

# **Derroteros de la Mar del Sur**

**Núm. 18 y 19**

**2010-2011**

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

## Sumario

### *Derroteros de la Mar del Sur*

Publicación de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú; con la colaboración de:

- Fondazione Alessandro Malaspina, onlus per gli studi Malaspiniani, Piazza Alessandro Malaspina 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia; y del
- 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

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: thalassajos@gmail.com

Publicación anual. Suscripción 20 dólares norteamericanos.

Impreso en el Perú.

Hecho el depósito legal nº 99-1761

Normas Editoriales	4
Editorial	5
Siglas utilizadas en la revista	8
<i>French privateers in the Caribbean (1794-1810): Guadeloupe and Santo Domingo relationship with France allies.</i> Myriam Alamkam	9
<i>Curso y contrabando en el Golfo de México.</i> Michel Antochiw	21
<i>U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period.</i> Joel Christenson	37
<i>Three North American sea captains in the independence wars of South America.</i> Jorge Andres Delano	55
<i>Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen a la Mar del Sur.</i> Jorge Ortiz Sotelo	97
<i>Carrera y naufragio en la Sonda de Campeche de la fragata HMS Meleager.</i> Rafal Reichert	121
Comentarios de libros	129
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	139

## Normas editoriales

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

## Editorial

Por motivos de fuerza mayor nos hemos visto obligados a unir los números 18 y 19 de la revista, correspondientes a los años 2010 y 2011, por lo que pedimos las disculpas del caso a nuestros suscriptores. Pero ha valido la pena la espera, pues en este número doble incluimos algunas de las ponencias que fueron presentadas en el Simposio de Historia Naval realizado en la Academia Naval de los Estados Unidos en setiembre del 2011.

Como es usual, el firme apoyo de los miembros de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana se ha vuelto a expresar, permitiendo que podamos vencer las crecientes dificultades que plantea el incremento de los costos que involucra tanto su elaboración como su distribución.

Esta situación nos ha llevado a replantear nuestros acuerdos con las organizaciones que, junto con la Asociación, coeditaban la revista; y a entablar conversaciones con algunas otras para darle sostenibilidad. En tal sentido, a la par que el Centro Malaspina y el Centro Casto Méndez Núñez han pasado a ser colaboradores, es muy probable que lleguemos a una suerte de alianza estratégica con una universidad mexicana para que asuma un papel protagónico en la reestructuración de *Derroteros*.

En todo caso, soplan nuevos vientos para la revista, que se acerca ya a su segunda década de existencia.

El presente número incluye las usuales secciones “Comentarios de Libros” y “Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana”, así como seis artículos. El primero de ellos es de la investigadora francesa Myriam Alamkam, que venciendo mil y una dificultades de salud participó en el reciente simposio de Annapolis y nos entrega una prolija investigación sobre los corsarios franceses en el Caribe entre 1794 y 1810, y el papel que jugaron Guadalupe y Santo Domingo en relación a los aliados franceses en la zona.

Viene luego una entrega de Michel Antochiw, un sólido investigador nacido en Francia, pero afincado de “alma, corazón y vida” en Yucatán, México. El tema que aborda es sobre corso y contrabando en el golfo de México, en la etapa final del periodo colonial.

El joven candidato doctoral norteamericano Joel Christenson nos entrega un adelanto de lo que será su tesis sobre la misión naval norteamericana en el Perú. El trabajo, titulado *U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period*, tiene una densa

profusión de referencias; y en él revisa el papel que jugó la armada norteamericana en las relaciones diplomáticas entre Perú y su país.

Jorge Delano, reciente ganador del primer premio del concurso Bicentenario, organizado por el Museo Naval de Valparaíso, aborda un tema que, de tan mencionado, es poco investigado, el papel de algunos capitanes norteamericanos en las guerras de la independencia americana: David Jewett, Charles W. Wooster y Paul Delano.

Una mirada fresca a la documentación sobre la expedición del almirante holandés Joris Spilbergen al Pacífico nos ha permitido arrojar nuevas luces sobre la misma, en particular sobre el enfrentamiento que su flotilla sostuvo con la Armada de la Mar del Sur, en julio de 1615.

La sexta contribución es la del historiador mexicano Rafal Reichert, quien presenta el caso de la fragata de guerra británica *Meleager*, perdida en la costa de Yucatán en 1801, y todos los avatares vinculados a su rescate.

Como puede apreciarse, hay una rica diversidad de temas, que muestran la variedad de la historia marítima y naval iberoamericana.

No puedo cerrar este editorial sin reiterar mi agradecimiento a todos los colaboradores y lectores de la revista, cuyo aliento permite una vez que llegue a más de una decena de países.

Jorge Ortiz Sotelo  
Editor General

## Siglas utilizadas en la revista

AAB	Archivo Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España.
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España.
AGNM	Archivo General de la Nación, México.
AGN	Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid, España.
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.
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, Estados Unidos.
ANCh	Archivo Nacional, Santiago, Chile.
BACH	<i>Boletín Antártico Chileno</i> , Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
BAHNC	<i>Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile</i> .
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.
CIHCM	<i>Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval</i> (Madrid).
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.
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.
HAHR	<i>Hispanic American Historical Review</i> , Duke University Press, Estados Unidos.
HC	<i>Historia y Cultura</i> , Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
HM	<i>Historia Mexicana</i> , El Colegio de México, México D.F.
IHCN	Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, Perú.
IHME	Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
IJMh	<i>Internacional Journal of Maritime History</i> , International Maritime Economic History Association, Canadá.
IJNA	<i>International Journal of Nautical Archaeology</i> , Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
MH	<i>Mains 'l Haul</i> , A Journal of Pacific Maritime History, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.

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

## French privateers in the Caribbean (1794-1810): Guadeloupe and Santo Domingo relationship with France allies

Myriam Alamkan\*

Since 1793, as soon as war erupted in Europe, French colonies in the Caribbean decided to organize their own privateers,<sup>1</sup> as a response to the decrease of both trade and French naval presence.

The diminution of trade between France and its colonies widened the isolation of the latter, as all other Caribbean islands were in enemies' hands, and escalated the monetary problem in the colonies. Privateers had to pay for their letters of marque but they also produced incomes to the colonies when their prizes were sold. The weight of the privateer activity became quickly bigger than the plantations' goods (sugar, coffee and others) in the colony's economy and in its public revenue. On May 1794 Martinique and Guadeloupe were in English hands after two attacks made by Vice Admiral John Jervis and Sir Charles Grey (commander in chief of the British forces in the West Indies). Martinique surrendered in March 21<sup>st</sup> 1794 and Guadeloupe in April 21<sup>st</sup> 1794. But the French managed to regain control of the latter by the end of 1794, after a successful campaign led by Victor Hugues.

On 1795 Spain left the First Coalition against France, so French colonies were allowed to trade with Spanish territories. The same year, the Batavian Republic became France ally and opened its market in the Caribbean so French privateers were allowed to come, judge and sell their prizes there. To continue receiving their taxes, Guadeloupe and Santo-Domingo sent permanent delegates to the Dutch colonies.

In fact the French delegates were more than tax inspectors, as they assumed almost a diplomatic role. However, as a colony was not supposed to have a foreign policy, what kind of relationships had been established between French and allied colonies?

### The role of the French delegations 1795-1800

At the end of 1800 Guadeloupe had delegations in several allied (Saint-Martin, Saint Eustatius, Curacao, Porto-Rico, Cumana, Margarita and Cuba) and neutral islands

\* Investigadora de Trésors du Patrimoine, basada en Guadalupe, Francia, especializada en temas de historia marítima del Caribe francés. El presente trabajo fue presentado en el Simposio de Historia Naval, organizado por la Academia Naval de los Estados Unidos, del 14 al 14/9/2011.

1.- Archives Nationales de l'Outre Mer (ANOM/ France) col C7A46.

(Saint Thomas, Saint Bartholomew), as a response to its commercial isolation. Something similar should have been done by Santo Domingo, but not enough information is available to draw a map of its delegations.

The earliest attempts took place during the French conquest of Guadeloupe in 1794. The Commissioners of the National Convention, Victor Hugues and Pierre Chrétien, sent Alexis-Louis Baudouin, captain of the *Brutus*, to buy weapons and ammunitions in Saint Thomas and Saint Bartholomew, and also to find some volunteers to fight against England. But these attempts were only occasional.

### In Dutch islands

The first durable delegation was established in April 1795, at Saint Eustatius and Saint-Martin. In March 1795, when Antoine Lebas and Gaspard Goyrand arrived to Guadeloupe with armed ships, weapons and ammunition, a campaign was organized to conquer Grenada (on the 3<sup>rd</sup>), Saint Vincent (10<sup>th</sup>), and Saint Lucia (13<sup>th</sup>). On the following month a single privateer took control of Saint Eustatius and Saint-Martin,<sup>2</sup> as they surrendered without resistance after the French success in Holland.

The two Dutch islands were quickly considered safe enough to receive French privateers or warships' prizes. On June 2<sup>nd</sup> 1795, commissioner Hugues ordered Captain Laguerre, of the warship *Porcia*,<sup>3</sup> to sail and cruise around Martinique and Saint Vincent. He was to sink and burn prizes with little value, but those who can be armed and used against the enemy should be sent to Guadeloupe, Marie-Galante, Saint Eustatius, Saint-Martin, and in the ports of Vieux Fort and Soufriere, in Saint Lucia.

Saint Eustatius and Saint-Martin were occupied by French military forces, and have to pay Guadeloupe authorities 12,000 gourdes per month to finance these troops. After the signature of the Treaty of The Hague (5/16/1795), Saint Eustatius and the Dutch part of Saint-Martin officially turned in Dutch hands, but the French remained until 1800, when the English attacked these islands.

So, as French privateers and warships were allowed to take their prizes to these islands,<sup>4</sup> Guadeloupe delegates were sent there. A great part of their work was about privateer's activities, but by September/October 1796 something different was happening at Saint Martin. In practical terms, the island was divided between the French and the Dutch, and delegate Dormoy was in charge of the sea affairs, while M. Claire was in charge of land. Victor Hugues asked M. Dormoy to do all he could to preserve friendly relationships with the Dutch governor Rink, despite the fact that it seemed that he had authority on the entire island. As part of his duties, Dormoy could do pre-trials on the prizes, waiting for their judgement in Guadeloupe, collect taxes and sent it back to Guadeloupe, but not only that. On September/October 1796, he also issued orders to naval captains.

2.- ANOM/ France Col C7A48.

3.- Idem.

4.- Service Historique de la Défense (SHD/ France)

French authorities used Saint Eustatius and Saint Martin not only to sell prizes, but also as a base to organize attacks against British islands like they did with Anguilla. Anguilla was not the first English place Guadeloupe wanted to attack. On August 18<sup>th</sup> 1796, Victor Hugues and Antoine Lebas chose Tortola.<sup>5</sup> But shortly after they changed their mind and sent a small force from Saint Martin formed by corvette *Decius*, gunboat *Vaillante* and 3 ships (*Petite Liberté*, *Manche* and *Espoir*), with 350 soldiers, to conquer Anguilla.<sup>6</sup> But the colony had also its own problems and a military rebellion had to be controlled before the attack could begin on November 25.<sup>7</sup> The attack was unsuccessful: Anguilla had time to ask for help to Saint Kitts as soon as they saw the French sails.<sup>8</sup>

In 1800 Santo Domingo and Guadeloupe join forces to undertake another kind of operations, this time an illegal attack to Curacao.<sup>9</sup> Guadeloupe's contribution was 3 elite companies, justifying its action to save the honour of the French national flag and to prevent British attacks. But the situation of Curacao was different than that of Saint Eustatius and Saint Martin.

Curacao was under Guadeloupe surveillance. On September 1<sup>st</sup> 1796, Victor Hugues sent an advice boat, the *Cincinnati*, to La Guaira (Venezuela) and Curacao. Its mission was to convince the authorities of the French kindness, and the benefits they would have if only they decided to close Curacao harbour to all British vessels. Hugues argued that the capitulation of Saint Eustatius and the Dutch side of Saint Martin was not the result of any financial interest. He told that Saint Eustatius did not really pay for the French garrison based there because Guadeloupe accepted to be paid by bill of exchange on Holland's Treasury. He confirmed that he would not change anything about the slavery policy if Curacao decided to join Guadeloupe against Britain.<sup>10</sup> But despite its allegiance to the Batavian Republic, M. Witt, Dutch governor of Curacao, refused politely but firmly the French military help, he could not close the harbour of the island neither to the French privateers nor to any British ships.

The island was a meeting point for many privateers from Guadeloupe or Santo Domingo. On October 6<sup>th</sup> 1796, the frigate *Pensée* landed in Curacao where she found two French frigates, the *Méduse* and the *Insurgente*. The captain of the *Pensée* appointed a new delegate of Guadeloupe, Cadet Jean-Baptiste Tierce.

On May/June 1797 the *Pensée* and the advice boat *Cincinnati* were at Curacao following instructions of the Agent of the Directoire, to make the island a tidier place, as a number of privateers with illegal letters of marquee were bringing their prizes to the island. A local court was acting there, but it was not recognized by the French

5.- ANOM/ France Col C10D-3.

6.- SHD col BB4-109

7.- Idem.

8.- William James, *The Naval history of Great Britain during the French revolutionary and the Napoleonic wars* (Pennsylvania, Stackpole Books, 2002), I, pp. 359-360.

9.- ANOM/ France col C7A54.

10.- SHD BB4-108.

law, and therefore something had to be done by Guadeloupe authorities. There was too much money at stake: the price of the deposit and all the taxes. Captain Valteau, of the *Pensée*, controlled all the letters of marque, passports, and other legal documents about each seizure. He had the power to invalidate letters of marque from Guadeloupe and also from Santo-Domingo, if they had a validity date for more than three months.

This French presence was far too much for Governor Witt, and on 1799 Jean-Baptiste Tierce was deported. Tierce was involved in some conspiracy to take power in the island with the help of the local slaves, killing some white people.<sup>11</sup> On July 22<sup>nd</sup> 1800 one of the Agents of the Directoire in Guadeloupe, general Jeannet, with the help of François Rigaud,<sup>12</sup> led a military expedition to Curacao, remaining there until September 22<sup>nd</sup>. It was a clear violation of the treaty between the Batavian Republic and France, as the discipline committee confirmed on the following year.<sup>13</sup>

French colonies used their military superiority to force Dutch colonies to accept the presence of their delegate on their soil. This friendship under threat of canons was probably the reason why Curacao's authorities opted to capitulate to the British on 1800.

### The Spanish colonies

The attitude toward Spanish colonies was more polite but not well accepted everywhere.

The delegate of Guadeloupe in Puerto-Rico, M. Roche Rupès, asked the governor's help in a conflict with M. Fitte or Laffite, a French citizen who refused to pay back a loan given by the public revenue department of Guadeloupe. Rupès wrote a letter to governor Ramón de Castro y Gutiérrez requesting the arrest of M. Fitte. This threat worked and the next morning, Rupès could write a new letter to explain how M. Fitte came the same morning, apologized and paid part of his debt.<sup>14</sup>

When politeness was not enough, stronger terms were used, including insults. On April 1796 Hugues wrote to the governor of Trinidad. He was furious. French officers (including black captain Modeste) had been killed there by some Englishmen and French emigrants opposed to the French Republic. All French citizens had been disarmed by order of the governor, so they could not defend themselves. He did not hesitate to picture Mrs. Malsaux, owner of a schooner involved in the trade with British islands, as the governor's prostitute. But if Hugues' letter was violent, he could not make any attack against Trinidad, so Guadeloupe decided to send M. Gandelat as its delegate on July 22<sup>nd</sup> 1796.

He had the important mission to maintain good relations between Spanish and French authorities, to buy everything Guadeloupe needs, and to supply food and ammunition

for the French army in Grenada. As part of his duties, he could conduct legal investigations, and even impose sentences which should be confirmed by the commercial court of Guadeloupe. However, this was not entirely legal, since Hugues was not only the head of the colony, but also a ship-owner, the most important one of the island, as was his co-Agent Antoine Lebas. He established a terror regime, using the guillotine with amazing frequency, or putting his opponents in jail and confiscating their property, as happened with Jean-Etienne Granier, the mayor of the French side of Saint-Martin.<sup>15</sup> In 1799 Granier wrote a pamphlet explaining that Sonthonax, former Agent of the Directoire in Santo-Domingo, Hugues and Lebas were responsables for his incarceration in sixteen different jails... So Gandelat and the commercial court made their decisions under Victor Hugues' threats. Hugues used his prominent position to profit from each prize, even if it was owned by allied or neutral colonies.

French authorities in colonies could only obey orders sent by France. But their own interpretation of the French laws and treaties was the cause of many conflicts: as were the Quasi-War with USA or the failed invasion of Curacao. But the French colonies needed the delegation to preserve taxes on each prize. On June 28<sup>th</sup> 1799 the lack of money in Guadeloupe was the reason of the establishment of a new additional tax of 15% on all prizes sold outside Guadeloupe.<sup>16</sup> It was in addition to the national taxes, so it became quite expensive to dispose them outside Guadeloupe. French colonies should keep good relation with all allied colonies, even if the cost was the rights of the black people.

### Legal issues implicated by the French presence

French presence, symbolized by the delegate, was a big challenge not only to the colonies but also to local governments. They had to adapt their colonies to the French policy on the question of slavery, accept a foreign court on their soil and protect their own interest despite French pressure.

Abolition of slavery, proclaimed on February 4<sup>th</sup> 1794, was a strong argument to attract slaves to the French cause against the British. That happened in Saint Lucia, when on April 18<sup>th</sup> 1795 M. Goyard, agent of the Directoire, proclaimed the slavery abolition. But French local authorities had another point of view about slavery in the allied colonies, as we found in Curacao: officially France did not want any change about slavery.

This policy would have significant financial implications for privateers. When a slave trader was seized by French privateers and brought into a French port, Africans could not be sold. At the city of Cayes (Santo Domingo), captain Renaudet received

11.- Alejandro E. Gómez, "Saint-Domingue «chez nous»", in, Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Aula Virtual 11 (31/03/2011).

12.- His brother André was a mulatto leader in Santo Domingo.

13.- Alejandro E. Gómez, "Saint-Domingue «chez nous»".

14.- Archivo General de Puerto Rico, caja 28.

15.- Bibliothèque Nationale de France, LK 12-552, Jean-Etienne Granier. Forfaits de Sonthonax, Victor Hugues et Lebas, ex-agents particuliers du de l'ex-Directoire exécutif à Saint-Domingue et à la Guadeloupe, dévoilés par J-E. Granier, une de leur principales victime.

16.- ANOM col C7 A 50.

only 20,000 pounds for 2 English slave traders transporting 450 Africans:<sup>17</sup> the price of his kindness.

In Guadeloupe, even if you could not sell slaves, they were not really free. The *Maria*, a US ship sailing from Boston to African shores, was captured by the privateer *Filibustier*, captain Antoine Fuët, off Barbados. All the Africans were given to the administration of Guadeloupe.<sup>18</sup> Behind this expression, they were subjected to forced labour in plantations owned by Guadeloupe administration.

There were only 6 slave traders sold in Guadeloupe from 1795 to 1800.<sup>19</sup> Most of the slave traffic was carried at Dutch or Spanish ports. Curacao was a very important slave port, but we were unable to find out how many slave traders seized by French privateers were sold there. Something similar happened with Spanish ports from 1796 to 1800, as only the US slave trader *Dos Hermanos* and the English ship *Favorite* were reported to be sold in Cuba and Puerto Rico, respectively.

On March 17<sup>th</sup> 1804, M. Roustagnenq, interim prefect of Guadeloupe, instructed Ducoment to leave Saint Thomas (Danish West-Indies) with his battalion and proceeded to Puerto Rico, to claim compensation for the slaves sold by French privateers some time before, especially by the *Casca* (owned by Marc Solier).<sup>20</sup> This vessel seems to be a slave trader sold in Puerto-Rico before the signature of the preliminary of peace between Britain and France, which put an end to French privateers activities in the Caribbean. Other ship mentioned was the French privateer *La Petite Alliance*, selling two prizes.<sup>21</sup> It seems that the *Casca* sold her prize before abolition of slavery in Guadeloupe, as local authorities did not prevent that action.

Spain was decided to protect its own slave trade, but a royal order date 17<sup>th</sup> June 1797<sup>22</sup> proclaimed that Spanish goods were also protected, despite being carried on other nations' vessels. If more than half of the entire value of a prize's cargo belonged to a Spanish subject, even if the capture was made beyond 2 miles from Spanish shores, the case would be judged by a Spanish court.<sup>23</sup>

Even if the prize was taken to a foreign port, Spanish authorities' would demand to take her to a Spanish port, where local authorities had to validate the procedures. On August 21<sup>st</sup> 1798<sup>24</sup> another royal order established that any funds from the sale of prizes would remain in the royal treasury until the validity of the capture was confirmed.

17.- Bibliothèque Nationale de France/Gallica, La Gazette National ou le Moniteur universel du 11 pluviôse an 4 31/01/1796).

18.- Myriam Alamkam, Histoire maritime des Petites Antilles XVIIe et XVIIIe siècles (Mantoury, Ibis Rouge éditions), p. 159.

19.- David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson, Herbert S. Klein, The Trans-Atlantic Slave trade. A Data base on CD-Rom (Cambridge, Cambridge University Press, 2005).

20.- ANOM col C7A62

21.- SHD col FF2-43.

22.- Archives Nationales de France (Service Historique Paris), AE/B/III/337.

23.- ANOM col C7A62.

24.- Archives Nationales de France (Service Historique Paris), AE/B/III/337.

On October 28<sup>th</sup> 1796 the commercial court of Guadeloupe decided to validate the seizure of the cargo of the US brig *Resolution*, captain Samuel Moore, captured by the *Passepartout*,<sup>25</sup> captain Lange Doucet. But the cargo and the ship were brought and sold in Puerto Rico without waiting the judgment of the commercial court of Guadeloupe. To solve this case Guadeloupe's authorities needed the help of the governor of Puerto Rico. A month later, on November 23<sup>rd</sup>, M. Michel, the French delegate of the Windward Islands, wrote to governor Castro y Gutiérrez requesting his protection and assistance to Captain Pierre Gomès, who will be arriving at that island as skipper of a Danish vessel. Gomès' mission was clear but not easy: bring back to Guadeloupe the *Resolution*. Without the help of the governor of Puerto Rico, no French sentence could be applied in a Spanish colony. The choice of a Danish ship was made to solve the problem discretely.

