglo XVI era común –en las llamadas galeras ordinarias– la disposición de veinticinco bancos por banda. Por otra parte, hacia la segunda mitad de la centuria, la galera ordinaria española comenzó a acomodar veinticuatro bancos, aunque las bastardas –frecuentemente utilizadas como galeras de fanal, esto es, como buques insignia– llegaron a acomodar entre veintiséis y treinta bancos.<sup>22</sup> Durante el siglo XVI tuvo lugar una transición en las formas más comunes de armar la boga.<sup>23</sup> En efecto, la vieja disposición conocida como *alla sensile* o *a tercerol* y *cuarterol* –tres o cuatro hombres por banco, cada uno dotado con un remo– dio paso a la disposición *a scalochio* o *a galocha* –tres o más hombres por banco sirviendo todos el mismo remo–. Resulta pertinente señalar que Olesa Muñido ha atribuido este cambio a un accidente en las fuerzas españolas acaecido hacia 1546, mientras que Guilmartin lo relaciona con la introducción de mayores y más pesadas piezas de artillería.<sup>24</sup>

Ciertamente, comprender los mecanismos de propulsión de la galera es un asunto de trascendencia para el estudio de los principios tácticos y estratégicos que definieron los patrones de conflicto en el Mediterráneo y, a su vez, de los requerimientos logísticos y administrativos enfrentados por los gobiernos que desarrollaron grandes fuerzas de galeras como instrumentos de poder político.<sup>25</sup> En efecto, la tenue distinción entre la guerra y la paz, entre el comercio y la piratería, generó la necesidad de mantener

18.- Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos...*, I.

19.- Guilmartin, J.F., *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* (Cambridge, 1974), pp. 1, 2, 35.

20.- Olesa Muñido, F., *La galera en la navegación y el combate* (Madrid, 1971).

21.- Alertz, U. “The Naval Architecture and Oar Systems of Medieval and Later Galleys” en: Gardiner, R., *The Age of the Galley* (Londres, 1995), pp. 142-162.

22.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, pp. 21, 40, 42.

23.- El estudio técnico más completo sobre este punto es el de Bondioli, M., René Burlet y André Zyzberg, “Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys” en: Gardiner, *The Age of the Galley...*, pp. 172-205.

24.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, pp. 36, 37.

25.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, p. 3.

fuerzas permanentes, lo cual, a su vez, conduciría eventualmente a la creación de un aparato legislativo dedicado al control y explotación de los recursos estratégicos, en especial las zonas madereras.<sup>26</sup> Por otro lado, siendo que se trataba de un sistema basado principalmente en la fuerza muscular de la chusma o conjunto de remeros,<sup>27</sup> la movilización y manutención de un gran número de hombres se erigió en asunto de primera importancia. El manejo de la gente de remo requería la existencia de oficiales más o menos profesionales –la figura del cómitre– así como de marinería experimentada para la maniobra de la vela, comprendida, junto con la tropa embarcada, en el concepto genérico de gente de cabo.<sup>28</sup> Sin embargo, el principio del servicio de remeros a sueldo –llamado de buenos boyas– fue cediendo el paso al mantenimiento de grandes números de esclavos y forzados<sup>29</sup> –lo cual tendría, eventualmente, profundas repercusiones sociales–.<sup>30</sup> Más aún, los altos costos de operación –incrementados de manera paralela a los costos de las raciones–<sup>31</sup> producirían un progresivo retroceso de la intervención estatal y, en proporción inversa, un incremento de la participación de la iniciativa privada<sup>32</sup> en la administración de las escuadras de galeras.

Estos elementos, estrechamente ligados, como se ha visto, a las características de la propulsión rémica, determinarían las capacidades y los límites del uso de la galera como instrumento estratégico.<sup>33</sup> De manera análoga, incidirían de manera contundente en sus características técnicas, dictando, a un tiempo, los límites y alcances de las funciones tácticas que era capaz de realizar.<sup>34</sup> Efectivamente, la dependencia de la fuerza motriz proporcionada por el remo exigía minimizar la resistencia presentada por la obra viva. De igual forma, un alto bordo redundaba en el incremento de la longitud de los remos, aumentando así la energía necesaria para operarlos.<sup>35</sup> Ambos elementos actuaban en contra de un gran calado en la construcción del buco, lo cual, a su vez incidía de forma negativa no sólo en su capacidad para la navegación de altura, sino también en su capacidad para almacenar víveres y agua.<sup>36</sup> De esto resulta que la galera se encontraba pobremente dotada para operar a gran distancia de sus bases de aprovisionamiento,<sup>37</sup> así como para enfrentar condiciones meteorológicas adversas.

26.- Goodman, *Poder y penuria...*, pp. 112-126.

27.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, p.155.

28.- Ídem, I, p. 127.

29.- *Ibidem*, I, p. 157.

30.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, p. 267.

31.- *Ibidem*, p. 111.

32.- Casado Soto, J.L., “El Cantábrico y las galeras hispanas de la edad media a la moderna” en: *Itsas memoria: Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4 (2003), p. 14.

33.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, p. 266.

34.- *Ibidem*, p. 61.

35.- *Ibidem*, pp. 68-71.

36.- Dotson, J. E. “Economics and Logistics of Galley Warfare” en: Gardiner, *The Age of the Galley...*, pp. 217-223.

37.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, pp. 209-211.

Sin embargo, se hallaba perfectamente adaptada para operar en aguas someras, cercanas a la costa, así como para maniobrar en ausencia de vientos favorables.<sup>38</sup> Así, la evolución técnica de la galera estuvo estrechamente relacionada con el desarrollo de bases y fortificaciones costeras, en un sistema de armamento semi-anfibio basado en la proyección de fuerza militar a través del espacio marítimo.<sup>39</sup>

Sin embargo, es preciso señalar que la condición de plataforma de infantería, propia de la galera, representaba tan sólo una de las respuestas tecnológicas generadas por las economías mediterráneas ante la recurrencia del conflicto en el mar. En efecto, los buques mancos (propulsados sólo a vela), usados con frecuencia en el comercio debido a su capacidad de carga y resistencia a los elementos, podían ser adaptados para la lucha en el mar mediante la incorporación de plataformas de infantería a su obra muerta (alcázares y castillos).<sup>40</sup> Por otra parte, el aparejo y velamen completos podían permitirles operar en condiciones climáticas impermisibles para las galeras. Más aún, el alto bordo de los buques mancos contribuía en buena medida a incrementar la eficacia del fuego de armas portátiles, además de representar una defensa natural contra el abordaje. La galera, por su parte, podía operar en condiciones que neutralizaban las ventajas tácticas de los buques mancos, pudiendo navegar a palo seco, esto es, con ausencia total de velamen, además de poseer una maniobrabilidad extremadamente alta.<sup>41</sup> Así, distintos modelos tecnológicos, generados por consideraciones tácticas, estratégicas y financieras de orden diverso, disputaban la preponderancia en el Mediterráneo.

Desde finales del siglo XV, sin embargo, un nuevo elemento había progresivamente abierto su paso entre los patrones de conflicto marítimo de esta zona. Se trata de la introducción de la artillería pesada como elemento principal del armamento de las galeras, pronto adoptado por los principales poderes en liza por la hegemonía mediterránea.<sup>42</sup> Los buques mancos, instrumentos propios de las economías marítimas del norte de Europa, también habían, por supuesto, adoptado el uso de la nueva arma. Sin embargo, la artillería de andana –dispuesta en los costados de los veleros de alto bordo– no había generado todavía, debido a su escasez, patrones tácticos decisivos, mientras que las piezas ligeras desplegadas en las obras muertas<sup>43</sup> no habían alterado de manera sustancial las tácticas de infantería prevalecientes hasta entonces.<sup>44</sup>

38.- Pryor, J.H., “The Geographical Conditions of Galley Navigation in the Mediterranean” en: Gardiner, *The Age of the Galley...*, pp. 206-216.

39.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, pp. 79-82, 266.

40.- Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos...*, II, pp. 846-847.

41.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, pp. 75-76.

42.- Rodger, N.A.M., “The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650”, *MM*, 82 (1996) pp. 301-302, 305, 306.

43.- Steel, D., *The Elements and Practice of Naval Architecture, or, a Treatise on Ship-Building Theoretical and Practical on the Best Principles established in Great Britain, with Copious Tables of Dimensions, Scantlings, etc.* (Londres 1822), p. 74; Boudriot, J., *The Seventy-Four Gun Ship* (Rotherfield, 1986), I, p. 130.

44.- Rodger, “The Development of Broadside Gunnery...”, p. 302.

En contraparte, el uso de artillería de grueso calibre en la proa de las galeras trajo consigo una crisis en la práctica de la guerra en el mar,<sup>45</sup> pues la nueva combinación de principios tácticos –una o varias piezas de artillería montadas en el eje de movimiento del buque, disparando casi al ras del agua– terminó de manera abrupta con las ventajas de los veleros de alto bordo, basadas enteramente en su superioridad como plataformas de infantería. En efecto, la artillería pesada de las galeras permitía iniciar la acción –incluso, potencialmente, hundir al buque adversario– antes de que las armas portátiles de su infantería pudiesen tener efecto decisivo y, por supuesto, antes de que el abordaje fuese practicable.

La fundición de artillería de bronce fue establecida en Málaga al menos desde 1530.<sup>46</sup> Sin embargo, es preciso recordar que cada productor seguía sus propias especificaciones respecto al calibre, peso, proporciones y diseño. Existían, empero, designaciones generales o “familias” de piezas de artillería con características más o menos similares: los cañones, las culebrinas y los pedreros. El primer grupo se dividía, a su vez, en varios subtipos: los cañones enteros (de hasta 36 libras de bala); medios cañones (de hasta 25-26 libras de bala); y tercios o terceroles (de alrededor de 16 libras de bala). En términos generales, las piezas de alrededor de 24 libras en adelante se fundían con una longitud de ánima de 18 a 20 calibres, mientras que los medios cañones lo eran con una longitud de 20 a 22 calibres. Los ejemplares que excedían estas proporciones eran denominados aculebrinados, y los que no las alcanzaban, bastardos.<sup>47</sup> Las culebrinas propiamente dichas se fundían en una longitud de ánima de hasta treinta o treinta y dos calibres. Existía también una variedad de cañones recamarados ligeros para uso en los castillos y alcázares de los buques, la artillería menuda, conocida también como piezas de braga.<sup>48</sup>

El primer intento español por homogeneizar la producción de artillería tuvo lugar en 1540, cuando una ordenanza estableció seis calibres básicos, así como las proporciones con que estos debían ser fundidos. Este reglamento, sin embargo, no tuvo ningún efecto. Por otro lado, la ordenanza especializada de artillería naval decretada en 1552 para los buques de la Carrera de Indias, no incluía especificaciones para su producción. Una nueva ordenanza para la artillería de tierra fue decretada en 1609, estableciendo calibres de 40, 24, 10 y 5 libras, guardando las denominaciones basadas en “fracciones de cañón”, así como los nombres genéricos de cañones, culebrinas y pedreros. Este código, sin embargo, no tuvo mayor impacto en la producción que su

45.- *Ibidem*, p. 303.

46.- Vigón, J., *Historia de la artillería española* (Madrid, 1947), I, p. 229. Vid. Salas, R., *Memorial histórico sobre la artillería española* (Madrid, 1831); Carrasco y Sáiz del Campo, A., *Apuntes para la fundición de la artillería en bronce en España* (Madrid, 1887); Borreguero, E., *Historia abreviada de la artillería española* (Segovia, s/a); Parker G. y Colin Martin, *The Spanish Armada* (Londres, 1988); Viguera, E., *Sevilla y la real fundición de cañones* (Sevilla, 1992).

47.- Vigón, *Historia de la artillería española...*, p. 230.

48.- *Ibidem*, p. 252.

predecesor de 1540<sup>49</sup>.

Es preciso considerar que la adaptación de la artillería pesada a los principios del sistema mediterráneo requirió una serie de modificaciones estructurales en la concepción técnica de la galera. Efectivamente, dado que los costados del buco aparecían ocupados por los bancos de remeros, el único punto susceptible para desplegar con eficacia la artillería pesada era, como se ha señalado, la proa misma de la nave. Esto condujo a la introducción de la pieza de crujía,<sup>50</sup> emplazada en la corulla<sup>51</sup> o espacio cubierto por el castillo de infantería en la proa –la arrumbada–.<sup>52</sup> Esta pieza sería eventualmente acompañada de dos piezas aculebrinadas en ambos costados e incluso, en las galeras bastardas, de dos pedreros. Se ha mencionado que el propósito de esta disposición obedecía al deseo de aprovechar al máximo las distintas funciones de cada tipo de pieza. Así, la de crujía era destinada a causar daño estructural a los buques enemigos, mientras que las culebrinas o cañones aculebrinados eran empleadas para la caza. Por otra parte, los pedreros servirían como armas antipersonales, al fragmentarse sus proyectiles de piedra caliza o bolaños.<sup>53</sup> Sin embargo, es preciso señalar que estudios balísticos recientes<sup>54</sup> han puesto en duda la claridad de estas distinciones, al poner de manifiesto la extrema imprecisión de la artillería de la temprana edad moderna –elemento que nulifica el concepto de “largo alcance”– así como los supuestos efectos de fragmentación de los proyectiles de piedra. En cualquier caso, resulta a todas luces aparente que la introducción de la artillería pesada no hizo sino fortalecer los principios tácticos del sistema mediterráneo. En efecto, esta fue plenamente incorporada a las tácticas de abordaje, iniciando el encuentro al disparar por encima del espolón<sup>55</sup> mientras que la infantería se aprestaba para avanzar desde la tamboreta<sup>56</sup> (plataforma triangular emplazada directamente sobre la proa) bajo el cobijo de la arcabucería desplegada sobre la arrumbada. Por otra parte, la arcabucería situada sobre la carroza o superestructura de popa<sup>57</sup> podía también apoyar con su fuego a las partidas de abordaje situadas en la proa.

La introducción de la artillería pesada motivó también la evolución de otros tipos de embarcaciones armadas al estilo de la galera. En efecto, a las variantes de menor tamaño –fusta, galeota, bergantín y fragata–<sup>58</sup> se añadió la galeaza, una versión de dimensiones notablemente mayores, concebida específicamente como portadora de

49.- *Ibidem*.

50.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, p. 25.

51.- *Ibidem*, pp. 26-27.

52.- *Ibidem*, pp. 27-31.

53.- *Ibidem*, pp. 69-84; Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos...*, I, pp. 380-215.

54.- Guilmartin, *Gunpowder and Galleys...*, pp. 277-283.

55.- Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate...*, I, pp. 25-26.

56.- *Ibidem*, p. 25.

57.- *Ibidem*, p. 53.

58.- Lane, F. C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* (Londres, 1992) p. 13. La

artillería.<sup>59</sup> Algunos autores le atribuyen un supuesto parentesco con la *galea grossa*, la gran galera mercante empleada por las ciudades marítimas italianas.<sup>60</sup> Sin embargo, otros estudios señalan que fue concebida como un buque de guerra especializado, montando tanto artillería de crujía como piezas que disparaban en eje perpendicular al movimiento de buque. Dotada de castillos a popa y proa, parapetos para la protección de infantería y remeros, portas para el juego de los cañones y un bordo de mayor altura que el de las galeras ordinarias, la galeaza resultaba un poderosa fortaleza flotante. Sin embargo, pese a contar con tres palos y aparejo latino, sus cualidades marineras y su capacidad de maniobra eran usualmente muy reducidas, debiendo ser en ciertos casos remolcada hasta la acción.<sup>61</sup>

Como se ha señalado, la superación de los principios tácticos del sistema mediterráneo –reforzados por la introducción de la artillería pesada– se convirtió en un serio problema para las economías competidoras del norte de Europa.<sup>62</sup> La búsqueda de una respuesta a este desequilibrio táctico tuvo –de acuerdo a Rodger– profundas consecuencias para el desarrollo de nuevos tipos de buques mancos. Efectivamente, la solución se obtuvo de manera gradual, a lo largo de más de medio siglo, y estuvo basada en la combinación de elementos estructurales de la galera –castillo a baja altura combinado con beque y artillería pesada situada a la caza– y el navío noreuropeo –velamen y aparejo completos combinados con alto bordo y alcázar–.<sup>63</sup> Esta peculiar solución constituye la característica fundamental del galeón noreuropeo.<sup>64</sup>

En este contexto, es preciso señalar que la evolución del galeón<sup>65</sup> español,<sup>66</sup> el buque característico del sistema atlántico de los Habsburgo, tuvo también su origen, en

primera edición es de 1934. Vid. Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos...*, I, pp. 236-241.

- 59.- Fournier, G., *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation* (París, 1643), p. 49; Veitia Linage, J., *Norte de la contratación de las Indias Occidentales* (Sevilla, 1671), Libro II, pp. 168-169; Dassié, F., *L'Architecture Navale, contenant la manière de construire les navires, galères & chaloupes, & la définition de plusieurs autres especes de vaisseaux, avec les tables de longitudes & marées, cours de distances, une description des dangers, écueils, et l'explication des termes de la Marine, le tout enrichi de figures* (París, 1677), p. 10.
- 60.- Artiñano y Galdácano, G., *Arquitectura naval española (en madera)* (Madrid, 1920), p. 41; Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance...*, p. 33.
- 61.- Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos...*, I, pp. 242-246.
- 62.- Rodger, N.A.M. “The New Atlantic: Naval Warfare in the Sixteenth Century” en: Hattendorf, J.B. y Unger, R.W., *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance* (Suffolk, 2003) p. 245.
- 63.- Rodger, “The Development of Broadside Gunnery...”, p. 304.
- 64.- *Ibidem*, pp. 305-306. Vid. Unger, R.W., *The Ship in the Medieval Economy* (Londres, 1980), p. 256.
- 65.- Fournier, *Hydrographie...*, p. 50.
- 66.- Serrano Mangas, F., *Los galeones de la carrera de Indias* (Sevilla, 1985) y *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias* (Madrid, 1992); Rubio Serrano, J.L., *Arquitectura de las naos y galeones de la carrera de Indias* (Málaga, 1991); , M., *El tráfico de esclavos con*



cierta medida, en la combinación de principios propios del sistema mediterráneo y las necesidades de la navegación atlántica. En efecto, de acuerdo con Artiñano y Galdálcano,<sup>67</sup> su linaje probablemente se encuentra en la galeaza mediterránea, empleada en las campañas contra el poder naval otomano.<sup>68</sup> Es preciso señalar que el argumento básico de esta interpretación ha sido expresado –con matices– por diversos autores. Más aún, ya Fernández Duro –desde fines del siglo XIX– y Veitia Linage –desde 1672– habían señalado la existencia de indicios de la combinación de elementos estructurales de galeras y veleros de alto bordo durante la segunda mitad del siglo XVI. Es preciso advertir, sin embargo, que el mecanismo de transición entre los conceptos mediterráneos expresados en el diseño de la galera, hasta los conceptos atlánticos reflejados en la construcción del galeón,<sup>69</sup> presenta un panorama notablemente más complejo<sup>70</sup> y sólo muy recientemente se han aclarado sus líneas fundamentales. En particular, es preciso tener en cuenta que el desarrollo técnico de estos buques se encuentra inextricablemente relacionado con el proceso de consolidación de los mecanismos del comercio trasatlántico y con la interacción de diversos grupos de interés político y financiero.

Efectivamente, la necesidad de hacer frente a las embestidas del corso francés condujo, desde 1521, a la adopción de una serie de medidas destinadas a normar el tráfico de la carrera de Indias.<sup>71</sup> Por un lado, se introdujo la navegación en grandes convoyes susceptibles de defenderse por el número de buques que los componían. Por otro, se estableció una escuadra –de propósito y fuerza flexible– destinada a cubrir la zona de mayor actividad corsaria, aquella comprendida entre las Azores, las Canarias y San Lúcar de Barrameda –el acceso a Sevilla, punto de partida del comercio americano–. Esta escuadra, conocida originalmente como Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, llevaría posteriormente el nombre de Armada del Mar Océano, y llegó a comprender, eventualmente, a otras escuadras regionales.<sup>72</sup> Además, se constituyó la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, compuesta, a su vez, por las

*América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)* (Sevilla, 1984); Caballero Juárez, J.A., *El régimen jurídico de las Armadas de la Carrera de Indias* (México, 1997); Kirsch, P., *The Galleon* (Londres, 1990); Guilmartin, J. F., *Galleons and Galleys* (Londres, 2002).

67.- Artiñano y Galdálcano, *Arquitectura naval española...*, p. 20.

68.- *Ibidem*, p. 41.

69.- Fernández Duro, C., *Disquisiciones náuticas* (Madrid, 1880), V, p. 24; Clayton, L. A., “Ships and Empire: The Case of Spain”, *MM*, 62 (1976) p. 237; Rodríguez González, R. y Lillo, J.C., *La fragata en la armada española. 500 años de historia* (Madrid, 2003), pp. 22-23.