Between 1796 and 1800 15 prizes were sold at Puerto Rico, creating a diplomatic problem between Spain and the United States, which eventually led to include a specific article dealing with prizes on the Adams-Onis Treaty (1819) and to create a committee to solve this kind of problems.

But despite the Treaty of Basel (1795), French authorities were quite aware that the eastern part of St. Domingo could not be considered Spanish territory until 1801.<sup>26</sup> On April 27<sup>th</sup> 1797, Guadeloupe forbade her privateers to take any US prize to neutral islands, and if they had to do so, to remain only a short time and proceeded quickly to Santo Domingo or Saint-Martin. But nothing was said about the situation for the allied colonies.<sup>27</sup>

It is hard to estimate the number of the prizes sold in Spanish and Dutch islands, as surviving records are fragmentary. Even on 1800 the Consulate Agent in Guadeloupe was unable to reconstruct the account of the colony during the Directoire.<sup>28</sup> Due to this, the only information available covers the period 1799-1800.

M. Edme Mauduit, former secretary of the Agent of the Directoire, estimated that taxes for 42 prizes sold in Puerto Rico, 6 in Cumaná and Margarita, 7 in Saint Bartholomew, 6 in Curacao, 3 in Campeche and 1 in Saint Thomas, mounted 1'217,515 colonial pounds.

Although not related to privateers, the Dutch colonies' contribution was also included on Mauduit's report. A third of the total amount was provided by Saint-Martin. On May-June 1799 this contribution was reduced to 2500 gourdes per month, but despite the reduction, the Dutch were unable to pay regularly and by February five monthly payments were overdue. A Guadeloupe's commissioner was appointed to solve the problem with delegates of Saint Martin and Saint Eustatius, and on June the Dutch

25.- Gerg. H. Williams, The French Assault on American shipping, 1793-1813 (North Carolina, Mac Farland, 2009), p. 303.

26.- Rapport fait le 8 juin 1824. Archives diplomatiques française, série M.D, E.U, vol 37.

27.- ANOM Col C10 D-3.

28.- Recettes et dépenses de la colonie, pendant le cours de l'ex-Agence, ANOM Col C10 D-3.



recognized a total debt of 164,800 gourdes, to be paid by 43 letters of change on The Hague account of the colonies. Some of these letters of change were sent to M. Joubert, in Guadeloupe, for the supplies; and some others to M. Letome, French consul general in Philadelphia, to buy food and ammunition.<sup>29</sup>

When the 2<sup>nd</sup> coalition war ended, in 1802, French privateers stopped their activities, but not for a very long time. The war reopened in May 1803 and the first privateers' prizes would be judged in Guadeloupe by the end of July.<sup>30</sup>

### New relationships

The political situation in 1803 was quite different from that of 1795. Rebellions erupted in Guadeloupe and Santo Domingo in 1802,<sup>31</sup> and although the first one was controlled, Santo Domingo's revolt went on. Privateers were fitted out also in French Guyana and Martinique.

A prize commission was established at every colony replacing trade courts, under the chair of the local prefect. Procedures could be carried on different locations, as a case in February 1804 showed, when a prize captured in Grenada was inquired in the Spanish island of Margarita, and judged by Saint-Pierre's commission (Martinique).

Although some prizes were sold at allied or neutral ports, the only mention to a delegate was in the case of Cuba. So, where did privateers take their prizes?

From 1803 to 1810 few of them were carried to Dutch colonies, some others to Saint-Eustache and Curacao and 8 to Dutch side of Saint-Martin. All of the prize money was taxed as if they were in a French colony.<sup>32</sup>

Procedures' cost was higher at the Dutch side of Saint-Martin than in Guadeloupe as the case of the *Union*, a prize taken by the Guadeloupe privateer *Tigre* and sold in Curacao in 1807, suggests.<sup>33</sup> The total prize value was 321,237 francs, miscellaneous cost mounted 115,532, whereas legal cost was 2148. Comparing these figures with the *Highlander*, seized by the privateer *Alerte* and sold at Pointe à Pitre for 637,682 francs, we find substantially lower miscellaneous (38,046) and legal costs (736). Presumably, the same difference could be applied to a Martinique's privateer's prize sold at the Dutch side of Saint-Martin on February 18<sup>th</sup> 1804.

The situation was different in the Spanish colonies, where Cuba became more important than Puerto Rico, and several ports of Venezuela were also involved, like Cumaná, La Guairá and Caroupano.

French privateers sold five prizes in Cumaná, condemned by Guadeloupe's authority between February 24<sup>th</sup> 1804 and June 2<sup>nd</sup> 1805. On March 27<sup>th</sup> 1806, Francisco Miranda sailed from Jacmel (Haïti) at the head of an expedition aimed to achieve the

independence of Colombia. Guadeloupe authorities wanted to support the Spanish regime and sent General Ernouf with the 26<sup>th</sup> Regiment to Cumaná.<sup>34</sup> Some privateers, like the *Austerlitz* (captain Allègre), took part in this expedition.<sup>35</sup>

The expedition faced a number of problems, being one of them the difficulty to enlist enough seamen to several naval vessels. Many sailors simply escaped to the countryside. According to first lieutenant Fargenel, this could be one of the reasons for the loss of the *Lynx*,<sup>36</sup> as 60 out of 70 crew members were not only foreigners but also inexperienced sailors. On January 21<sup>st</sup> 1807, near Cap Codera (Venezuela), the *Lynx* was seized by the HMS *Galatea*.

A number of prizes were sold at Cuba, being one of them the *Fame*, seized by the *Maraudeur*, condemned in Guadeloupe on July 17<sup>th</sup> 1805.<sup>37</sup> By late September 41 prizes were waiting to be sold in Cuba and other allied or neutral islands.<sup>38</sup> In 1807 only 5 prizes condemned in Guadeloupe were sold in Spanish colonies: 3 in Margarita and 2 in Cuba.

French privateers Dugain-*Trouin* (captain Allemand, ship-owner Agard) and *Jean Bart* (captain Lavalette, ship-owner Dumas) were fitted out in Cuba,<sup>39</sup> where some ship-owners were based in Baracoa. The first notice of their presence was during the rebellion of Santo Domingo, when a number of French moved to Cuba, especially to Santiago.<sup>40</sup> From December 21<sup>st</sup> 1796 to May 27<sup>th</sup> 1797, 124 prizes had been made by French privateers and judged at Santo Domingo, 32 of them were carried into Spanish territories, all but 1 to Cuba.<sup>41</sup>

Cuban ports like Santiago and Baracoa provided shelter to Santo Domingo privateers. At the latter port, M. Maupassant was Santo Domingo's commissioner of Marine, since January 21<sup>st</sup> 1806 until August 5<sup>th</sup> 1808. We had also a court acting there, even for appeals. It was quite a unique situation, with French court acting in Spanish territory, but the fact is that this court condemned the US brig *Mechitable*, on July 9<sup>th</sup> 1806. Inquires were also made by the representative of Guadeloupe in Baracoa, but unfortunately his identity has remained unknown.

Some privateers, like the *Superbe*, *Rencontre* and *Renard*, were mentioned both in Cuba and Guadeloupe. The *Superbe*, Captain Dominique You, was owned by M. La-

34.- SHD col BB4-260.

35.- Negre André, "Les corsaires des Antilles", Elizabeth Antébi y Kathleen Rysto (eds.), Héros et corsaires de la mer Caraïbes (Paris, Tchou, 1978).

36.- SHD col FF3-16.

37.- Idem.

38.- SHD col FF2-43.

39.- Idem.

40.- María Elena Orozco Melgar, "Cuba et les îles sous le Vent: la course comme facteur identitaire", in Christian Lerat (ed.) Le monde caraïbe: défis et dynamique, T. 55. Géopolitique, intégration régionale, enjeux économique. Colloque international, Bordeaux 3-7 juin 2003 (Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2005).

41.- SHD FF2-43

29.- Idem.

30.- SHD col FF2-43.

31.- SHD col BB4-161.

32.- SHD col FF2-43.

33.- Idem.

lanne, represented in Baracoa by M. Plaideau, a local merchant; whereas Guadeloupe records mentioned that the owner was Charles Plaideau. The owner of the *Rencontre* was Claude Saunier, according to Cuban papers, but in Guadeloupe the owner was Jean-François Saunier. Cuban documents mentioned M. Bonne as captain of the *Renard*, and Guadeloupe papers stated that owner was Jean-Jacques Bonne. It seems too much for a simple coincidence. Privateers had their own network to defend their interest, so some of them, like Claude Saunier, could live in Baracoa and be authorized in Guadeloupe, and vice versa. We suppose that Lalanne lived in Guadeloupe, where he owned the privateer *Aimable Aimée*.<sup>42</sup>

French privateers were also involved in slave traffic in the Cuban ports of Matanzas and Baracoa during 1806. Perhaps they could have a better price there than in Guadeloupe? On 1808, France invaded Spain. The last record referring French activity at Baracoa was dated on August 5<sup>th</sup> 1808, concerning the recognition of the official colour of skin of two families from Santo Domingo called Destrées and Prévost. Antoine Destrées wanted to register a certificate given by the members of the city of Plaisance (Northern Department of Santo Domingo) which confirmed that these two families were whites. That was vital to avoid being sold as slaves and to have all the prerogatives and qualities of white population.

Like Puerto Rico, Cuba had benefit of French privateers presence: more wealth, more slaves. But the presence of a French overseas administration in Spanish islands was also synonymous of a French naval presence to preserve its own interest. This presence was not well accepted everywhere, like in Trinidad.

Lack of information about French presence in Campeche, Margarita, Venezuela, Saint Martin, Saint Eustatius and Curacao, gave an imperfect picture of privateers' activities. Without delegates in most of neutral and allied islands, French privateers could not have the same impact on British and US trade. On the other hand, despite the fact that a great number of French privateers were in Spanish colonies, there were very few Spanish or Dutch privateers in French ports.

Selling prizes and cargo to allied colonies provided funding for the French colonies, the economy of which was badly affected by the war. When France decided to re-establish slavery, the economy of Guadeloupe was disorganized, as everyone wanted to participate on the privateer activity, either as taking a share on the ship society or signing as a crew member. The need of sailors was high, and even black men from Cuba were accepted on board.<sup>43</sup> Traditional economy, based on shipping sugar cane to France, suffered for lack of ships and crews.

Guadeloupe's good relations with Spanish islands were already over, and on October 25<sup>th</sup> 1808, a combined English and Spanish force was formed in Puerto Rico to attack Sonoma, in Santo Domingo.<sup>44</sup>

42.- Ídem.

43.- Frédéric Regent, *Esclavage, métissage et liberté, la Révolution française en Guadeloupe 1789-1802*. (Paris, Grasset, 2004), p 310.

44.- SHD BB4-273.

The alliance between Spain and France finished when Napoleon set a plan to annex Spain. Consequences were a disaster for Guadeloupe, increasingly isolated, with its plantations almost destroyed, no manioc for the slaves, no food for a great part of the population and expecting a British attack. The only way to sustain the colony was by use of privateers, trying to break a British blockade. But this situation was unbearable, and on February 5<sup>th</sup> 1810 the colony surrendered, and France lost its last colony in the area.

## *Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*

### *Publicaciones*

Desde 1993 la Asociación ha publicado 19 números de su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*. A la fecha se cuenta con algunas copias de los números 1 al 4, y 9 al 18-19.

Asimismo, ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US\$ 10
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999). Agotado
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001). Agotado
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002); traducido por Lorena Toledo Valdez. US \$ 20
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US \$ 28
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US \$ 20
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US \$ 12
8. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (2007). US \$ 25
9. Lawrence Clayton, *W.R. Grace & Co., los años formativos 1850-1930* (2008); traducido por Lorena Toledo Valdez. US \$ 28
10. David Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas* (2010); traducido por Lorena Toledo Valdez. US \$ 28

Los interesados en adquirir ejemplares de *Derroteros de la Mar del Sur* o de los títulos publicados o por publicar, contactar al suscrito. A los precios indicados se deberán añadir los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo  
Secretario General  
thalassajos@gmail.com

## **Curso y contrabando en el Golfo de México**

Michel Antochiw\*

La ejecución de Luis XVI en Francia precipitó la caída del ministro español Aranda, sustituido por Godoy en 1793, quien declaró la guerra a la nación vecina. Ante los fracasos sufridos en todos los frentes, Godoy firmó la Paz de Basilea en julio de 1795, recuperando España las plazas tomadas por Francia a cambio de la parte oriental de la Isla de Santo Domingo. Este tratado le valió a Godoy el título de *Príncipe de la Paz*.

Ante la posibilidad de restablecer la monarquía en Francia y debido a los hostigamientos de los ingleses, España y Francia firmaron en San Ildefonso, el 18 de agosto de 1796, un *Tratado de Alianza Ofensiva y Defensiva* en contra de Inglaterra. Entre los *Artículos Secretos y Adicionales* de este Tratado, el 5° dice:

*En caso de una guerra común a las dos partes contratantes, los navíos de guerra y corsarios de la República francesa podrán armarse y hacer sus provisiones, entrar y salir, conducir sus presas, venderlas y repararse en los Puertos de la isla de Cuba, Trinidad, Puerto-Rico y San Agustín. Igualmente los navíos de guerra y corsarios españoles gozarán de las mismas ventajas en todos los puertos de las Antillas francesas.*

Por su parte, Gran Bretaña, que peleaba contra Francia desde 1793, capturaba barcos estadounidenses y los obligaba a servir bajo su bandera. Para concluir este asunto y aquellos pendientes desde la guerra de Independencia de los Estados Unidos, ambos contrincantes firmaron en Londres en 1795, un Tratado de Paz y Comercio, conocido como Tratado Jay, por el cual la Unión Americana daba a Inglaterra, entre otras cosas, el estatus comercial de nación favorecida. El asunto no cayó bien a los franceses, que recordaban su participación en la guerra de independencia de los Estados Unidos, y empezaron a hostilizar a los barcos norteamericanos. Una “*guerra naval no declarada*”, que duraría de 1798 a 1800, se inició entre ambas naciones. Esta ocasión fue aprovechada por Estados Unidos para crear en 1798 su marina de guerra a la que se sumaría ese mismo año el Cuerpo de Infantería de Marina. Sin embargo, las relaciones con el gobierno de Napoleón no podían seguir al borde de la guerra y ambas naciones firmaron en 1800 un Tratado de Paz en Mortefontaine, en el que los Estados Unidos renunciaban a toda alianza militar con otra nación y se declaraba neutral ante los conflictos europeos.

Fue en medio de todos esos conflictos no declarados, de paces armadas y de guerras abiertas, que a principios del año de 1799 llegaron a Campeche los franceses Juan Chevalier en el barco corsario *El Afortunado* y Juan María Pinet en la goleta *El Pa-*

ragón.<sup>1</sup> Pinet, con permiso del capitán general de Yucatán, Arturo O'Neill, vendió su goleta en 600 pesos y el 16 de mayo del mismo año, Chevalier y Pinet compraron en 500 pesos, a Juan Miguel de Arocena, la llamada *Vértiz*, capturada recientemente a los ingleses y a la que pusieron el nombre de *Buonaparte*. Con porte de 25 toneladas, debía llevar cuatro cañones de igual calibre, 20 fusiles, 20 pares de pistolas, 30 machetes y 40 hombres de tripulación. Solicitaron al Capitán General de Yucatán el armamento y las municiones correspondientes. La solicitud fue presentada al auditor de Guerra, Miguel Magdaleno Sandoval, quien dijo no hallar tropiezo en que el Capitán General concediese la habilitación que se pedía, bajo la fianza prevenida en el artículo I de la Ordenanza del 12 de octubre de 1796. La fianza que se requería para tal efecto, aludieron los franceses, ya había sido depositada en el Guarico, región costera del noroeste de Haití, y el pasaporte en guerra, es decir la patente de corso, había sido dada en el mismo Guarico, a 4 de brumario del año 7º, o sea el 25 de octubre de 1798, por una duración de seis meses que estaban por cumplirse.

El 23 del mismo mes de mayo, Chevalier y Pinet acudieron de nuevo al Capitán General, exponiendo que el Administrador de la Pólvora se había negado a venderles la necesaria y que además habían comprado una goleta chica a un catalán que venía de La Habana, para que sirviera de mosca o acompañante de la mayor que era la que debía hacer el corso contra los ingleses. Siguiendo la opinión del Auditor, se ordenó la entrega de la pólvora y por haberse informado de la presencia de corsarios ingleses frente a la Isla del Carmen, el teniente de Rey de Campeche, José Sabido de Vargas, con aprobación del capitán general O'Neill, les entregó el resto del armamento solicitado.

Para sufragar los gastos del armamento y otros, se formó en Campeche una sociedad cuyas acciones de 250 pesos cada una, que fueron adquiridas de la siguiente manera: José Sabido de Vargas, teniente de Rey de Campeche, 6 acciones; Pedro Baranda, contador, 8 acciones; Antonio Tamariz, tesorero, 8; Francisco Tarrazo, inspector, 6; Juan Antonio Casares, 4; Juan Miguel de Arocena, 2; Juan María Pinet, 8; José Dondé y José Antonio Guzmán y Compañía, de Mérida, entre otros.<sup>2</sup>

Finalmente, la tripulación y soldados de ambos corsarios, los *Buonaparte Grande* y *Pequeño*, compuesta por 88 campechanos y cinco franceses, se reclutó “*a son de caja en el muelle de Campeche estando puesta en el Corsario de Chevalier, la bandera tricolor de la Nación Francesa*”.

Finalmente, el 12 de junio los corsarios izaron velas y salieron al mar.

El día 13 del mismo mes abandonaba Veracruz el bergantín estadounidense *Nancy*, al mando del capitán Felipe Aremberg. Había llegado el 5 de mayo procedente de Baltimore y había recibido carga de azúcar, grana y palo de tinte perteneciente supuesta-

mente a los comerciantes veracruzanos Pedro Miguel de Echeverría, Martín Olasagasti y Juan Bautista Lobo. El 20 del mismo mes de mayo llegó a Veracruz otro bergantín estadounidense, el *Franklin*, del capitán Andrés Morris, procedente de Filadelfia, que embarcó un cargamento similar destinado al comerciante de La Habana Pedro Juan de Érice por medio de la Casa de Porro y Murphy. Para poder supuestamente llevar sus cargas a Santander, abrieron un registro de grana y otros frutos en Veracruz. Además, en virtud de órdenes generales del Virrey que autorizaban tales documentos:<sup>3</sup>

*sacó cada uno de los capitanes... una certificación falsa o simulada de la Intendencia de Veracruz, para acreditar en caso necesario, que los efectos registrados pertenecían a comerciantes de los Estados Unidos de América... y que éstos iban destinados a los Puertos de su procedencia.*

Estos registros falsos permitirían ocultar la pertenencia española de la carga en caso de encuentro con el enemigo.

El 18 por la tarde, el *Nancy* fue visto por el corsario y “*después de un largo combate*” fue apresado no sin que antes el capitán, pensando “que el que le daba caza era inglés”, arrojara al mar los “*registros verdaderos... para ocultar la propiedad española del cargamento.*”

La misma suerte corrió el *Franklin* que, sin resistirse, fue llevado al puerto de Campeche. El apresamiento de ambos fue justificado por el hecho de que, por lo papeles encontrados a bordo, se verificaba “*el comercio infame clandestino*” que realizaban. Entre otros, estaban las declaraciones de propiedad de la mercancía llevada a Veracruz de las casas de Calman y Compañía de Baltimore y de Pablo Tielman de Filadelfia, e instrucciones de las mismas casas para la compra de azúcar y grana con el producto de la venta.

*Una factura original de la casa de Olasagasti y Echeverría de la grana, azúcar y palo que embarcaron en Veracruz para Baltimore por cuenta, riesgo y consignación de la casa de Calman y Compañía... Una factura original de Porro y Murphy de la grana y azúcar que embarcó para Filadelfia de cuenta, riesgo y consignación de Pablo Tielman. Una cuenta del mismo Porro y Murphy del cargamento que compró al americano, capitán y sobrecargo Andrés Morris del bergantín Franklin al veinticinco por ciento sobre factura con otra del pago de su importe en granas y azúcar embarcados en el mismo bote... dos certificaciones del Sr. Intendente de Veracruz de la propiedad americana de los dichos cargamentos... y de su destino para Baltimore y Filadelfia...<sup>4</sup>*

También se encontró “una comisión de guerra del Congreso de los Estados Unidos de América para hostilizar y apresar los buques de los súbditos de la República de Francia,” producida durante el periodo de la guerra no declarada entre Francia y los Estados Unidos, lo que colocaba a su tripulación en condición de prisioneros de guerra.

1.- Los documentos de este espinoso asunto se encuentran en el AGS, SGU 6979. 50, GM 6867.204 y en el AGI, en el grueso expediente Estado 39, N.11, Estado 28, N.52 y N.76. Otros documentos complementarios serán identificados durante el curso de la exposición.  
2.- Esta lista fue entregada al Capitán General de Yucatán por Andrés Morris, capitán del buque estadounidense Franklin.

3.- AGS, Carta del Virrey Miguel José de Azanza al Ministro Mariano Luis de Urquijo. México 2/12/1799, SGU. 6979.50  
4.- AGI, Certificación del escribano de Mérida D. Pedro Barbosa, siendo testigos Marcelino Antonio Pinelo, Jaime Tintó y Pablo Antonio Lenar, Mérida 5/11/1799, Estado 39, N.11-F (1c).