70.- Charnock, J., *A History of Marine Architecture including an Enlarged and Progressive view of the Nautical Regulations and Naval History, both Civil and Military of all Nations, Especially of Great Britain* (Londres, 1800), II, p. 23; Unger, *The Ship in the Medieval Economy...*, p. 256; Rahn Phillips, *Six Galleons for the King of Spain...*, p. 40; Kirsch, *The Galleon...*, p.16; Guilmartin, *Galleons and Galleys...*, pp. 57-94.

71.- Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía...*, pp. 33-34.

72.- *Ibidem*, p. 81.

escoltas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Es preciso señalar que estas escuadras eran, en su origen, directamente financiadas por el comercio sevillano a través del mecanismo conocido como avería del norte,<sup>73</sup> o simplemente avería,<sup>74</sup> el cual consistía en el cobro de un porcentaje sobre los productos transportados a las Indias realizado a través de la estructura administrativa de la Casa de Contratación.<sup>75</sup>

Durante las primeras décadas de la Carrera de Indias se esperaba que el artillado de los navíos mercantes desplegados en conserva fuese suficiente para disuadir a los corsarios. Sin embargo, los buques de la carrera pronto se volvieron conocidos por sobrecargar mercancía al punto de ser incapaces de jugar la artillería o de maniobrar con eficacia. Como resultado, la insuficiencia de estas medidas se hizo del todo aparente, dando lugar, hacia mediados del siglo, a una serie de propuestas innovadoras. Acaso la más importante de estas haya sido la formulada por Álvaro de Bazán el Viejo para la reforma de la Carrera de Indias, así como para la construcción de galeones y galeazas para su defensa. Es preciso señalar que algunos autores,<sup>76</sup> siguiendo a Fernández Duro, han situado su fecha en 1540, aunque estudios más recientes<sup>77</sup> le describen como una serie de cuatro proyectos formulados entre 1548 y 1549. En términos generales, se trataba de una súplica para obtener el monopolio de construcción de galeazas durante veinte años, probablemente aunado a la obtención del monopolio del transporte de mercancías a la América española. Así, debía abandonarse el lento e inflexible sistema de flotas y armadas de avería, para establecer un intercambio trasatlántico de cinco viajes anuales, todos realizados por las galeazas de Bazán. Éstas, de acuerdo con el autor del proyecto, debían ser “de nueva invención”, o literalmente, bastardas de galera y galeón (en este caso, navío), menores en sus dimensiones que los buques venecianos del mismo nombre, afragatadas, muy livianas a la vela, fuertemente artilladas y provistas de remos para la arribada a los puertos o para la maniobra en el combate.<sup>78</sup>

La propuesta recibió una férrea oposición por parte de los comerciantes del Consulado sevillano, quienes resentían la pérdida de control sobre el transporte trasatlántico, además de poner en duda la capacidad de navegación oceánica de las galeazas.<sup>79</sup> Así, Bazán formuló un segundo proyecto hacia principios de 1549, en el cual reducía el número de galeazas a tan sólo doce, destinadas a cumplir las funciones de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. El comercio sevillano volvió a oponerse, esta vez

73.- Céspedes del Castillo, G., *La avería en el comercio de Indias* (Sevilla, 1945).

74.- Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro I, p.144. Vid. Chaunu, P. y Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650* (París, 1955), I, pp. 169-194.

75.- Antúñez y Acevedo, R., *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales* (Madrid, 1797), pp. 183, 190. Vid. Chaunu, *Séville et l'Atlantique...*, I, pp. 185-187.

76.- Casado Soto, “La invención del galeón oceánico...”, p. 43.

77.- Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía...*, pp. 51-59.

78.- *Ibidem*, pp. 53-54.

79.- *Ibidem*, p. 54.

manifestando que se mantenía intacto el problema de proteger la zona comprendida entre las Azores, las Canarias y San Lúcar de Barrameda, dando por resultado la necesidad de continuar financiando las armadas a través de la avería.<sup>80</sup> Por otra parte, el ataque desde el punto de vista técnico –en contra de las galeazas– se mantuvo en toda fuerza. Este último punto condujo a la formulación de un tercer proyecto que mantenía las condiciones del anterior, con la salvedad de que en lugar de galeazas se construirían galeones o, en otras palabras, buques mancos. Finalmente, un cuarto proyecto, presentado en octubre de 1549, proponía construir seis galeones y seis galeazas, para una armada que, eventualmente, quedaría compuesta por tres unidades del primer tipo y seis del segundo. Esta cumpliría la función de escolta de las flotas de Indias, las cuales zarparían tres veces al año, cada una con una escolta compuesta de un galeón y dos galeazas, la cual, a su vez, serviría para transportar los metales preciosos. Por otra parte, las nuevas escuadras especializadas en la defensa serían financiadas por medio de un subsidio directo por parte de la corona, así como por la posibilidad de cargar fletes por mercancías transportadas en sus buques. Esta versión de la propuesta fue aprobada por el emperador y convenida en asiento a principios de 1550.<sup>81</sup>

Sin embargo, de acuerdo con Mira Caballos, la oposición del comercio sevillano fue tan fuerte que impidió la realización del contrato.<sup>82</sup> En efecto, la especialización de funciones técnicas –el transporte y la defensa– introducida por Bazán tenía el efecto inmediato de favorecer a los pequeños cargadores del comercio –quienes veían así una reducción de los fletes–. En contraparte, los grandes comerciantes de la carrera, muchos de ellos dueños de navíos, perdían con esto una importante fuente de ingresos, erigiéndose, como resultado, en grupo de presión política y obstáculo insuperable.

Desde esta perspectiva, el fracaso del proyecto presenta un reveladora muestra del alcance efectivo del poder de la corona, así como de sus limitaciones ante la influencia de grupos regionales de interés. Igualmente revelador es el hecho de que el modelo que finalmente daría su forma definitiva al sistema atlántico español –legislado entre 1561 y 1564–<sup>83</sup> estuviese basado en la progresiva incorporación de elementos defensivos en el diseño de los buques mercantes,<sup>84</sup> lo cual, posiblemente, contribuyó también al incremento progresivo de sus dimensiones y tonelaje. En este sentido, la renovación de la llamada Ley de Mayoría, destinada a favorecer la carga en buques de dimensiones mayores, así como los subsidios destinados a sus constructores,<sup>85</sup> apare-

80.- *Ibidem*, p. 55.

81.- *Ibidem*, p. 56.

82.- *Ibidem*, p. 59.

83.- *Ibidem*, p. 49.

84.- *Ibidem*, pp. 59-63. Vid. “Ordenanzas expedidas por S. M. En Madrid á 10 de febrero de 1552 sobre la Artillería, gente, Armas y municiones que los Navíos que Navegaren á las Yndias, y viniesen de ellas havían de traer”, MNM, Ms. 1243, doc. 10; Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas...*, II, pp. 167-168.

85.- Casado Soto, J.L. “Construcción naval atlántica española en la época de Felipe II” en: *Felipe II, la ciencia y la técnica* (Madrid, 1999), p. 377.

cen como indicios del interés de la corona por asegurar que los navíos mercantes contruidos por particulares presentasen características adecuadas para la guerra.

Estos elementos, necesariamente, conducen a reflexionar sobre los procesos de formulación de modelos tecnológicos, particularmente en el impacto decisivo de grupos de interés –en este caso, los grandes comerciantes de la carrera de Indias– en contraparte a consideraciones de naturaleza estrictamente bélica o financiera. Efectivamente, esta peculiar ecuación entre interés público y privado, entre autoridad y resistencia, constituye uno de los rasgos característicos del sistema naval español bajo la casa de Habsburgo, definiendo –en una gran medida– tanto sus alcances y limitaciones, como las respuestas tecnológicas generadas para su defensa. La tensión intrínseca entre las necesidades bélicas de la corona y los intereses del comercio trasatlántico representa, así, el marco conceptual en que se desarrollará la construcción naval española durante los siglos XVI y XVII.

Es preciso señalar que el interés de Felipe II por la construcción naval comenzó a manifestarse precisamente durante la década de 1560, durante la cual fue también promulgada una serie de edictos para la protección y administración las zonas madereras del Cantábrico.<sup>86</sup> En este proceso, la resistencia de feudatarios y campesinos se hizo manifiesta, y fue preciso nombrar un funcionario real con plenas atribuciones y potestad sobre las autoridades locales. Durante esta primera etapa, la responsabilidad recayó en Cristóbal de Barros, quien posteriormente tendría una enorme influencia sobre la legislación naval, así como en la definición de las características de los primeros galeones españoles. Por otra parte, medidas semejantes fueron tomadas en Cataluña, con el objeto de superar los privilegios locales que entorpecían la construcción de galeras en Barcelona.<sup>87</sup> En efecto, existen indicios del interés de la corona por mantener un ritmo constante en la producción de este tipo de buques, pero –de acuerdo a Goodman–<sup>88</sup> la dificultad en ejercer control sobre el personal de las atarazanas constituyó un serio obstáculo para la realización de estas metas. Por otra parte, los altos costos de las construcciones por administración directa incidieron en este mismo sentido, conduciendo a medidas dramáticas, tales como la imposición de trabajo forzado a las poblaciones locales<sup>89</sup>.

La construcción de buques mancos –aptos tanto para la guerra como para el comercio– fue también encomendada a Barros, en las costas cantábricas, a partir de 1562<sup>90</sup>. La acumulación de cargos administrativos en torno a su figura es altamente reveladora de la progresiva expansión de las atribuciones de la corona. Efectivamente, a la superintendencia de bosques y plantaciones<sup>91</sup> se sumó la potestad sobre los caudales de la corona invertidos en la construcción naval, además del control sobre el destino

86.- Goodman, *Poder y penuria...*, p. 110.

87.- *Ibidem*, p. 118.

88.- *Ibidem*, pp. 119-123.

89.- *Ibidem*, p. 124.

90.- *Ibidem*, p. 127.

91.- Goodman, *Spanish Naval Power...*, pp. 70-71.

de las embarcaciones y, finalmente, sobre todos los procesos de construcción naval del Cantábrico.<sup>92</sup> El incremento en el poder real se vio paralelamente reforzado por medidas dirigidas al estímulo de las actividades productivas, tales como la exención de alcabalas y, eventualmente, la generación de subsidios y de préstamos sin interés. En este proceso, la corona debió enfrentar, una vez más, la resistencia de los intereses del comercio ante las prerrogativas reales en la construcción naval. En efecto, los comerciantes de Bilbao manifestaban una acendrada preferencia por las embarcaciones menores –de 25 a 100 toneles– dado que resultaban en operaciones mercantiles más frecuentes y ágiles, así como en una reducción de los fletes y seguros de navegación. Como consecuencia, los estímulos pecuniarios de la corona terminaron siendo reservados a la construcción de unidades mayores –de 400 a 700 toneles– aptas para servir a fines tanto comerciales como militares.<sup>93</sup>

Por otra parte, es preciso señalar que Veitia Linage, en su *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, había descrito la construcción de veinte galeones agalerados con remos de aproximadamente 200 toneladas,<sup>94</sup> dirigida por el adelantado Pedro Menéndez de Avilés en 1568.<sup>95</sup> Estudios posteriores señalan que en realidad fueron solamente doce, bautizados colectivamente como los doce apóstoles, y estuvieron destinados a la protección de la carrera de Indias.<sup>96</sup> De manera análoga, en 1570 se fabricaron ocho fragatas en La Habana para el patrullaje de las costas caribeñas, las cuales representarían el antecedente de la primera escuadra permanente estacionada en aguas americanas, la Armada de Barlovento.<sup>97</sup> Esta se hallaba enteramente financiada a través de impuestos sobre diversos productos, colectados sistemáticamente por la Real Hacienda en los territorios americanos.<sup>98</sup> Sin embargo, es preciso mencionar que tuvo una vida operacional extremadamente fragmentada y difusa, lo cual presenta un marcado contraste con la continuidad de los impuestos asociados con su nombre.<sup>99</sup> Pronto se estableció también la Armada del Mar del Sur, la cual estaba destinada a transportar la plata de Potosí desde Arica al istmo de Panamá. A diferencia de la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur funcionaba a través de una simbiosis de intereses públicos y privados.<sup>100</sup> Por un lado, el presidio del Callao contribuía con una parte de sus gastos,

92.- Goodman, *Poder y penuria...*, pp. 127-128.

93.- *Ibidem*, p. 128

94.- Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro II, p. 2, 73.

95.- Fernández González, F. “Documentos históricos de la construcción naval española. Los galeones agalerados de Menéndez de Avilés”, *Ingeniería naval*, (junio 2002).

96.- Casado Soto, “La invención del galeón oceánico...”, p. 48.

97.- *Ibidem*, p. 66.

98.- Torres Ramírez, B., *La Armada de Barlovento* (Sevilla, 1981), p. 6.

99.- *Ibidem*, pp. 14, 44, 48-51, 53-68, 69-94, 103-112, 127, 144, 149-153.

100.- Clayton, L.A., “Galleons for the Royal South Seas Fleet: Naval Shipyards in the New World” en: *New Aspects of Naval History. Selected Papers Presented at the Fourth Naval History Symposium, United States Naval Academy* (Annapolis, 1979), pp. 66-74; Pérez-Mallaina, P.E., y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla, 1987), p. 144.

además de proveer pertrechos, infantería y artillería; por otro, el Consulado de Lima proveía una asignación basada en un porcentaje fijo sobre los bienes transportados. Este segundo mecanismo era conocido como avería del sur.<sup>101</sup>

En este punto, es preciso recordar que, tras la campaña de Lepanto en 1571, la importancia del Mediterráneo en la gran estrategia de Felipe II disminuyó gradualmente. En efecto, tanto la Sublime Puerta como la Monarquía Católica orientaron sus prioridades, de manera progresiva, hacia otros teatros y hacia nuevos enemigos. Así, el mantenimiento de los ejércitos españoles en Flandes y las campañas contra Inglaterra, por un lado, y la necesidad de proteger las rutas atlánticas, por otro, se convirtieron en los objetivos primordiales de la estrategia naval española.<sup>102</sup> Este cambio en el centro de gravedad de la política exterior constituyó un poderoso estímulo en la evolución técnica del galeón español,<sup>103</sup> y puede ser considerado como la fuerza motriz de una profunda revolución administrativa.

Efectivamente, a partir de la unión con Portugal en 1580, tuvo lugar una intensificación de las medidas conducentes a normar el uso de los recursos estratégicos, por un lado, y a incrementar el control de la corona sobre los procesos de construcción naval, por otro. En este sentido, el cambio en el balance estratégico del Mediterráneo al Atlántico representa un elemento fundamental en el desarrollo del poder central y, a un tiempo, en el proceso de construcción del estado. La manifestación más evidente de este fenómeno es el desarrollo de una legislación progresivamente compleja dedicada a regular los procesos de construcción naval. Así, en 1581, Barros recibió instrucciones para consultar con expertos acerca de un nuevo proyecto, esta vez para la construcción de nueve buques mancos –de alrededor de 400 toneles– para la protección de la Carrera de Indias.<sup>104</sup> El proceso que condujo a la botadura de estos buques posee una enorme importancia, puesto que, por un lado, condujo a la confrontación de reportes técnicos por parte de diversos funcionarios de la corona,<sup>105</sup> mientras que, por otro, intensificó el desarrollo de los métodos de administración directa. En contraparte, dado que el proceso de construcción se vio plagado de dificultades financieras, puso también en evidencia los extremadamente altos costos de la intervención estatal.<sup>106</sup>

La construcción de los nueve galeones de Barros fue concluida de manera satisfactoria, sirviendo estos en la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, primero, y en la malhadada expedición de 1588, después. De acuerdo con Goodman, dos de ellos estaban proyectados para presentar 56 codos de eslora y 16 de manga, así como un

101.- Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro I, p.144; Céspedes del Castillo, *La avería...*, p. 7; Clayton, L.A., *Los astilleros del Guayaquil Colonial* (Guayaquil, 1978).

102.- Veitia Linage, *Norte de la contratación*, Libro I, p.144; Céspedes del Castillo, *La avería...*, p. 7; Clayton, *Los astilleros del Guayaquil Colonial...*

103.- Rahn Phillips, “The Caravel and the Galleon...”, p. 103.

104.- Goodman, *Poder y penuria...*, p. 128.

105.- Casado Soto, “La invención del galeón oceánico...”, pp. 52-63.

106.- Goodman, *Poder y penuria...*, pp. 129-131.



volumen de 400 toneles; mientras que los siete restantes debían presentar 52 codos de eslora y 15 de manga, arqueando 300 toneles. Los buques terminados, empero, presentaron dimensiones significativamente superiores, arqueando, los pequeños, un promedio de 510 toneles.<sup>107</sup>

En este punto, debe ser enfatizado que el término galeón representa tan sólo un concepto genérico y no una serie de características técnicas estrictamente determinadas.<sup>108</sup> Efectivamente, las distinciones presentes en la literatura naval del siglo XVII suelen definir a la nao como un buque de carga de casco redondo –también llamado navío– y al galeón como un buque de carga cuyo diseño incorporaba elementos de buques de guerra especializados.<sup>109</sup> En este sentido, resulta altamente revelador que un documento de la época –el testimonio de Alonso de Bazán,<sup>110</sup> quien comandaba estos buques tras la empresa de Inglaterra– señalase la dificultad de incrementar su artillería de caza, debido a que habían sido construidos para el comercio.<sup>111</sup> Esto es tan sólo un indicio más de la naturaleza simbiótica del galeón español, el cual representaba, en su construcción misma, la expresión material de las diversas –y, ocasionalmente opuestas– necesidades estratégicas de la corona. Así, es preciso considerar que el calificativo “de guerra” debe ser tomado con cautela y empleado en el contexto de la dualidad de funciones implícita en la naturaleza del poder naval español durante este período.

A partir de 1590 tuvo lugar un renovado esfuerzo de construcción naval por parte de la corona, impulsado por la necesidad de recuperar las pérdidas ocasionadas por la empresa de 1588.<sup>112</sup> Esto se vio aunado a un intenso proceso legislativo, iniciado con la definición y estandarización de las unidades de medida y de volumen. En efecto, la unidad básica de medida –el codo– fue estandarizada con base en la empleada en la costa cantábrica, midiendo así dos tercios de vara castellana, a los que se añadía 1/32 de la misma medida,<sup>113</sup> o un dedo. De manera análoga, la unidad básica de carga, la tonelada –equivalente, como medida de cuenta, al tonel– quedó estandarizada en ocho codos cúbicos<sup>114</sup> –el equivalente a dos pipas de veintisiete arrobas y media–. En este punto, es importante recordar que la tonelada española representaba no una medida de

107.- *Ibidem*, p.129.

108.- Usher, A. P., “Spanish Ships and Shipping in the Sixteenth and Seventeenth Centuries” en: *Facts and Factors in Economic History* (Cambridge, Massachusetts, 1932), p. 190; Rodger, “The New Atlantic...”, p. 246.

109.- Veitia Linage, *Norte de la contratación...* Libro II, p. 168; Fournier, *Hydrographie*, p. 50; Artiñano y Galdácano, *Arquitectura naval española...*, p. 80; Rahn Phillips, “The Caravel and the Galleon...”, p. 103.

110.- Goodman, *Poder y penuria...*, p. 132

111.- Goodman, *Spanish Naval Power...*, p. 115.

112.- Glete, “The Sea Power of Habsburg Spain...”, p 850.

113.- Rubio Serrano, J.L., “Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII”, *RHN*, 20 (1998), p. 77.

114.- Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 58-72.

peso o desplazamiento,<sup>115</sup> sino de volumen. Su origen como medida de cuenta se hallaba en un incremento de 20% realizado como prima sobre el cálculo del volumen de carga total (arqueo), establecido como compensación por la falta de aumento en las tasas pagadas por la corona (sueldo) ante el embargo de los buques pertenecientes a particulares.<sup>116</sup> Así, la tonelada representaba, originalmente, la unidad de cuenta tomada sobre el volumen para el cálculo del sueldo.<sup>117</sup>

Es preciso señalar que la estandarización de los sistemas de medida estuvo estrechamente relacionada con la actividad de Barros quien, por orden de Felipe II, se convirtió en el único arqueador autorizado en la Península.<sup>118</sup> De acuerdo a Casado Soto, Barros empleó en estos procedimientos una fórmula aritmética de la que había dado noticia a la corona diez años antes, y esto representa la unificación o estandarización de los métodos de arqueo.<sup>119</sup> Sin embargo, es preciso enfatizar que la cédula de 20 de agosto de 1590,<sup>120</sup> en la que se le otorga esta potestad, no incluye la descripción de ningún método para calcular el arqueo, sino solamente un procedimiento para establecer las medidas principales de los buques –partiendo de la definición del codo–. Esto parece indicar que, de hecho, no se había integrado en la legislación, todavía, ninguna fórmula válida para todos los reinos, sino que solamente se concentró esta responsabilidad en la persona de Barros. La cédula de 6 de julio de 1591, también citada por Casado Soto,<sup>121</sup> parece confirmar enteramente esta perspectiva. Este es un claro indicio de los mecanismos a través de los cuales cobraron uniformidad las estructuras administrativas del sistema naval. Así, la transición desde el ejercicio personal y patrimonialista de la autoridad, hacia la promulgación de códigos estandarizados y la creación de una infraestructura administrativa, queda plenamente reflejada –tanto como su relación con las necesidades estratégicas de la corona– en los procesos de construcción naval de este período. Efectivamente, no sería sino hasta bien entrado el siglo XVII cuando series completas de especificaciones técnicas para la construcción de buques, así como un método estandarizado de arqueo, fueron incorporados a la legislación oficial.<sup>122</sup>

115.-Juan-García Aguado, J.M., *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII* (Xullo, 1998), p. 57.

116.-Cano, T. *Arte para fabricar fortificar y aparejar Naos de guerra, y merchante; con las reglas de Archarlas: reduzido a toda Cuenta y Medida: y en grande utilidad de la Navegacion* (Sevilla, 1611), f. 42; Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 69.

117.-Ibidem, p. 253-254.

118.-Ibidem, p. 90.

119.-Casado Soto, “Construcción naval atlántica española...”, p. 379.

120.-Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, pp. 84-94; 289-291.

121.-Ibidem, p. 292-293.

122.-*Sumarios de la recopilación general de las leyes, ordenanzas, provisiones, cédulas, instrucciones y cartas acordadas q. por los Reyes Católicos se han promulgado, extendido y despachado, para las Indias Occidentales, Islas, y Tierra-Firme del Mar Occéano: desde el año de mil y quatrocientos y noventa y dos, que se descubrieron, hasta el presente de mil y seiscientos y veinte y ocho* (México, 1672); *Recopilación de*

Las primeras ordenanzas específicamente dedicadas a la construcción naval atlántica fueron promulgadas en 1607,<sup>123</sup> y reflejan –una vez más– el interés por conciliar los intereses de los comerciantes de la carrera de Indias con las necesidades bélicas de la corona. Este reglamento incluía medidas y proporciones detalladas para doce distintos tipos de buques mancos –definidos en función de su tonelaje– y, tal como las cédulas relativas a las responsabilidades de Barros, establecía criterios precisos para tomar las medidas principales sin mencionar ninguna fórmula específica para realizar el arqueo. Las medidas principales eran las siguientes:

- a) Manga, o anchura en el punto más ancho de la cuaderna maestra.<sup>124</sup>
- b) Esloria (posteriormente, eslora), o longitud a lo largo de la cubierta principal, desde la roda al codaste, de dentro a dentro.<sup>125</sup>
- c) Puntal, o altura interior del casco, considerada en la cuaderna maestra, desde el plan hasta la superficie superior de la cubierta principal.<sup>126</sup>

Es preciso enfatizar que el estricto sistema de proporciones expresado en las ordenanzas de 1607 cumplía dos propósitos fundamentales. Por un lado, se trataba asegurar que los navíos construidos por particulares cumplieren los requisitos dictados por su función, en particular, la inclusión en la carrera de Indias –limitada a los tipos de 567 toneladas y menores– o en las armadas reales –usualmente los modelos de dimensiones superiores–. Por otro, tal como en las cédulas de Barros, se trataba de estandarizar la forma en que eran tomadas las medidas principales de los buques en las operaciones de arqueo. El propósito de este punto era de importancia trascendental, pues, como se ha visto, las normas de arqueo definían el pago<sup>127</sup> que los dueños de los navíos recibían por cada tonelada en caso de un embargo por parte de la corona.<sup>128</sup>

Significativamente, existe evidencia señalando que las ordenanzas de 1607 generaron una reacción adversa<sup>129</sup> entre los comerciantes de la carrera de Indias, además de

*leyes de los Reynos de las Indias. Mandadas imprimir y publicar por la magestad Católica del Rey Don Carlos II* (Madrid, 1774).

123.-“Ordenanzas expedidas por el Rey en Madrid a 21 de Diciembre de 1607 para la fábrica de Navíos de Guerra y Mercante, y para la orden que se ha de observar en el arqueamiento de los que se tomasen a particulares para servicio de las Armadas Reales“, en Navarrete, M.F., *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, (Nendeln, Liechtenstein, 1971), XXIII, parte I, fols. 288-297

124.-...de tabla a tabla sobre la misma cubierta... de dentro a dentro... Vid. “Ordenanzas expedidas por el Rey...”, p. 294; Vid. White, “Understanding Ships’ Draughts...”, p. 5.

125.-Por encima de la cubierta del branque al codaste... Vid. “Ordenanzas expedidas por el Rey...“, p. 294.

126.-...desde el plan hasta encima de la tabla de la cubierta principal... Vid. “Ordenanzas expedidas por el Rey...”, p. 294; Vid. Steel, *The Elements and Practice of Naval Architecture...*, p. 27, 32; Boudriot, *The Seventy-Four Gun Ship...*, vol. I, pp. 20, 23.

127.-*Sumarios de la recopilación...*, Ley XX, p. 175.

128.-Cano, *Arte para fabricar...*, fol. 44; Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro II, p. 170.

128.-*Recopilación de leyes...*, IV, Ley XXVIII, p.44.

129.-Cano, *Arte para fabricar...*, fol. 42.

que el valor de sus diseños para fines militares fue también severamente cuestionado. Efectivamente, el principal tipo de buque definido para la carrera de Indias –el galeón de 567 toneladas– presentaba una alta relación eslora/manga, lo cual resultaba en un casco significativamente más largo y estrecho que el de los buques de carga tradicionales. Esto produjo una marcada oposición por parte del comercio de Sevilla, el cual señalaba que los diseños eran más a propósito de la guerra que del comercio. Su valor como buques de guerra fue también puesto en duda, debido a que el exceso de eslora y la reducción de la manga podía hacerlos escorar fácilmente, limitando potencialmente el uso de la artillería principal.<sup>130</sup>

Esto explica la breve vigencia de las ordenanzas de 1607. La protesta de los intereses mercantiles condujo a su suspensión de manera casi inmediata, así como a la creación de una junta dedicada a evaluar los intereses del comercio, las necesidades de la corona, y la posibilidad de encontrar el diseño perfecto para esta dualidad de funciones.<sup>131</sup> Así, el objetivo manifiesto era hallar las proporciones perfectas para el navío de guerra y de comercio, combinando la capacidad de carga con la posibilidad de artillar dos andanas completas.<sup>132</sup>

En 1613 el Consejo de Guerra decretó una nueva versión,<sup>133</sup> incluyendo especificaciones para quince tipos de buques: tres pataches,<sup>134</sup> tres navíos y nueve galeones. Significativamente, las especificaciones para la construcción de galeones incluían dimensiones para dos tipos diferentes de cada clase de buque, es decir, aquellos diseñados para el servicio de armada y aquellos destinados al comercio. La diferencia principal consistía en que los diseños destinados al comercio disponían la altura de la primera cubierta exactamente en la manga –o anchura máxima– mientras que los de armada la ubicaban medio codo por debajo de la manga, disminuyendo así el puntal. Es preciso señalar que el cuerpo de la nueva ordenanza tampoco incluía ninguna fórmula de arqueo, sino que ésta fue promulgada por separado e incorporada a la legislación en 1614.<sup>135</sup> Fue de esta manera que se introdujo oficialmente un método universal para los procedimientos de arqueo, enteramente basado en las medidas estandarizadas presentes en la nueva edición de las ordenanzas. Este método se encontraba basado en las cinco dimensiones principales del buque: manga, eslora, puntal, plan y quilla. La fórmula universal puede ser sintetizada de la manera siguiente:<sup>136</sup>manga (m) por mitad

130.-Rahn Phillips, “The Caravel and the Galleon...” p. 108.

131.-Ibidem.

132.-Serrano Mangas, “Navíos, comercio y guerra...”, p. 95.

133.-“Ordenanzas de 6 de julio de 1613” en: Serrano Mangas, *Los galeones de la carrera de Indias...*, pp. 211-239.

134.-Fournier, *Hydrographie...*, p. 11; Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro II, p. 168; Dassié, *L'Architecture Navale...*, p. 10.

135.-Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de la carrera de Indias...*, II, p. 32.

136.-Dassié, *L'Architecture Navale...*, pp. 36-37. Cf. Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro II, Cap. 15.

del puntal (p), por la suma de eslora (e) y la mitad de la longitud de quilla (q), igual al volumen en codos cúbicos.

El producto de esta operación debía ser posteriormente dividido entre ocho, para indicar así toneles. Sin embargo, si la longitud del plan (pl) era substancialmente diferente a  $\frac{1}{2}$  m, entonces la diferencia en codos debía representar la base de la siguiente operación:  $(\text{diferencia} \div 2) \times (\frac{1}{2} \text{ m}) \times (e + q \div 2)$ . El producto así obtenido debía ser añadido (si  $pl > \frac{1}{2} \text{ m}$ ) o restado (si  $pl < \frac{1}{2} \text{ m}$ ) con el producto total de la operación anterior. También se incluía una segunda fórmula, expresada en los términos siguientes: si  $m > pl$ , entonces  $m - (\frac{1}{2} \text{ m} - pl \div 2) \times (\frac{1}{2} p) \times (e + q \div 2)$ ; si  $m < pl$ , entonces  $m + (\frac{1}{2} \text{ m} - pl \div 2) \times (\frac{1}{2} pl) \times (e + q \div 2)$ . Sin embargo, si pl variaba irregularmente en relación con  $\frac{1}{2}$  m (sea mayor o menor), entonces  $(\frac{3}{4} \text{ m} + \frac{1}{2} pl) \times (\frac{1}{2} \text{ m}) \times (e + q \div 2)$ . Estas fórmulas estaban concebidas para arquear buques en que la primera cubierta estuviese a la altura de la manga, tal como se señalaba en las especificaciones de las ordenanzas. Sin embargo, en caso de que la estructura de los buques arqueados variase en este punto, debía ser substraído o añadido un 3% del producto final por cada codo de alteración –si la cubierta se encontraba por encima o debajo de la manga–. Como procedimiento final, debía restarse un 5% del producto, y añadir un 20% sobre ese resultado, para compensar por los espacios comprendidos entre cubiertas y bajo los alcázares –en caso de existir éstos– lo cual señalaría el volumen en codos cúbicos. Finalmente, la conversión a toneladas se obtendría dividiendo este volumen entre ocho.

Las modificaciones en el diseño de los buques, sin embargo, no bastaron para satisfacer a los comerciantes de Sevilla. Como resultado, las ordenanzas de 1613 fueron también abolidas y, en 1618, una nueva versión fue decretada,<sup>137</sup> manteniéndose las fórmulas de arqueo introducidas entre 1613 y 1614. La principal característica del nuevo reglamento fue cancelar la separación de diseños establecida en 1613 y retornar al diseño único para ambas funciones, con todos los tipos presentando la primera cubierta medio codo por debajo de la manga, es decir, tal como se estipulaba en los diseños de armada de la ordenanza de 1613.

Así, la homogeneidad y estandarización impuestas por las ordenanzas reflejan, en buena medida, la naturaleza del poder naval español bajo la casa de Habsburgo. En efecto, la principal fuente de navíos de armada, en caso de necesidad, era el embargo de buques mercantes, mientras que, de manera inversa, la carrera de Indias tendía a absorber las unidades de las escuadras regionales.<sup>138</sup> En este sentido, las estrictas normas presentes en las ordenanzas representaban la formalización de estos procedimientos. Por otro lado, las especificaciones técnicas buscaban asegurar que los navíos producidos por los súbditos de la corona<sup>139</sup> presentasen características adecuadas tanto para la guerra como para el comercio.<sup>140</sup> Claramente, la esencia de este mecanismo

137.- *Recopilación de leyes...*, IV, Ley XXII, pp. 19-37.

138.- Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata...*, pp. 48-49.

139.- *Ordenanzas expedidas por el Rey...*, p. 288.

140.- Cf. Artiñano y Galdálcano, *Arquitectura naval española...*, p. 80; Vid. Rahn Phillips, *Six*

consistía en extraer los instrumentos fundamentales del poder naval –los navíos– directamente del sistema marítimo, evitando así una inversión masiva de recursos por parte del estado.

Hasta cierto punto, las ordenanzas de 1618 tuvieron éxito en generar consenso entre los intereses del comercio trasatlántico, manteniéndose vigentes, teóricamente, durante el resto del siglo XVII. En efecto, de acuerdo con el conocido *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves*,<sup>141</sup> varias unidades fueron pronto construidas siguiendo este reglamento, y sirvieron en las escuadras provinciales de Cantabria, Guipúzcoa y Cuatro Villas. Sin embargo, es preciso señalar que algunas añadiduras y experimentos –conducidos en manifiesto desafío de las Ordenanzas– también tuvieron lugar en las décadas siguientes. En este sentido, es pertinente señalar que Serrano Mangas ha identificado un testimonio fechado en 1619 en el que específicamente se solicita la construcción de navíos de armada sin hacer caso de las ordenanzas.<sup>142</sup>

De manera semejante, la nueva legislación fue también motivo de discordia entre los constructores del norte y del sur de la Península. Efectivamente, algunos constructores vascos se rehusaron a adoptarla, debido a que la reducida manga afectaba negativamente las características marineras de los buques. Esto resultó en su marginación, en 1619, de la carrera de Indias. En contraparte, los constructores andaluces que habían acatado las ordenanzas se vieron forzados a adoptar un recurso de emergencia –el embono, o incremento exterior de la manga– para corregir las deficiencias del diseño.<sup>143</sup>

Por otra parte, una comisión dirigida por el superintendente de fábricas de Guipúzcoa –Alonso Idiáquez– se reunió a partir de 1625 con el propósito de reformar enteramente las ordenanzas. Aparentemente, esto no tuvo ningún resultado concreto,<sup>144</sup> sin embargo, hacia 1635 tuvo lugar una nueva propuesta técnica basada en la dualidad de funciones para un mismo diseño. En efecto, se trata de la propuesta de Marín de Amassa –originalmente concebida para proveer de navíos a la escuadra de Galicia– la cual, significativamente, contiene especificaciones dirigidas a que los buques también sirviesen eficazmente en la carrera de Indias.<sup>145</sup>

Además, en 1633 fueron impresas unas nuevas ordenanzas enteramente dedicadas a la logística de armadas y flotas,<sup>146</sup> incluyendo dos añadiduras a los procedimientos de arqueado establecidos en 1618,<sup>147</sup> La primera establecía que solamente sería reconocido

*Galleons...*, p. 46; Serrano Mangas, *Función y evolución...*, pp. 11-15; Goodman, *Spanish Naval Power...*, pp. 115-117. Serrano Mangas, F. “Navíos, comercio y guerra, 1610-1650”, *RHN*, 7 (1984), pp. 93-100.

141.- Documento anónimo publicado por Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas...*, VI, p. 108-109. Vid. Usher, “Spanish Ships and Shipping...”, pp. 197-198.

142.- Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata...*, p. 31.

143.- *Ibidem*, p. 35.

144.- Goodman, *Spanish Naval Power...*, p. 117.

145.- Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata...*, p. 32.

146.- “Ordenanzas para el gobierno de la Real Armada del Océano”, (s/l, 1633).

147.- *Ibidem*; fols. 32, 39, 40 y 43. Fernández Duro reprodujo una añadidura fechada en 19/10/



un exceso máximo de 5% al arquear embarcaciones construidas fuera de ordenanza, mientras que la segunda especificaba los sueldos correspondientes a los dueños de urcas<sup>148</sup> embargadas para el servicio de armada. Las *Ordenanzas de Armada* de 1633 fueron, de hecho, una extensión de las ordenanzas militares del 28 de junio de 1632, y reflejan la importancia de las fuerzas navales en el pensamiento estratégico del Conde-duque de Olivares.<sup>149</sup>

Por otro lado, en 1645 Francisco Díaz Pimienta, general de la carrera de Indias, propuso nuevas medidas para la construcción en La Habana de cuatro galeones de 500 toneladas.<sup>150</sup> La propuesta fue aprobada y los buques fueron construidos, pero esto no alteró la legislación establecida desde 1618. Según Serrano Mangas, estos buques estaban concebidos de acuerdo con los criterios imperantes en la carrera de Indias entre 1600 y 1611-1613, lo cual, acaso, sea un indicador más de la permanencia de la dualidad de funciones.<sup>151</sup>

Es preciso señalar que, a partir de 1665, la Casa de Contratación estudió diferentes propuestas para incrementar las dimensiones de los galeones de Indias.<sup>152</sup> Este punto, de hecho, fue motivo de una controversia de consecuencias trascendentales, como se verá más adelante. El origen del problema se encontraba en la escasa profundidad de la Barra de San Lúcar, a la entrada del Guadalquivir, que limitaba las posibilidades de que navíos de gran calado alcanzasen Sevilla —el único puerto legalmente abierto al comercio trasatlántico—. Este es el motivo por el que las ordenanzas de 1607 habían limitado el tamaño de los navíos de la carrera de Indias a 567 toneladas, las de 1613 a 539 o 555 toneladas, y las de 1618 a 624 toneladas. Sin embargo, de acuerdo con Veitia Linage, las ordenanzas de 1618 habían resultado en que sólo los buques menores a 500 toneladas —con un puntal menor a 8.5 codos— pudiesen cruzar la Barra de San Lúcar. Así, en 1665 se añadieron a la legislación dos nuevos diseños para galeones de la carrera de Indias de 700 y 500 toneladas.<sup>153</sup>

La última adición registrada en las Leyes de Indias tuvo lugar en 1679, cuando se establecieron medidas para un galeón de 800 toneladas,<sup>154</sup> probablemente diseñado para servir de escolta en el sistema de flotas. Se trataba de un navío de tres puentes, lo cual dio por terminada la prohibición expresa de las ordenanzas de 1618 que impedía la construcción de unidades de este tipo. Un segundo diseño de tres puentes y 800 tone-

1633 (*Disquisiciones náuticas...*, V, p. 154-160), es idéntica a la versión de 1618.

148.-Urcas: embarcación de carga originaria de los Países Bajos. Según Veitia: ...son unas embarcaciones extranjeras planudas, y por lo general de poca fortaleza y aguante... (*Norte de la contratación...*, Libro II, p. 168).

149.-“Aspects of Spanish Military and Naval Organization During the Ministry of Olivares”, en: Thompson, *War and Society...*, pp. 2, 10.

150.-Serrano Mangas, “Navíos, comercio y guerra...” p. 98.

151.-Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata...*, p. 34.

152.-Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, Libro II, p. 171.

153.-Ibidem.

154.-*Recopilación de leyes...*, Ley XXII, vol. 4, p. 38.

ladas fue propuesto por Gerónimo de Echeveste y Juan de Arriola, siendo aprobado por la Junta de Armadas en 1695.<sup>155</sup> Esto completa la legislación sobre construcción naval del período Habsburgo.

Además de las ordenanzas, cierto número de tratados sobre construcción naval vio la luz a lo largo del siglo XVII, concebidos, ya como propuestas técnicas, ya como ejemplos de arbitrismo.<sup>156</sup> En términos generales, es posible sostener que no tuvieron impacto en el desarrollo de la legislación naval. Sin embargo, existe un texto singular de cuya lectura se puede desprender una serie de premisas fundamentales para la comprensión del desarrollo de la construcción naval española. Se trata del manuscrito titulado *Nueva fábrica de baxeles españoles*,<sup>157</sup> concluido por Francisco Antonio Garrote en 1691. Además de representar un claro ejemplo de arbitrismo naval, la obra de Garrote posee la distinción de ofrecer no sólo un sistema de dimensiones completo para seis órdenes de galeones, sino también un método de clasificación basado en el número de cañones (porte) montado por cada uno de ellos: 40, 54, 60, 70, 78 y 86 piezas, respectivamente.

Uno de los aspectos más importantes de esta obra es su manifiesta intención de suplantar a la legislación vigente con el fin de imponer la producción de navíos capaces de cruzar, sin distinción alguna, la Barra de San Lúcar.<sup>158</sup> En este sentido, el manuscrito representa una reacción frente a la transferencia, en 1680, de la cabecera de las flotas de Indias de Sevilla a Cádiz. Como es sabido, las limitaciones al tonelaje impuestas por las características geográficas de Sevilla tuvieron como resultado el empleo cada vez más frecuente de la bahía gaditana como punto de partida del comercio trasatlántico. Por otra parte, a largo del siglo se manifestaron diversas opiniones en favor de incrementar las dimensiones de los navíos, lo cual les dotaría no sólo de mayor capacidad de carga, sino también de mayor eficiencia en el combate. Esto indica que el monopolio sevillano, en la práctica, actuaba en contra de la optimización en el diseño de los buques. El conflicto generó, a la larga, el fortalecimiento de grupos de interés asociados a Cádiz y, finalmente, el cambio en la legislación que convertía a esta ciudad

155.-“Descripción de las noticias más importantes que se hallaron en el archivo de la contaduría gral. de Marina de este Departamento de Ferrol, conseqente al Yndice q. por Rl. Orden de 1 de Junio de 1790 se dirigió a la citada contaduría”, MNM, Ms. 1801, doc. 7, pp. 3-6. No hay mención a este modelo en las Leyes de Indias.