Además, la decisión del corsario francés se basaba en el artículo XXXII del Reglamento de Corso de 12 de octubre de 1796, que dice:

*Si los capitanes u otros individuos de las embarcaciones detenidas por los Corsarios, y asimismo por buques de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por este solo hecho, declaradas de buena presa...*

Durante esta salida, el corsario metió a Campeche un total de 9 presas, 3 españolas y 6 estadounidenses, los bergantines *Nancy* y *Franklin* entre ellas. El teniente de Rey José Sabido de Vargas y los oficiales reales Pedro Baranda y Antonio Tamariz revisaron la documentación encontrada en los bergantines y ordenaron su descarga, cuyos contenidos fueron depositados:<sup>5</sup>

*en dos casas que se alquilaron a este fin por estar ocupados los almacenes de la Aduana, quedando una llave de cada una en el Tribunal y la otra en poder de D. Francisco Mora, apoderado de Chevalier... Los buques apresados también quedaron al cuidado del referido Mora.*

Las tripulaciones estadounidenses fueron puestas en la cárcel pública, consideradas prisioneras de guerra, para ser conducidas ante un Tribunal de la República Francesa ante quien se debía tratar de las dos presas “y el mismo Capitán General por auto que proveyó con dictamen del Auditor en 21 de agosto de dicho año de 99, accedió a esta solicitud”.<sup>6</sup> El gobernador de Yucatán, Arturo O’Neill, permitió asimismo la venta pública de los bienes apresados, pero...

### Ahora, los cargamentos son españoles

Uno de los grandes problemas que la administración española tuvo que enfrentar en América fue la corrupción, uno de cuyos aspectos, y no de los menores, fue el contrabando. Éste se inició desde el momento en que se estableció el monopolio real de la Casa de la Contratación y perduró con fuerza creciente hasta la independencia de las colonias.<sup>7</sup> Un ejemplo claro de esta situación –citado por Victoria Ojeda y Pérez Abril– fue tomado de Juan de Monsegur, quien:

*informaba al soberano español que nadie ignoraba que las personas que eran enviadas como virreyes al Perú o a la Nueva España, no eran personas de honorabilidad probada*

5.- AGI, Resumen del expediente remitido al Consejo de Guerra en 26/6/1802, Estado 39, N.11-G.

6.- AGI, Estado. 39, N.11-G.

7.- La bibliografía relativa al contrabando es muy extensa y solo indicamos a continuación los títulos siguientes: Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)* (Sevilla, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1990); Jean-Pierre Berthe, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur* (México, UNAM, 1994); Jorge Victoria Ojeda y Dora Pérez Abril, “Corrupción y contrabando en la Nueva España del siglo XVIII: La continuidad de una práctica”, en Antonio Gutiérrez Escudero y María Luisa Laviana Cuetos, coords., *Estudios sobre América: Siglos XVI-XX* (Sevilla, AEA, 2005) e Isabel Olmos Sánchez, “Contrabando y librecomercio en el Golfo de México y Mar del Sur” en *Estudios de Historia Social y Económica de América* (U. de Alcalá de Henares, 1990), n° 6, pp. 55-64.

*y que cuando llegaban estaban cargados de deudas que tenían en la metrópoli. Pero que la extrañeza era aún mayor ya que cumplidos los años de desempeño de su empleo, no sólo habían cubierto aquellas deudas sino que se marchaban como unos hombres respetables y enriquecidos como nunca antes habían soñado... Ellos mismos señalaban que la codicia y el deseo de acumular riqueza era su principal tarea y pasión y nunca escondieron que en su interpretación personal, el principal objeto de la autoridad que les fue conferida fue hacerse de riqueza a corto plazo.*

Muchas medidas fueron dictadas para frenar el contrabando, una de las cuales fue la creciente participación del corso destinado a combatirlo, tanto español como extranjero.<sup>8</sup> Sin embargo, los contrabandistas no podían actuar sin la complicidad organizada de los comerciantes locales que, durante años, formaron redes que implicaban a funcionarios de las cajas reales, militares, secretarios, gobernadores y otros, que encontraban así la manera de enriquecerse rápidamente.<sup>9</sup>

Los capitanes estadounidenses protestaron ante O’Neill, gobernador y capitán general de Yucatán, dilatando la ejecución de lo mandado, mientras Juan Francisco Romay, apoderado de los comerciantes de Veracruz “*cargadores de los bergantines americanos*”, realizaba un viaje relámpago a este puerto y traía papeles que acreditaban la pertenencia española de los géneros apresados a dichos cargadores y se inició un largo juicio.

Arturo O’Neill escribió al Virrey Azanza señalando que la propiedad de la carga era española y que había dado la orden de liberar de la cárcel a la tripulación. Inmediatamente, Azanza escribió un largo informe al ministro Mariano Luis de Urquijo en el que, sin transcribirla, resume también una carta que Chevalier le dirigió protestando por la actitud del gobernador O’Neill. En esta carta Chevalier cometió el grave error de decir cosas que no debían decirse, entre otras que si la casa de Porro y Murphy se atrevía a hacer lo que estaba haciendo era porque se sentía protegida porque sus dueños eran parientes del Virrey. Éste escribe al ministro Urquijo, diciendo que Chevalier “ofende notablemente la buena fe de los interesados en aquellos cargamentos asegurando que han hecho un comercio infame y clandestino con los Estados del Norte de América” y no deja de mencionar que “intenta persuadir que sus derechos se quieren sacrificar al parentesco que tiene conmigo la Casa de Porro y Murphy”.

El oficio del Virrey, apoyándose en el del Capitán General de Yucatán, insinúa la ilegalidad del proceder del corsario, que podría ser acusado de piratería según el artículo

8.- Una excelente guía sobre estas medidas fue dada por Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, UNAM, 1997). Véase también del mismo autor: “Instrucción que han de observar los Comandantes de los buques guarda-costas del Seno Mexicano. 25 de abril 1793” (propuesta por Revillagigedo) en *RHN* n° 60, año 16 (Madrid 1998) y en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, X (1998), pp. 207-236.

9.- Muchos son los ejemplos de funcionarios corruptos implicados en el contrabando. Hemos descritos el caso del comerciante francés Alberto Caballero, establecido en Campeche y posteriormente en Mérida y de sus socios en los gobiernos locales. Michel Antowich y Rocío Alonso, *Hechos de Yucatán* (Biblioteca Básica de Yucatán, Mérida, 2010).

XXVIII de la ordenanza de corso de 1796, culpable de agredir y perjudicar intereses españoles y merecedor por ende de castigo, junto con aquéllos que desde el principio, apoyaron su causa, en particular el auditor de Guerra Miguel Magdaleno de Sandoval, acusado de estar del lado del corsario y de haber engañado a O'Neill, pero sin mencionar desde luego, los papeles encontrados a bordo de los bergantines estadounidenses.<sup>10</sup>

Todo el procedimiento que se seguiría en Yucatán, se basó en que la propiedad del cargamento era de propiedad española.

### Y ahora, en Madrid

David Humphreys, ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Madrid, en oficio de 4 de diciembre de 1799, presentó al ministro Urquijo una queja formal por el apresamiento de los bergantines *Franklin* y *Nancy*, “*pertenecientes los buques y sus cargamentos a ciudadanos de los Estados Unidos de América*”, acompañada de dos certificaciones notariales, una del capitán Ezekiel Hubble, del *Citizen* de Nueva York, y otra de Pedro Jefferys, contra maestre del *Franklin*, que había escapado de Campeche en el *Citizen* el 10 de julio. Ambos testimonios fueron dados ante el notario Carlos Adams el 14 de agosto de 1799, y en ellos, además de afirmar la participación de los campechanos en el apresamiento de los buques, declaran que...

*el capitán de la goleta corsaria nombrada Buonaparte, cuando llegó allí se hallaba sumamente necesitado, sin ropa siquiera decente... que tenía una patente en blanco, firmada de Hedouville, agente del Directorio en Santo Domingo, que ésta se llenó cuando el corsario estaba pronto a hacerse a la vela...*

De inmediato, el Rey dirigió un oficio al gobernador de Yucatán en el que expresa: *su justa indignación al oír este atentado... y manda poner al instante en libertad a los ciudadanos americanos, que arreste a los españoles o por lo menos a los principales de ellos que han cometido ese exceso, que no permita de modo alguno la venta de los efectos hallados en los mencionados buques, teniéndoles en fiel depósito...*

La causa del contrabando había desaparecido, tratándose ahora el asunto como una simple transacción comercial durante la cual se habían violado los derechos de honestos comerciantes.

Tiempo después, el Embajador de los Estados Unidos remitió otro oficio en el que declaraba que:<sup>11</sup>

*le había mandado el Presidente de los Estados Unidos de América, hacer presente al Ministro de Su Majestad Católica algunas quejas especiales respecto a buques pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos, apresados y conducidos a los dominios de S.M.C. en América.*

A este oficio agrega copias certificadas y traducidas de varias declaraciones de los quejosos, empezando por las de Felipe Aremberg, capitán del *Nancy*, quien el 18 de noviembre de 1799, ante el notario público de Baltimore, Maryland, Zacarías Allen, declaró que:

10.- AGS, Carta de Miguel José de Azanza al Ministro Mariano Luis de Urquijo, México 2/12/1799, SGU. 6979.50.

11.- AGI, Estado, 39, N.11-A (1ª).

*mientras estuvieron en poder del mencionado corsario en mar; la tripulación del corsario descubrió como él conceptúa, por traición de uno o más de sus propios marineros, que había dinero a bordo... que fue encontrado y sacado del Nancy antes de que llegaran al Puerto de Campeche y fue después... repartido entre sí por los oficiales y tripulación.*

Según le informó su sobrecargo, Honorato Fortier, los principales defensores del corsario eran Sabido de Vargas, teniente de Rey en Campeche, Pedro Baranda y Antonio Tamariz, oficiales de la Real Hacienda, Francisco Tarrazo, alarife, y José Mora, apoderado del corsario, así como los comerciantes José Dondé,<sup>12</sup> Juan Bautista Yerovi, Juan Antonio Casares, Juan Miguel Arocena, Juan Pascual de Grau y José Antonio Guzmán.

Agrega finalmente que el cargamento del *Nancy* consistía de 136 serrones de cochinilla, 750 serrones de azúcar, 30 toneladas de palo de Campeche, 10,565 duros en plata y 925 doblones, como constaba en los papeles que le fueron confiscados y jamás devueltos.

A esta declaración, Aremberg agregó otra hecha ante el notario Clemente Biddle Escudero, de Pennsylvania, el 6 de diciembre de 1799, en la que comentaba que mientras estuvo detenido en Campeche, conversó con un estadounidense llamado Mr. Booth<sup>13</sup>, de Charleston, quien le contó que el francés

*Chevalier poco después de su llegada a Campeche riñó y peleó en duelo con su primer teniente y supo por aquel teniente que el mencionado Juan Chevalier había sido antiguamente conductor de negros en Santo Domingo, había seguido el corso por algún tiempo y que había estado últimamente por tres meses en la cárcel de la Habana por proceder piráticos... que al tiempo en que dicho corsario estaba pronto a hacerse a la vela, vio a varios de la tripulación del corsario llevados violentamente a bordo bajo una escolta de soldados...*

Finalmente, vuelve a afirmar que el cargamento era propiedad de los señores Joseph Calman y Comp. y de los señores J. Werhagen y Goverman, todos del comercio de Baltimore.

A este asunto, el Embajador agregó un expediente relativo al caso de la goleta *Ninfa*, de Nueva York, capitán Nap Raymond, que salió de dicho puerto en abril de 1797, o sea antes del inicio de la guerra no declarada con Francia, con destino a L'Ance Veaux en la isla Española, entonces posesión francesa, con carga estimada en 10,500 duros y provisiones de consumo. Haciendo agua, buscó llegar a La Habana cuando fue abordada por el corsario español *San Joseph*, al mando de Francisco Sánchez, y conducido al puerto de Nuevitas donde parte de la carga fue “*malbaratada y vendida por el capitán y tripulación del corsario antes de que se prosiguiese a hacer causa o que el cargamento fuese condenado...*” El corsario español, según testimonió el interesado, trató

12.- José Dondé, fundador de la familia con este apellido en Yucatán, era originario de Cádiz donde nació en 1773. Casó con Joaquina Josefa de Estrada. Falleció en Campeche en 1839.

13.- Manuel Benjamín Booth era natural de Londres. Ejercía en Campeche como médico y era muy apreciado por la gente pobre a quien socorría y curaba. Casó el 4/4/1811 con Julia, hija de Jaime Tintó.

de convencer a los tripulantes de la goleta de declarar que el barco provenía de New Providence, centro del contrabando estadounidense. Raymond estuvo preso durante tres meses “y en ese intervalo se echó la superioridad sobre el resto del cargazón y lo vendió.” Raymond peleó ante los tribunales durante dos años sin obtener satisfacción y se calcularon los gastos con el valor del buque, su cargamento, “*algunas cartas de cambio que tenía a bordo y gastos reclamados al gobierno español, en 57,000 duros, ocurriendo nuevos gastos desde entonces acá.*”

Finalmente, el Embajador presentó el caso de la goleta *Lydia*, capitán Jesse Tearson, de Baltimore, que zarpó con destino a Jamaica en septiembre de 1797 con un cargamento de tabaco y de harina. En Puerto Morán, Jamaica, cargó ron con destino a Baltimore, y a vista de Cuba fue abordado por un corsario español que le disparó “*de 60 a 70 mosquetazos y pistoletazos que hirieron a dos de mi tripulación.*” Tanto el capitán como la tripulación fueron severamente maltratados por la *Criolla de la Trinidad*, del capitán Joseph González Bautista. La carga fue saqueada y el capitán Tearson emprendió un largo y costoso juicio en La Habana donde logró que se diera un veredicto a su favor. Sin embargo, durante su ausencia:

*los propietarios del corsario juntaron la canalla e yendo a bordo de la goleta Lydia, aflojaron sus velas, desaparejaron todas sus jarcias, abajaron sus entenas y atentaron inutilizar al timón sin poderlo hacer.*

El buque fue detenido desde el 24 de septiembre de 1797 hasta el 13 de abril de 1798. *El bajel era novísimo, siendo su primer viaje. Me costó 5000 duros y a mi vuelta lo vendí en 2250 duros en consecuencia de ser su fondo todo carcomido. En el año de 1799, hubo una sentencia a mi favor en el Tribunal de La Habana, de la cual apelaron mis contrarios, lo cual era opuesto a las leyes del país en el caso de que no hubiesen pagado el valor de los daños que a mi favor fueron decretados, pero de resultas de haber sido el juez cohechado, han sido permitidos apelar sin pagar el valor de los daños decretados.*

El reclamo del embajador Humphreys, que desde luego no menciona en ningún caso el contrabando, concluye de la manera siguiente:<sup>14</sup>

*Al paso que pido compensación para los interesados, como con la presente lo hago, debo insinuar con aquella delicadeza y respeto debido a un Gobierno cuya amistad desean cultivar los Estados Unidos, que un gobierno celoso de su reputación, de la amistad y buen concepto de sus vecinos, no se contentará con dar satisfacción por el agravio sufrido. Además de una amplia compensación pecuniaria, exige su propio honor que con el castigo de los delincuentes, se borre toda imputación a que semejantes ofensas exponen a la nación.*

## En Campeche

Las cartas del Virrey y del Gobernador y Capitán General de Yucatán, y los reclamos del Embajador de los Estados Unidos en Madrid, tendían a demostrar la evidente culpabilidad del corsario Chevalier con el único detalle en que nadie puso reparo: que las cargas de los bergantines eran, en un caso, de propiedad española y en otro, de propiedad estadounidense. El Virrey y el Gobernador, afirmando lo primero, sostenían

14.- AGI, Estado. 39, N. 11-B (1ª)

la ilegalidad del apresamiento y por lo tanto la responsabilidad del corsario que debía indemnizar a los comerciantes por los daños ocasionados y cubrir todos los gastos administrativos; mientras que Humphreys sostenía que los cargamentos eran de propiedad estadounidense y que, por lo tanto, su detención era un atentado a la libertad de navegación y comercio y a la neutralidad de su país. En ninguno de los casos se mencionaba el comercio ilícito, o sea el contrabando que, en complicidad con autoridades locales, realizaban los barcos estadounidenses. Los corsarios, cualquiera que fuera el caso, siempre resultaban culpables.

Así pues, los corsarios, a quienes cupo la lucha contra el incontrolable contrabando, eran considerados *delincuentes*, tanto por los estadounidenses como por algunas de las autoridades encargadas precisamente de su erradicación.

Provisto del mandamiento del Rey fechado en San Lorenzo el 9 de diciembre de 1799, el gobernador O'Neill “obedeciendo como la obedecía y obedeció, debía de mandar y mandó se le dé el más puntual cumplimiento”, y el 13 de junio de 1800 ordenó al Teniente de Rey de Campeche y a los Oficiales Reales...<sup>15</sup>

*se aprehendan las personas de D. José Mora, D. Juan Miguel de Arocena, D. Pedro Muxó, Miguel Navarro, Antonio Mauricio, José Hernández, Felipe Casanova, Fulano López, Fulano González, Fulano Miranda, Fulano Estrada, Juan Pedro, Juan de Dios Gómez, Fulano Palmero, Pedro Infante, Antonio Corral y Antonio Pinté... y todos serán puestos en la Real Cárcel sin que les sirva de refugio supuestas o fingidas enfermedades...*

¿Qué había ocurrido en Yucatán desde el 21 de agosto de 1799, cuando el Gobernador autorizó encarcelar a la tripulación estadounidense y rematar los bienes encontrados en los bergantines? Dos fuerzas se habían manifestado: por un lado, la defensa de los comerciantes de Veracruz por parte del virrey Azanza; y por el otro, el grupo que en Campeche formaba parte de una red interesada en el contrabando, representada por Juan Francisco Romay y los comerciantes asociados, protegidos por el sargento mayor de la plaza Juan de Ojeda<sup>16</sup> y el capitán del Batallón Veterano de Infantería de Castilla hijo de Campeche, Juan José Fierro. Desoyendo al auditor de Guerra Miguel Magdaleno de Sandoval<sup>17</sup>, que había apoyado la causa de Chevalier, el gobernador O'Neill

15.- La animadversión de O'Neill contra Chevalier está referida por una declaración del Auditor de Guerra que imputa al Capitán General “varios desórdenes arbitrarios y una total deferencia a las pretensiones de Romay, procurando adquirir noticias contra el corsario Chevalier, contra el cual dice, se habrá propuesto hacer el más formal abatimiento...” [AGI, Estado 39, N. 11-G. Oficio resumen remitido al Consejo de Guerra el 26/6/1802]. En otra ocasión, disputando con el Auditor de Guerra que sostenía que el asunto debía ventilarse ante una corte francesa, O'Neill exclamó “pues mire V.m. los demonios me lleven si yo envío el negocio a la Francia”.

16.- Juan Alonso de Ojeda fue Teniente de Rey en Campeche de manera interina en 1813, por ser el oficial de mayor graduación en esta ciudad. El propietario era Miguel de Castro y Araos.

17.- Más tarde, en 1807, Miguel Magdaleno de Sandoval fue acusado de insubordinación



llamó a su lado al licenciado Justo Serrano<sup>18</sup> y nombró como su secretario a Francisco de Heredia y Vergara<sup>19</sup>, conducto por el cual todos los referidos, incluyendo al comerciante Buenaventura Galva (o Gualva), Juan Mapoter<sup>20</sup>, el escribano José Francisco Bates, hijo del médico inglés José Bates, y varios más, debían tratar todos los asuntos relacionados con el caso.

Finalmente, el 14 de enero de 1800, declarándose juez competente para determinar lícito o no el apresamiento de los bergantines *Nancy* y *Franklin* y de su carga, el gobernador O'Neill...

*mandó que justipreciados aquellos buques se entregasen a sus capitanes... que dichos capitanes y tripulación quedasen libres pues el haberlos declarado prisioneros de guerra en Auto de 21 de agosto, no había tenido otro impulso que el dictamen del Auditor, que avaluados los cargamentos de uno y otro buque, se entregasen al apoderado de los comerciantes de Veracruz, que inmediatamente se secuestrasen Bonaparte el grande y chico, sus armamentos y pertrechos para que, tasándose y pregonándose, se rematase todo en el mejor postor y depositase el producto en la Contaduría Real, que a Chevalier... se le permitiese salir de la Provincia para restituirse a su nación... y se le diesen*

por el gobernador Pérez Valdelomar -quien había sucedido a O'Neill- y, destituido del cargo, fue sustituido por el licenciado Serrano. Recurrió a Madrid para justificarse y fue promovido a Oidor en Islas Canarias.

- 18.- Justo Serrano era natural de Santiago de Cuba y llegó a Yucatán a solicitud del gobernador José Merino y Ceballos (1783-1789) el año de 1787 para ocupar el cargo de Abogado Defensor de Indios, vacante desde el fallecimiento del licenciado Estanislao José del Puerto en 1783. Al ser destituido Miguel Magdaleno de Sandoval de su cargo de Auditor de Guerra, fue sustituido provisionalmente por el licenciado Serrano. Murió en Mérida en 1830.
- 19.- El subteniente de la Quinta Compañía del Batallón de Voluntarios Blancos de Mérida, Francisco de Heredia y Vergara, fue recomendado en 1790 por el gobernador Lucas de Gálvez para el empleo de Ayudante de la Plana Mayor de Blancos, agregada a la segunda División de Pardos de Campeche, en sustitución del Capitán Baltasar Rodríguez de Trujillo, promovido a la comandancia de las Milicias Urbanas de Tizimín y Chancénote. Fue víctima de calumniosos chismes que le acusaban, a pesar de estar casado con Manuela de Aranda y Cevallos, de sostener relaciones ilícitas con María Josefa Escudero, dama respetable de una de las familias más prominentes de Mérida. O'Neill intervino directamente en Madrid para desmentir dicha acusación. Refiere O'Neill que este tipo de acusaciones es común en Yucatán y da como ejemplo el caso del Auditor de Guerra D. Fernando Gutiérrez de Piñeres, entonces fiscal de la Audiencia de Manila, acusado de tener relaciones ilícitas con la Condesa viuda de Miraflores, doña María Antonia del Castillo [AGS, SGU, leg. 7212, 35. Arturo O'Neill a Juan Manuel Álvarez, Mérida 20/4/1798]. El coronel Francisco de Heredia y Vergara fue Alcalde Mayor de Tabasco de 1814 a 1818, donde falleció. Luchó contra la insurgencia.
- 20.- Juan Mapoter era un comerciante irlandés pro-inglés, consignatario de la carga de la fragata angloamericana Henriete -también apresada por Chevalier- quien, a pesar de su calidad de extranjero, recibió de O'Neill la comisión del Padrón de Indios Tributarios del Partido de la Sierra.