156.-Índice de Rs. Cédulas, reglamentos, proyectos, dictámenes y disputas..., MNM, Ms. 1763, doc. 4, fols. 2-3.

157.-Garrote, F.A., *Recopilación para la nueva fábrica de baxeles españoles donde se declaran las proporciones i nuevo galibo correspondientes a seis órdenes diferentes portes con la utilidad de servir de guerra en las Armadas del Occéano con toda perfección i de merchantes en la Carera de Indias dedicada a la Chatolica Real Magestad de nuestro mui gran monarca D. Carlos II que Dios guarde* (Sevilla, 1691). Madrid, Biblioteca Nacional, Sección Incunables y Raros, “Res 1”.

158.-...lo conseguiran en tan poca agua, que el Baxel de maior porte puede entrar y salir por la Barra de San Lucar en todos los tiempos del año y con qualesquiera mareas (Ibídem, fol. VI).

en cabecera de las flotas. Bajo esta perspectiva, es probable que la adición de 1679 a las ordenanzas, la cual permitía la construcción de navíos de tres puentes, fuese una medida que reconocía *de facto* la intervención de Cádiz en el sistema trasatlántico.

Bajo esta luz, es preciso enfatizar que la principal característica de los diseños de Garrote consistía en la reducción del puntal, con el fin de permitir que todos los tipos de galeones, incluso los de mayor porte, pudiesen cruzar la Barra de San Lúcar.<sup>159</sup> Esto señala que se trataba de una respuesta tecnológica basada en la eliminación de la desventaja geográfica de Sevilla, dirigida, claramente, en contra de la preponderancia política de los intereses de Cádiz. Por otra parte, siguiendo el requerimiento tradicional de la construcción naval española, los navíos de Garrote debían servir eficientemente tanto para la guerra como para el comercio.<sup>160</sup> Pese a todo esto, es importante recordar que esta propuesta no tuvo ningún efecto en el desarrollo de la legislación naval. En efecto, su importancia trascendental radica en otros aspectos, los cuales serán discutidos más adelante.

Durante la segunda mitad del siglo XVII, una serie de transformaciones fundamentales que iban a alterar la naturaleza de la guerra en el mar tuvieron lugar en otras regiones de Europa. Estos cambios se manifestaron a través del surgimiento de una nueva doctrina táctica –la línea de batalla– y fueron acompañados de una transformación fundamental en las funciones del estado. No se trata del resultado de innovaciones súbitas o abruptas, sino de los efectos acumulativos de décadas de modificaciones tecnológicas y de mejoras administrativas. Esta relación de interdependencia entre el desarrollo tecnológico y organizativo,<sup>161</sup> por un lado, y la creciente capacidad del estado para la movilización y administración de recursos, por otro, ha sido caracterizada como una revolución burocrática en la conducta de la guerra naval o como una revolución militar en el mar.<sup>162</sup>

La línea de batalla consistía, esencialmente, en una formación táctica basada en el empleo de artillería en encuentros sostenidos a distancia. Siendo que la forma de los

159.- ...*(mi) tan crecido trabajo, y fatiga (ha sido conseguir)... los mexores Baxeles de Guerra, que hasta oy se aian executado por alguna otra nación: siendo juntamente mi propósito, para que sirvan de Marchantes en la Carrera de Yndias, sin que aia separación de fábrica, guardando todos unas mismas proporciones, y que teniendo la excelencia de fondear poco, quede remediada la Barra de San Lúcar...* (Ibidem, fol. IV).

160.- *...que esten siempre capaces de servir para de guerra cada y quando que su Magestad los necessitare de el mismo modo que los Baxeles, que siruen en la Real Armada de el Oceano, sin que aya distincion de los unos a los otros...* (Ibidem, fol. 43).

161.- Duffy, M., (ed.), *The Military Revolution and the State, 1500-1800* (Exeter, 1980), p. 57; Vid. Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815* (Londres, 2004), II, p. 7.

162.- Glete, *Navies and Nations...*, pp. 6-8; Palmer, M.A.J., “The ‘Military Revolution’ Afloat: The Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea”, *War in History*, 4 (1997); Cf. Rodger, N.A.M., “The Military Revolution at Sea”, *To Vima ton Koinonikon Epistimon*, 37 (2003), pp. 59-76.

buques hacía necesario desplegar la proporción principal de la artillería a lo largo de las cubiertas, esto es, disparando en un eje perpendicular al de movimiento,<sup>163</sup> la máxima capacidad de fuego<sup>164</sup> se obtenía desplegando un escuadrón naval en línea de fila, con la proa de cada buque siguiendo a la popa del precedente, a un cable de distancia,<sup>165</sup> y usualmente cerca del viento.

Aunque esto puede parecer obvio para el observador del día de hoy, el asunto es ciertamente complejo y esfuerzos considerables han sido vertidos en explicar la evolución de la artillería de andana y su influencia en el desarrollo de la línea de batalla. Antes de la Primera Guerra Anglo-Holandesa (1652-1654) el método más común para enfrentar a una flota enemiga consistía en una “carga”, desplegando los buques en línea perpendicular al eje de movimiento.<sup>166</sup> Tras ganar el viento, la formación atacante se aproximaría al adversario para abrir fuego con las piezas de caza, situadas en la proa, para inmediatamente virar, otorgar una andanada con las piezas de los costados y, finalmente, descargar las piezas situadas en la popa,<sup>167</sup> conocidas como guardatimones. Posteriormente, la formación atacante se retiraría a una distancia prudente, siguiendo un curso circular, para recargar las piezas y repetir la operación.<sup>168</sup> El principal objetivo de este método consistía en preparar al adversario para el abordaje, lo cual era usualmente intentado después de varias descargas<sup>169</sup> y representaba el punto culminante del encuentro. Es preciso señalar que se ha observado un paralelo entre estas tácticas y la técnica de caballería conocida como la caracola,<sup>170</sup> difundida en el siglo XVI tras la reintroducción de patrones clásicos en el combate de infantería.

El empleo de fuego de artillería naval como mecanismo preparatorio para el abordaje y el combate de infantería reflejaba una serie de principios técnicos –particularmente, los métodos empleados en el proceso de recargar los cañones–. Efectivamente, la artillería pesada de avancarga, desplegada en andanas, podía ser, teóricamente,

163.-Palmer, “The ‘Military Revolution’ Afloat...”, p. 124.

164.-Hoste, P., *L'Art des Armées Navales ou traité des évolutions navales, qui contient des regules utiles aux officiers generaux & particuliers d'une Armée Navale; avec des exemples tirez de ce qui c'est possé de plus considerable sur la mer depuis cinquante ans...*, (Lyon, 1697), p. 42; O'Bryen, C., *Naval Evolutions or, a System of Sea Discipline: Extracted from the Celebrated Treatise of P. L'Hoste, Professor of Mathematics in the Royal Seminary of Toulon; Confirmed by Experience; Illustrated by Examples from the Most Remarkable Sea Engagements between England and Holland; Embellished with Eighteen Copper-Plates, and Adapted to the Use of the British Navy* (Londres, 1755), p. 8.

165.-Un cable equivale a 120 brazas o 195 metros. Vid. Boudriot, *The Seventy-Four Gun Ship...*, II, p. 163. Cf. Steel, *The Elements and Practice of Naval Architecture...*, p. 14.

166.-Rodger “The Development of Broadside Gunnery...”, p. 307.

167.-Tunstall, B., *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, (Londres, 1990), p. 11; Tracy, N., “Naval Tactics” en: Gardiner, R. (ed.), *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840* (Londres, 1992), p. 181.

168.-Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail...*, p. 11.

169.-Rodger, “The Development of Broadside Gunnery...”, p. 308.

170.-Laughton, C., “Gunnery, Frigates and the Line of Battle”, *MM*, 14 (1928).

recargada en tres formas distintas.<sup>171</sup> La primera consistía en permitir el retroceso de la pieza, con la finalidad de recargarla en el interior de la cubierta. La segunda, en impedir el retroceso, asegurando la pieza con cabos al interior de los costados, para después liberarla y recargarla en el interior.<sup>172</sup> La tercera, en impedir el retroceso para después recargar desde el exterior, con los servidores sentados sobre el ánima o apoyándose sobre las cintas.<sup>173</sup> Este último método implicaba la desventaja de exponer a los servidores al fuego enemigo, lo cual representaba un incentivo adicional para alejarse durante el proceso de recarga.

Investigaciones recientes, basadas en el número de proyectiles consumidos en encuentros navales de importancia,<sup>174</sup> han demostrado que estas técnicas de artillería dependían de grupos relativamente pequeños de hombres dedicados a la recarga individual de las piezas.<sup>175</sup> Esto repercutía directamente en el tiempo consumido entre cada aproximación al adversario, el cual podía ser extendido hasta una hora, o más.<sup>176</sup> Todo esto presentaba diversas ventajas, en especial el limitado número de hombres requerido para el servicio de los cañones.<sup>177</sup> Sin embargo, también repercutía en la dificultad de reducir a un adversario obstinado únicamente con base en el fuego de artillería. Así, el combate de infantería se convertía en el elemento decisivo de los encuentros,<sup>178</sup> lo cual, a su vez, se hallaba reflejado en el diseño de los buques de guerra y en las modificaciones adoptadas para los mercantes armados. En efecto, las superestructuras de popa y de proa cumplían la función de plataformas de infantería destinadas a otorgar ventaja sobre una partida de abordaje penetrando por el combés. De manera análoga, una baja relación eslora/manga resultaba aceptable, siendo que los buques debían completar fácilmente las evoluciones impuestas por estos principios tácticos.<sup>179</sup> Así, es posible observar cómo las características de la tecnología incidían en un determinado uso del tiempo que redundaba, a su vez, en los principios tácticos y en los modelos organizativos.

Durante la Primera Guerra Anglo-Holandesa, sin embargo, una nueva doctrina táctica comenzó a hacerse presente, tanto en los enfrentamientos navales<sup>180</sup> como en los reglamentos oficiales.<sup>181</sup> La línea de batalla originalmente había sido desarrollada

171.-Rodger, "The Development of Broadside Gunnery...", p. 310-311.

172.-Laughton, "Gunnery, Frigates and the Line of Battle...", p. 341.

173.-Caruana, A.B., *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875* (Rotherfield, 1994), I, p. 25.

174.-Rodger, "The Development of Broadside Gunnery...", pp. 313-314.

175.-Lavery, *The Ship of the Line...*, vol. I, p. 15.

176.-Padfield, P., *Guns at Sea* (Londres, 1973), p. 63; Rodger, "The Development of Broadside Gunnery...", p. 313.

177.-Laughton, "Gunnery, Frigates and the Line of Battle..." p. 351; Lavery, *The Ship of the Line...*, I, p. 16.

178.-Palmer, "The 'Military Revolution' Afloat...", p. 147.

179.-Lavery, *The Ship of the Line...*, vol. I, p. 27.

180.-Laughton, "Gunnery, Frigates and the Line of Battle...", p. 353.

181.-Rodger, *The Command of the Ocean...*, p. 17.

para aumentar al máximo la eficacia de las armas de fuego de ánima lisa en los ejércitos terrestres, y su adaptación naval ha sido explicada por la influencia de oficiales del ejército en las fuerzas navales del Parlamento durante la Guerra Civil Inglesa.<sup>182</sup> El primer uso naval de la línea de batalla tuvo lugar frente a Portland, el 18 de enero de 1653,<sup>183</sup> y su superioridad sobre los principios tácticos prevalecientes hasta entonces fue confirmada ese mismo año en la Batalla de Gabbard Shoal<sup>184</sup>.

Como se ha mencionado líneas arriba, la adopción naval de la línea de batalla fue tan sólo el desarrollo natural de un largo proceso en el que determinadas fuerzas políticas (la necesidad del Parlamento de contrarrestar las fuerzas navales del Rey)<sup>185</sup> estimularon el surgimiento del nuevo modelo a partir de tecnologías ya existentes.<sup>186</sup> En efecto, la política de construcción naval del Parlamento apuntó claramente a perfeccionar los buques como plataformas de artillería, sustituyendo su uso como fortalezas flotantes adaptadas al combate de infantería. Esto implicaba, al mismo tiempo, modificar las características de los buques, los cuales gradualmente fueron menos aptos para las evoluciones del sistema de “carga” y retirada, portando menor cantidad de piezas a la proa y a la popa, y siendo menos eficaces en la defensa contra el abordaje.<sup>187</sup> Significativamente, sus dimensiones generales se incrementaron de manera gradual, lo cual corrió a la par de un aumento en el número de servidores de cada pieza<sup>188</sup> de artillería.<sup>189</sup> Esto indica que el fuego sostenido se había hecho posible al permitir el retroceso de las piezas y su recarga al interior de la cubierta, evitando así la necesidad de abandonar la acción.<sup>190</sup>

La clave del nuevo sistema táctico era la uniformidad,<sup>191</sup> puesto que requería la maniobra simultánea de los buques, así como su capacidad de mantener la cohesión de la línea de batalla.<sup>192</sup> De manera comprensible, una capacidad de fuego similar era deseable en todas las unidades, puesto que cualquiera de ellas podía verse enfrentada a un enemigo superior sin tener posibilidad de retirarse de la línea.<sup>193</sup> También lo era una capacidad homogénea de resistencia, con la finalidad de evitar puntos débiles en la

182.-Palmer, “The ‘Military Revolution’ Afloat...”, p. 131; Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail...*, pp. 18-19; Lavery, *The Ship of the Line...*, vol. I, p. 26; Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 175.

183.-Palmer, “The ‘Military Revolution’ Afloat...”, pp. 132, 133.

184.-Ibídem, pp. 129, 134; Rodger, *The Command of the Ocean...*, p. 17.

185.-Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 180; Rodger, *The Command of the Ocean...*, p. 2.

186.-Rodger, *The Command of the Ocean...*, p. 217.

187.-Ibídem, p. 217; Robinson, G. “The Development of the Capital Ship”, *MM* 4 (1914) pp. 14-19; Lavery, *The Ship of the Line...*, I, p. 19.

188.-Laughton, “Gunnery, Frigates and the Line of Battle...” pp. 342-343.

189.-Rodger, *The Command of the Ocean...*, p. 217; Lavery, *The Ship of the Line...*, I, p. 22.

190.-Laughton, “Gunnery, Frigates and the Line of Battle...”, p. 353.

191.-Glete, *Navies and Nations...*, vol. I, pp. 47, 48.

192.-Lemineur, J.C., *Les vaisseaux du Roi Soleil* (Nice, 1996), p. 24.

193.-Acerra, M., *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680- vers 1790)* (Paris, 1997), p. 18.



formación.<sup>194</sup> Estos elementos actuaban en contra de la improvisación y del uso de mercantes armados en la guerra en el mar, puesto que su debilidad artillera y su escasa capacidad de resistencia los convertían, de manera inmediata, en puntos vulnerables y susceptibles de una ruptura en la formación.<sup>195</sup> Así, la línea de batalla trajo consigo la progresiva exclusión de la iniciativa privada en los grandes encuentros navales, puesto que las demandas impuestas por la creación de una armada homogénea y especializada, sin conexión directa con criterios de eficiencia comercial, sólo podían ser suplidas por el estado. Bajo esta luz, no resulta sorprendente que la adopción de la línea de batalla por las potencias marítimas haya tenido lugar de manera paralela a la creación de organizaciones navales permanentes, financiadas y administradas directamente por el estado.<sup>196</sup> A través de este proceso, por otro lado, las marinas de guerra se convirtieron en instrumentos especializados de política exterior.

La probada eficacia de la revolución naval<sup>197</sup> arrastró consigo a las Provincias Unidas<sup>198</sup> y, muy pronto, también a la Francia de Luís XIV.<sup>199</sup> En efecto, a partir de 1660, la monarquía francesa desarrolló un intenso programa de reformas que condujo a la creación de una flota especializada y de una masiva infraestructura permanente para su desarrollo y manutención.<sup>200</sup> Así, la creación de corporaciones de oficiales y la burocratización de la administración naval corrió de manera paralela al establecimiento de un registro nacional de marinos civiles, aptos para el servicio naval, así como a la formulación de una doctrina de expansión mercantil.<sup>201</sup>

La extraordinaria expansión del poder naval francés fue obtenida a través de un incremento en la centralización administrativa y de una enorme concentración de funciones en la figura de un solo ministro. En efecto, con la finalidad de poner en marcha el programa de expansión naval, Colbert acumuló en su persona los ministerios de Estado, Finanzas y Marina, al tiempo que ejercía potestad sobre el desarrollo de las artes, manufacturas, la casa real, el comercio exterior y las posesiones coloniales.<sup>202</sup>

Se ha mencionado que, pese a la clara influencia de intereses mercantiles en el desarrollo del sistema naval francés, este fue inicialmente concebido como un instru-

194.-Hoste, *L'Art des Armées Navales ou traite des evolutions navales...*, p. 11.

195.-Palmer, "The 'Military Revolution' Afloat...", p. 138; Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 176.

196.-Glete, *Navies and Nations...*, vol. I, p. 177.

197.-Black, *European Warfare, 1494-1660...*, p. 191-195.

198.-Taylor, A.H. "Galleon into Ship of the Line, II" *MM*, 45 (1959) p. 17; Palmer, "The 'Military Revolution' Afloat...", p. 139; Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 183; Duffy, *The Military Revolution and the State...*, p. 53; Brujin, J. *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia,1990), pp. 72-73.

199.-Symcox, G., *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course* (La Haya, 1974).

200.-Ibidem, p. 33; Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 34; Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 187.

201.-Symcox, *The Crisis of French Sea Power...*, pp. 14-15.

202.-Jenkins, E.H., *A History of the French Navy* (Londres, 1973), p. 38.

mento de expansión exterior, diseñado para convertir a Francia en el poder hegemónico en Europa, a expensas, particularmente, del imperio español.<sup>203</sup> Sin embargo, la política de Luís XIV colisionó con las Provincias Unidas y generó la coalición anti-francesa de la Guerra de los Nueve Años.<sup>204</sup> El enfrentamiento con las potencias marítimas estimuló al estado francés en la construcción de una de las marinas de guerra más poderosas vistas hasta entonces.

Las demandas impuestas por la estrategia seguida contra las potencias marítimas (la guerra de escuadra) tuvieron un impacto decisivo en el desarrollo de la construcción naval en Francia. En efecto, el estado francés realizó un considerable esfuerzo por obtener la estandarización en la construcción de los buques, así como por desarrollar un sistema racional para su clasificación y desarrollo técnico.<sup>205</sup> La primera fase de este proceso se inició en 1660, basándose tanto en el estudio de modelos extranjeros como en el desarrollo de talento local, pero sin seguir normas claramente establecidas. Sin embargo, existió un interés manifiesto por adoptar las nuevas tácticas desarrolladas en el curso de las guerras anglo-holandesas.<sup>206</sup> Por otro lado, también pervivieron conceptos que pronto serían cuestionados, particularmente un marcado énfasis en la construcción de navíos de tres puentes.<sup>207</sup> En efecto, las baterías desplegadas en las cubiertas superiores y en las superestructuras de este tipo de unidades cumplían la función de proveer una ventaja en combates a corta distancia, dominando al adversario desde una altura superior. Sin embargo, esto se obtenía a cambio de que una proporción significativa del armamento –desplegada en las cubiertas superiores– estuviese compuesta de calibres más ligeros y, por tanto, menos eficaces.<sup>208</sup> Más aún, la altura excesiva del casco comprometía la estabilidad, resultando, con frecuencia, en la imposibilidad de usar la batería baja –dotada de armamento de mayor calibre– pues esta podía inundarse al escorar el buque cuando las portas de los cañones se hallaban abiertas. Por otro lado, la disparidad entre los modelos de buques reflejaba la multiplicidad de diseños de los cañones en servicio naval, los cuales se producían hasta en diecisiete calibres distintos.<sup>209</sup>

En 1661, la corona francesa inició un enérgico proceso de estandarización en la producción de artillería naval. Esto dio por resultado inmediato la adopción de siete

203.- Acerra, M., *Historie de la marine française* (Rennes, 1994), p. 57; Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 35; Lambert, A., *War at Sea in the Age of Sail* (Londres, 2002), p. 81; Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 188.

204.- Acerra, *L'essor des marines de guerres européennes...*, p. 21.

205.- Lemineur, J. C. “La marine de Louis XIV. Une marine nouvelle de conception française”, en: Acerra, M. (ed.), *L'invention du vaisseau de ligne, 1450-1700* (París, 1997), p. 29; Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 3.

206.- Lemineur, “La marine de Louis XIV...”, p. 31; y *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, pp. 37, 144.

207.- Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, pp. 106-107.

208.- Boudriot, J., *Les vaisseaux de 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780* (París, 1994), p. 60.