*los testimonios que pidiese de los autos y últimamente, que tasándose las costas, las satisficiesen Chevalier y Pinet como causantes de ellas e igualmente, las de cuatro testimonios que habían de servir, dos para dar cuenta a V.M. otro para dirigirlo al Virrey y el que había de quedar en el oficio del escribano.*

Chevalier recusó la sentencia antes de que ésta fuera autorizada por el escribano. Sin embargo, el Capitán General...

*mandó se llevase a efecto no obstante cualquier recurso o protesta y que se hiciese saber a las partes para que acudiesen a Campeche a presenciar el justiprecio prevenido y entrega de los buques y efectos...*

Se entregaron los cargamentos de los bergantines *Nancy* y *Franklin* a Juan Francisco Romay, apoderado de los cargadores de Veracruz. Enseguida, se procedió al embargo, tasación y venta del corsario *Buonaparte* el grande, el cual, con todos sus pertrechos, se remató en la cantidad de 2425 pesos a... Romay, por lo que hubo varias reclamaciones.

Tanto a Romay como al capitán estadounidense Morris se les indicó que debían ratificar sus denuncias en contra de los accionistas del corsario y miembros de la tripulación, cosa que rehusaron hacer "ante unos jueces que estaban inculcados de mil modos en los Autos de Presas, así por su parcialidad al corsario como por otras peores circunstancias...", y que si querían más información consultaran con José Francisco Bates,<sup>21</sup> "a quien [el estadounidense] tenía dados sus poderes."

Un testimonio dado en Mérida el 19 de abril de 1800, por el notario Manuel Palomeque, dice:<sup>22</sup>

*Yo, el infrascrito escribano del Rey N.S. de su Real Hacienda de esta Ciudad e Intendencia... certifico y doy fe y verdadero testimonio a los que la presente vieren, haber oído conversar en diversas partes de esta Ciudad, haber proferido en Campeche D. Juan Francisco Romay y escritolo a sus amigos de esta Ciudad, que si había comprado el corsario Bonaparte, era con el fin de entrar triunfante con él en Veracruz, en consorcio de D. Josef Francisco Bates quien también lo había proferido y escrito.*

Así pues, el asunto dividió a la sociedad yucateca: por una parte los que estaban del lado del gobernador O'Neill y sus asesores, los comerciantes implicados en el contrabando y los militares que los protegían; y, por otra, los comerciantes que para subsistir debían competir con los precios del contrabando, los funcionarios públicos que no querían participar o encubrir el comercio ilícito, y la mayor parte de la población. Muchos de estos últimos, aunque sin revelar sus identidades, filtraban información a Chevalier sobre los antecedentes de los del primer grupo, lo que Chevalier registraba en sus escritos. Así, en su carta dirigida al sucesor de O'Neill, el capitán general Benito Pérez Valdelomar, le refiere que:<sup>23</sup>

*para qué nos cansamos si en demostración verdadera de la estrecha liga del Gober-*

- 21.- José Francisco Bates, así como Jaime Tintó en cuya casa se hospedó Chevalier, fueron más tarde ardientes Sanjuanistas, grupo liberal que apoyó la Constitución de 1812. Bates fue encarcelado en San Juan de Ulúa junto con Lorenzo de Zavala.
- 22.- AGI, Estado. 39, N. 11-F (1d). Certificación No. 16.
- 23.- AGI, Estado. 39, N.11-F (1d) carta de Chevalier a D. Benito Pérez Valdelomar, Mérida 30/1/1801.



*nador O'Neill con unos y otros y del descubierto interés que ha tomado en hacer suya propia esta causa, resalta una libranza de 10,000 pesos que D. Buenaventura Gualva, comerciante de esta plaza, ha endosado de pocos días a este parte, a favor de O'Neill y contra Murphy, dueño que se dice ser del cargamento del bergantín Franklin, con orden de que Murphy los mantenga en su poder a disposición de O'Neill...*

Asimismo, refiere la impresión que en la sociedad yucateca dejó la fracasada expedición de O'Neill contra los ingleses establecidos en Belice:<sup>24</sup>

*de que ha hecho tanta mofa esta nación y tanto han murmurado con indignación las otras potencias, de la que volvió con los brazos cruzados sin más que un primer encuentro en que no perdió gente alguna y eso después de las graves incomodidades y perjuicios que causó a la Provincia suspendiendo a la Milicia de sus labores de campo en tiempo crítico... y en medio de eso, hecho sentir a la pobre tropa los mayores trabajos y desdichas pues a más de ser pocos los alimentos, eran malísimos por su estado de corrupción, de cuya forma se los hizo consumir en Bacalar a cuenta de su sueldo. En suma llegó el caso de que pidiese limosna dicha tropa y que se enfermase y muriese bastante...*

### Un nuevo gobernador en Yucatán

Teniente de Rey en Puerto Rico en 1795, Benito Pérez Valdelomar defendió heroicamente San Juan contra el ataque británico de 1797 antes de ser trasladado a La Habana con el mismo cargo. En junio de 1799 fue nombrado gobernador de Yucatán para suceder a O'Neill. Aunque los corsarios ingleses dominaban los mares entre Cuba y Yucatán, se embarcó con su hija de dos años y poco después el barco fue capturado por los ingleses quienes, en Campeche, exigieron un fuerte rescate al que los comerciantes se negaron.<sup>25</sup> El capitán inglés Moore desembarcó a sus cautivos en Dzilam, Yucatán, el 9 de octubre de 1800.

Sin perder tiempo, Romay se adelantó para encontrarse en Izamal con el nuevo gobernador y exponerle su versión del caso con apoyo de los documentos recibidos de Veracruz.

Después de lo ocurrido durante su viaje a Yucatán, en el cual perdió sus bienes en manos inglesas, Benito Pérez no tuvo reparo en conceder patentes de corso. Entre los beneficiarios de esta medida estuvieron Juan Chevalier y un corsario campechano, el más destacado y el último de los grandes corsarios de este puerto, Antonio Garrido, que apresó entonces el *San Lucas* y combatió exitosamente en el falucho *Atrevido* a un jabeque inglés, causándole numerosos muertos y obligándolo a huir.<sup>26</sup> La campaña

24.- Idem, n° 4.

25.- Cuando Benito Pérez Valdelomar llegó a Yucatán, era brigadier y poco después fue ascendido a mariscal de campo.

26.- Una biografía de este corsario campechano fue publicada en México en 1820, en la imprenta de Ontiveros, bajo el título *Lamentos del ciudadano yucateco, por el Asturiano ingenuo*. El autor era Diego Antonio Menéndez de S. Pedro. En esta publicación de 8 páginas, el autor se indigna por el trato dado a Garrido después de los heroicos hechos que relata. Refiriéndose al combate con el inglés comenta: "... y sosteniendo con él un combate contra el Jabeque inglés de duplicada fuerza, lo hizo huir ocasionándole crecido número

emprendida por ambos fue sumamente exitosa, a tal punto que mereció felicitaciones especiales de la Corona.<sup>27</sup> Por su parte, Chevalier, con su bergantín *Caymán*, apresó al corsario inglés *Los Dos Hermanos*.

En junio de ese mismo año de 1801, Garrido apresó la goleta *Concepción* que provenía de Providencia y que obviamente, fue declarada mala presa por Benito Pérez, ya bajo el influjo de Romay y de Fierro. Desde la cárcel donde estaba recluido, Garrido hizo violentas denuncias, en particular en contra del capitán Juan José Fierro... "que es enemigo capital del corso, como vería V.S... por las causas de presas de D. Juan Chevalier y D. Juan Bautista Barsó..." Más adelante, dice que

*...siempre se ha pegado a los Sres. Gobernadores este activo cáustico, capaz de alterar toda la máquina del universo y a los menos de tener continuamente esta pobre provincia sobresaltada, temerosa y disgustada... es un hombre de aquéllos que nacen cada siglo, para escándalo y azote de los pueblos...*

Pero lo más inquietante de sus declaraciones se refiere al asesinato del gobernador Lucas de Gálvez, ocurrido en 1792, de quien Fierro era secretario. De España llegó una real orden, de 4 de marzo de 1793, para separar a este último de su cargo...

*la cual quiso la desgracia llegase cuando ya había muerto [Gálvez] infeliz y alevosamente, no por celos de un enamorado como se creyó en nueve años, sino por aquel estado de fermentación a que llegó la Provincia en época que parece, se procedía en odio de las personas y no de los delitos..."* Más adelante, Garrido afirma: "Fierro... estaba de Secretario cuando aquel suceso... y ahora en otro segundo proceso quedamos firmes en que el reo no es D. Toribio sino otro muy distinto y distinta la causa también..."<sup>28</sup>

La lucha de Garrido contra el contrabando, además de costarle la cárcel tanto en Campeche como en Jamaica, le costó también un buque que había construido en Campeche, quemado en el astillero por los contrabandistas.<sup>29</sup>

de muertos y heridos, con notable daño en su jarcia, velamen y arboladura, no siendo posible apresarlos, tanto por su ligereza como por los muertos y heridos que acontecieron en el Atrevido." pp. 2-3.

27.- Copia de la carta de la corona al Gobernador de Yucatán D. Benito Pérez, para los Ministros de Real Hacienda de Campeche. AGI. 39.N.11-F(1j) No. 10.

28.- Según J.F. Molina Solís, Historia de Yucatán (1913), III, p. 314, "Un testigo de buena posición social declaró haber oído que D. Lucas de Gálvez, pocos días antes de su fallecimiento, había descubierto que Fierro le era infiel por haber revelado ciertos asuntos reservados que le había confiado y que Gálvez había dicho que estaba averiguando la verdad y caso de resultar cierta la infidelidad de Fierro enviaría a éste al presidio de Bacalar... y hubo que excarcelarlo como inocente". En nota de la misma página agrega: "Decían de él que las providencias desagradables que había dictado Gálvez se debían a su secretario Fierro, quien se había granjeado la voluntad de Gálvez de manera que se inclinase y torciese por donde más acomodaba a Fierro." Chevalier, en su carta de protesta al Rey de España, dice: "y de que hay contra él distintas Reales Órdenes, una de ellas... librada para la separación del lado de D. Lucas de Gálvez, desgraciadamente muerto según algunos, por el prenotado Fierro." [AGI, Estado. 39, N.11-F (1)].

29.- En los *Lamentos del Ciudadano Yucateco*, p. 4, se dice; "En el mismo año [de 1807]

El gobernador Benito Pérez, de grata memoria en la Península, no era tampoco enemigo del dinero fácil. El 15 de noviembre de 1800, cuando se dirigía de Puerto Rico a Cuba como pasajero en el navío *Asia*, de la Real Armada, esta nave capturó un barco inglés llamado *Anfitrite* que fue declarado buena presa y subastado en La Habana. Benito Pérez reclamó su parte del botín, lo que le fue concedido el 27 de diciembre de 1800.<sup>30</sup>

A pesar de los reclamos de Chevalier, Benito Pérez no cambió la sentencia, siguiendo los consejos de Fierro y otros. El asunto llegó a Madrid sin que Chevalier hubiera podido obtener una copia del expediente y, sin más trámites, el fiscal togado pronunció su veredicto:<sup>31</sup>

*...con arreglo a la Real Cédula de 14 de junio de 1797, según la cual, si un corsario condujese a los puertos de V.M. un buque apresado cuya carga o por lo menos la mitad de su valor pertenece a españoles, ha de juzgarse su presa por los tribunales de V.M. Por estas poderosas razones el Consejo es de dictamen, que para el conocimiento de esta causa fue juez competente el Capitán General de Yucatán...*

Así, se combinaban testimonios opuestos sobre la propiedad de los cargamentos. Por su parte, el Consejo recomendó “que por cuanto se hallan arrestados muchos meses ha”, se pusiera en libertad a José Mora y a Miguel Arocena y que Miguel Magdaleno de Sandoval, José Sabido de Vargas, Pedro Baranda y Antonio Tamariz (difunto), “condenados al resarcimiento de todos los daños y perjuicios ocasionados a los dueños de los buques apresados” quedaran separados de sus empleos. Los tres últimos fueron finalmente exonerados de esta separación. Chevalier perdió todo.

## Desenlace

El 27 de marzo de 1802 se firmó en Amiens un nuevo tratado definitivo de Paz entre el Rey de España y las Repúblicas Francesas y Bátava, de una parte, y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, de la otra; y el 11 de agosto del mismo año, en Madrid se firmó un *Convenio entre el Rey de España y los Estados Unidos de América, sobre indemnización de pérdidas, daños y perjuicios irrogados durante la última guerra en consecuencia de los excesos cometidos por individuos de ambas naciones contra el derecho de gentes o tratado existente*, motivado, como lo exigió el embajador Humphreys, por la detención arbitraria de los bergantines *Nancy* y *Franklin*, cuyas cargas pertenecían a ciudadanos de... ¿?

Debido a este foco de discordia entre ambas naciones, ninguna llegó a ratificar el convenio porque España se negó a indemnizar las presas hechas por corsarios franceses tanto en sus costas como en las de América, aunque vendidas en sus puertos. Las negociaciones continuaron hasta 1808, cuando los españoles se sublevaron contra la invasión francesa y Estados Unidos aprovechó la situación para invadir territorios

construyó un pailebot, titulado La Francisca, y cuando el 30 de noviembre debía echarlo al agua, fue quemado en el mismo astillero la noche del 29, por los individuos dedicados al contrabando, como que lo construyó para su persecución.”

30.- AGS, GM, Leg. 6867-204.

31.- Dictamen del Consejo Supremo de la Guerra, AGI, Estado 39. N. 11-H.

españoles en América. El *Convenio* fue entonces ratificado el 9 de julio y el 21 de diciembre de 1818, poco antes de la firma del Tratado Adams-Onís, del 22 de febrero de 1819, que fijaba los límites entre los territorios de los Estados Unidos y los de España en el norte de México.

## U.S. Naval Diplomacy in Peru in the Interwar Period

Joel Christenson\*



Capt. William Oscar Spears, chief of the U.S. Naval Mission to Peru, in Peruvian uniform, 1930 [USNA Class of 1905 25th Anniversary Publication (Annapolis: USNA, 1930)].

The United States Navy is, in many respects, the nation's most flexible diplomat. U.S. naval power has long been employed to quell or contain crises in foreign lands important to the nation's interests, but today it is common to see American vessels and personnel engaged in a diverse range of activities aimed specifically at fostering goodwill abroad.<sup>1</sup> This paper argues that the flexibility that makes U.S. naval power a vital instrument of the nation's foreign relations in the 21<sup>st</sup> century has roots in the interwar period of the 1920s and 1930s. Specifically, it argues that during those years foreign policymakers and naval leaders arrived at a general consensus that the Navy's capabilities uniquely positioned it to assume a wider role in conducting the nation's diplomacy – a role *promoting* as well as protecting the nation's interests overseas. In effect, during these years the notion of U.S. "naval power" was redefined to include activities more intimately connected to the full spectrum of U.S. foreign relations. From the 1930s onward, no longer would U.S. "naval power" be measured solely in terms of numbers of ships, tonnage, firepower, or ability to wield coercive force. It would also be measured by the Navy's ability to transact the nation's business in the fluid currency of international "influence."<sup>2</sup>

(\*) West Virginia University, Naval History Symposium, September 15, 2011

- 1.- For example, each year since 2007 the U.S. Navy (through United States Naval Forces Southern Command and U.S. Fourth Fleet [NAVSO/4<sup>th</sup> Fleet]) has undertaken *Operation Continuing Promise*, a four-month long humanitarian and civic assistance engagement throughout the Caribbean, Central America, and South America. United States Southern Command, "Humanitarian Assistance". Accessed August 1, 2011 [www.southcom.mil/AppsSC/pages/humanitarianAssistance.php].
- 2.- The idea underlying this research is that naval activity is inherently diplomatic activity. It proceeds from naval theorist Ken Booth's argument that the versatility, mobility, range, and symbolic power of naval vessels make them more useful diplomatic instruments than other varieties of military power – in short, that wherever and whenever they venture, naval vessels are "small mobile pieces of national sovereignty" and carry with them the weight of a nation's intentions and commitments. Whereas Booth limits his characterization to the employment of naval vessels, this research views the activities of naval personnel ashore as "naval diplomacy" as well. In the interwar period, U.S. naval vessels and personnel were employed by policymakers in Washington to boost American prestige abroad – what

The new naval diplomacy of the interwar years took shape in two clear ways, both intertwined with the growth of United States interests in South America following the First World War. First, in an attempt to replace European commercial and military influence in South America after the war, in the 1920s the United States embraced the practice of sending of teams of U.S. officers (known as naval missions) to advise South American governments on naval affairs. And later, as the foundation of U.S. foreign policy toward Latin America shifted away from interventionism under the Herbert Hoover and Franklin D. Roosevelt administrations, Washington increasingly turned to the Navy to more publicly exercise U.S. influence through the conduct of goodwill cruises and port visits intended to portray the United States as a “Good Neighbor” in South American waters.<sup>3</sup> In the late 1930s, as U.S. interests in South America shifted firmly in the direction of hemispheric defense, both the quiet work of naval missions and the highly public work of goodwill cruising would become integral parts of a U.S. foreign policy aimed at securing the hemisphere from external threat.

The emergence of this new naval diplomacy is most clearly visible in U.S. relations with the Andean nation of Peru. Situated on an important periphery between the area of greatest U.S. influence in Latin America (Central America and the Caribbean) and the southern cone of South America, Peru was a nation of great strategic importance

Booth calls “the sex appeal of politics among nations”. Those nations possessing prestige, he suggests, are “listened to with more than diplomatic courtesy,” and their words are “invested with a special credibility and authority”. Ken Booth, *Navies and Foreign Policy* (New York: Crane, Russak, 1977), pp. 33-36, 41-45, 50-51.

- 3.- A number of excellent works discuss, in general terms, the origins of U.S. naval missions in South America following World War I. In *The Aftermath of War: World War I and U.S. Policy Toward Latin America*, Joseph Tulchin suggests that the United States sent naval missions to Peru and Brazil at the behest of the State Department, over Navy Department objections “to offset British influence in the hemisphere”. See Joseph Tulchin, *The Aftermath of War: World War I and U.S. Policy Toward Latin America* (New York, New York University Press, 1971). In his excellent study of Latin American navies, Robert Scheina notes that European nations and the United States sent missions to South America in part to influence the purchasing habits of those nations’ navies. See Robert Scheina, *Latin America: A Naval History, 1810-1987* (Annapolis, Naval Institute Press, 1987), pp. 127-129. And from a Latin American perspective, Peruvian naval historian Jorge Ortiz-Sotelo has written that the request made by new Peruvian President Augusto B. Leguía to the United States for a naval mission in 1920 was consistent with his broader belief that “the foreign support Peru needed should now come from the United States rather than from a weakened Europe” [Jorge Ortiz Sotelo, “Captain Davy and the U.S. Naval Mission in Peru, 1920-1930,” in *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989*, ed. William R. Roberts and Jack Sweetman (Annapolis, Naval Institute Press, 1991), 57-58]. Although relatively little has been written about the origins and activities of U.S. naval missions in the interwar period, even less has been written on the origins, scope, and significance of goodwill cruising by U.S. vessels. The best work, Donald Yerxa’s

in the eyes of Washington foreign policymakers during the interwar period. Whether concerned with expanding American commerce, filling the regional influence vacuum created by Europe’s retreat after World War I, or later, securing the South American continent from the threat of external attack, Navy and State Department leaders of the 1920s and 1930s saw Peru as fertile ground for fostering a hemisphere favorable to U.S. interests.<sup>4</sup>

A first step in this direction, the U.S. naval mission sent to Peru in 1920 was the product of a timely convergence of interests between Washington and Lima: the United States emerged from the recent World War intent on rolling back European influence and facilitating the growth of U.S. business throughout South America, while new Peruvian President Augusto B. Leguía proclaimed a “*Patria Nueva*” policy whose cornerstone was attracting U.S. investment and technical expertise to Peru.<sup>5</sup> Consistent with his preference for U.S. assistance, Leguía’s specific desire to import *norteamericano* naval know-how was buttressed by his twin desires to strengthen Peru militarily against longtime rival Chile and to form a counterweight to the domestic political strength of

really only deals with the Caribbean [*Admirals and Empire: The United States Navy and the Caribbean, 1898-1945* (Columbia, University of South Carolina Press, 1991)].

- 4.- When considering U.S. foreign policy in the Western Hemisphere, it is productive to think of Latin America as a set of zones of U.S. influence. The idea came to me while reading Bradley L. Coleman’s *Colombia and the United States: The Making of an Inter-American Alliance, 1939-1960*, in which the author justifies his focus on Colombia in part by recognizing that “Colombia lay in a zone of transition between the areas of greatest U.S. influence in the Caribbean and Central America and the more distant neighbors of South America’s southern cone. Rooted in the geography of the inter-American neighborhood, a mixture of independence and interdependence characterized U.S.-Colombian relations during World War II and the cold war”. See Coleman, *Colombia and the United States: The Making of an Inter-American Alliance, 1939-1960*: xvi. Also important in this regard is the work of David Healy, who recognizes a pronounced difference in U.S. policy toward the “Caribbean danger zone” and the rest of Latin America. He notes that racial views prevalent in the U.S. in the early 20<sup>th</sup> century led the Wilson administration to see South American nations as more advanced and better able than the Caribbean to unite with the U.S. in its Pan American designs, but he says little about the different means Wilson employed to curry favor in South America [Healy, *Drive to Hegemony: The United States in the Caribbean, 1898-1917* (Madison, University of Wisconsin Press, 1988), pp. 164-79].
- 5.- For background on Leguía’s eleven-year presidency, known as the “*Oncenio*,” see Daniel M. Masterson, *The History of Peru*, The Greenwood Histories of the Modern Nations (Westport, CT, Greenwood Press, 2009), pp. 105-17. Lawrence A. Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle, The United States and the Americas* (Athens: University of Georgia Press, 1999), pp. 104-41. James C. Carey, *Peru and the United States, 1900-1962*, International studies of the Committee on International Relations, University of Notre Dame (Notre Dame, IN, University of Notre Dame Press, 1964). See also Ortiz-Sotelo, “Captain Davy and the U.S. Naval Mission in Peru...”, pp. 57-58.

the Peruvian Army, of which he was wary.<sup>6</sup> Indeed the alignment of interests between Washington and Lima was so clear that, as soon as the U.S. Congress established a legal framework for the sending of military and naval missions in the summer of 1920, the first U.S. naval mission sent anywhere in the world was dispatched to Peru in September.