209.- Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 86.

calibres “regulares” (36, 24, 18, 12, 8, 6 y 4 libras de bala) y un alto progresivo en la producción de todos los tipos anteriores.<sup>210</sup> Esto es de una importancia fundamental, puesto que el desarrollo del sistema naval se encuentra estrictamente interrelacionado con el desarrollo de la industria siderúrgica, lo cual, a su vez, presenta implicaciones de vasta trascendencia. En efecto, puede ser afirmado que las marinas de guerra representaban el principal estímulo para el desarrollo de la fundición en hierro, siendo, con mucho, las principales consumidoras de este material. Como muestra, baste señalar que un solo navío de primera clase estaba dotado, no sólo de mayor número de cañones, sino también de mayores calibres, que todo un ejército en campaña. Por otro, lado, es preciso señalar que la expansión naval representaba también un estímulo de primer orden para el progreso técnico de la metalurgia. En efecto, hasta la segunda mitad del siglo XVII, las piezas de mayor calibre (36, 24 y 18 libras de bala) se fundían exclusivamente en bronce, debido a que la ductibilidad de esta aleación prevenía que la pieza se fragmentara en caso de reventar por sobrecarga o recalentamiento. La posibilidad de fundir las piezas de mayor calibre en hierro, con estándares de seguridad aceptables, representó un paso fundamental en la expansión naval francesa.<sup>211</sup> En efecto, la fundición en hierro podía reducir los costos de las piezas casi en un 90%.<sup>212</sup> Bajo esta perspectiva, salta a la vista que la expansión de la marina de Luis XIV se debió, en una gran medida, a los progresos de la metalurgia francesa.

La estandarización de la artillería, significativamente, trajo consigo, en 1670, el primer intento en la estandarización del diseño de los buques de guerra.<sup>213</sup> En efecto, la eslora de cada clase de navío se definió en función del número de piezas de su batería principal.<sup>214</sup> Este primer reglamento estableció espacios regulares entre cada porta, pero las portas mismas se hallaban diseñadas para acomodar piezas de entre 18 y 36 libras de bala.<sup>215</sup> En 1671, sin embargo, una nueva versión incrementó los espacios entre las portas, y estableció medidas fijas para ellas, basadas en los calibres que debían acomodar.<sup>216</sup> Este punto tuvo una importancia crucial, puesto que representó el primer paso en la creación de un sistema regular para la construcción estandarizada de los navíos. En efecto, dado que tanto las dimensiones de las portas como la distancia entre ellas quedaban determinadas en función del calibre de los cañones de cada batería, la eslora quedaba establecida de manera uniforme, y podía ser aumentada o redu-

210.-Ibidem; Vid. Gay, J., “L’adolescence de l’artillerie de marine, 1450-1700” en: Acerra, *L’invention du vaisseau de ligne...*, pp. 60-71.

211.-Boudriot, J., “France XVII-XVIII siècles. Artillerie et vaisseaux royaux” en: Acerra, M. et al, *Les marines de guerre européennes* (Paris, 1998), p. 109; *L’Artillerie de Mer. Marine Française, 1650-1850* (Paris, 1992), p. 9; Gay, “L’adolescence de l’artillerie de marine...” pp. 67-68.

212.-Boudriot, *L’Artillerie de Mer...*, p. 12.

213.-Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 41.

214.-Ibidem, p. 198.

215.-Ibidem, p. 69.

216.-Ibidem, p. 108; Boudriot, *Les vaisseaux de 50 et 64 canons...*, p. 8.

cida de manera regular, en función del número de cañones establecido para cada clase de navío. En otras palabras, la longitud de todas las portas de la batería principal, añadida a la distancia de todos los espacios entre portas, así como las distancias del codaste a la última porta y de la primera porta a la roda, representaba longitud de la cubierta principal o eslora.<sup>217</sup>

Estos conceptos devinieron en un cambio importante en la concepción de los navíos de guerra en Francia. En efecto, en 1680 se propuso la idea de construir los tipos de 70 cañones con sólo dos cubiertas o puentes, incrementando a un tiempo la eslora para acomodar una batería principal de 24 libras de bala, desplegada en trece portas por banda.<sup>218</sup> Hasta entonces, esta disposición de artillería era característica únicamente de los navíos de tres puentes armados, en su batería principal, con piezas de 36 libras de bala. La nueva fórmula fue cuestionada desde la posición conservadora que prefería la distribución del mismo número de piezas en una eslora reducida y tres baterías completas. Así, la idea tradicional de disponer de tres baterías, con una proporción significativa de piezas de calibres menores, entró en colisión con la atrevida propuesta de incrementar la capacidad de fuego disminuyendo a dos el número de cubiertas y extendiendo la eslora, incrementando, con ello, el número de piezas de calibres superiores. Pronto resultó evidente que la potencia de fuego dependía directamente del peso de los proyectiles, y que las piezas menores colocadas en las baterías superiores y las superestructuras de los navíos de tres puentes eran menos eficientes que los pesados cañones de 24 y 36 libras de bala, colocados en las extendidas baterías principales de los navíos de dos puentes. Por otro lado, las portas de caza, última reminiscencia de las tácticas anteriores a la línea de batalla, tendieron a desaparecer, aunque el espacio que ocupaban se mantuvo intacto y siguió siendo considerado en la disposición de la cubierta principal.<sup>219</sup> Estas innovaciones definieron la segunda fase de la expansión naval bajo Luís XIV.<sup>220</sup>

En 1689 tuvo lugar un nuevo intento por lograr la homogenización de la construcción naval, con la proclamación de la *ordonnance* de 1689.<sup>221</sup> Esta, sin embargo, tuvo un efecto limitado, puesto que los constructores franceses tuvieron cierta libertad para conducir experimentación y para introducir conceptos innovadores.<sup>222</sup> A grandes rasgos, puede establecerse que la segunda fase de la expansión naval francesa estuvo basada en un incremento general en dimensiones, tonelaje y potencia de fuego.<sup>223</sup> Por

217.- Duhamel du Monceau, M., *The Elements of Naval Architecture; or a Practical Treatise on Ship-Building* (Londres, 1764), pp. 2-7, 17; Boudriot, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons...*, p. 8.

218.- Boudriot, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons...*, p. 8.

219.- Gay, “L’adolescence de l’artillerie de marine...”, p. 68; Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, pp. 145, 199.

220.- Lemineur, “La marine de Louis XIV...”, p. 29.

221.- Boudriot, *Les vaisseaux de 50 et 64 canons...*, p. 15.

222.- Ibídem, p. 15; Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, p. 48.

223.- Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil...*, pp.187-188.

otra parte, las demandas impuestas por la guerra de escuadra –la principal estrategia seguida contra las potencias marítimas– trajeron consigo la producción de nuevos navíos de tres puentes con catorce portas por banda en la batería principal –el siguiente paso lógico tras la creación de los poderosos navíos de dos puentes con trece portas por banda–.<sup>224</sup> También se construyeron navíos de tres puentes llamados “de prestigio”, con quince portas por banda en la batería principal, pero estos constituyeron una clase muy reducida en número.<sup>225</sup> Pese a todo esto, el presupuesto naval sufrió una reducción drástica a partir de 1694 –debido en parte a una serie de malas cosechas– y el estado francés abandonó progresivamente la guerra de escuadra para apoyarse en el expediente menos costoso –y bajo cierta perspectiva, más redituable– de la guerra de corso.

Como es posible observar, las transformaciones experimentadas por Inglaterra,<sup>226</sup> las Provincias Unidas y Francia durante la segunda mitad del siglo XVII promovieron el desarrollo del estado como un instrumento efectivo para la promoción de intereses mercantiles en la política internacional. Las sociedades que padecieron la revolución burocrática en la conducción de la guerra fueron profundamente transformadas, al tiempo que los rasgos fundamentales del estado moderno emergían como resultado de las demandas impuestas por la creación de infraestructuras permanentes, tanto navales como militares.

En contraste, el sistema naval español, inextricablemente relacionado con los ciclos y los mecanismos de la Carrera de Indias, permaneció aislado de las innovaciones adoptadas por las potencias marítimas y por la monarquía francesa. En efecto, la obra de Veitia Linage confirma que, para el tiempo de la Segunda Guerra Anglo-Holandesa, la línea de batalla no había sido adoptada aún por la táctica naval española.<sup>227</sup> De hecho, existe evidencia<sup>228</sup> señalando que, para fines del siglo XVII, el uso de la artillería como arma principal no era favorecido por los comandantes navales españoles.<sup>229</sup> Esto no implica, por supuesto, que la superioridad de las nuevas tácticas debiese ser necesariamente evidente para todas las naciones, ni tampoco que existiese un modelo unívoco en el desarrollo de la tecnología naval. Sin embargo, el hecho de que la línea de batalla se convirtiese, eventualmente, en la doctrina táctica fundamental de las fuerzas navales españolas hace necesario el estudio de su formulación en modelo tecnológico.

Desde esta perspectiva, salta a la vista el carácter extraordinario de la obra de Francisco Antonio Garrote. En efecto, su manuscrito de 1691 representa un claro intento por adoptar en España los criterios contemporáneos de construcción naval, definidos –en otras naciones– por las nuevas tácticas de artillería. En este sentido, es

224.-Boudriot, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons...*, p. 8.

225.-Ibidem; Anderson, R.C., “Big Ships in History”, *MM* 3 (1913) pp. 43-45.

226.-Lavery, B., “The Thirty Ships of 1677”, *Model Shipwright*, 33 (1980); Pool, B., “Pepys and the Thirty Ships”, *History Today*, 20 (1970).

227.-Cerezo Martínez, R., “La táctica naval en el siglo XVI”, *RHN*, 2 (1983), pp. 59-60.

228.-Garrote, *Recopilacion para la nueva fabrica...*, fol. 53.

229.-Fernández Duro, *Armada española...*, V. p. 84.

altamente significativo que Garrote estableciera sus seis órdenes de galeones en función del número de cañones montados por cada tipo específico. Es preciso recordar que, en la legislación naval española del siglo XVII, los galeones habían sido clasificados en función de su manga o de su tonelaje. Más aún, las ordenanzas jamás incluyeron ninguna especificación relacionada con el número de piezas de artillería que debía montar cada buque, ni mucho menos el número de portas que debía corresponder a cada andana. Es posible que la ausencia de especificaciones de artillería reflejase el hecho de que esta era montada de acuerdo con las circunstancias en que los buques eran construidos o equipados, ante lo cual tendría poco sentido establecer reglamentos homogéneos.<sup>230</sup> De hecho, las ordenanzas del período Habsburgo enteramente dedicadas a la artillería naval claramente se encontraban claramente obsoletas ya en los albores del siglo XVII.<sup>231</sup> Por otro lado, la artillería pesada especializada para el servicio marítimo era escasa, y la enorme variedad de tipos terrestres empleados en los navíos claramente hacía impensable estandarizar el armamento de los buques.

En 1611 la fundición por asiento de cañones de bronce había sido extendida a la ciudad de Sevilla,<sup>232</sup> y en 1622 una factoría para la fundición de cañones en hierro fue establecida por empresarios flamencos en el enclave cantábrico de Liérganes.<sup>233</sup> En 1640, por otro lado, se expandió la fundición en hierro a La Cavada. Es importante mencionar, sin embargo, que los altos hornos para la fundición de hierro establecidos en Cantabria estaban dedicados, originalmente, a la producción de piezas para el servicio de tierra.<sup>234</sup> Fue sólo a partir de 1650 que ambas locaciones comenzaron a fundir cañones de hierro de hasta 16 libras de bala, aptos para el servicio naval.<sup>235</sup>

230.-Vid. “Relazion de los Artilleros, Artillería de Bronze y fierro colado, armas, municiones y pertrechos y demás cosas con que se á armado y prevenido el galeon Santa Teresa, en el puerto de esta ciudad de Lisboa, para salir a navegar” (1638), MNM, Mss. 1290, doc. 3; “R.n de las Armas, Municiones, y Pertrechos, tocantes á la Art. Que recibio en este Puerto de Vigo Sebastián de Mozedal, M.tre de Jarcia del Galeón Nuestra Señora de Aranzazú y San Carlos, capitana de la Squadra del Gen.l Dn. Millan Ygnacio de Yriarte, e año prox.m. pasado de mil seicientos ochenta y uno (además del armamento con que vino del Puerto de Santoña por ser escasa la dotación que traía) y necesitar que se le aumentase para salir á navegar (como lo hizo) en Conserva de la Armada del Mar Océano á el resguardo de la flota que se esperava de la Prov.a de Nueva España...”, MNM, Mss. 1290, doc. 25; “Relación del armamento de los navíos ‘San José’, ‘San Francisco’, ‘San Luis’ y ‘Santa Barbara’ y ‘El Aguila’...” MNM, Mss. 1290, doc. 51.

231.-“Ordenanzas expedidas por S. M. en Madrid á 10 de febrero de 1552 sobre la Artillería, gente, Armas y municiones que los Navíos que Navegaren á las Yndias, y viniesen de ellas habían de traer” MNM, Ms. 1243, doc. 10.

232.-García-Parreño, J., *Las armas navales españolas* (Madrid, 1982), p. 72.

233.-Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J., *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834* (Santander, 1974), p. 85.

234.-García-Parreño, *Las armas navales españolas...*, p. 73.

235.-Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas...*, VI, p. 499.



Aparentemente, la primera propuesta específica para la disposición estructural de la artillería en un buque español se encuentra en el ya mencionado Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves (1623).<sup>236</sup> En el texto, uno de los personajes sugiere una reforma a las ordenanzas de 1618 enfocada directamente a mejorar la capacidad combativa de los navíos. Esta incluía dimensiones específicas para las portas, las cuales eran incrementadas en aquellas situadas a la proa y a la popa, con la finalidad de proporcionar un mejor ángulo de tiro a la caza. El resto de las portas, empero, presentaban las mismas dimensiones señaladas en las ordenanzas de 1607 y 1613.<sup>237</sup>

Alrededor de 1630, el tradicional cureñaje de dos ruedas –adaptado tanto para el uso a bordo de los navíos como en las fortificaciones terrestres– fue sustituido por el diseño propiamente naval de dos ejes y cuatro ruedas. Por el contrario, la clasificación de las piezas basada en el sistema de fracciones (mitades, tercios y cuartos de cañón) se mantuvo en uso al menos hasta la segunda mitad del siglo XVII.<sup>238</sup> Por otro lado, existe evidencia indicando que, al término de esta centuria, las piezas fundidas en bronce, específicamente para el uso naval, se producían por los menos en quince diferentes calibres. Estos eran los siguientes: 40, 36, 25, 24, 20, 18, 16, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 4 y 3 libras de bala.<sup>239</sup>

Desde esta perspectiva, resulta particularmente notable que la obra de Garrote incluyese un sistema de clasificación basado en los calibres y en la disposición de las baterías. En efecto, con la finalidad de establecer patrones regulares en la definición de la eslora, Garrote seleccionó ocho calibres básicos (36, 24, 18, 16, 12, 8, 6 y 4 libras de bala), los cuales correspondían a dimensiones específicas para las portas. De igual importancia es el hecho de que también estableciera un espacio entre portas equivalente para todos los tipos de buque. Por otra parte, las distancias del codaste a la última porta y de la primera porta a la roda también seguían patrones relativamente regulares, aunque no se encuentran incluidas en las especificaciones del manuscrito, lo cual hace impreciso su cálculo. Así, puede decirse con certeza que Garrote, por primera vez en la historia de la construcción naval española, estableció fórmulas regulares para la definición de la eslora, así como un sistema de clasificación basado en la potencia de fuego.

Estos elementos reflejan la presencia de criterios contemporáneos en la propuesta técnica de Garrote y señalan, sin lugar a dudas, un paso importante en la historia de la construcción naval española. En efecto, resulta claro que la capacidad artillera estaba concentrada en la primera cubierta y que, siendo que se trataba exclusivamente de diseños de dos puentes, el viejo concepto de cubiertas múltiples combinado con artillería de calibres menores era abiertamente rechazado. Además, es preciso recordar que

236.- *Ibidem*, pp. 106-114.

237.- *Ibidem*, p. 115.

238.- “Tratado de artillería en la mar del Capitán Gaspar González de San Millán, artillero mayor de la Casa de Contratación de las Indias, Ciudad de Sevilla”, en: Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas...*, VI, pp. 480-499.

239.- Serrano Mangas, *Función y evolución...*, pp. 194-195.

la propuesta de Garrote apuntaba a arrebatar la cabecera de las flotas a Cádiz y, por ende, estos navíos debían ser capaces de cruzar la Barra de San Lúcar bajo cualesquiera condiciones fluviales. Sin embargo, el éxito del sistema propuesto por Garrote se encontraba fatalmente ligado al triunfo político de los intereses sevillanos, los cuales ya habían perdido la base de las flotas y pronto perderían, también, el monopolio sobre el comercio trasatlántico.

Como se ha señalado, el diseño de los galeones revela la naturaleza del poder naval español bajo los Habsburgo. Los sistemas administrativos empleados en su construcción, por otra parte, revelan no sólo la relación entre la corona y las élites productivas, sino también la naturaleza misma del estado. En este sentido, las observaciones de los arbitristas navales son altamente significativas. En efecto, la idea de que los perniciosos efectos de los embargos navales sólo podían ser remediados con la creación de organizaciones navales enteramente financiadas por la corona había sido expresada en una fecha tan temprana como 1611.<sup>240</sup> La inversión estatal en la construcción de buques para la guerra no era un expediente novedoso,<sup>241</sup> dado que —como se ha visto— una proporción significativa de las armadas creadas por Felipe II se debió a la construcción por administración directa. Este sistema estaba basado enteramente en la capacidad de la corona para movilizar recursos materiales y financieros, así como en el empleo de la burocracia estatal para administrar los procesos de construcción.<sup>242</sup> Sin embargo, entre la última década del reinado de Felipe II y los primeros años del reinado de Felipe IV, tuvo lugar un acelerado abandono de los métodos de administración directa. Estos fueron substituidos por el sistema de asiento, esto es, la construcción por medio de contratos establecidos con la iniciativa privada, en los que el empresario usualmente movilizaba los recursos y administraba los procesos de construcción. Con frecuencia, estas operaciones se llevaban a cabo como apéndices a contratos de mayor envergadura, relacionados con la explotación de una fuente particular de riqueza.<sup>243</sup> Ocasionalmente, se trataba también de operaciones que, de antemano, representaban una pérdida financiera para el contratista, pero que eran llevadas a cabo con la intención de obtener un privilegio determinado de la corona o una posición de mando en la carrera de Indias.<sup>244</sup> En cualquier caso, es claro que la transición de los métodos de administración directa al sistema de asientos, entre 1590 y 1620, representó un retroceso en las atribuciones del estado,<sup>245</sup> el cual así renunciaba al control inmediato

240.- ...y el remedio más cierto, y sano, sería que su Magestad fabricase Naos para sus Armadas: porque demás de que serían de mayor efecto para alcanzar al Enemigo, escuzar se han los Embargos de las de Particulares, con que tan conocidamente los destruye (Cano, *Arte para fabricar...*, p. 43).

241.- Thompson, *War and Government in Habsburg Spain...*

242.- Goodman, *Spanish Naval Power...*, pp. 124-125.

243.- Vega Franco, *El tráfico de esclavos...*; Serrano Mangas, *Función y evolución...*, p. 95-99.

244.- Thompson, *War and Government...*, pp. 204-205; Serrano Mangas, *Función y evolución...*, pp. 120-121.

245.- Thompson, *War and Government...*, p. 4.

sobre un sector clave de la producción de armamentos, a cambio de delegar los gastos sobre los intereses del sistema trasatlántico.<sup>246</sup>

Es importante señalar, por otra parte, que la producción de galeones sufrió un progresivo retroceso a lo largo del siglo XVII.<sup>247</sup> Esta tendencia debe ser leída en conjunto con la gradual expansión del sistema de asientos, así como por el uso intermitente del embargo como expediente para suplir las unidades necesarias tanto para las armadas reales como para las flotas de Indias. Por otra parte, ha sido observado que la competencia holandesa en la producción no sólo de pertrechos, sino también de buques completos, ejerció un poderoso efecto negativo en la competitividad de la industria española.<sup>248</sup> Por lo menos desde la segunda década del siglo<sup>249</sup> se había establecido la práctica de comprar pertrechos en los Países Bajos y, desde 1660<sup>250</sup> de comisionar la construcción<sup>251</sup> de buques completos en Holanda.<sup>252</sup> En efecto, Garrote, en su manuscrito de 1691, lamentaba el hecho de que tanto los buques como la mayor parte de los pertrechos debiesen ser comprados a los holandeses.<sup>253</sup> También se ha señalado que un creciente número de buques de fabricación extranjera fue aceptado en los registros de la carrera de Indias.<sup>254</sup> Así, el impacto de la competencia extranjera coincidió con el progresivo retroceso de la intervención del estado en la construcción naval.