The speed with which the U.S. naval mission to Peru was established challenges conventional scholarly wisdom about Navy-State antagonism during the interwar period.<sup>7</sup> Far from working at cross purposes, the Navy and State Departments exhibited a degree of cooperation that suggests an underlying compatibility of views on the major questions associated with sending naval missions to South America. For example, in the weeks after the Navy Department first received word of Leguía's intent to request a naval mission for Peru in the fall of 1919, initial concerns that such a mission to Peru might destabilize that nation's still-turbulent relations with Chile and Bolivia<sup>8</sup> were quickly overcome when the Office of Naval Intelligence (ONI) advised the Secretary of the Navy in early December that although the United States was unlikely to derive any tangible benefit from the arrangement, it was still worth pursuing because such missions would be consistent with the nation's new policy of extending all practicable

- 6.- For assertion that Leguía's request of a U.S. naval mission was motivated by a desire to build Peruvian military and naval strength vis-a-vis Chile, see Scheina, *Latin America: A Naval History...*, p. 127. For excellent treatment of civil-military relations during Leguía's *Oncenio*, see Daniel M. Masterson, *Militarism and Politics in Latin America: Peru from Sánchez Cerro to Sendero Luminoso*, Contributions in Military Studies (New York, Greenwood Press, 1991) as well as Masterson, *The History of Peru*, pp. 114-115.
- 7.- For example, Tulchin writes that although "the naval mission seemed an ideal vehicle for the State Department's aggressive economic policy... it would cripple the British and French influence over those navies and go a long way toward guaranteeing that those nations would soon turn to the United States," the Navy "went along with this policy reluctantly, explicitly denying that there was any great military advantage to be derived from the missions, though acknowledging that they might further 'the policy of the Government to cultivate close diplomatic and commercial relations with South American countries'". Moreover, he adds that in the case of Peru, the Navy at first opposed sending a mission, but "was overruled by the State Department, and, at the latter's request, Congress passed on June 5, 1920, a bill" authorizing the detailing of such missions. See Tulchin, p. 35.
- 8.- Peru's strained relations with Chile and Bolivia stemmed from the unsettled nature of the peace concluded following the War of the Pacific (1879-1883)—a war in which naval power figured prominently. Fought over lucrative territorial rights to the guano and mineral-rich Atacama Desert in the Peru-Bolivia-Chile border region, the war ended with the Treaty of Ancon (signed 1883, ratified 1884), under which Peru lost its southern department of Tarapaca and accepted Chilean occupation of the neighboring provinces of Tacna and Arica until residents of those two provinces made their desires known through a plebiscite (scheduled to be held within ten years). The treaty effectively delayed a final settlement on some of the most sensitive issues. See Clayton, *Peru and the United States...*, pp. 51-73. See also William F. Sater, *Andean Tragedy: Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (Lincoln, University of Nebraska Press, 2007).

assistance to South American nations. Moreover, ONI concluded, it would help to "cultivate close diplomatic and commercial relations with South American countries."<sup>9</sup>

The Department of the Navy formally embraced a broader role in the nation's diplomacy in South America in May 1922, when Secretary of the Navy Edwin Denby made it departmental policy to "encourage the sending of naval missions to foreign countries that request them... particularly to Argentina, Brazil, Chile, and Peru."<sup>10</sup> The deliberations that went into the General Board's recommendation to the Secretary of the Navy reflect the Department's keen sense of the Navy's new diplomatic role in the post-World War years. Naval missions were "the most potent influence I can think of in fostering close relations with South America," ONI Director Luke McNamee (Captain, USN) wrote to the Chief of Naval Operations in March, because they were "enabling us to neutralize the influence of foreign powers that are seeking to destroy our influence in South America."<sup>11</sup> European nations that had long maintained naval and military missions in Latin America derived considerable commercial benefit from the goodwill they cultivated, McNamee continued, in large part because of "the importance of the military in these Republics, where the General or Admiral of today is very apt to be the President of tomorrow." It was necessary for the United States to seek influence in the naval and military establishments of South America, McNamee stressed, because it was "only natural that these men should look with favor on the country under whose tutelage they gained their education." To ensure that the nations of South America looked to the United States for such assistance rather than to Europe, he recommended, the Department of the Navy should do more than merely approve requests for naval missions when they were received. Rather, it should "do everything" to encourage South American nations to request such missions in the first place.<sup>12</sup>

The successful work the American naval mission did in Peru in the 1920s solidified the Navy's new involvement in U.S. foreign relations and helped ensure that it would remain a prominent player in the nation's diplomacy in South America well into the future.<sup>13</sup> At the end of its first two-year contract with the Peruvian government in

- 9.- National Archives (NARA onwards), RG 80, File 4492, Box 130, ONI to Secretary of the Navy, December 12, 1919.
- 10.- NARA, General Board Letter 438, RG 80, Subject File GB 438, Box 168, (hereafter cited as GB 438). Secretary of the Navy to General Board, May 23, 1922 and General Board to Secretary of the Navy, May 19, 1922.
- 11.- ONI had been assigned oversight responsibility for the U.S. naval mission to Peru upon that mission's establishment, and since 1920 had demonstrated a keen awareness of such missions' utility in exercising U.S. influence in South America.
- 12.- GB 438, ONI (McNamee) to Chief of Naval Operations, March 30, 1922.
- 13.- This paper focuses on the diplomatic significance of U.S. naval activity in Peru during the interwar period, and as such addresses a significant shortcoming in extant historical scholarship, which has not adequately assessed the significance of naval and military missions to U.S. foreign relations during the interwar period. While this paper goes into only limited depth on the substantive work the naval mission to Peru undertook, I have

1922, for example, the General Board noted with optimism that the mission was so successful in Peru that its example could prompt other nations to request naval missions from Washington as well.<sup>14</sup> And following the renewal of the mission's contract that year, both the Navy and State Departments continued to trumpet its successes as major contributors to the increasingly close, positive relations that were unfolding between the United States and Leguía's Peru. Perhaps the mission's most important work in this regard was, as Jorge Ortiz Sotelo has argued, its overhaul of the *Escuela Naval del Peru* (Peruvian Naval Academy) under the direction of U.S. Navy Captain Charles Gordon Davy, who instituted a host of reforms during his decade-long tenure as the school's director.<sup>15</sup> In his first year at the helm, Davy initiated a complete reorganization of the academy based on the model of Annapolis, featuring a centralized organizational structure, streamlined academic departments, revised courses of study, and new regulations patterned "closely" on those in force at USNA.<sup>16</sup> By 1924 the State Department, ever attuned to the naval mission's significance to broader U.S.-Peruvian relations, lauded Commander Davy for having "built the [naval academy] from almost nothing into a well equipped, efficient organization" despite having "practically no funds with which to work."<sup>17</sup> In a retrospective four years later, the chief of the naval mission shared in the State Department's praise in a report to Washington, calling Peru's naval academy "without a doubt... the only institution of its kind in the Spanish speaking world" with such a modern curriculum based on "a fine selection of modern textbooks."<sup>18</sup> Deemed at one point the mission's "most important detail," the emphasis U.S. officers placed on Peru's naval academy was consistent with the

mission's broader aim of refashioning Peru's Navy in the U.S. image. In a larger sense, it was also entirely consistent with the goals of U.S. foreign policy in the immediate post-World War I years.<sup>19</sup>

While these successes did much to foster friendly, productive relations between the United States and Peru throughout the 1920s, at several points the inherently diplomatic nature of the U.S. naval mission's work complicated those relations as well.<sup>20</sup> Most significantly, it helped firmly align U.S. foreign policy toward Peru with that nation's pro-U.S. but autocratic President, Leguía, whose eleven-year rule alienated significant sectors of Peruvian society and whose overthrow in August of 1930 marked the nadir of U.S.-Peruvian relations during the interwar period. Indeed from the time he welcomed the mission to Lima in September 1920, Leguía sought to use it (and the favor from Washington that it represented) to advance his own foreign and domestic priorities.<sup>21</sup>

The unique administrative structure of the naval mission aided Leguía's task. Per his request, the mission was organized so that the American officers would act not in an advisory capacity to the Peruvian naval establishment, but in executive one. From the fall of 1920 until Leguía's ouster in August of 1930, U.S. officers filled the high-level uniformed positions of authority within the Peruvian naval establishment and exercised full operational command over the Peruvian Navy. The full scope of this structure is remarkable to recount: U.S. personnel drew pay from the Peruvian treasury, wore Peruvian naval uniforms, and acted fully as high-ranking officials within the Peruvian government.<sup>22</sup> By the individual contracts they signed, members of the mission were responsible as *Peruvian naval officers* to President Leguía as commander-in-chief, and were accorded "greater seniority" than Peruvian nationals

discussed the work of the U.S. naval mission in Peru in greater depth in another conference paper ("Like a Good Neighbor: The U.S. Navy's Diplomatic Role in South America, 1920-1933, presented at the Annual Meeting of the Society for Military History in May, 2010), based on extensive primary source research in U.S. archival repositories and on research in secondary sources written by U.S. and Peruvian historians. The most important secondary works are: Ortiz-Sotelo, "Captain Davy and the U.S. Naval Mission...", pp. 57-66. See also Jorge Ortiz-Sotelo, *Escuela Naval del Perú: Historia Ilustrada* (La Punta-Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), and Masterson, *Militarism and Politics in Latin America...*

14.- GB 438, ONI (McNamee) to Chief of Naval Operations, March 30, 1922.

15.- The definitive works on Davy's leadership of the Escuela Naval del Peru are by Ortiz-Sotelo ["Captain Davy and the U.S. Naval Mission...", pp. 57-66, and *Escuela Naval del Perú...*]. My cursory treatment of Captain Davy's tenure in Peru is based largely on Ortiz's work, along with some primary sources collected in NARA.

16.- NARA, RG 38, A-1 Entry 48-A, "Brief Summary of the Activities of the U.S. Naval Mission to Peru from its Inception to 1 November, 1928," (Office of Naval Intelligence), Box 4, (hereafter cited as *Brief Summary, 1928*).

17.- NARA, RG 59, File 823.30/39 ½, Department of State, Division of Latin-American Affairs Memorandum to Under Secretary of State, "The American Naval Mission in Peru," February 11, 1924.

18.- *Brief Summary, 1928*, p. 5.

19.- *Idem*, p. 3.

20.- Existing historical works that either focus or touch on U.S. naval mission to Peru from 1920-1933 generally do not recognize the diplomatic significance of its work.

21.- Masterson notes that Leguía's affection for the Peruvian Navy, and his efforts to strengthen it, were rooted in large part in his concern about the Army as base of political opposition to his regime (CITE). At the same time the U.S. naval mission worked to improve the Peruvian Navy, Leguía sought and secured a police mission from Spain to strengthen Peru's *Guardia Civil* (national police), which he built to contain the political threat he believed Peru's Army posed. Also, as noted earlier, Robert Scheina suggests that Leguía sought a U.S. naval mission in order to strengthen Peru's Navy vis-a-vis Chile, with which Peru continued to have a border dispute stemming from the unsettled nature of the peace that followed the War of the Pacific (1879-1884).

22.- This comes from an undated document entitled "U.S. Naval Missions to South America". It appears to be the work of U.S. Navy Captain William Oscar Spears, who before joining the U.S. naval mission to Peru in 1929 was assigned staff duty in Washington – during which he was tasked with writing a history of the U.S. naval commission to Brazil, on which he served earlier in the 1920s. See NARA, RG 38, Entry E-194, Box 1, "U.S. Naval Missions to South America," p. 27 (hereafter referred to as *Naval Missions*).

of equal rank.<sup>23</sup> In January 1926, five years into the mission's work, the American *Army and Navy Register* noted with obvious pride that the U.S. officers in Peru were "in actual executive control of all naval activities, their orders having behind them the full authority of the President of Peru."<sup>24</sup>

Although Washington tried several times to clarify the status of naval mission members, who served simultaneously in the United States and Peruvian Navies, the mission's structure ensured that its activities would sometimes fall into gray areas between U.S. and Peruvian sovereignty that complicated overall U.S. relations with Peru and created headaches for American foreign policymakers.<sup>25</sup> The clearest example of the challenges

23.- *Brief Summary, 1928*, Enclosure B "Contract entered into between Commander Frank B. Freyer and the Peruvian Minister on or about August 19, 1920, Washington. Naval regulations issued by Peru's Minister of Marine in early 1921 clarified the arrangement, declaring that all officers, warrant officers, and "crews in general" of the Peruvian Navy "must obey the orders issued to them" under the new system of command. See "General Order No. 63" (of the Peruvian Navy), Enclosure C of *Brief Summary, 1928*.

24.- *Naval Missions, Army and Navy Register*, January 2, 1926, p. 29.

25.- For example, following an anti-Leguía uprising in the eastern city of Iquitos in early 1921 the U.S. Charge d'Affaires in Lima, Frederick Sterling, wrote to the Secretary of State requesting clarification on what the status of naval mission members should become in the event of a revolutionary disturbance. On February 15, 1922 the State Department Solicitor weighed in on the status of naval mission members, finding that "Our officers seem to be obligated to fight for the present Peruvian Government if the necessity arises. The only way to escape from this dilemma would seem to be by persuading the Peruvian Government to enter into new contracts containing specific provisions that our Naval Officers would not be expected to take part in naval operations. Under such agreements their services would be limited to assisting in the reorganization and training of the Peruvian Navy. Whether we should suggest such a change in the contracts would seem to be a question of policy". See NARA, RG 59, File 823.30/23, State Department Solicitor Letter to Secretary of State, February 15, 1922. Shortly thereafter, in a letter to the Secretary of the Navy, Secretary of State Charles Evans Hughes wrote that "it would be exceedingly unfortunate if officers of the United States Navy undertook to render any South American government such assistance in naval matters as might result in embarrassment to the United States Government in its relations with other governments. Such embarrassment might easily result from their serving in naval operations in a revolution, or in a civil war; and particularly in a naval engagement between the South American Government to which they are detailed and another foreign government... I concur in your recommendation that for the time being, the judgment and discretion of the officers composing the Mission should be relied upon in the event of a situation arising such as has been suggested, believing that they will understand that the functions of the members of the American Naval Mission to Peru are merely those essential to the proper organization by them of the Peruvian Navy, and the instruction and training of its officers and other personnel, and that they should never allow themselves to be placed in a position, by the Peruvian Government, where they might be called upon to take part in naval engagements in either domestic or foreign war, if they wish to retain their status in the United States Naval Service". Hughes

that flowed from the mission members' dual status in the United States and Peruvian Navies came in late 1923, just months after U.S. President Warren Harding had agreed to arbitrate the border dispute that had festered between Peru and Chile since the Treaty of Ancón (1883) that ended the War of the Pacific.<sup>26</sup> It was amid the tensions surrounding those sensitive negotiations that, acting in his capacity as Peru's most senior naval officer, new U.S. naval mission chief Clark H. Woodward (Captain, USN) proposed a naval expansion plan for Peru that threatened to unravel U.S. mediation efforts before they ever got going. Crafted in close consultation with President Leguía and without the State Department's knowledge, Woodward's expansion program called for Peru to undertake a major naval buildup by purchasing six destroyers, six submarines, and twenty-five military aircraft, as well as refurbishing the remainder of the Peruvian fleet and constructing two new shore stations. The price tag for all of this, reported to be approximately 6 million Peruvian Pounds<sup>27</sup> far exceeded the size of more modest armament proposals Woodward's predecessor had made earlier – proposals that still had caused significant concern within the State Department.<sup>28</sup> In the eyes of U.S. foreign policymakers, the naval mission was proposing an unnecessarily large and profoundly destabilizing expansion of Peru's naval power at a time when the delicate diplomatic situation between Peru and Chile begged for caution.<sup>29</sup>

concluded by recommending that this clarification be included in any future renewal of the contracts of naval mission members. See NARA, RG 59, File 823.30/24, Secretary of State to American Charge d'Affaires in Lima (Sterling), March 13, 1921.

26.- See Clayton, *Peru and the United States...*, pp. 71-73 and 137-141.

27.- A pound was equivalent to 10 soles.

28.- As early as February 1923 the State Department expressed fears that Leguía's naval ambitions could enflame the Tacna-Arica problem, as the U.S. Charge d'Affaires in Lima warned against concluding even small naval contracts with Leguía, lest they be viewed as hostile by Chile. For example, NARA, RG 59, File 823.34/62, U.S. Charge d'Affaires in Peru to Secretary of State, February 8, 1923. The then-Charge in Peru, Frederick Sterling, had expressed concern to Washington that a contract for the repair and refurbishing of Peruvian naval vessels by the United States in the Panama Canal Zone, totaling "four or five hundred thousand dollars," could, given Peru's "chronic state of financial difficulties... not only create an improper burden on [Peru's] resources" but could prove embarrassing for the United States if efforts to collect from Peru proved difficult". This was a concern, Sterling wrote, "without considering the political aspect of the question and disregarding the possible misinterpretation of the motives of the United States by other South American countries".

29.- This episode very clearly reflects the fact that Leguía always sought to use the American naval mission to pursue his own ends: in this case, a naval buildup that (as Robert Scheina suggests in *Latin America: A Naval History, 1810-1987*) would place Peru on more even naval footing vis-à-vis Chile. Before the controversy over the Woodward proposal, Leguía had asked the naval mission for recommendations on increasing Peru's naval armaments. Indeed, it was one of the first tasks Leguía asked the mission to take up upon its arrival: to weigh in on an existing proposal to purchase Italian-built submarines for the Peruvian fleet, and to recommend a general program of naval acquisitions his government should



Upon receiving word of Woodward's proposed expansion program, Secretary of State Charles Evans Hughes pinpointed the heart of the diplomatic problem it posed for the United States: such an increase of Peru's Navy, Hughes wrote to Navy Secretary Edwin Denby, could easily be seen by Chile as a hostile act by the United States because, even though Woodward made the recommendation in his capacity as a "Peruvian" naval officer, the fact was that he remained a commissioned officer in the United States Navy and continued to draw pay from the American treasury as well. The danger, Hughes concluded, was that if the impetus for a buildup of Peru's Navy appeared to come from the United States, it would undercut nascent U.S. efforts to find an "impartial" solution to the Peruvian-Chilean border dispute.<sup>30</sup> Not surprisingly, the State Department sought to distance itself and the Coolidge administration<sup>31</sup> from any implication that American policy advocated a destabilizing expansion of the Peruvian Navy. In fact, in attempting to control the damage Secretary Hughes asked the Navy Department to have Captain Woodward abandon any plans for enlarging the Peruvian fleet or, if that proved impossible given his contractual status as an arm of the Peruvian state, that he "at least not to push the matter of increased armaments for Peru".<sup>32</sup> Woodward's deep involvement in Peru's sovereign naval affairs had made him an advocate of a policy (Peruvian naval expansion) that threatened to derail his own nation's interests in shoring up the fragile border situation. The fact that this proposal for Peruvian naval expansion caused such "embarrassment" in Washington underscored the unique problems that could flow from such an arrangement.<sup>33</sup>

While the controversy surrounding the Woodward proposal subsided when Washington gave its blessing to more modest, "entirely defensive" naval building plans for Peru, the dual status of U.S. mission members became a diplomatic liability as Washington's commitment to Leguía deepened in the late 1920s.<sup>34</sup> Indeed, although the

pursue. See NARA, RG 80, File 26255-611 (1919-1926), Box 1612, Commander Lewis D. Causey, Report on "U.S. Naval Mission to Peru".

- 30.- NARA, RG 59, File 823.34/64, Secretary of State to Secretary of the Navy, December 17, 1923, 1-2.
- 31.- President Harding died suddenly on August 2, 1923 and had been succeeded by Vice President Calvin Coolidge.
- 32.- NARA, RG 59, File 823.34/64, Secretary of State to Secretary of the Navy, December 17, 1923, 1-2.
- 33.- NARA, RG 59, File 823.34/76, State Department, Division of Latin American Affairs Memorandum on "Naval Armament in Peru," September 23, 1924.
- 34.- After the controversy surrounding the Woodward buildup proposal subsided and U.S. foreign policymakers gave their approval to a smaller program for the Peruvian Navy, in October 1926 U.S. Ambassador to Peru Miles Poindexter wrote to Secretary of State Frank B. Kellogg that even that limited program was raising the ire of the Chilean government. Contrary to reports running in Chilean newspapers, Poindexter wrote, "the [Peruvian naval] program is very limited and entirely defensive, as it is confined at present to the acquisition of two submarines and a small number of aeroplanes, largely for training

naval mission's primary effort and seminal success throughout the decade was in the building up of Peru's naval academy, by 1930 the image of U.S. officers commanding Peru's Navy under an increasingly unpopular autocrat became too much for Washington to bear: days before Leguía's ouster by Army Lieutenant Colonel Luis M. Sánchez Cerro in late August, U.S. Ambassador Fred Morris Dearing cabled Washington that he and naval mission chief William S. Pye (Captain, USN) were in "complete accord that the psychological moment [had] come" for the mission to relinquish burdensome executive control of the Peruvian Navy and assume a more sustainable advisory status.<sup>35</sup>

The violence that followed the fall of Leguía and the turbulence that characterized Peruvian politics for much of the 1930s demanded flexibility of U.S. foreign policy, and importantly, the United States Navy remained a central player in U.S.-Peruvian relations as the broader Latin American policy of the United States moved toward "good neighborhood".<sup>36</sup> For example, in the chaotic months following Leguía's ouster, when in the words of U.S. Ambassador Fred Morris Dearing "the extreme nationalism of the moment...

purposes. The best work which is being carried on in the Peruvian Navy is the instruction being given by members of the American Naval Mission to the personnel...Especially the excellent work of Captain Davy of the Naval School at La Punta". See NARA, RG 59, File 823.30/5, Poindexter to Secretary of State, October 5, 1926.

- 35.- Masterson notes that the ultimate settlement of the Tacna-Arica border dispute between Peru and Chile in 1929 was achieved with significant U.S. involvement, including the direct participation of President Herbert Hoover. However, the settlement that ceded Arica to Chile proved highly unpopular in Peru and contributed the Leguía's ultimate downfall in 1930. As Masterson argues, "the final loss of Arica brought painful reminders to Peruvian nationalists and Leguía's enemies in the army of the disastrous War of the Pacific. The U.S. role in negotiating the settlement and the Peruvian president's intimate relations with U.S. capital alienated a broad array of students, workers, middle-class businessmen, and, of course, the army. The Oncenio was indeed tottering upon a fragile foundation, and when the Great Depression ravaged the Peruvian economy, the Leguía regime could not withstand its impact" [*The History of Peru*, pp. 116-117]. For ambassador's cable on assuming advisory status, see NARA, RG 38, A1 Entry 48-A, Box 4, U.S. Ambassador to Peru to Assistant Secretary of State (forwarded to Navy Department), August 20, 1930.
- 36.- Ortiz-Sotelo notes that has written that the 1931-32 period was "one of the most turbulent and bloody periods in modern Peruvian history" ["Captain Davy and the U.S. Naval Mission...," p. 63]. Masterson notes that the 1930s "proved to be one of Peru's most violent [decades] until the Sendero Luminoso years". In his earlier work he termed the 1930s "a period of trauma for the Peruvian military as it became enmeshed in profound civil-military conflict" [*The History of Peru*, pp. 122, and *Militarism and Politics in Latin America...*, p. 34]. On the embrace of non-interventionism by the Herbert Hoover administration and the "Good Neighbor Policy" of President Franklin D. Roosevelt, see Bryce Wood, *The Making of the Good Neighbor Policy* (New York, W.W. Norton & Company, 1967) and Frederick B. Pike, *FDR's Good Neighbor Policy: Sixty Years of Generally Gentle Chaos* (Austin, University of Texas Press, 1995).



would permit the withdrawal of the mission,” the State and Navy Departments opted instead to keep it in place on the belief that it was important to retain as much influence as possible within the Peruvian Navy given its wide-ranging responsibilities.<sup>37</sup> Retaining a foothold of influence within the Peruvian Navy remained important to Washington the next year, as Sánchez Cerro assumed the presidency and moved to bring the Navy under firmer political control.<sup>38</sup> In a “strictly confidential” dispatch to Secretary of State Henry L. Stimson the month before Sánchez Cerro’s December 1931 inauguration, Ambassador Dearing characterized the real value of naval mission in clear political terms:<sup>39</sup>

*the [Peruvian] Navy man [sic.] are by common consent the best disciplined armed forces in this country and have been a nucleus of steadiness and principle and high ideals throughout some very troubled times in the last two years. The influence of such a body of men is for stability and peace and good Government and these things are all vitally significant for us in our relationships with Peru. Undoubtedly the presence of the Mission has assisted American prestige, a very intangible but real thing, and my own recommendation would be that it is worth taking some pains to maintain the Naval Mission here. In future years... it will be even more advantageous for us to have first rate American Naval Officers here, exercising their beneficent and civilizing influence.*

However, the unsettled nature of Peruvian politics in the early 1930s ultimately made retaining the naval mission – a legacy of the Leguía era – diplomatically untenable for the United States. When Sánchez Cerro’s government allowed the contracts of the mission’s two remaining officers to expire in March 1933, it brought to an end more than twelve years of often successful but always diplomatically significant work.<sup>40</sup> When the United States again embraced the sending of naval missions to South American nations in the late 1930s, it did so with the lessons of its earlier experience in Peru clearly in mind.

37.- In December 1930 Ambassador Dearing wrote Secretary of State Henry Stimson that “The Peruvian Navy is needed for the administration of the ports, light house service, fishery control, police, hydrographic work etc. It may never need to be much of a fighting unit but kept within its proper limits it has moral values”. See NARA, RG 59, File 823.30/146, U.S. Ambassador to Peru to Secretary of State (“Confidential”), December 9, 1930.

38.- Masterson notes that “Almost immediately after donning the presidential sash, Sánchez Cerro moved to deal with the APRA-subverted military elements,” including in Peru’s Navy: “Command shuffles were also engineered in the navy, and the president named a civilian supporter as navy minister, better to ensure the loyalty of that institution” [*The History of Peru*, p. 122 and, *Militarism and Politics in Latin America...*, p. 48].

39.- NARA, RG 59, File 823.30/160, U.S. Ambassador to Peru (Dearing) to Secretary of State (“Strictly Confidential”), November 9, 1931.

40.- In January 1933 naval mission chief William O. Spears wrote to ONI that “The general policy of this government [is] to destroy every thing Leguista. The Naval Mission was inherited by this regime from Leguías [sic.] administration. The Naval Mission has been kept on here solely due to the insistence of the Navy, but due to recent political activity, the Navy is now greatly out of favor with the government. There is no real interest on the part of the government to have an efficient Navy”. See NARA, RG 38, A1 Entry 48-A, Box 4, Chief of U.S. Naval Mission to Office of Naval Intelligence, January 13, 1933.

Far from representing a demise, though, the withdrawal of the American naval mission from Peru underscored a change in Washington’s naval diplomacy that was already several years in the making: by the early 1930s the U.S. Navy was becoming the public face of a foreign policy that renounced interventionism in Latin American nations and sought to demonstrate the nation’s commitment to becoming a “Good Neighbor”. While U.S. naval vessels had long made periodic goodwill visits to Latin American ports<sup>41</sup>, cruises in Latin American waters would become more frequent and more diplomatically important during the presidential administrations of Herbert Hoover and Franklin D. Roosevelt.<sup>42</sup> The framework for this “good neighbor” naval diplomacy was established in part in November 1928, when the Department of the Navy first recognized the “cultivation of friendly relations with foreign peoples” among the objectives of U.S. naval operating forces.<sup>43</sup> It took clearer shape in the first months of the Roosevelt administration when Secretary of the Navy Claude Swanson approved a “U.S. Naval Policy” that contained among its main tenets a commitment “to make foreign cruises to cultivate friendly international relations”.<sup>44</sup>

41.- A policy of regular cruising in South American waters (“showing the flag”), and maintaining a permanent naval presence on the South American continent, had been advocated by Pacific Fleet commander Rear Admiral William B. Caperton following World War I. His recommendation was not accepted by Navy leadership at the time. See NARA, RG 45, Subject File UP, Box 679, Rear Admiral William B. Caperton to Chief of Naval Operations, “The Diplomatic Mission of the Navy,” May 12, 1919. In this letter, Caperton wrote that it was “vital to the country’s interests that this means [a permanent naval presence] of keeping and increasing our friendships and prestige not be neglected,” and that “the Navy can render enormous aid” in extending U.S. foreign trade in South America “by creating and developing a feeling of liking and trust of the United States”.

42.- The origins of the “Good Neighbor Policy” have been much debated by historians, but as it concerns the transformation of U.S. naval diplomacy in South America, I accept the argument of Alexander DeConde that President Herbert Hoover’s Latin American policy “was in many ways the real beginning of what has come to be popularly known as the good neighbor policy”. See Alexander DeConde, *Herbert Hoover’s Latin-American Policy*, 2<sup>nd</sup> ed. (New York, Octagon Books, 1970), p. 125.

43.- Secretary of the Navy, *Annual Report of the Secretary of the Navy for 1928*, November 15, 1928. H. Doc. No. 366, 70<sup>th</sup> Cong., 2<sup>nd</sup> Sess. (1928), 3. Cultivating friendly relations with foreign peoples did not show up as an objective of U.S. naval operating forces in prior SecNav reports in the 1920s. For example, in 1927 the Secretary’s annual report listed the objects of naval operating forces as 1) maintaining the U.S. fleet in a state of readiness, 2) protecting Americans in the Far East and Central America, and 3) the maintenance of the European and Near East Squadron. See Secretary of the Navy, *Annual Report of the Secretary of the Navy for 1927*, November 1927. H. Doc. No. 81, 70<sup>th</sup> Cong., 1<sup>st</sup> Sess. (1927). According to annual reports of the Secretary of the Navy, “cultivation of friendly relations with foreign peoples” continued to be a formal objective of U.S. naval operating forces through 1932.

44.- NARA, RG 59, File 811.30/177, “U.S. Naval Policy,” approved May 10, 1933.

The Navy Department implemented its policy on goodwill cruising in a way that reflected Roosevelt's commitment to "good neighborism" in South America as well as his belief in the broad usefulness of naval power.<sup>45</sup> Importantly, like Roosevelt, Navy leaders recognized that the "Good Neighbor Policy" applied differently to different parts of Latin America. The Navy's Special Service Squadron, the small force created in 1919 to conduct the nation's gunboat diplomacy in the Caribbean, would handle goodwill cruising Caribbean waters where direct U.S. influence was traditionally strongest. Goodwill cruising further South, where nations often maintained strong ties to Europe and where direct U.S. influence was traditionally weaker, the delicate task of goodwill naval diplomacy would be carried out on a case-by-case basis and only after careful planning. This rough division of labor became clear with the unfolding of two significant developments in 1934. First, the Navy began to route the shakedown cruises of many new vessels through South American waters, often including in their itineraries goodwill port visits complete with schedules packed with activities of a public diplomacy nature.<sup>46</sup> And second, the Chief of Naval Operations denied repeated requests by the Special Service Squadron's commander to augment the Squadron's size and broaden its mission to include goodwill cruising throughout all of Latin America.<sup>47</sup>

45.- The literatures on U.S. diplomatic and naval history are largely silent on the diplomatic significance of the goodwill cruising American naval vessels did in the 1930s. Often, it is treated indirectly or at the margins. For example, in a 1998 essay Thomas C. Hone comments that Roosevelt "understood that the United States needed friends instead of enemies in its strategic 'back yard,' and that the Navy was a tool to implement the diplomacy he favored". See Thomas C. Hone, "The Evolution of the U.S. Fleet, 1933-1941: How the President Mattered," in *FDR and the U.S. Navy* (New York, St. Martin's Press, 1998), 106. One significant exception is Donald Yerxa's *Admirals and Empire*, which argues that the Navy's Special Service Squadron – a force established in 1919 to carry out the nation's gunboat diplomacy in the Caribbean – had as its other primary mission the task of goodwill cruising in the Caribbean. He notes that these two missions were "seemingly contradictory," and that because of this the Special Service Squadron's work was never "entirely successful". From the perspective of my research, the limitation of Yerxa's work is that it is limited in geographical scope to the Caribbean, when the story of goodwill cruising in Latin America is significantly broader. See Donald A. Yerxa, *Admirals and Empire: The United States Navy and the Caribbean, 1898-1945* (Columbia: University of South Carolina Press, 1991), p. 83.

46.- Ibid, p. 88. Yerxa notes that although the Special Service Squadron's primary mission became goodwill cruising after 1934, "the practice of sending newly commissioned warships on shakedown cruises to Latin American ports made the squadron's routine goodwill activities somewhat superfluous". Also, an examination of RG 59, File 811.3310 reveals numerous shakedown cruises in South American waters between 1934 and 1939.

47.- In March, 1934 the Squadron's commander, Rear Admiral Charles S. Freeman, argued to the Chief of Naval Operations that British warships moving freely around South America were securing for Great Britain the long-term commercial advantages that were rightly the province of the United States. See NARA, RG 80, Entry 22, Box 2196, Commander,

Navy leaders apparently recognized the importance Roosevelt attached to goodwill cruising in South America, and did not want an entity so closely identified with the nation's interventionist past suddenly trying to cultivate good neighborism in such a vital sphere.

The Navy's embrace of goodwill cruising in Latin America came at a propitious time for U.S. policy in Peru, as Washington struggled in 1932 and 1933 to find its footing in a nation roiled by internal political violence and faced with a possible border war with Colombia.<sup>48</sup> Increasingly fearful for U.S. citizens and property in Peru amid the chronic instability of early 1933, in late February U.S. Ambassador Fred Morris Dearing proposed a new concept for U.S. naval diplomacy wholly consistent with the policy Roosevelt's Navy Department would roll out a few months later: rather than calling on the U.S. Navy to quell crises *ad hoc* in Latin American ports, as had become the State Department's habit by the early 1930s, Dearing proposed that U.S. foreign policy employ naval vessels in frequent, friendly cruises to help foster an atmosphere in Latin America more favorable to U.S. interests.<sup>49</sup> The problem with the old way of

Special Service Squadron (COMSPERON) to Chief of Naval Operations, March 17, 1934. His continued pleas to the CNO to expand the Squadron's area of responsibility can be found in the following NARA, RG 80 documents: Entry 22, Box 2195, COMSPERON to Chief of Naval Operations (Restricted), "Resume of Special Service Squadron Activities, Period 21 August-2 October, 1934," October 3, 1934; Entry 22, Box 2195, COMSPERON to Chief of Naval Operations (Restricted), "Resume of Special Service Squadron Activities, Period 20 October-6 November 1934," November 7, 1934; and Entry 22, Box 2195, COMSPERON to Chief of Naval Operations (Restricted), "Resume of Special Service Squadron Activities, Period 7 November-31 December 1934," January 2, 1935. In December, 1934 the CNO denied Freeman's requests by noting that at the completion of the Special Service Squadron's special duty in Cuba, it would return to its normal duties based out of the Panama Canal Zone. See NARA, RG 80, Entry 13, Box 682, Chief of Naval Operations to COMSPERON, December 29, 1934.

48.- Following his wounding in a failed assassination attempt in March, 1932, Sánchez Cerro redoubled his efforts against APRA and its leader (Sánchez Cerro's chief political enemy, Víctor Raúl Haya de la Torre). Haya de la Torre was arrested by government forces in May, followed shortly thereafter by an *Aprista*-inspired rebellion by enlisted sailors on two Peruvian naval vessels in the harbor of Callao, and later by an APRA-run uprising in the northern city of Trujillo. In both cases, Sánchez Cerro's response was swift and forceful. By late summer 1932, he was forced to turn his attention toward an emerging crisis along Peru's border with Colombia as a force of Peruvian civilian and military personnel invaded the Amazon River port of Leticia, which Peru had ceded to Colombia in the 1922 Treaty of Salomón-Lozano. See Masterson, *Militarism and Politics in Latin America...*, pp. 48-52.

49.- For the history of State-Navy relations on such crisis responses in Latin America, see Richard Millett, "The State Department's Navy: A History of the Special Service Squadron, 1920-1940," *The American Neptune*, April 1975, pp. 118-138; Yerxa, *Admirals and Empire...* Also, see the article that preceded *Admirals and Empire* – Donald A. Yerxa,

doing business, he argued, was that infrequent visits (the vast majority of which were crisis responses) were more often than not “immediately interpreted as having ulterior purposes and being in a sense admonitory.” By engaging instead in regular visits, and by taking care to stress those visits’ “social and friendly character,” Dearing insisted that Washington could help the nations of South America “become accustomed to the sight of our war vessels engaged in friendly missions” – causing public hostility to give way to acceptance, and ultimately, greater security for U.S. citizens, property, and interests. To take such preventive measures was only “common sense,” he concluded, not only because of the diplomatic benefits such a policy would yield, but because it would also be good for American naval vessels in need of time at sea.<sup>50</sup>

Consistent with the Navy Department’s 1933 policy on goodwill cruising and President Roosevelt’s belief in the diplomatic utility of U.S. naval vessels and personnel, the Navy made regular goodwill visits in Peruvian waters throughout the remainder of the 1930s. The largest such visit occurred in late May and early June of 1936, when at the personal direction of President Roosevelt elements of the Scouting Force (the 6<sup>th</sup> Cruiser Division, 7<sup>th</sup> Cruiser Division, and Destroyer Squadron 20) made a four-day goodwill visit to the Peruvian port of Callao following the conclusion of Fleet Problem XVII.<sup>51</sup> In addition to the program of dinners, receptions, and parties between local elites and U.S. naval brass that had often characterized such visits in the past, this four-day visit revolved around events designed to maximize the contact American

“The Special Service Squadron and the Caribbean Region, 1920-1940: A Case Study in Naval Diplomacy,” *Naval War College Review* 39 (Autumn 1986), pp. 60-72.

50.- NARA, RG 59, File 721.23/1358, U.S. Ambassador in Peru (Dearing) to Secretary of State (“Strictly Confidential”), February 22, 1933. In handwritten comments in the margin of Dearing’s dispatch, Assistant Secretary of State Francis White, a longtime devotee of Latin American affairs who at the time was deeply involved in resolving the Peruvian-Colombian dispute over Leticia, wrote that he disagreed with the Ambassador and believed that “they [U.S. naval visits to Latin American ports] are usually misunderstood and cause friction” in Latin American countries. The then-chief of the State Department’s Division of Latin American Affairs, Edwin C. Wilson, “entirely” agreed with White’s opinion, and added that “as a general rule, they [U.S. naval vessels] should not make any [visits] to L.A. [Latin America]”. The State Department’s position would change gradually during the Roosevelt administration, largely due to the leadership of Under Secretary of State Sumner Welles, who enjoyed a close relationship with FDR and agreed with him on the value of goodwill naval diplomacy in Latin America.

51.- NARA, RG 59, File 811.3310/625, FDR to Secretary of State, February 8, 1936. FDR suggested to Secretary of the Navy Claude Swanson on January 8, 1936 that elements of the Scouting Force make visits to Peru and Chile following the 1936 Fleet Problem off Panama. On February 3<sup>rd</sup> Swanson wrote FDR to signal the Navy Department’s buy-in, after which FDR wrote Secretary of State Cordell Hull and Under Secretary of State Sumner Welles (on February 8<sup>th</sup>) to get their thoughts on the idea. Shortly thereafter Hull responded to FDR that he and Welles were already making the necessary diplomatic arrangements.



*U.S. sailors and marines pay respects during a wreath-laying at the tomb of Peruvian naval hero Miguel Grau in Lima, May 30, 1936 [NARA, RG 80, FF3-A4-3 (360106), Box 2167].*

sailors had with the Peruvian public. On each of the four days the U.S. vessels remained in port, American sailors and Marines engaged in the kinds of events that became staples of “good neighbor” cruises throughout South America in the 1930s: sporting competitions of all sorts against local Peruvian teams, musical performances by Navy bands for Peruvian audiences, and most importantly for cultivating “good neighbor” sentiments, public displays of U.S. respect for symbols of Peruvian nationalism.<sup>52</sup> In a detailed summary he sent directly to a very interested President Roosevelt days after the American vessels’ departure from Callao, Ambassador Dearing drew particular attention to the public respects U.S. personnel paid at the tomb of Peru’s naval hero, Admiral Miguel Grau Seminario, which he called “the high point of the visit” that was “all the more significant because the date was our own Decoration [Memorial] Day”.<sup>53</sup>

52.- U.S. Navy vessels and personnel would make similar visits to Lima in 1937, 1938, and 1939. For characterization of this 1936 visit, see NARA, RG 59, File 811.3310/696, U.S. Embassy in Peru to Secretary of State, June 3, 1936. In that report, the Secretary of the U.S. Embassy noted that “the biggest single event of public interest in connection with the visit of the fleet was the parade of over 1100 sailors and marines from the cruisers on Memorial Day, Saturday, May 30,” while the public tribute American personnel paid at the tomb of Peruvian naval hero Miguel Grau “brought forth the highest praise”.

53.- U.S. Ambassador to Peru (Dearing) to FDR, June 6, 1936, PSF Diplomatic Correspondence,

Along with the parade of 1,100 sailors and Marines through Lima's Plaza de Armas before a friendly, cheering crowd, Dearing assured the president, this was the aspect of the visit that most clearly demonstrated the administration's "good neighbor" intent.<sup>54</sup>

By the time potential German and Japanese designs on South America became the Roosevelt administration's central security concern in the later 1930s, the United States Navy had proven itself to be a valuable, highly flexible instrument of the nation's diplomacy there. For nearly two full decades, the Navy built a base of experience wielding influence in new ways: through the quietly influential work of naval missions and through the highly public diplomacy of goodwill cruising, the Navy became an integral part of a foreign policy whose goal was fashioning a hemisphere favorable to U.S. interests. In important ways, the successes and the challenges of the Navy's interwar activities in Peru framed this new naval diplomacy. The Roosevelt administration would often draw on the lessons learned in Peru as it enlisted naval power in the task of shoring up the "neighborhood" of the Americas against internal subversion and external attack.

## Three North American sea captains in the independence wars of South America

Jorge Andrés Délano\*

Patriot leaders in early 19<sup>th</sup> century South America realized that they needed substantial control of the sea to achieve independence of the new nations. That meant more than ships, cannons and munitions; it also required a great number of highly trained officers and sailors to man and maneuver the extremely complicated sailing ships, still an art today. A seasoned, well managed crew was the staple of seamanship in the 19<sup>th</sup> century. In some parts of colonial Spanish America maritime activity was restricted and, therefore, very few nationals were available to man any patriot ships, if they could be had. The only alternative was to hire experienced foreigners to fill the necessary positions and train the patriot sailors as they went along.

Lord Thomas Alexander Cochrane was the most outstanding naval figure during the independence struggles of Chile and Brazil. This article provides some information on three North Americans mariners, all hailing from New England, who served in South American navies. David Jewett and Charles W. Wooster were seasoned naval veterans, with Wooster having served in the War of 1812. Paul Delano was a merchant mariner, swayed by adverse circumstances to fight in a war that was not his. This research proposes that perhaps they were not the typical mercenary soldier of fortune but men who became real patriots at heart.