En síntesis, el poder naval español dependía, en una gran medida, de los mecanismos, los ritmos y los intereses del comercio trasatlántico. En este sentido, el diseño de los galeones reflejaba la política de construcción naval de los Habsburgo, un largo y sostenido esfuerzo por conciliar dos fuerzas que, si bien no se hallaban intrínsecamente encontradas, ciertamente apuntaban en direcciones opuestas: el interés particular del comercio, concentrado en incrementar su beneficio, y el interés estratégico de la corona, concentrado en la creación de instrumentos adecuados a su política imperial. La interacción de estas fuerzas representó, durante el siglo XVI, un poderoso estímulo en la consolidación del sistema trasatlántico español, así como en el proceso de construcción del estado. Sin embargo, durante la primera mitad del siglo XVII, tuvo lugar una paulatina reducción del control estatal sobre la iniciativa privada, mientras que, a partir de 1650, las innovaciones introducidas por las potencias rivales conducirían a un progresivo desfase tecnológico que encontraría su punto climático durante el reinado de Carlos II, dando lugar a la extraordinaria propuesta de Garrote.

246.-“Aspects of Spanish Military and Naval Organization During the Ministry of Olivares”, en: Thompson, *War and Society...*, p. 21; *War and Government...*, p. 256. Cf. Rahn Phillips, *Six Galleons...*, p. 27.

247.-Vid. Goodman, *Spanish Naval Power...*, p. 274.

248.-Usher, “Spanish Ships and Shipping...”, pp. 193, 195.

249.-Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata...*, p. 76.

250.-Anderson, “Comparative Naval Architecture...”. p. 38.

251.-Hooft, C.G. “Charnock’s French and Spanish Second-Rates” *MM*, 8 (1922) p. 15.

252.-Glete, *Navies and Nations...*, I, p. 211.

253.-Garrote, *Recopilacion para la nueva fabrica...*, fol. 48.

254.-Clayton, “Ships and Empires...”, p. 245.

Esta dramática situación fue claramente comprendida, desde principios del siglo XVIII, por la primera generación de reformadores borbónicos. Estos nuevos funcionarios buscaron redefinir los fundamentos del poder naval español: el diseño de los buques de guerra, el problema de la construcción, comando y aprovisionamiento de las unidades navales, así como los métodos de financiamiento y administración. En un proceso paralelo, aunque ciertamente más lento y menos conspicuo, revirtieron también el efecto centrífugo asociado con la expansión de la iniciativa privada en el sistema naval y militar. En este proceso, la naturaleza misma del estado fue redefinida por completo, arrastrando al mundo hispánico a una segunda revolución burocrática de vastas e imprevisibles consecuencias.

## **Noticias Diversas**

### **Argentina**

Fueron varios los actos conmemorativos llevados a cabo en diversos puntos del país con ocasión de los veinticinco años de la Guerra del Atlántico Sur. Uno de ellos fue la segunda reunión del llamado grupo de Nottingham-Malvinas, formado por británicos y argentinos, realizada en marzo en Buenos Aires. La primera reunión tuvo lugar en el 2006, en la ciudad británica que da nombre al grupo, y fue promovida por la universidad de esa ciudad. A ella asistieron algunos excombatientes argentinos.

Por otro lado, el sesquicentenario de la muerte del almirante Guillermo Brown, ocurrida el 22 de junio de 1857, también mereció diversas actividades, entre ellas el Congreso Internacional de Historia realizado los días 30 y 31 de agosto, en Casa Amarilla, Buenos Aires. En dicho evento participaron investigadores de Argentina y Ecuador.

### **Brasil**

Del 24 al 26 de octubre tuvo lugar el Primer Simposio de Arqueología Marítima, en Itaparica, Bahía, organizado por el Centro de Estudios de Arqueología Náutica e Subacuática (CEANS) de la Universidad Estatal de Campinas. Se presentaron trabajos de Australia, Colombia, México, Portugal, islas Caimán y Brasil.

### **Colombia**

El Instituto Colombiano de Antropología e Historia, a través de un grupo de trabajo de la Subdirección Técnica, ha puesto en marcha un proyecto para elaborar una base de datos sobre el patrimonio cultural sumergido colombiano, entre los siglos XVI y XVIII. El proyecto busca procesar la información ya recopilada en el Archivo General de la Nación y en el Archivo General de Indias en Sevilla para ponerla a disposición de los investigadores, fortaleciendo de esa manera el conocimiento de la historia cultural en el ámbito acuático colombiano. La responsable del proyecto es Monika Therrien.

El 10 y 11 de octubre tuvo lugar el simposio “Culturas marítimas y fluviales, entre fuentes escritas, oralidad y cultura material”, organizado por la Comisión Colombiana del Océano en el marco del XII Congreso de Antropología en Colombia. El evento tuvo lugar en la Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

## **Cuba**

Del 3 al 5 de octubre tuvo lugar en el Palacio Aldama, sede del Instituto de Historia de Cuba, el II Coloquio Internacional “Las ciudades portuarias del Mundo Atlántico. Siglos XVI- XXI”, organizado por el Instituto de Historia de Cuba. Participaron investigadores de Alemania, Argentina, Brasil, Colombia, España, Honduras, México, Puerto Rico, Venezuela y Cuba. Los interesados pueden ver la página web del evento <http://www.ihc.cu/conv/conv.htm>.

El 19 de febrero del 2008 se llevará a cabo la presentación de un nuevo libro de Gustavo Placer Cervera, *Inglaterra y La Habana: 1762* (La Habana, Ciencias Sociales, 2007). El acto tendrá lugar en el marco de la Feria Internacional del Libro de La Habana.

## **Ecuador**

El 5 de julio fue presentado el segundo volumen del séptimo tomo de la *Historia Marítima del Ecuador*, escrito por Eduardo J. Estrada, y corresponde a los años 1842 a 1844. La presentación se llevó a cabo en el marco de la incorporación de su autor como miembro correspondiente del Instituto de Historia Marítima del Ecuador, quien preparó para la ocasión un discurso de orden sobre “La Bandera del *Iris* 1801-2007 / El Tricolor de la República del Ecuador 1830-2007”.

En octubre, los historiadores Ezio Garay y Jenny Estrada fueron incorporados a la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y Fluvial.

## **Estados Unidos**

Uno de los efectos del ataque terrorista del 11 de setiembre del 2001 fue la suspensión del Simposio de Historia Naval, evento que el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos venía realizando con regularidad desde los años ochenta, y cuya versión de ese año debía inaugurarse al día siguiente. Tras diversas gestiones, finalmente el simposio fue restablecido, llevándose a cabo los días 20, 21 y 22 de setiembre del 2007.

Como una contribución a este restablecido evento, la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana organizó dos paneles, el primero fue sobre las marinas latinoamericanas en el siglo XIX, que fue dirigido por Carlos López Urrutia, y contó con la participación de Carlos Tromben, del Centro de Estudios Estratégicos Armada de Chile, con una ponencia sobre la primera experiencia de combate del que luego sería el almirante David Glasgow Farragut, que tuvo lugar en Valparaíso, Chile, el 28 de marzo de 1814; y David Werlich, de la Southern Illinois University Carbondale, con un trabajo sobre el proyecto peruano-chileno de liberar Cuba en 1866-1867, y el papel que le cupo en él a los marinos confederados reunidos por el coronel Barreda. Comentó este panel Lawrence Clayton, de la Universidad de Alabama. Cabe destacar que el trabajo de David Werlich fue premiado por los organizadores del evento, y que próximamente será publicado.



Un segundo panel fue dirigido por nuestro editor general, y estuvo dedicado al impacto de las guerras revolucionarias francesas en América Latina, 1793-1815. Participaron en dicho panel Sabrina Guerra, de la Universidad San Francisco de Quito, Ecuador, con un trabajo sobre la lucha contra los corsarios británicos y la pérdida de la *Santa Leocadia*, en Santa Elena, 1801; y Robert J. King, de la National Library of Australia, con un trabajo sobre las invasiones inglesas al Río de la Plata en 1806 y 1807. El trabajo de Chris G. Maxworthy, historiador australiano que no pudo estar presente en el evento, fue presentado por John Weiss, y versó sobre la participación de los marinos norteamericanos como parte de los esfuerzos británicos por penetrar el mercado sudamericano después de Trafalgar. Los comentarios de este panel estuvieron a cargo de Carlos López Urrutia. Dos de estos trabajos se publican en el presente número de *Derroteros*.

Un tercer panel, referido a asuntos navales en el Hemisferio Occidental entre 1830 y 1860, contó con dos trabajos referidos a América Latina: el de David Head, State University of New York, Buffalo, titulado “Becoming Foreign Privateers: Baltimore Seafarers and South American Independence, 1815-1830”; y el de Myriam Alamkan, investigadora independiente de Guadalupe (French West Indies), titulado “Naval Fighting in the Early 19th Century through a Painting by the French Naval Painter Jean-Baptiste Henry Duran-Brager”. Este último trabajo también se publica en el presente número de nuestra revista.

Como también es usual, el día anterior a la inauguración del simposio, la División de Historia Naval de la Armada Norteamericana llevó a cabo una reunión de historiadores navales en su local en el Washington Navy Yard. Participaron historiadores de diversos países, entre ellos uno latinoamericano.

Por otro lado, el 8 de diciembre tuvo lugar en la Biblioteca del Congreso un simposio sobre historia y literatura referida a piratas y corsarios en las Américas, como parte de los actos inaugurales de la exposición sobre las exploraciones tempranas del continente, organizada por la División Hispánica y la de Libros Raros y Colecciones Especiales.

La escritora mexicana Carmen Boullosa presentó un trabajo sobre la transformación que sufren las verdaderas historias de piratas en su tránsito hacia la ficción. Nina Gerassi-Navarro, de la Universidad de Tufts, expuso sobre el impacto de los piratas en la imaginación popular. El historiador británico Peter Earle, de la Universidad de Londres, disertó sobre la labor llevada a cabo por la marina británica para proteger su comercio contra la piratería. La historiadora ecuatoriana Sabrina Guerra abordó el tema de la piratería en el Pacífico; mientras que su colega Franklin Knight, de la Universidad John Hopkins, se centró en esa actividad en el Caribe como una forma irregular de expansión imperial. Finalmente, Kris Lane, de la Universidad William and Mary, expuso sobre los ataques de piratas y corsarios al imperio español.

## **Italia**

Atendiendo a una iniciativa de Dario Manfredi, el 29 de enero se constituyó la “Fondazione Alessandro Malaspina”, una organización con propósito social y cultural,

y sin fines de lucro, que tiene como objetivo fomentar y apoyar los estudios sobre la familia Malaspina y, muy especialmente, sobre el gran marino y explorador Alessandro.

Presidida por su fundador, la nueva institución sustituirá al Centro di Studi Malaspiniani en muchas de sus funciones, entre ellas la administración del Archivo-Museo de los Malaspina que actualmente tiene su sede en Mulazzo.

En el mes de noviembre tuvo lugar en dicha localidad una jornada de estudios sobre los *ex-libris* dedicados a Dante Alighieri, cerrando de esa manera los actos conmemorativos del séptimo centenario de la estadía de Dante en Lunigiana, como huésped de los marqueses Malaspina. Con tal ocasión se inauguró una exposición de *ex-libris* sobre temas referidos a Dante, grabados por artistas de más que cuarenta países, muchos de ellos iberoamericanos.

## México

El Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México ha invitado al secretario general de Thalassa para que el 30 de abril del 2008 exponga sobre la situación de la historia marítima en Latinoamérica. El evento está organizado por Iván Valdez-Bubnov, quien recientemente obtuvo su doctorado en historia marítima en el Queens' College, de la Universidad de Cambridge, siendo así uno de los pocos latinoamericanos en contar con dicha especialización.

Previamente, el 28 de ese mes, nuestro secretario general dará una conferencia organizada conjuntamente por la Universidad Autónoma de Nayarit y la Casa de la Cultura Jurídica, sobre el marino peruano Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

## Perú

El 15 de marzo de 2007 tuvo lugar la presentación del libro *Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Marino y Caballero ejemplar*, que reúne diversos trabajos de amigos, colegas, familiares y colaboradores, en diferentes etapas de su fecunda trayectoria vital. El evento tuvo lugar en el Centro Naval del Perú y contó con una numerosa concurrencia que celebró con el homenajeado sus 96 años de vida. Cabe recordar que luego de treinta y cinco años de distinguidos servicios navales, el contralmirante Salmón se desempeñó con distinción en el campo empresarial y académico, siendo uno de sus principales legados la notable *Historia Marítima del Perú*.

Por otro lado, en mayo fue incorporado como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el magíster Lizardo Seiner Lizárraga.

El 10 de diciembre la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, conjuntamente con la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú, llevaron a cabo la presentación del *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, obra de Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, editada por la primera de las instituciones mencionadas. Los comentarios del libro estuvieron a cargo del vicealmirante Carlos Gamarra Elías y del historiador Rafael Sánchez-Concha.

Apenas dos semanas después, la noche del 23 de diciembre, Alicia Castañeda fue asesinada en su domicilio limeño, en circunstancias que aún requieren ser esclareci-

das. Su lamentable pérdida llenó de consternación a la comunidad de historiadores peruanos y muy particularmente a quienes tuvimos oportunidad de compartir con ella largos años de trabajo en los temas marítimos y navales, como es el caso de quien estas noticias escribe. Recuerdo aún lo difícil que fue animarla para que, hace ya casi veinte años, emprendiera la investigación sobre el viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* de Estados Unidos al Perú. Y también recuerdo su entusiasmo al saber que un historiador norteamericano estaba interesado en traducir su trabajo al inglés. Esperemos que esto último pueda concretarse, a manera de homenaje a su memoria.

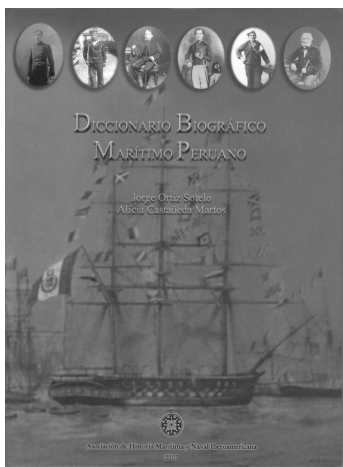
## **Uruguay**

Se inauguró en Colonia el Museo Naufragios y Tesoros, en un local cercano a la plaza de toros de dicha localidad. El nuevo museo incluye la replica en tamaño natural de un antiguo galeón, de 35 metros de largo, y ha sido establecido por una empresa española. Su curador es Rubén Collado, quien tiene una larga experiencia en la búsqueda de naufragios en las costas de su país, anunciando que su próximo proyecto será el rescate de piezas del *Lord Clive*, buque británico hundido frente a Colonia del Sacramento en enero de 1763.

Por otro lado, la Academia de Historia Marítima y Fluvial ha mantenido una intensa actividad en cuanto a conferencias, entre las cuales pueden mencionar las cinco llevadas a cabo por Carlos Bauzá sobre buques y viajeros alemanes en el siglo XIX.

## Comentarios de Libros

Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos. *Diccionario biográfico marítimo peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007), 350 pp., retratos



En 1993 ambos autores publicaron una primera versión de este libro, en el que incluían a los marinos cuyos apellidos se iniciaban con las letras A, B y C. Seis años después, Alicia Castañeda Martos publicó *Reseñas de oficiales de Marina, 1500-1930*, como parte de la Serie de Biografías del Instituto de Estudios Histórico Marítimos.

En una pulcra y hermosa edición tenemos hoy una obra que agota exhaustivamente el universo de personajes que conforman el conjunto de hombres y mujeres imbricados en la trama de la historia de nuestro pasado marítimo, y también presenta una galería de retratos que dan rostro a esos marinos legendarios en la memoria colectiva de nuestro pueblo. Muchos de ellos son desconocidos para el común de nosotros, pero desempeñaron roles trascendentes en la gesta del mar: navegantes, como los limeños Juan Francisco de la Bodega y Quadra, e Isabel Barreto, o Domingo Boenechea e Iríbar, hombre al servicio del virreinato del Perú, descubridores de nuevas tierras allende los mares. Defensores, como Rodrigo de Mendoza, general al mando de la armada virreinal que hizo frente a los ataques holandeses (1615); o Domingo Orué y Mirones, también limeño, quien en 1799 y en 1800, rechazó los ataques de naves corsarias británicas y finalmente capturó dos de ellas. Cartógrafos y responsables de la formación náutica en el Perú como Francisco Ruiz Lozano, Juan Ramón Coninck, Andrés Baleato o Eduardo Carrasco. Los pioneros en la conquista de la Amazonía, exploración de sus ríos, fundación de ciudades y defensa de sus fronteras, aun con el sacrificio de sus vidas, como Juan Antonio Távara, Alberto West y Manuel Clavero. Y en las comisiones de límites, como Camilo Carrillo, marino, geógrafo, matemático, maestro, cuya contribución a la institu-

ción naval y al país no ha sido aún rescatada. Y los inventores, como Federico Blume, quien construyó un sumergible que bien pudo haberse aplicado en la defensa de costas durante la Guerra con Chile.

Incluye, además, un apéndice sobre “Conflictos, campañas y acciones de armas”, en los que tuvieron concurrencia los biografiados, “Eventos marítimos notables”, “Centros de formación”, referidos a la educación naval en el Perú, desde que por primera vez se dictara en estas tierras un curso con aplicación en la náutica, en este caso, la cátedra de matemáticas establecida en 1665 por el virrey Conde de Santisteban, que se leía en el Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Jorge Ortiz nos regala con un listado de buques de la Armada Peruana, que da una somera información no sólo sobre los buques mencionados en el diccionario, sino sobre todas las naves que han prestado o prestan servicio en la Marina de Guerra del Perú.

Este diccionario biográfico es indispensable fuente de consulta para el investigador que se adentre en el pasado de la historia marítima y naval peruana. Encontrará en este libro información cuya autoridad está respaldada en la documentación del Archivo Histórico de Marina. Ambos autores conocen ampliamente este repositorio; en el caso de la señora Castañeda, tuvo a su cargo la organización inicial, y en el caso del comandante Ortiz, durante su servicio en la Marina de Guerra, en la Dirección de Intereses Marítimos, el Archivo estuvo directamente bajo su responsabilidad.

Carvajal Pareja, Melitón. *Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883* (Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2006), t. XI, v. 2, 868 pp., illus., mapas, planos, retratos

Continúa la disputa por el control del mar. No poder alcanzar el predominio marítimo, arrebatarse al monitor *Huáscar* este privilegio es causa de desvelo para Juan Williams Rebolledo, comandante general de la escuadra chilena; su desempeño hasta ahora ha estado marcado por el fracaso, a causa de su incapacidad de domeñar al intrépido monitor. Al otro lado del tablero, la escuadra peruana se apresta a emprender la segunda fase de la campaña marítima. Hasta ahora ha sido una gesta bizarra del pequeño monitor y su indomable tripulación; sin embargo, su comandante, con fatalismo que nace de la objetividad, sabe que en esta campaña marchan al encuentro con su destino. Como él lo manifiesta, la suerte está echada. Los dos únicos buques de combate, el *Huáscar* y la *Unión*, se encuentran en el puerto del Callao, en vísperas de terminar sus reparaciones. La escuadra chilena, que había abandonado su plan de atacar el Callao, regresaba a restablecer el bloqueo de Iquique el 31 de mayo de 1879.

El plan inicial del gobierno chileno había sido atacar a la escuadra peruana que se encontraba en reparaciones en el Callao. Williams Rebolledo se opuso tenazmente por los peligros de enviar la escuadra tan lejos y las dificultades para la comunicación. Más bien propuso el bloqueo del puerto de Iquique, dejando a cargo de esta tarea a dos de los

buques menos poderosos de su escuadra, la corbeta *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*. El plan fracasó cuando se produjo el combate de Iquique y se perdió la *Esmeralda*; la inmólación del comandante Prat y la pérdida de la fragata peruana *Independencia* frente a punta Gruesa disimularon ante la opinión pública chilena sus fallas tácticas.

Sin embargo, Williams Rebolledo estaba a punto de dejar el mando, con el pretexto de su mala salud, pero en verdad agobiado por las críticas de la ciudadanía, entre ellas por su fracaso en el ataque del Callao, y las frustradas persecuciones del *Huáscar* y la pérdida de la *Esmeralda*. Presenta su renuncia el 4 de junio, al fondear en Iquique de regreso de la segunda persecución al *Huáscar*. El gobierno no acepta su retiro. El 15 de junio, absolviendo tres requerimientos que le planteaba el ministro de Guerra y Marina, general Urrutia, ratifica su oposición a bloquear el Callao y reconoce la desventaja de la escuadra chilena en velocidad respecto de la peruana; explicaba que por ello no se había llegado al ansiado combate decisivo, que se podía lograr si se le dejaba al jefe de la escuadra toda la amplitud de acción. Coincide en la necesidad de organizar la escuadra en dos divisiones, una para el bloqueo de Iquique, y la otra para interceptar el tráfico de los transportes enemigos y convoyar los transportes que conducían al ejército chileno. A fines de junio se adoptaron estas medidas.