### Captain David Jewett (1772-1842)

Born in the North Parish of New London, Connecticut on June 17, 1772, was the son of Patience Bulkeley and David Hibbard Jewett.<sup>1</sup> Early in his life young David Jewett journeyed from New London to Spain, accompanied by a close relative. "Seafaring agreed with him and, by the 1790's, during a time of considerable maritime expansion, Jewett was probably making regular voyages. He prospered as a merchant and a captain. . ." <sup>2</sup> At the start of the United States' "Quasi-War" with France in 1798 Jewett volunteered for service. "On June 6, 1799 he was commissioned a master commandant in the U.S. Navy and assigned to command the eighteen-gun sloop of war *Trumbull*, then being constructed by public subscription"<sup>3</sup> Jewett in the following months, commanding the *Trumbull* in the West Indies, captured three French ships *Peggie*, *Vengeance*, and *Tullie*.<sup>4</sup> "After taking *Vengeance* back to New London to be libeled, Jewett returned to the West Indies in October, resuming his previous station at Hispaniola.

\* Graduated from the Chilean Naval Academy, obtained a BBA from the University of Michigan in Ann Arbor; and a Master degree in American Studies from Trinity College, Hartford, CT. *Author of Captain Paul Delano, the founder of the Delano family in Chile* (2000), and in October 2010 was awarded 1<sup>st</sup> prize in the 2010 Chilean Independence Bicentennial Naval History Contest for his essay "Captain Paul Delano, an American seaman in the Independence of Chile".

- 1.- Frederick Clarke Jewett, *History and Genealogy of the Jewetts of America* (New York: Grafton Press, 1908), 1, p. 196.
- 2.- John A. Garraty, and Mark C. Carnes, ed. *American National Biography* (New York: Oxford University Press, 1999), cited onwards as *ANB*, 13, p. 17.
- 3.- Idem.
- 4.- Charles W. Goldsborough, *The United States' naval chronicle* (Washington: James Wilson, 1824), p. 184.

Box 46, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY.

54.- Ibid. Dearing wrote "I heard nothing but kindly and considerate things, coupled in every instance with the recognition of the fact that the visit was due to an impulse of your own and was a concrete expression of your now well known and greatly appreciated "good neighbor" policy".

Ordered to cruise off Puerto Rico, he remained there until early 1801 when, as a result of a peace agreement between United States and France, he was recalled to New York".<sup>5</sup>

On March 3, 1801, "an act [of Congress] providing for naval peace establishment, and for other purposes" directed the new President of the United States, Thomas Jefferson, to retain for naval service only 9 captains, 36 lieutenants and 150 midshipmen. It also authorized the President to discharge "all the other officers in the navy service of the United States".<sup>6</sup> In reducing the size of the navy personnel, under the peace agreement, Jefferson abolished the rank of master commandant on June 3, 1801, which included Jewett.<sup>7</sup>

David Jewett's activities during the following 14 years are uncertain. He did not serve in the Navy during the War of 1812,<sup>8</sup> nor is there record of him gone privateering. What we actually know is that on June 22, 1815 he was in Buenos Aires, having arrived there with the *Invincible*, of 480 tons, 20 long guns, 14 short carronades and a crew of 180 men. On that date Jewett petitioned interim Supreme Director, Ignacio Alvarez Thomas, for a letter-of-marque to become a privateer under the laws and regulations of the United Provinces. His request was granted on the following day, as he was presented with a commission as Commander of the bark *Invincible*, of his property, in the Navy of the United Provinces. He had several unknown silent partners in this venture, which partially explained how he came in possession of such a substantial ship. More than two years later, on September 26, 1817, after several profitable adventures, Jewett returned his letter-of-marque to the government of Buenos Aires ending his stint as privateer in its service and, at the same time, terminating his commission from the United Provinces government.<sup>9</sup>

During his residence in Buenos Aires in 1815, Jewett had also begun a close, but at times problematic relationship, with a tragic patriot figure, the exiled General Jose Miguel Carrera, Director of Chile before the 1814 royalist restoration. By mid-July 1815 Carrera began to plan a trip to the United States in search of financial and material aid to recover Chilean independence. Jewett had come highly recommended to Carrera by Joel R. Poinsett, a former U.S. envoy to Chile. In a letter from Bahia, Brazil on November 10, 1814, Poinsett informed the former that he had found there two North Americans whom he had persuaded to serve the Chilean cause. One of them was David Jewett, "a good sailor who had served in the United States Navy . . . moderately wealthy and equipped with the highly entrepreneurial character of his country's citizens".<sup>10</sup>

Sometime in 1815 Jewett accepted, from Carrera, a simultaneous commission as Commander in Chief of the non-existent Chilean Navy in a document dated in Santiago on September 20, 1814. Carrera, although in exile in Buenos Aires, had backdated Jewett's appointment to the time when he was head of the Chilean Government known as the *Patria Vieja*. Jewett became Carrera's confidential agent and together they devised a secret code to communicate with Poinsett, in order to plan for Carrera's intended trip to the United States.<sup>12</sup>

5.- ANB, 13, p. 17.

6.- Goldsborough, *The United States' naval chronicle*, pp. 180-181.

7.- Eduardo C. Gerding, *La Saga de David Jewett* (Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales, 2006), p. 49.

8.- ANB, 13, p. 17.

9.- Gerding, *La Saga de David Jewett*, pp. 75 and 91.

10.- Armando Moreno Martin, editor, *Archivo del General José Miguel Carrera* (Santiago: Gráfica Aldunate, 1994), 14, p. 55.

11.- Ídem, 12, p. 300.

12.- Benjamín Vicuña Mackenna, *El Ostracismo de los Carrera* (Santiago: Universidad de Chile, 1938), p. 77.

From Buenos Aires on November 9, 1815, Carrera and a few followers boarded the *Expedition* bound for Norfolk, arriving there by mid-January. By packet boat they continued to Annapolis, disembarking on January 17, 1816.<sup>13</sup> Jewett arrived in Baltimore on February 1, 1816, and aided Carrera in his quest to procure war materiel, traveling with him during the first month of his stay in the United States. At 7 o'clock on the morning of February 16, 1816, Jewett left Carrera in New York and went on to New London, Connecticut continuing his search of a suitable ship for Carrera's expedition. Since early in 1816, Jewett had been "wheeling and dealing" hard to procure the privateer, *True Blooded Yankee*, from New London.<sup>14</sup>

Rivalries had started to undermine Carrera's small camp of patriots and with his supporters wanting to influence him against Captain Jewett. It is clear that there was a rupture between Carrera and Jewett at that time, but the cause is unknown. The New York Ship Registry, dated December 13, 1816, showed that the 300 ton brig *True Blooded-Yankee* had new but unnamed owners. The New York Shipping and Commercial List of Tuesday, December 17, 1816 in its "Marine List" reported that the *True Blooded Yankee* cleared New York for Savannah on that day. The captain listed was Jewett (sic).

*North American privateers, with their officers and crews, found a welcome after peace ended their adventurous raiding [in the War of 1812] of British commerce. The various revolutionary governments, lacking adequate vessels and seamen of their own, gladly furnished letters-of-marque authorizing the seizure of Spanish shipping. Some of these fast little vessels obtained this status without even visiting the countries whose flags they flew.*<sup>15</sup>

Carrera sailed for Buenos Aires on the corvette *Grafton*, where he arrived on February 9, 1817 with a score of volunteers. As foreseen by Jewett, Carrera was not able to keep his foreign naval expeditionary force together. He lost all four ships, war materiel, and foreign officers and crew to the patriot faction loyal to O'Higgins and San Martín.<sup>16</sup> Over the ensuing months circumstances went from bad to worse and the ostracized Chilean patriot escaped across the Rio de la Plata to Montevideo. His bold efforts over the next two years would bring some important but short-lived successes in his favor. There were no further advantages for Jewett from his camp.

On September 9, 1819 Patricio Jose Lynch, a United Provinces citizen of Irish decent, established in Buenos Aires and an investor in Jewett's privateering venture, requested a letter-of-marque. Although his petition was granted the name of the ship was rejected. Lynch reapplied proposing other conditions, including the appointment of Jewett as the captain. By January 15, 1820 the *Heroína*, named most likely after the feisty sister of Jose Carrera, Javiera Carrera was ready to sail. Jewett was commissioned on the same date as an Army colonel in the service of the United Provinces Navy.<sup>17</sup>

Ironically, the first mission of the newly commissioned ship was to rescue its supposed namesake. Javiera, long in self imposed exile in Buenos Aires and fearful of reprisals from enemies of Carrera cause, had escaped the city on foot. After walking for miles along the river bank, she was rescued by Jewett, who assured her safety on board the *Heroína*, which was at anchor by the mouth of the inlet of Barracas, in the estuary of the Rio de la Plata.

13.- Moreno, *Archivo del General José Miguel Carrera*, 5, p. 34.

14.- Ídem, 5, p. 42 and 49; 16, p. 18.

15.- Robert G. Albion, *The Rise of New York Port [1815-1860]* (Boston: Northeastern University Press, 1984), p. 171.

16.- Francisco A. Encina, *Resumen de la Historia de Chile* (Santiago: Zig-Zag, 1954), p. 649.

17.- Mario D. Tesler, *Primer Documento Argentino enviado desde las Islas Malvinas* (Buenos Aires: 1967), p. 3.

Jewett sailed to Montevideo where Javiera would remain safely in exile.<sup>18</sup>

On January 20, 1820, Jewett sailed from Buenos Aires with orders to “reaffirm the sovereignty of the United Provinces on the Malvinas Islands and stop the abusive fishing practices in the area”.<sup>19</sup> On November 2, 1820, Jewett “took formal possession of the Malvinas in the name of the United Provinces, reading a declaration to that effect in both Spanish and English, the latter authorized by an English consul. He did this at the foot of a flagstaff flying the flag of the United Provinces and with a twenty-one-gun salute”. When Jewett arrived at the islands, he found at anchor more than 50 ships of various nationalities. “He notified the masters of these vessels of the new laws of the United Provinces forbidding hunting and fishing in the islands”.<sup>20</sup>

Jewett did not stay long enough to enforce these new laws, but returned as quickly as possible to Buenos Aires because his crew had become affected by scurvy and he had barely survived three attempts at mutiny during this long voyage in the Atlantic.<sup>21</sup> This first voyage of the *Heroína* was a nightmare for Jewett who, on February 1, 1821, gladly handed over the command of the ship to William Robert Mason.<sup>22</sup> International pressures were slowly building up to outlaw privateering. Trying to force the United Provinces comply with the wishes of the U.S. Government, John M. Forbes, United States Special Agent at Buenos Aires, wrote on September 14, 1821, to Bernardino Rivadavia, Minister of Government and Foreign Relations of the United Provinces, that he intended:<sup>23</sup>

“to press on the early attention of this Government one of the subjects on which I am instructed by that of the United States—I mean those indiscriminate violences (sic) which are daily committed on the ocean against peaceful commerce of unoffending nations, under the various flags of the South American provinces—”.

On October 6, 1821 Rivadavia sent Forbes a copy of the Department of War and Navy decree concerning privateering, suspending the tenuous legality of this activity, but had also stipulated provisions for ships that were out at sea stating that “every vessel which, after the term of eight months from the date of this decree, shall continue to cruise under the authority of a commission of the Government of this country, shall be treated as a pirate”.<sup>24</sup> Privateering was becoming a thing of the past on the Atlantic and it was increasingly regarded as a perilous profession.

Brazil was also suffering from revolutionary turmoil. Pedro I, the son of the King of Portugal, Joao VI, in Rio de Janeiro on December 1, 1822, following the advice of his father, had declared independence from the mother country. He was crowned as Constitutional Emperor and Perpetual Defender of Brazil by the Archbishop of Rio de Janeiro. Pedro, 25 years old, had successfully overcome civil dissension and military unrest. Against formidable odds, he managed to govern Brazil after his father, Joao VI, had left for Portugal in 1821. Radicals and republicans, who were skeptical of a sovereign leading an independence movement, had many doubts about his pledge of real reform. “His first

task was to consolidate the independence he had proclaimed. The northern provinces of Bahia, Maranhao and Para were still firmly in the hands of Portuguese troops and landowners loyal to Portugal’s sovereignty and opposed to Pedro I, but the distances involved meant that expeditions against them by land were impracticable”.<sup>25</sup> Pedro, in order to preserve Brazil’s independence under his terms, needed a navy of his own in a hurry.

During those times Jewett was anchored in Rio de Janeiro, commanding the privateer *Maipu*, formerly *Vicuña*, owned by John D. Daniels, a U.S. born, United Provinces citizen living in Buenos Aires. On June 16, 1818 the owner of the *Vicuña*, of 284 tons, 16 guns of 18 pounds and 100 men as crew, had successfully petitioned the government of Buenos Aires for a letter-of-marque for a period of two years. The ship was considered a United Provinces war vessel and was dispatched to pursue and harass a Spanish convoy that had sailed for the Pacific from Cadiz, on May 21, 1818.<sup>26</sup>

Pedro purchased the *Maipu* for 20,200 milreis from Jewett and added the vessel to the new Brazilian fleet under the name of *Caboclo*. On October 7, 1822, “David Jewett was admitted in the service of the National and Imperial Navy, then in the early stages of its organization, with the rank of Commander”, being the first foreign naval officer commissioned in the Brazilian Navy. He was given the command of the frigate *Uniao*, built in Bahia in 1817, later renamed Ypiranga, with “24 long guns on the first deck and 26 on the second”. The Minister of Navy, Luiz da Cunha Moreira, instructed Jewett to take command of the naval division which consisted of his flagship Ypiranga, 4 other smaller aging war ships, and 5 transports.<sup>27</sup>

On November 29, 1822 Jewett’s division anchored at Montevideo, where he found a Portuguese flotilla consisting of one frigate, 6 schooners and 3 barks under Vice-Admiral Rodrigo Ferreira Lobo. Lobo went on board the *Ypiranga* surprisingly stating that “he and all the members of the navy under his orders, rendered obedience and fealty to His Majesty [Pedro I], thus adhering to the cause of Brazil”. Total confusion prevailed in Portuguese held Montevideo and on the various Portuguese and Brazilian ships on the estuary of the Rio de la Plata. Commanders taking one side or the other made it impossible for Jewett to enter into a concerted action due to the constant changing of loyalties by the men in charge. Jewett became increasingly frustrated in dealing with the ambiguous and confusing orders coming from either the local loyal chieftains or the communications of the Emperor back in Rio de Janeiro. Therefore he did nothing. At last, he decided to put an end to his commission and returned to his home port by the end of December 1822.<sup>28</sup>

Undeniably local politics were not Jewett’s forte, but this missing element in leadership would be resolved with a new arrival from Chile, Lord Thomas Alexander Cochrane. “Fortuitously, there arrived in Rio de Janeiro in the middle of March, 1823 the renowned Admiral Lord Cochrane, he who had so recently performed miracles of subduing Spanish sea power in the Pacific and escorting San Martín’s mission from Chile to Peru”.<sup>29</sup> Cochrane would work wonders for Pedro with the pitiful array of broken down war ships and inexperienced crews that he had at his disposal. Cochrane had chartered a ship from Chile and came to Brazil with “several valuable officers and seamen who, preferring to

18.- Benjamín Vicuña Mackenna, *Miscelánea* (Santiago, Empresa Zig-Zag, 1931), p. 141.

19.- Gerding, *La Saga de David Jewett*, p. 100.

20.- Fritz L. Hoffmann and Olga Mingo Hoffman, *Sovereignty in Dispute: The Falklands/Malvinas, 1493-1982* (London and Boulder: Westview Press, 1984), p. 65.

21.- Tesler, *Primer Documento Argentino*, p. 3-4.

22.- Gerding, *La Saga de David Jewett*, p. 114.

23.- William R. Manning, *Diplomatic Correspondence of the United States concerning the Independence of the Latin-American Nations* (New York: Oxford University Press, 1925), 1, p. 583.

24.- Idem, 1, p. 590.

25.- Robert Harvey, *Liberators: Latin America’s Struggle for Independence 1810-1830* (New York: Overlook Press, 2000), pp. 482-483.

26.- Henrique Boiteux, *Os Nossos Almirantes* (Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1918), 2, p. 252.

27.- Idem, 2, p. 136.

28.- Idem, 2, pp. 137 and 141.

29.- Harvey, *Liberators*, p. 484.

serve under my command, desired to accompany me”.<sup>30</sup>

On April 3, 1823, Cochrane’s squadron of 4 ships sailed from Rio de Janeiro bound for Bahia. In addition to his flagship, the *Pedro Primeiro*, Captain Crosbie, went the vessels *Maria da Gloria*, Captain *Beaurepaire*, *Liberal*, Captain *Garcao*, and *Piranga* (sic),<sup>31</sup> Captain Jowett (sic). On May 1, 1823 the *Nitherohy*, Captain Taylor joined the squadron. With Bahia in sight, they found a Portuguese fleet consisting of 1 ship of the line, 5 frigates, 5 corvettes, a brig and a schooner, forming a line of battle. Cochrane described the action of May 4, 1823:<sup>32</sup>

*observing an opening in the enemy’s line, which would enable us to cut off their four rearmost ships, I made signals accordingly, and with the flag-ship alone gave the practical example of breaking the line, firing into their frigates as we passed. The Portuguese Admiral promptly sent vessels to the aid of the four cut off, when, hauling our wind on the larboard tack, we avoided singly a collision with the whole squadron, but endeavored to draw the enemy’s ships assisting into a position where they might be separately attacked to advantage.*

*Had the rest of the Brazilian squadron come down in obedience to the signals, the ships cut off might have been taken or dismantled, as, with the flag-ship, I could have kept the others at bay, and no doubt have crippled all in a position to render them assistance. To my astonishment the signals were disregarded, and –for reasons which will presently be adduced– no efforts were made to second my operations.*

Cochrane was incensed over the disastrous outcome of his first naval battle, firing off a tense letter to Jose Bonifacio de Andrada y Silva, the Prime Minister in Rio de Janeiro, detailing the shortcomings of his vessels, crews and war materiel on board. As a result he reorganized his squadron, transferring to his flag ship all experienced officers and sailors to render the *Pedro Primeiro* more efficient. His order included the captains of the *Ypiranga* and the *Nitherohy*, who surrendered their command to their first mates. “I resolved to conduct further operations against the enemy –leaving the *Piranga*, and *Nitherohy*, together with all the other vessels, in charge of Captain Pio– the two senior captains having been transferred to the flagship, in charge of their officers and men.”<sup>33</sup> By May 13, 1823, Jewett was serving on board Cochrane’s flagship.<sup>34</sup> The Brazilian squadron was comprised of the flagship and the *Maria da Gloria*, the only usable vessels remaining.

These ships effectively blockaded Bahia and, in the dark of night, June 12, 1823, Cochrane entered the enormous bay to reconnoiter the anchorage of the Portuguese fleet, a daring action, at the likes of which he excelled. The next day the Portuguese, who had discovered Cochrane’s night outing, became increasingly nervous at the prospect that his fire ships were prepared for action. The local Portuguese government decided to embark as soon as possible for Portugal. On June 16, 1823 Jewett was ordered to return to command the *Ypiranga*.<sup>35</sup> “I determined not to interfere with their retreat, till they were clear from the harbor, when a vigilant pursuit would prevent them from again taking shelter in Brazil.”<sup>36</sup> The Portuguese sailed on July 2, 1823 with 13 ships of war conveying 60 to 70 merchant vessels being relentlessly pursued by Cochrane. One by one the merchants were captured or disabled to as far away as the Canary Islands.

Bahia was now free from Portuguese domination, allowing the Imperial land forces to enter the city without firing a shot. Cochrane’s squadron continued northbound for the Portuguese held Province of Maranhao, arriving on July 26, 1823, anchoring the *Pedro Primeiro* at the mouth of the Maranhao River. There he applied the same tactics of deception that he had so successfully used in Bahia. Cochrane described the actions:<sup>37</sup>

*“Thus, without military force or bloodshed, was a second great province secured to the empire, neither result being anticipated, nor even contemplated in the orders communicated to me, which were to blockade the Portuguese in Bahia, and capture or destroy all ships met with –anything beyond this not having entered the imagination of the Government–”.*

Cochrane arrived at Rio de Janeiro on November 9, 1823, “the Emperor doing me the honour to come on board to welcome me”.<sup>38</sup> “After just six months under the Portuguese flag, and as a result of perhaps the greatest hoax in naval history, Cochrane had delivered to Pedro the whole northern Brazil. Of all his escapades this was the most audacious, if not the most dangerous”.<sup>39</sup> Among other rewards and decorations, Cochrane was awarded the title of Marquis of Maranhao by the Emperor.

33.- Idem, 2, p. 33.

34.- Boiteux, *Os Nossos Almirantes*, 2, p. 142.

35.- Ibidem.

36.- Cochrane, *Narrative of Services*, 2, p. 46.

37.- Idem, 2, p. 64.

38.- Idem, 2, p. 92.

39.- Harvey, *Liberators*, p. 487.

30.- Thomas Alexander Cochrane, *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru, and Brazil from Spanish and Portuguese Domination* (London: James Ridgway, 1859), 2, p. 8.

31.- Idem, 2, p. 26.

32.- Idem, 2, p. 27.