Finalmente, Williams Rebolledo deja el cargo el 12 de agosto. Su empecinada pugna con Rafael Sotomayor Baeza y con el general Justo Arteaga, comandante de las fuerzas terrestres, así como el profundo descontento de la ciudadanía ante su incapacidad para detener las acciones del *Huáscar*, lo llevan a apartarse. El golpe de gracia para su desafortunada gestión sobreviene cuando el *Huáscar* captura el transporte *Rímac* repleto de tropas y pertrechos. La gloria le fue esquiva a Williams Rebolledo; a su drama personal se aunaba una grave enfermedad bronquial.

Es reemplazado por el capitán de navío Galvarino Riveros Cárdenas, quien finalmente logra su cometido el 8 de octubre en el combate de Angamos, donde caen el monitor *Huáscar* y su comandante el almirante Miguel Grau.

Los hechos se sucedieron así: el miércoles 8 de octubre, a las 3.30, a la altura de la península de Mejillones, el almirante Grau avistó los tres humos de la división de Riveros; a la vez que los mismos se percataban de la presencia de las naves peruanas e iniciaban la persecución. La posterior aparición de los tres buques de la división de Latorre que cerraba el paso por el noroeste a las fuerzas peruanas, y la de Galvarino Riveros a la zaga por el sur, sólo le dejaba a Grau un camino, forzar la marcha por el noroeste, pues el paso por el este estaba cerrado por la costa. Entre las 8 y las 8.30 el *Huáscar* se encontraba prácticamente acorralado a la altura de punta Angamos. La persecución de los blindados estaba centrada en el monitor, en tanto que el *Loa* y el *O'Higgins*, por orden de Latorre, marchaban sobre la *Unión*, que tenía orden de evadir el combate, según las instrucciones del presidente Prado que indicaban que "En ningún caso comprometerá el almirante Grau alguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos... solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber." Esas eran las circunstancias y Grau cumplió con su deber.



De esto trata el volumen 2 de la obra del almirante Carvajal. El autor ha tenido clara la idea de que sólo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderío naval de ambos países beligerantes, haría posible analizar los hechos y aun encontrar las razones del resultado final.

Señala que establecer la precisión de las horas –que aparecían con muchas diferencias en los partes oficiales y testimonios– es un factor importante para la reconstrucción del combate y para determinar el momento y las circunstancias en que falleció Grau. Cita a Melitón Carbajal, su abuelo, testigo presencial del combate a bordo del *Huáscar*, dice: “Pero, el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente...” El *Huáscar*, agrega, “...cayó en poder del enemigo, no rendido, sino apresado.”

Finalmente la fuerza se impuso a la audacia y valentía. El drama había concluido.

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara: marino y caballero ejemplar* (Lima, 2007), 774 pp., fotos, retratos.

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú presentó este libro en homenaje a su fundador y hoy su presidente honorario y vitalicio, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, conmemorando el nonagésimo sexto aniversario de su natalicio. Reúne cincuenta trabajos sobre historia marítima y el mar en general, como corresponde en una obra dedicada a este personaje, cuya vida ha estado signada por su amorosa y devota relación con el mar. La primera parte contiene testimonios personales de sus colegas, amigos y subordinados, que tuvieron la oportunidad de compartir con él alguna de las múltiples experiencias y responsabilidades que le deparó el transcurso de su larga y fructífera vida. Ellos pudieron apreciar entonces las cualidades de líder, y sobre todo de honestidad, caballerosidad y profunda bondad del almirante Salmón. El destino lo puso siempre en el lugar preciso para desempeñar un rol protagónico y por ende de extrema responsabilidad. Siempre supo estar a la altura de las circunstancias, y aun más allá, dando ese plus de entrega que distingue al hombre superior. Alguna vez encarnó la esperanza de toda la nación peruana, como cuando en 1959 recibió el honroso encargo de recibir al poderoso crucero británico *Newfoundland* en el puerto de Portsmouth, Inglaterra, dirigir su acondicionamiento en el breve lapso de cuarenta y cinco días y, como su primer comandante, ya con el nombre de BAP *Almirante Grau*, conducirlo en su viaje inicial a la patria. El recibimiento en el puerto del Callao fue apoteósico y en el imaginario popular la gallarda imagen de su comandante se confundió con el espíritu de la emblemática nave. Después de treinta y cinco años de servicios en la Marina de Guerra del Perú, pasó a la situación de retiro, pero aún lo esperaban nuevos retos, esta vez en la administración estatal, cuando se le encargó la

delicada y difícil misión de reorganizar la Compañía Peruana de Vapores, a punto de extinguirse pues la operación de sus pocas naves generaba más gastos que utilidades. Su empeño y dedicación imprimió un robusto impulso a la marina mercante nacional convirtiéndola en una entidad exitosa y productiva. Al término del mandato de su gestión dejaba una eficiente y moderna flota de más de doce unidades y establecidas nuevas rutas hacia el norte de Europa, el Mediterráneo, Estados Unidos, Golfo de México, Japón y los puertos canadienses del Atlántico y el Pacífico. Así, bajo su liderazgo, los buques peruanos estuvieron presentes en todos los mares del mundo. Sin embargo, la nave más relevante que tuvo bajo su comando fue la *Historia Marítima del Perú*, monumental obra que pone al mar como el gran personaje en la vida de nuestra nación: su presencia está en cada una de las etapas de la historia del Perú, descubriendo su condición de país marítimo. La idea de escribir una historia marítima representaba un viejo anhelo en la Marina de Guerra, rescatando así el rol del mar y de sus hombres en el destino nacional. En el año 1963, cuando con el grado de capitán de navío presidía el Centro Naval del Perú, junto con su gran amigo el capitán de fragata Luis Felipe Villena, presidente de la Comisión de Cultura de dicha institución, concibieron la idea de llevar a cabo el ambicioso plan de escribir la Historia Marítima del Perú. El consejo directivo del Centro Naval acogió el proyecto y con el apoyo de la superioridad naval se creó la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. El almirante Salmón, con su gran capacidad de convocatoria, supo reunir un selecto grupo de científicos, investigadores, historiadores y oficiales de marina que se comprometieron a llevar a cabo la obra. El primer tomo vio la luz en 1972, y hasta la fecha se han publicado ya doce tomos en veintitrés volúmenes, más un volumen monográfico sobre los puertos peruanos. La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha sido reconocida oficialmente por su interés científico y cultural, así como por su contribución para entender al Perú como país marítimo. En 1973 la Comisión se convirtió en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Zanutelli Rosas, Manuel. *En los hombres que guardan memoria...: biografía del capitán de navío Francisco Quiroz Tafur* (Callao, Imprenta de la Marina, 2006), 154 pp., fotos, retratos.

La personalidad de Francisco Quiroz Tafur dejó una estela luminosa a su paso por la institución naval, que ha ameritado con largueza plasmar su biografía. Manuel Zanutelli nos muestra al joven “Pancho” Quiroz desde los quince años de edad, cuando se presenta a la Escuela Naval como aspirante a cadete. Allí se distingue como excelente alumno en los estudios, mereciendo algunas medallas al mérito. Pero es en los deportes en los que se hace imprescindible su presencia, con su buen humor e ingenio, animando las barras de cadetes con rimas y canciones deportivas de su inspiración. Al graduarse como alférez de fragata, en diciembre de 1941, fue destacado al BAP *Almirante Grau*, pero descubrió su destino como submarinista cuando cinco meses des-

pués pasó a servir en el *R-1*. Su vida naval transcurrió en ese tipo de naves y en 1969, con el grado de capitán de navío, fue nombrado jefe de la Flotilla de Submarinos. El 11 de enero de 1971 solicitó su pase a la situación de retiro. Fue un quiebre dramático en su vida pero su corazón se mantuvo fiel a su primer amor, la Marina, y no tuvo mejor forma de demostrarlo que componiendo el hermoso Himno de la Marina de Guerra del Perú, que hoy cantan con unción en tierra y en mar los seguidores de Grau. La faceta de criollo de Quiroz ha dejado varias piezas para el acervo de la canción popular peruana, destacando la finura de su verso literario aunada a la armonía musical. Su vals *Bandida* fue premiado con el segundo puesto en el Primer Festival de la Canción Criolla de Panamericana TV, el año 1971; la polca *Vamos Boys* nos muestra toda la garra de la barra deportiva que forjó desde los años de cadete animando al equipo de fútbol naval. Pancho Quiroz no podía ser ajeno a la inquietud cultural y estuvo entre los miembros fundadores de la Comisión para Escribir Historia Marítima del Perú, y formó parte del primer comité ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, creado en base a esa comisión el 17 de octubre de 1973. Las sesiones de consejo en el viejo local de Nicolás de Araníbar eran animadas con su chispa y carisma personal. Lamentablemente, la vida del comandante Quiroz se extinguió tempranamente para los frutos que aún podía la sociedad cosechar de su talento, falleciendo en el Centro Médico Naval el 20 de abril de 1975. En el decurso de la obra el autor va recogiendo las canciones, décimas, himnos navales de creación de Quiroz, y al final reproduce también una recopilación exhaustiva de sus vals y polcas. El libro aparece en una fina presentación encuadernada y con sobrecubierta; lleva en portafolio un disco compacto con las grabaciones de sus canciones.

*Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, año 1, n° 1 (Lima, junio, 2007).

Coincidiendo con el quincuagésimo aniversario del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, aparece el primer número de la revista institucional bajo la dirección del capitán de navío César Linares Velásquez. Destacados intelectuales civiles y militares escriben en ella sobre temas vinculados al ámbito de la seguridad y la defensa, con especial énfasis en la operación conjunta de nuestras fuerzas armadas, tal como lo destacan en la presentación tanto el ministro de Defensa, embajador Allan Wagner Tizón, como el almirante Jorge Montoya Manrique, jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Sobre la historia del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas escribe José Cavani Ríos, mientras que César Arias Quincot aborda el tema de la posguerra fría, en el que el occidente democrático y capitalista vive una realidad aún en proceso de entenderse, con desafíos que no se pueden enfrentar con la mentalidad de un mundo ya caduco. Héctor López Aréstegui, en “China, una creciente potencia naval”, llama la atención sobre este milenarismo país que surge como potencia económica, traducida en un inquietud

tante poderío marítimo. El contralmirante José García Valdivieso, en “Estrategia”, destaca algunos aspectos importantes para determinar los objetivos nacionales y desarrollarlos a través de las políticas de Estado para construir la historia futura. El capitán de navío Pablo Jhery, en “¿Por qué una hipótesis de conflicto en defensa de nuestros recursos naturales?”, trata sobre la preocupación por la creciente demanda energética que obliga a tomar providencias para preservar el petróleo, el gas y el agua de la codicia de quienes no los poseen.

Luis Solari de la Fuente escribe sobre la necesidad de mantener una visión holística y estructural, con mayores elementos de juicio sobre diversos factores sociales para la construcción del ‘poder de las naciones’. El coronel FAP Luis Bernedo Boado, en “La necesidad de definir ciertos términos sobre operaciones integradas”, demanda una terminología unificada. En “Conceptos para tenerse en cuenta para las Operaciones Conjuntas”, el general de brigada Jorge Escobedo dice que el equilibrio de la potencia del combate puede cambiar de una fuerza a otra, y el factor determinante es la capacidad moral de los hombres. El contralmirante Cristóbal Miletich Souza-Peixoto, en “Defensa y Desarrollo, ¿pueden ir de la mano?”, plantea que si se apoyan entre sí crean una sinergia para resolver cuánto de nuestros escasos recursos debe ir a la defensa y cuánto al desarrollo. El capitán de navío Juan Bertarelli Rodríguez, en “Centro de Derecho Internacional Humanitario y de los Derechos Humanos de las Fuerzas Armadas”, resalta el compromiso de las FF.AA. para respetar los derechos humanos.

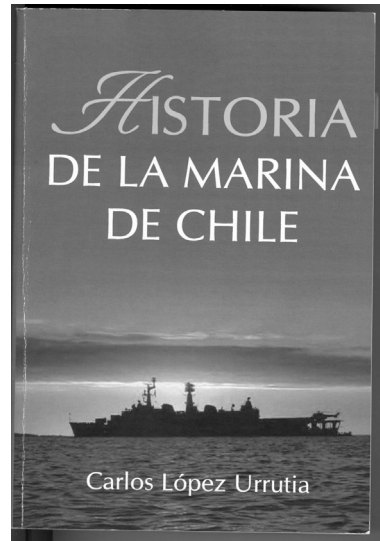
Tres trabajos abordan temas de seguridad: “Los nuevos paradigmas de la seguridad”, con un alcance multidimensional que comprende aspectos políticos, económicos, sociales, medioambientales y militares, del doctor Jaime Castro Contreras. En “Implicancias del concepto de ‘seguridad humana’ para la agenda de Seguridad Internacional”, el doctor Farid Kahhat Kabatt, revela que los conflictos dentro de las fronteras del Estado, muchos de ellos de carácter étnico, se han convertido en la principal fuente de violencia política. “Diálogo e interacción en el Consejo de Seguridad Nacional para la determinación de la estrategia nacional y conducción de la guerra”, del mayor general FAP Fernando Ordóñez Velásquez, fundamenta la importancia del diálogo político militar en situaciones de crisis y el rol de la información y la comunicación para la toma de decisiones. El coronel Guillermo Palacios Seminario escribe sobre el desempeño de las FF.AA. peruanas en las operaciones de paz, y el general de brigada Juan Emilio Yepes del Castillo, en “El Acta de Lovaina”, sobre la mediterraneidad de Bolivia, tema tratado en la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, en el año 2006.

En resumen, un sustancioso conjunto de trabajos de gran calidad, en el que la temática está encaminada a la difusión de la cultura de la defensa y la seguridad nacional.

Esperanza Navarro Pantac  
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Carlos López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile* (Santiago, El Cíprés, 2007), 652 pp.

Casi cuarenta años después de su primera edición aparece una nueva versión, aumentada y actualizada, de este valioso libro de Carlos López. Con la rigurosidad y dominio de los temas navales que lo caracteriza, el autor narra la historia de la armada de su país natal procurando acercarse a la misma de manera objetiva, reconociendo tanto errores como aciertos. El primero de sus veintitrés capítulos está dedicado a la etapa auroral de la Patria Vieja chilena, concluida por la crisis interna que llevó a la decidida intervención peruana. Dedicó varios capítulos al periodo de los corsarios y a la escuadra inicial de la Patria Nueva pero ciertamente Cochrane es uno de sus personajes favoritos, ocupando cinco capítulos de la obra. Dada la importancia que este marino escocés tuvo para la armada chilena, es comprensible tal extensión, pero de alguna manera contrasta con los periodos siguientes, que van desde la toma de Chiloé (1826) hasta la Guerra con España (1866), un periodo de cuarenta años que casi podría decirse que son tratados decenalmente.



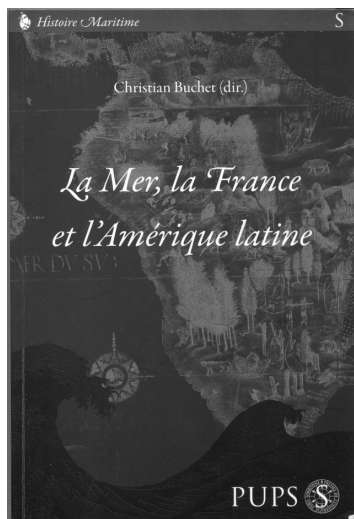
Su tratamiento de la Guerra del Pacífico, tema al que le ha dedicado ya un libro, es bastante mesurado, al punto que debe haberle merecido más de una crítica entre sus compatriotas. Como peruano, quien esto escribe puede estar de acuerdo o no con muchos de sus comentarios, pero debo reconocer que está lejos del patriotismo barato que muchas veces bastardea la rigurosidad con que deben tratarse los temas históricos. Siempre será posible decir que debió consultar más fuentes peruanas, pero no creo que esta sea una crítica totalmente justificada, tratándose de una obra que resume una bicentenaria historia institucional.

La cruenta Guerra Civil de 1891, en la que se perdieron varios buques de guerra, es tratada con la sobriedad que el tema amerita. Toda lucha de ese género tiende a dejar profundas heridas en la memoria colectiva nacional e institucional, y es por ello que una aproximación de este tipo es la deseable. Igual tratamiento le merece el capítulo que dedica al levantamiento de la escuadra en 1931, de clara influencia comunista, tema que se enmarca en la compleja situación que se vivió en toda América Latina tras la crisis de 1929.

Los tres últimos capítulos están dedicados a temas contemporáneos, siendo de particular interés el referido a la Unidad Popular y el Pronunciamiento militar, pues brinda interesante información sobre la manera en que se fueron deteriorando las relaciones entre Allende y las fuerzas armadas chilenas, especialmente la Armada, personaje central del libro.

Naturalmente, a lo largo de sus páginas finales se mencionan las dificultades que de tiempo en tiempo han tenido las relaciones de Chile con sus vecinos, y la forma como su armada se ha preparado ante la eventualidad de tener que intervenir.

En síntesis, creemos que la obra de López, meritoria como lo fue en 1968, lo es mucho más hoy día, pues a la par de actualizarla muestra a un historiador con cuarenta años más de experiencia en el oficio.



Christian Buchet, editor. *La Mer, la France et l'Amérique latine* (ParisPresses de l'Université Paris-Sorbone, 2006), 413 pp.

Por iniciativa del editor de este libro, en 1997 se estableció el Centre franco-ibéro-américain d'Histoire maritime (CEFIAHMAR) del Instituto Católico de París, el mismo que en el 2004 amplió su ámbito de actividades para pasar a ser el Centre d'Etudes de la Mer (CETMER). Durante sus siete años de vida, CEFIAHMAR llevó a cabo numerosas conferencias que este volumen recoge, algunas de las cuales fueron publicadas en números pasados de *Derroteros de la Mar del Sur*, revista de la cual tanto esa entidad como su sucesora, CETMER, son coeditores.

El libro está organizado en tres partes, la primera se refiere a marina y diplomacia, la segunda a marina y las misiones, y la tercera a marina y economía. En la primera figuran los trabajos de José Miguel Barros, sobre la estada de Sarmiento de Gamboa en Francia (1586-1590); Philippe Hrodej, sobre las naves francesas al servicio de los borbones y del imperio español en América a principios del siglo XVIII; Christine Laffite-Carles, sobre la presencia francesa en las costas colombianas durante las guerras de independencia; Philippe Raxhon, sobre la memoria del general San Martín tanto en América como en Europa; Michel Depeyre, sobre la demostración naval francesa en Buenos Aires en 1838; Francois Bellec, sobre las impresiones de los puertos sudamericanos en los oficiales navales francesas en el siglo XIX; Jorge Ortiz Sotelo, sobre los lazos marítimos entre Francia y el Perú entre los siglos XIX y XX; y Philippe Lásterle, sobre la Misión Naval Francesa en el Perú (1904-1914).

La segunda parte se inicia con el trabajo de Aliocha Maldavsky sobre la labor de los misioneros en América, seguido del de Catherine Marin referido a la redefinición de la labor misionera a raíz de las instrucciones a los vicarios apostólicos de 1659. La labor misionera de las Hermanas de Picpus en América Latina es abordada por Chantal Paisant, mientras que Pascale Cornuel escribe sobre la congregación de San José de Cluny y su labor misional en tierra y mar. Las reducciones del Paraguay como modelo

para la labor misionera en el Pacífico es el tema escogido por Claire Laux, mientras que Élisabeth Dufourcq cierra la sección con un trabajo sobre las religiosas y los paquebotes de Julio Verne.

La tercera parte se inicia con el trabajo de Jacques Habert sobre el segundo de los grandes viajes de Jean de Verrazane a las Indias y a Brasil (1526-1527), seguido del de Frédéric Mauro sobre Francia y Brasil de 1500 a 1700. Viene luego una contribución de Patrick Villiers sobre Raveneau de Lussan, filibustero francés que actuó en el Mar del Sur a fines del siglo XVII, mientras que Fernando Jumar aborda el tema del comercio francés en el Río de la Plata durante la Guerra de Sucesión Española. A ese mismo periodo y tema corresponde el trabajo de Max Guérout, mientras que Raymonde Litalien escribe sobre los esfuerzos franceses y españoles, desde México, para explorar el Pacífico norte. Étienne Taillemite aborda el viaje que en 1826 llevara a cabo el teniente de navío Edmond de la Touanne desde Valparaíso a Buenos Aires, a través de los Andes y las pampas; y finalmente Jean Meyer escribe sobre la marina francesa en Sudamérica en el siglo XIX.

Jorge Ortiz Sotelo  
Thalassa, Lima



## 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 2007, aun cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

En la página web de la revista ([//derroteros.perucultural.org.pe](http://derroteros.perucultural.org.pe)) se puede bajar un archivo que reúne la información contenida en esta sección desde 1993, y también otros datos bibliográficos que hemos ido incorporando.

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

Albino, Óscar C. “La invasión inglesa al Río de la Plata entre 1806 y 1808. Actividades británicas desde el punto de vista naval”, en *BCN* n° 816 (enero/abril 2007), pp. 23-44.

Amendolara, Alejandro J. “Hundan al portaa-viones”, en *BCN* n° 817 (mayo/agosto 2007), pp. 235-240

Arguindeguy, Pablo E. y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar* (Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995), 375 pp.

Bákula Patiño, Miguel. “Pacífico Sur: zona de paz y de cooperación”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 203-221.

Bamio, José R. y Raúl Dárrichon, *Efemérides navales* (Buenos Aires, Armada Argentina, 2006), 252 pp.

Barros, José Miguel. “Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento son séjour en France (1586-1590)”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 15-26.

Beals, Herbert K.; R.J. Campbell, Ann Savours y Anita McConnell, Roy Bridges (editores). *Four travel journals. The Americas, Antarctica and Africa, 1775/1874* (Londres, The Hakluyt Society, 2007), 404 pp.

Becerra, Luciano. *La Gran Batalla* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1999), 106 pp.

Bellec, Francois. “Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de marine française au XIX<sup>e</sup> siècle”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 89-112.

- Bernardez, Marcela L. y Marcos Szymczak. *Un Cirujano en Malvinas*, (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006), 128 pp.
- Bezzola, Eugenio L. *Dieciséis Semanas en Portsmouth* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1998), 143 pp.
- Bóveda, Jorge. *Malvinas - La Odisea del Submarino Santa Fe* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007), 256 pp.
- Bóveda, Jorge R. “Uno contra todos. La historia secreta del ARA *San Luis* durante la guerra del Atlántico Sur”, en *BCN* n° 816 (enero/abril 2007), pp. 113-126.
- Boyce, George D. *The Falkland War* (Basingstoke/Nueva York, Palgrave, 2005), 246 pp.
- Bradley, Peter. “La Armada del Mar del Sur”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 223-237.
- Bravo Valdivieso, Germán. “Actividades de algunos vapores alemanes en la costa del Perú, durante la Primera Guerra Mundial”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 239-252.
- Brescia, Maurizio. “25 de Mayo e Almirante Brown, gli incrociatori argentini di Livorno e Genova”, en *Storia Militare* n° 168 (setiembre 2007), pp. 22-39.
- Brousset Barrios, Jorge. “La Convención del Mar y el Perú”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 253-265.
- Buchet, Christian y Michel Vergé-Franceschi, directores, *La Mer, la France et l'Amérique latine* (París, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006), 413 pp.
- Büsser, Carlos. *Operación Rosario - La recuperación de las Islas Malvinas* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006), 368 pp.
- Busser, Carlos A. “Reflexiones y experiencias sobre la actuación de la Infantería de Marina en la defensa de las islas Malvinas en 1982”, en *BCN* n° 816 y 818 (2007).
- Cano Trigo, José María. *La expedición Malaspina (1789-1794)* (San Fernando, 2006), 82 pp.
- Cantuarias Acosta, Ricardo. “Monitores dorados”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 267-273.
- Carcelén Basurto, José. “El mar peruano, su historia y nuestra realidad marítima”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 275-282.
- Castañeda Martos, Alicia. “Exploraciones en la Amazonía. El aporte de los marinos peruanos”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 283-294.
- Castañeda Martos, Alicia y Jorge Ortiz Sotelo. *Diccionario biográfico marítimo peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007), 350 pp.
- Castro, Xavier, Jocelyne Hamon y Luis Filipe Thomaz. *La voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et outre témoignages* (París, Chandeigne, 2005), 2 vols.
- Castro Fox, Rodolfo A. “La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a 25 años del conflicto del Atlántico Sur. Una aproximación a la verdad histórica”, en *BCN* n° 817 (mayo/agosto 2007), pp. 227-233.
- Cavaliere, Daniel. *Deuda de Sangre: historia naval y amnesia en la Argentina, 1810-1893 y 1982* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005), 437 pp.
- Cavani Ríos, José. “El Sistema Nacional de Puertos”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 295-333.
- Centeno, Miguel A. (editor) *Warfare in Latin America* (Aldershot, Hampshire, Ashgate, 2007), 2 vols.
- Clark, Michael. “Bound out for Callao!: The Pacific coal trade 1876-1896: Selling coal or selling lives?” [Parte 2], en *GC* 29, n° 1 (2007), pp. 3-21.

- Cobas Corrales, Efraín. “La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional 1930-1968”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 9-38.
- Coli, Carlos A. “La flota de mar en la guerra del Atlántico Sur. Su actuación posterior al 2 de abril de 1982”, en *BCN* n° 816 (enero/abril 2007), pp. 87-108.
- Cornuel, Pascale. “Des religieuses entre terre et mer. Les débuts missionnaires de la Congrégation Sain-Joseph de Cluny”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 201-224.
- Crespo Solana, Ana. “Reflections on monopolies and free trade at the end of the Eighteenth Century: a tobacco trading company between Puerto Rico and Amsterdam in 1794”, en: *Itinerario* n° 29 (Leiden 2005), pp. 73-90.
- Croix-Riche Chanet, CH.R. de la. *Los franceses en el Río de la Plata y el Atlántico Sur, 1526-1876* (Buenos Aires, Megalibros editores, 2004), 1013 pp.
- David, Andrew. “The list of charts and drawings brought back to England from Monterey by Boughton in 1793”, en *Terrae Incognitae* n° 37 (2005), pp. 91-94.
- De Windt Lavandier, César A. “Dominican Republic”, en John B. Hattendorf, editor, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994), pp. 111-113.
- Delgado, James P. “Archaeological Reconnaissance of the 1865 American-Built Sub Marine Explorer at Isla San Telmo, Archipiélago de las Perlas, Panama”, en *IJNA* 35, 2 (2006), pp. 230-252.
- Depeyre, Michel. “Une démonstration navale française, Buenos Aires (1838)”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 79-88.
- Dermitt Martínez, Pedro José. “La expedición del obispo de Plasencia. IV parte: el testamento y sus personajes”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 39-55.
- Doig Camino, Jean Jesús. “Geohistoria marítima”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 335-353.
- Dufourcq, Élisabeth. “Les religieuses sur les paquebots de Jules Verne”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 245-256.
- Elkin, Dolores; Amaru Argüeso, Mónica Grosso, Cristian Murray, Damián Vainstub, Ricardo Bastida y Virginia Dellino-Musgrave, “Archaeological research on HMS *Swift*: a British Sloop-of-War lost off Patagonia, Southern Argentina, in 1770”, en *IJNA* 36, 1 (marzo 2007), pp. 32-58.
- Fermepin, Raúl Ricardo y Juan Pedro Villemur. *155 Años de Pesca en el Mar Argentino (1821-1976)* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004), 420 pp.
- Finlan, Alastair. *The Royal Navy in the Falkland and the Gulf War* (Londres/Nueva York, Cass, 2004), 214 pp.
- Fortini, Enrique A. “Guerra del Atlántico Sur, experiencias poco conocidas (Unidad de Tareas 80.2.2)”, en *BCN* n° 817 (mayo/agosto 2007), pp. 235-249.
- Freedman, Lawrence. *The official history of the Falkland War and its aftermath* (Oxford, Routledge/Taylor & Francis, 2005), 2 vols.
- Furlan, Luis Fernando. “Aspectos marítimos y navales de la Independencia Hispanoamericana. La campaña de 1814”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 355-373.
- García Boll, Carlos A. “A 25 años de la guerra del Atlántico Sur”, en *BCN* n° 816 (enero/abril 2007), pp. 128-143.
- García Martínez, José Ramón. “Buques donados a la Armada Española”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 57-70.
- Gerding, Eduardo. *La Saga de David Jewitt* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006), 188 pp.

- Gilbey, Joseph. *Langsdorff del Graf Spee - Príncipe de Honor* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006), 280 pp.
- Graham-Yooll, Andrew. *Ocupación y reconquista 1806-1807. A 200 años de las invasiones inglesas* (Buenos Aires, Lumiere, 2006), 143 pp.
- Grau Umlauff, Fernando. “La influencia de la Escuadra Libertadora en la creación de la Marina de Guerra del Perú”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 375-391.
- Guenther, Louise H. *British merchants in nineteenth century Brazil: business, culture and identity in Bahia, 1808-50* (Oxford, Centre for Brazilian Studies, 2004), 211 pp.
- Guérout, Max. “La traite française vers Buenos Aires durant la Guerre de Succession d’Espagne”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 333-349.
- Guerrero Lira, Cristián. “La revalidación de una propuesta para construir un paso interoceánico Atlántico-Pacífico en la *Aurora de Chile*, 1812”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 71-77.
- Guzmán Lanfranco, Edmundo. “Preponderancia del Poder Marítimo”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 393-413.
- Habert, Jacques. “Le second des grands voyages de Jean de Verrazane vers les ‘Indes’ et au Brésil, 1526-1527”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 259-279.
- Hermelo, Ricardo A.R. “El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica”, en *BCN* n° 817 y 818 (2007).
- Herrscher, Roberto. *Los Viajes del Penélope. La historia del barco más viejo de la Guerra de Malvinas* (Buenos Aires, Tusquets, 2007), 349 pp.
- Hrodej, Philippe. “Marine et diplomatie: les vaisseaux français, un outil au service du Bourbonn de Madrid et de l’Empire Espagnol d’Amérique (1700-1713)”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 27-43.
- IEHMP. *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara. Marino y caballero ejemplar* (Lima, IEHMP, 2007), 774 pp.
- Jhery García, Pablo. “90 años de histórico desarrollo de la Fuerza de Submarinos del Perú, dentro del contexto nacional e internacional”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 443-471.
- Johnson, Sherry. “El Niño, environmental crisis, and the emergence of alternative markets in the Hispanic Caribbean, 1760s-70s”, en *William and Mary Quarterly*, LXII (2005), pp. 365-410.
- Jumar, Fernando. “Le commerce français au Rio de la Plata pendant la Guerre de Succession d’Espagne”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 309-331.
- Kauffmann Doig, Federico. “Navegación a larga distancia en el Perú incaico: Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 473-489.
- Lafite-Carles, Christiane “La présence française sur la côte colombienne pendant les guerres d’Indépendance”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 45-61.
- Lascano, Diego. *Graf von Spee, de China a Malvinas. La Primera Guerra Mundial en aguas de Chile y Argentina* (Buenos Aires, Ediciones Victoria, 2002), 172 pp.
- Lasterle, Philippe. “La mission navale française au Perou (1905-1914): un gout d’inachive”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 129-146.
- Laux, Claire. “Les réductions du Paraguay, modèles pour les théocraties missionnaires du

- Pacifique”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 225-244.
- Leceta Gálvez, Humberto. “Notas sobre la Dirección de Capitanías. 1919 y 1949”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 491-506.
- Lewis, E.R. y C.B. Robins. “Brazil's cost defense rearmament, 1939-45”, en *Warship International* n° 41 (2004), pp. 52-53.
- Litalien, Raymonde. “Les missions exploratoires du Pacifique nord au XVIII<sup>e</sup> siècle en provenance de la France et du Mexique”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 351-368.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. “Aspectos operativos de alistamiento de la escuadra del Perú para hacer frente a la agresión ecuatoriana de 1941”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 507-528.
- López Urrutia, Carlos. *Historia de la Marina de Chile* (Santiago, El Cípris Editores, 2007), 652 pp. (2ª edición corregida y aumentada).
- López Urrutia, Carlos. “La defensa de Rosas por Lord Cochrane”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 79-87.
- Lorimer, Joyce. *Untruth and Consequences: Raleigh's Discovery of Guiana and the 'Salting' of the Gold Mine* (Londres, The Hakluyt Society, 2007) 22 pp. (Annual lecture 2006).
- Luqui-Lagleyze, Julio M. “Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930”, en *Temas de historia argentina y americana* n° 4 (2004).
- Maldavsky, Aliocha. “Quitter l'Europe pour l'Amérique: mode d'emploi d'une quete missionnaire”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 149-166.
- Mariluz Urquijo, José María. “Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata”, en *Temas de historia argentina y americana* n° 2 (2003).
- Marin, Catherine. “La redéfinition de la Mission au XVII<sup>e</sup> siècle, un texte fondamental de Rome: les instructions aux Vicaires apostoliques de 1659”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 167-177.
- Martín, Juan Carlos. “El almirante del Mar del Sur José de Alzamora y Ursino”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 529-535.
- Martín-Merás Verdejo, Luisa. “La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805”, en *RHN* n° 98 (2007), pp. 25-42.
- Martín-Merás Verdejo, Luisa. “Catálogo de los documentos existentes en el Museo Naval referentes a la expedición hidrográfica septentrional del Atlas de América”, en *RHN* n° 98 (2007), pp. 3-77.
- Marzagalli, Silvia. “Bourdeaux et le commerce américain pendant les guerres révolutionnaires et impérial (1793-1815)”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 89-106.
- Masías Abadía, Daniel. “La ley del mar y el oficial de Marina”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 537-567.
- Mauro, Frédéric. “Pour une Histoire des occasions manquées, La France et le Brésil 1500-1700”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 281-290.
- Maxwell, Kenneth. *Conflicts and conspiracies: Brazil and Portugal, 1750-1808* (Nueva York, Routledge, 2004) 328 pp.
- Mazzoni, Carlos L. *El Estrecho de la Madre de Dios* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006), 380 pp. Novela histórica sobre el intento de colonización del estrecho de Magallanes.
- McDonald, Michelle Craig. “The chance of the moment: coffee and the new West Indies commodities trade”, en *William and Mary Quarterly*, LXII (2005), pp.441-472.



- Membrana, Juan J. “Pedro Zanni y Felipe Beltrame, su extraordinario vuelo y los aviadores navales que los acompañaron”, en *BCN* n° 818 (septiembre/diciembre 2007), pp. 391-395.
- Meseldzic, Zivana. “Un caso de biónica aplicado en la navegación”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 569-578.
- Meyer, Jean. “La marine française et l’Amérique du Sud au cours du XIX<sup>e</sup> siècle”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 383-403.
- Migone, José Luis. *33 Años de Vida Malvinera* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1996), 204 pp.
- Mira Caballos, Esteban. “La expedición de Martín de Pinedo a La Florida en 1519: noticias inéditas”, en: *RHN* n° 89 (2005), pp. 37-51.
- Miramontes Zuázola, Juan de. *Armas antárticas*. Edición crítica y notas de Paul Firbas (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2006), 608 pp.
- Montenegro, Guillermo J. *El armamentismo naval argentino en la era del desarme. Aspectos de las políticas exteriores y de defensa del gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002), 208 pp.
- Montenegro, Guillermo J. “Argentina”, en John B. Hattendorf, editor, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994), pp. 15-21.
- Morales Erroch, Ernesto. “El Perú y la Primera Guerra Mundial: el hundimiento de la Lorton”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 107-124.
- Moreau, Jean-Pierre. *Pirates: flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les Mers du Sud, 1522-1725* (París, Tallandier, 2006), 478 pp.
- Mould de Pease, Mariana. “Carta internacional sobre Protección y la Gestión del patrimonio cultural subacuático (1996)”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 579-586.
- Nerzic, Jean-Yves. “A la veille d’un bouleversement géopolitique: l’expédition de Carthagène de 1697”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 125-134.
- Nieto Vélez, Armando (S.J.). “La determinación del primer meridiano en 1884”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 587-601.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana”, en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 603-614.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècles”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 112-128.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales”, en *DMS* n° 14 (2006), pp. 135-146.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Alicia Castañeda Martos. *Diccionario biográfico marítimo peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007), 350 pp.
- Oyarzábal, Guillermo. *Guillermo Brown* (Buenos Aires, Librería Histórica, 2006), 436 pp.
- Oyarzábal, Guillermo. *Los marinos de la Generación del Ochenta* (Buenos Aires, Emecé Editores, 2005), 368 pp.
- Oyarzábal, Guillermo. “Buenos Aires frente al sistema monopólico de comercio (1580-1776). Dilemas, contradicciones y paradojas”, en *Temas de historia argentina y americana* n° 4 (2004).
- Oyarzábal, Guillermo. “Sobre marinos y funcionarios en el Río de la Plata. Conflictos y necesidades (1760-1800)”, en *Temas de historia argentina y americana* n° 6 (2006).
- Paisant, Chantal. “Les Soeurs de Picpus en Amérique latine: les premières missions d’éducation”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 179-200.

- Palacios Dongo, Alfredo. "Remembranzas sobre el viaje del BAP *Arica* a Alemania (1982-1984)", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 615-632.
- Parra Maza, Raúl. "Evolución histórica y geográfica para nuestro desarrollo", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 633-653.
- Pease García Irigoyen, Henry. "Franklin Pease Olivera", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 655-659.
- Pelosi, Hebe Carmen. "Cuestiones navales en las relaciones franco-argentinas", en *Temas de historia argentina y americana* n° 8 (2007).
- Pérez Mallaina, Pablo. *Spain's men of the sea: daily life on the Indies Fleet in the sixteenth century* (Baltimore, John Hopkins University Press, 2005), 289 pp.
- Pertusio, Roberto y Guillermo Montenegro, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004), 440 pp.
- Phillips, Carla Rahn. "Spain", en John B. Hattendorf, editor, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994), pp. 325-343.
- Pinillos Cabada, Javier. "El conflicto con la república de Colombia en los años 1932-1933", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 661-669.
- Puglisi, Alfio A. "Los primeros turistas y las primeras mujeres en la Antártida", en *BCN* n° 817 (mayo/agosto 2007), pp. 321-322.
- Quiroz Chueca, Francisco. *Historia del Callao: de puerto de Lima a provincia constitucional* (Lima, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos/Gobierno Regional del Callao, 2007), 297 pp.
- Rauch, George von. "Relevancia de los cruceros acorazados clase Garibaldi en nuestra historia naval", en *BCN* n° 816 (enero/abril 2007), pp. 169-175.
- Raxhon, Philippe. "Le général San Martin d'un continent a l'autre: histoire et memoire", en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine...*, pp. 63-78.
- Rivera-Collazo, Isabel. "Historical ship graffiti on the walls of San Juan's Spanish defence system: an interim report", en *IJNA* 35, 1 (2006), pp. 41-52.
- Rivière, Peter. *The Guiana travels of Robert Schomburgk 1835-1844, Volume II The Boundary Survey 1840-1844* (Londres, The Hakluyt Society, 2006), 266 pp.
- Robbins, Charles B. y E.R. Lewis. "Brazil's coast defense rearmament, 1939-1945 (and chilean-american 12in gun)", en *Warship International* n° 40 (2003), pp. 237-42.
- Rodrigues Pereira, J.A. "Portugal", en John B. Hattendorf, editor, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994), pp. 295-299.
- Rothschild, Emma. "A horrible tragedy in the French Atlantic [expedition in Kourou, French Guayana, 1703-5], *Past & Present* n° 192, pp. 67-108.
- Rostworowski de Diez Canseco, María. "Una batalla naval prehispánica", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 709-712.
- Ruiz Moreno, Isidoro, *Campañas militares argentinas. La política y la guerra* (Buenos Aires, Emecé Editores, 2005) 542 pp.
- Saldías Haettenschweiler, Raúl. "Concepción estratégica en las adquisiciones navales y modernización de la Armada de 1948 a 1956", en IEHMP, *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara...*, pp. 713-730.
- Sánchez Rubio, Rocío; Isabel Testón Núñez y Carlos Sánchez Rubio. *Imágenes de un imperio perdido, el atlas del Marqués de Heliche*



- (Presidencia de la Junta de Extremadura 2004), edición digital.
- St John, Ronald Bruce. “Hacia el mar: Bolivia’s quest for a Pacific Port”, en Centeno, *Warfare in Latin America...*, I, pp. 427-460.
- Suthren, Victor. *The sea has no end: the life of Louis-Antoine de Bougainville* (Toronto, Dundurn Press, 2004), 224 pp.
- Taillemite, Étienne. “De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: Le voyage du Lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 369-382.
- Tejedor, Forn, Falconi y Fraguío. *Argentina-Japón (1868-1946)* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1992), 312 pp.
- Tromben, Carlos. “Chile”, en John B. Hattendorf, editor, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, Maryland, U.S. Naval War College, 1994), pp. 93-102.
- Vale, Brian. *Una guerra entre ingleses* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005), 312 pp.
- Varela Marcos, Jesús. *Colón y Pinzón, descubridores de América* (Valladolid, Universidad de Valladolid/Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal/Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 2005), 211 pp.
- Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talván. *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano* (Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía - Instituto Interuniversitario de Iberoamérica y Portugal, 2004), 284 pp.
- Villiers, Patrick. “Raveneau de Lussan, un flibustier français à l’assaut de la mer du Sud”, en Buchet y Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l’Amérique latine...*, pp. 291-307.
- Wiesebron, Marianne L. (ed) *Brazilië in the Nederlanse archiven (1624-54): de West-Indische Compagnie: overgekomen brieven en papieren uit Brazilië en Curaçao* (Leiden, Research Schoole Leiden University, 2005), 604 pp.
- Zappia, Paulo Antonio. “Los carpinteros de ribera entre los bloqueos francés y anglo francés. 1840-1845”, en *Temas de historia argentina y americana* n° 4 (2004).