David Jewett actively participated in all these naval actions; first on the flagship *Pedro Primeiro*, then as commander of the frigate *Ypiranga*, which he later sailed back to Rio de Janeiro transporting enemy seaman and putting in for urgent repairs to its artillery. On October 12, 1823 he was promoted to Division Chief, while maintaining his command of the *Ypiranga* until December 12 of that same year. Then Jewett's fortunes were dramatically reversed when he was placed under arrest and transferred to Cochrane's flagship to answer charges in connection with an incident of serious gravity involving a crewmember on his ship. He was court-martialed by the Supreme Military Court of Justice and sentenced, on May 20, 1824, to two years in prison.<sup>40</sup> On June 14, 1824 Condé Raguet, U.S. Consul at Rio, communicated the news to the Secretary of State. "Jewett, in the latter end of May was sentenced to two years of imprisonment, has been subsequently pardoned by the Emperor (sic), and was a few days since reinstated in the command of a frigate, I believe the *Imperatriz*".<sup>41</sup> On June 9, 1824, the Ministry of the Navy appointed Jewett commander of the *Imperatriz*, the ship that had been built at Para and subsequently captured by a British born officer under Cochrane's command, Captain John P. Grenfell.<sup>42</sup>

In the northern Brazilian Province of Pernambuco a new revolt was brewing against Pedro and dangerously spreading into neighboring provinces. In protest of the Emperor's signing of the Brazilian Constitution on March 24, 1824, "the Province of Pernambuco north of Bahia rejected it, and followed the example of Spanish America in setting itself up as an independent republic".<sup>43</sup> For months and months Cochrane had been clashing with the Emperor's Ministers in Rio de Janeiro about settling the back pay for the fleet's crewmen and the distribution of prize monies from the captured ships taken in the campaigns. Pedro pleaded with Cochrane to take immediate action against the rebels in Pernambuco. The emergency at Pernambuco came just at the right time for Cochrane since his Majesty was desperate for his fleet to sail at once. "The Emperor himself promised his First Admiral the sum of \$200,000 for his squadron, with which he was able to lure his seamen back to their ships." Cochrane made sure that he "obtained a patent granting him a life-pension [a golden parachute] of half pay when he should elect to leave the Brazilian service".<sup>44</sup>

On August 2, 1824 part of the Imperial squadron, under Cochrane, set sail from Rio de Janeiro bound for Alagoas, a point some 70 or 80 miles from the seat of the revolt. On August 13, 1824 Jewett, at Rio de Janeiro, took command of the *Ypiranga*, flagship of the Brazilian fleet's second division. Cochrane landed twelve hundred Brazilian troops at Alagoas under General Francisco de Lima e Silva on August 16, 1824. Two days later the Admiral and his squadron arrived at Pernambuco, blockading the port without much challenge. Cochrane sailed from the area on September 4, leaving most of his division to hold its position until de Lima's land forces took the city in late September. In his correspondence of August 24, 1824 Condé Raguet included, among his many reports, a reference that:<sup>45</sup>

*"a second squadron of vessels, is about sailing per [sic] for the North, under the command of Capt. Jewett. The news from Pernambuco... is so contradictory, that is*

*difficult to say, whether it be more favourable to one party or the other. The result of Cochrane's expedition is looked to, with much interest"*.

Jewett's division, the *Ypiranga*, *Nitherohy*, brig *Cacique* and store-ship *Animo Grande*, sailed from Rio on August 21 bound for Recife (Pernambuco), where they arrived on September 10, 1824.<sup>46</sup> There they found 3 ships of Cochrane's division blockading the port. The *Ypiranga* convoyed several transports carrying war materiel and 800 additional troops, landing them at Alagoas to reinforce General de Lima.<sup>47</sup> Consul Raguet commented in his October 5, 1824 report:<sup>48</sup>

*"...—that on the 11th the squadron commanded by Jewett arrived off the port,—that on the same day; the Imperialists had advanced to the river Alfogados, three fourths of a league distant... until the 17th when early in the morning the part of the city called Recife, was entered by the assailants and the forts... were simultaneously attacked and carried"*

During Cochrane's absence, Jewett was involved in an attempt to reach a peaceful settlement with "the insurgent president [Carvalho], making his escape on a fishing raft, took refuge on board the British corvette *Tweed*, and afterwards got to sea". When de Lima's forces finally managed to quash the rebellion at Pernambuco, the General promptly executed its leaders. Once Cochrane returned to Pernambuco he distributed \$160,469 of the Emperor's \$200,000 to the fleet. The officers and men of the *Ypiranga*, Jewett's ship, were awarded \$7,053.<sup>49</sup>

Cochrane sailed north to the most remote of the Brazilian provinces anchoring at Maranhao. It had been more than a year since his last visit. There he found Maranhao immersed in civil war, all parties claiming to represent Pedro. Cochrane captured the leaders and sent them all as prisoners to Rio de Janeiro. Once he restored Imperial authority, Cochrane managed to extract from the provincial government \$106,000 as a form of indemnification for "the value of prize property left for the use of the Province on its acquisition from Portugal in 1823", referring to Cochrane's first campaign. On March 19, 1825 Jewett, as Division Chief at Maranhao, accepted the payment which accounted for "four thousand one hundred and thirty-seven, or one-third of the Admiral's share of prize-money; and eight hundred and sixty three to account of double pay for services on shore". On the next day Jewett signed another receipt for 5000 milreis for "additional pay to all subordinate officers and seamen of His Imperial Majesty's ship *Piranga* (sic), who had served on shore at Maranhao, between the 13th day of November, 1824, and the 14th day of March, 1825".<sup>50</sup>

By this time Cochrane, disenchanted with the Emperor, his close advisers and the political leaders of the Brazilian cause, decided to act on his own judgment. "On May 18, 1825—and it is a wonder that it did not happen sooner—the ageing, exhausted colossus reached his breaking-point. He transferred his flag to the *Piranga* (sic) and ordering the *Pedro Primeiro* to return to Rio, sailed away from Brazil forever with the gallant band of men who had served him with such ill-rewarded fidelity".<sup>51</sup> On November 3, 1825, "peace between Portugal and Brazil was announced" and Cochrane "was to be ignomi-

40.- Boiteux, *Os Nossos Almirantes*, 2, p. 142.

41.- Manning, *Diplomatic Correspondence*, 2, p. 799.

42.- Idem, 2, p. 142

43.- Ian Grimble, *The Sea Wolf: The Life of Admiral Cochrane* (Edinburgh: Birlinn Limited, 2000) p. 282.

44.- Idem.

45.- Manning, *Diplomatic Correspondence*, 2, p. 803.

46.- Boiteux, *Os Nossos Almirantes*, 2, p. 144.

47.- Cochrane, *Narrative of Services*, 2, p. 168.

48.- Manning, *Diplomatic Correspondence*, 2, p. 806.

49.- Cochrane, *Narrative of Services*, 2, pp. 168-169.

50.- Idem, 2, pp. 296-297.

51.- Grimble, *The Sea Wolf*, p. 284.



niously dismissed from the [Brazilian] service!”.<sup>52</sup> The Ypiranga was returned to Brazil under the command of Cochrane’s first mate. Cochrane’s campaigns between 1823 and 1825 had ended Portuguese domination in northern Brazil.

In December 1825 a rebellion in the Cisplatine Province, also known as the Banda Oriental, which had been annexed by the Portuguese Empire circa 1821, in the years after it declared its independence from Spain. “The rebels incorporated, what would someday be Uruguay, into the United Provinces of the Rio de la Plata. This caused a war to break out between Brazil and Argentina [United Provinces] in December of 1825”.<sup>53</sup> The Brazilian Empire had enjoyed a strategic access to the Rio de la Plata and control of Montevideo, the estuary’s main port. “An army under General Lecor and a small fleet under Admiral Rodrigo Lobo dispatched by the Emperor made no headway: both were incompetent, their men ill-equipped and underfed”.<sup>54</sup> “In 1825 Brazil declared war on Argentina [United Provinces]. Jewett was sent to New York to arrange for the construction of warships for the Brazilian navy”.<sup>55</sup>

On January 13, 1826 Jewett left his command after receiving orders to travel to the United States to purchase ships and war materiel for the Brazilian Navy. The Brazilian Navy log book gave the date of his departure as July 8, 1826 (Jewett). During this trip Jewett married Eliza McTiers, the widowed daughter of a New York Alderman, Augustine H. Lawrence. A son, Augustine David Lawrence, was born in Wilkes-Barre, Pennsylvania, on Jan 12, 1830.<sup>56</sup> Jewett would travel back and forth repeatedly between the United States and Brazil during the many years of his employment in the Brazilian Navy. The Brazilians were essentially defeated at the battle of Ituzaingo on February 20, 1827, although no treaty ending the war was actually signed until 1828. “It was a financial catastrophe for both nations”.<sup>57</sup>

On November 3, 1827 Jewett was back in Rio de Janeiro commanding a ship but by December 12, 1827, he was relieved of that command to continue his commission in the United States (Jewett Log). “By the time Jewett returned to Brazil the three-year war with Argentina [United Provinces] had ended. Having been promoted to the rank of admiral commander in chief, Jewett spent the remainder of his career in the Brazilian navy”.<sup>58</sup>

Explosive political circumstances followed in Brazil with the loss of the Cisplatine Province, an expensive war, which had created massive economic hardships for the country. On April 7, 1831 Pedro was forced to abdicate the throne in favor of his infant son, Dom Pedro II.<sup>59</sup> According to the Brazilian’s Navy log book, on October 14, 1831 Jewett was appointed commander of the frigate, *Constituicao*. Within days he was additionally charged with the inspection of the Navy Arsenals. Several log entries show frequent changes of command, the last one being of a short term to the frigate, *Bahiana*, from March 16, 1832 to April 12, 1832.

His next assignments were for continued shore duties. The same document noted that on February 3, 1833, and again on January 17, 1834, he was given license to travel to the United States.<sup>60</sup>

52.- Cochrane, *Narrative of Services*, 2: 264.

53.- Boris Fausto, *A Concise History of Brazil* (New York: Cambridge University Press, 1999), p. 83.

54.- Harvey, *Liberators*, p. 493.

55.- *ANB*, 13, p. 18.

56.- *Jewett, History and Genealogy*, 1, p. 334.

57.- Fausto, *A Concise History of Brazil*, p. 83.

58.- *ANB*, 13, p. 18.

59.- Fausto, *A Concise History of Brazil*, p. 85.

60.- Jewett family papers, Redmond, Washington.



































## Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur

Jorge Ortiz Sotelo\*

Los días 17 y 18 de julio de 1615 una fuerza compuesta por 2 galeones de la Armada de la Mar del Sur, apoyados por 3 navíos mercantes armados y otros 2 como auxiliares, fue derrotada por una escuadra neerlandesa de 5 naves, al mando del almirante Joris van Spilbergen y con Claes Maartensz Thoveling como vicealmirante, en las cercanías de Cerro Azul, al sur de Lima.

La batalla fue cruenta y se perdieron muchas vidas, y sus detalles nos han llegado a través de testimonios de ambas partes, destacando entre ellos el diario de la expedición de Spilbergen, publicado inicialmente en Leyden en 1619;<sup>1</sup> y los diversos reportes que dieron los sobrevivientes a raíz de la investigación iniciada tras la batalla y por los pedidos de gracia que a ella siguieron. El tema ha sido trabajado por Pedro Rodríguez Crespo,<sup>2</sup> así como Guillermo Lohmann Villena, Peter Bradley, Lawrence Clayton y algunos otros investigadores.<sup>3</sup> A esto se añade el cuadro de Simon Jacobsz de Viegler, que al parecer fue comisionado por el vicealmirante Thoveling, mostrando el momento culminante de la batalla.<sup>4</sup>

\* Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú). Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval realizado en la Academia Naval de los Estados Unidos los días 14 al 16 de setiembre de 2011. Esta investigación ha sido posible gracias al apoyo de la National Geographic Society y del Waitt Institute for Discovery.

- 1.- J. A. J. de Villiers, editor, *The East and West Indian mirror, being an account of Joris van Speilbergen's voyage round the world (1614-1617), and the Australian navigations of Jacob Le Maire* (Londres, Hakluyt Society, 1906). Se citará en adelante Spilbergen, *The East and West Indian mirror*.
- 2.- Pedro Rodríguez Crespo, "El peligro holandés en las costas peruanas a principios del Siglo XVII. La Expedición de Spilbergen y la Defensa del Virreynato (1615)", *Revista Histórica* XXVI (1962-1963), pp. 259-310.
- 3.- Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973), t. IV de la *Historia Marítima del Perú*, pp. 385-401. Peter T. Bradley, *The lure of Peru* (Londres, Macmillan, 1989), pp. 30-48. Lawrence A. Clayton, "Cañones en Cañete, 1615: la Armada del Mar del Sur y la defensa del virreinato del Perú", *Memoria del III Congreso Venezolano de Historia* (Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1979), I, pp. 443-462.
- 4.- Se exhibe en la galería de Rob Kattenburg, Bergen (<http://www.robkattenburg.nl/en/notable-sales/vlieger-strijd.php>)

Como toda acción militar, para entenderla debemos analizar sus antecedentes, el planteamiento estratégico que le dio lugar, su desarrollo táctico y sus consecuencias.

### Antecedentes

La lucha por la independencia de los Países Bajos del dominio español duró 8 décadas, desde el levantamiento general de 1568 hasta la Paz de Münster en 1648. Parte importante en dicho proceso, fue el cruento enfrentamiento religioso entre católicos y reformistas, que llevó a los primeros a concentrarse en la zona sur (actuales Bélgica y Luxemburgo) y a los segundos a hacerlo en las 7 provincias del norte, autoproclamadas Provincias Unidas (hoy Países Bajos). Cuatro de estas provincias eran marítimas (Holanda, Zelanda, Frisia y Groninga) y en el curso de los años iniciales de la guerra sus puertos llegaron a controlar el comercio en el Atlántico Norte y el Báltico, redistribuyendo los bienes que los portugueses obtenían en África y Oriente.

Pero ese control se vio amenazado luego que en 1581 Felipe II de España fuera reconocido como monarca portugués. El cierre de los puertos lusitanos llevó a los comerciantes neerlandeses a buscar nuevas rutas hacia los valiosos bienes de Oriente y, tras fracasar en sus intentos por el norte europeo, en 1595 optaron por dirigir sus esfuerzos por las rutas dominadas por los portugueses. Ello llevó a una gran expansión marítima, que en pocos años les permitió reemplazar a sus antiguos proveedores en Asia y expandir su comercio a otros puntos en el Pacífico oriental. Para hacer más eficaz este esfuerzo, en 1602 los comerciantes neerlandeses crearon la Compañía de las Indias Orientales, cuyos amplios poderes incluían el hacer la guerra, apoderarse de embarcaciones extranjeras y establecer colonias.

Mientras la expansión marítima neerlandesa avanzaba, a principios del siglo XVII las Provincias Unidas habían alcanzado su independencia de facto. Esto llevó a que en abril de 1609 se acordara una tregua por espacio de 12 años, lapso en el cual España las trataría como un estado independiente, restableciéndose además el comercio entre ambas zonas e incluso con las colonias portuguesas. Pero dicho tratado no incluía a las colonias españolas en América, algo que los neerlandeses no estaban dispuestos a aceptar fácilmente.

En su búsqueda de nuevas rutas a Oriente dos expediciones habían logrado ingresar al Pacífico a finales del siglo XVII, la de Jacob Mahu<sup>5</sup> y Olivier van Noort.<sup>6</sup> Ambas actuaron casi simultáneamente en la costa del Pacífico americano, dando origen a que el virrey peruano Luis de Velasco despachara a la Armada del Mar del Sur en su búsqueda. Tras su paso, y como medida preventiva, la corona dispuso la vigilancia permanente del extremo sur del continente, esfuerzo en el cual se encontraban los buques al mando del general Gabriel de Castilla en 1603 cuando alcanzaron a avistar la Antártica, a los

5.- John Harris, editor, *Navigatium Atque Itinerantium Bibliotheca: or a Complete Collection of voyages and travels* (Londres, Thomas Bennet, 1705), I, p. 33.

6.- Olivier van Noort, *Beschryvinghe van de Voyagie om den geheelen Werelt Cloot* (Rotterdam, 1602).

64° de latitud Sur.<sup>7</sup>

Todas las expediciones holandesas tenían como propósito primario llegar a las Indias Orientales, donde debían llevar a cabo la venta de sus manufacturas y adquirir las valiosas especias que se producían en dicha zona. Las expediciones de Mahu y de van Noort no fueron una excepción a esa regla; sin embargo, tenían la finalidad adicional de probar la reacción de las autoridades locales en Chile y en el Perú ante el ofrecimiento de las abundantes mercancías que traían a bordo, y evaluar la posibilidad de establecer una base en el extremo sur del continente que facilitara futuras expediciones hacia Asia. Ambas expediciones fracasaron en sus intentos americanos, pero evidenciaron la dificultad de defender esas aguas con las pocas naves de la Armada de la Mar del Sur, organización naval creada a raíz de la incursión de Francis Drake (1579).

### La expedición neerlandesa

Desde principios de 1614 la Compañía de las Indias Orientales, con el aval de los Estados Generales y de Mauricio de Nassau, príncipe de Orange, comenzó a organizar una expedición destinada a llegar a las Molucas por la ruta del estrecho de Magallanes, cuyo mando le fue confiado al hábil y experimentado almirante Joris von Spilbergen (en realidad era alemán y se llamaba Georg Spilberg). La ciudad de Amsterdam proporcionó 4 buques para la expedición: *Groote Sonne* (*Gran Sol*), *Groote Maan* (*Gran Luna*), *Jager* (*Cazador*) and *Meeuw* (*Gaviota*); mientras que el *Aeolus* era de Zelanda y el *Morghen-sterre* (*Estrella Matutina*) era de Rotterdam.<sup>8</sup> La expedición zarpó de Texel el 8 de agosto de 1614, debidamente provista de carga y de elementos de defensa.

La información sobre cada una de estas naves es algo confusa, dependiendo de la fuente consultada,<sup>9</sup> pero creemos que la más confiable es la del capitán Francisco de Lima, dueño de un navío apresado por los neerlandeses en la costa de Brasil.<sup>10</sup> Sobre esa base podemos describirlos de la siguiente manera:

*Groote Sonne*, almiranta, de 600 toneladas, 28 cañones, 8 de ellos de bronce (4 medios cañones de 24 libras y 4 medias culebrinas de 8 libras) y el resto de hierro de 12 a 5 libras. Es posible que además llevara 12 pedreros. En mayo de 1615 tenía 286 hombres a bordo.

7.- Jorge Ortiz Sotelo, "Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 24-28 de noviembre de 1997* (Madrid, Instituto de Historia y Cultural Naval, 1999), pp. 369-381.

8.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*.

9.- AGI, Filipinas 37, n° 19/2, "Declaración de un holandés que se huyó del enemigo malayo", 28/4/1616; México 28, n° 28, "Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes del suceso de la Armada que salió del Callao en busca del enemigo holandés", 28/10/1615. Isidoro Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)*, (Santiago, 2004), edición digital, p. 555, también presenta cifras y datos sobre esta escuadra.

10.- MNM, colección Navarrete, II, doc. 12, "Viaje que el año de 1615 hizo por el Estrecho a la Mar del Sur el holandés Jorge Esperte".

*Groote Maan*, vicealmiranta, del mismo porte y con la misma artillería. En mayo de 1615 tenía 228 soldados y marineros.

*Aeolus*, 350 toneladas, con 24 cañones, 8 de ellos de bronce, de 38 a 26 quintales, y los restantes de hierro colado, de 30 a 24 quintales. Es posible que tuviese además 12 pedreros. En mayo de 1615 se le refiere con 166 hombres. Estaba al mando de Job Cornelissen.

*Morghen-sterre*, con un tonelaje similar al del *Aeolus*. En mayo de 1615 se le reporta con 20 cañones, 8 de ellos de bronce, de 34 a 27 quintales, y 12 de hierro de 28 a 24. Asimismo, se refiere que tenía 10 pedreros y 165 hombres. Al mando de Maerten Pieterssen Cruyck.

*Jager*, yate de unas 100 toneladas. A fines de 1614 fue reportado con 8 cañones, 2 de ellos de bronce, mientras que en mayo de 1615 se le refiere con 4 cañones de bronce de 34 quintales y 10 de hierro de 26 a 20 quintales; así como 10 pedreros y 86 hombres.

*Meeuw*, yate de unas 60 toneladas, al parecer no estaba artillado.

También es confuso el número de gente que tuvo la expedición, pues oscila entre 700 y 1200. Lo cierto es que a lo largo de la misma la fue perdiendo tanto por enfermedades como por enfrentamientos y desertiones. La flota neerlandesa contaba además con 4 lanchas grandes y 5 pequeñas. Las primeras de 7 remos por banda, cada una de las cuales podía transportar hasta 60 hombres o montar 3 pedreros y 12 mosqueteros.<sup>11</sup>

Luego de varias vicisitudes y algunos enfrentamientos en las costas de Brasil, donde dos de sus chalupas, con 30 hombres a bordo, fueron capturadas por los nativos,<sup>12</sup> y de sufrir la desertión del *Meeuw*, en abril de 1615 la flota de Spilbergen inició el cruce del estrecho de Magallanes. Este tampoco estuvo exento de vicisitudes, pero finalmente logró ingresar al Pacífico el 6 del siguiente mes.

La flota neerlandesa se dirigió primero a la isla Mocha, donde los lafkenches, o mapuches de la costa, la proveyeron con víveres frescos a cambio de algunos bienes. El 29 de mayo llegaron a la isla de Santa María, donde el corregidor Juan de Hinojosa trató de tenderles una celada e invitó a Spilbergen a cenar el día siguiente. El Almirante aceptó la invitación y desembarcó con algunos de sus principales oficiales y comerciantes, pero la fiesta terminó súbitamente cuando los vigías a bordo avistaron tropas con actitud amenazadora. El 31 de mayo Spilbergen volvió a desembarcar, pero esta vez al frente de 3 compañías de soldados y marineros, y luego de una breve escaramuza incendió algunas casas y tomó algunas ovejas, gallinas y otras provisiones, así como varios prisioneros. Pero no pudieron evitar que una nave que avistaron al acercarse a la isla escapara y llegara a Valparaíso con la noticia de su presencia. A través de sus

11.- AGI, México 28, n° 28, "Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes..."; Filipinas 37, n° 19/3, "Copia de la relación que hizo al general Sebastián Vizcaíno un flamenco llamado Pedro de Lost, natural de Amberes, a quien el enemigo holandés sacó por engaño de su patria para artillero de su capitana y él se huyó en Acapulco porque dijo ser cristiano e hijo de padres cristianos".

12.- AGI, Filipinas 37, n° 19/3, "Copia de la relación que hizo al general Sebastián Vizcaíno..."



En la isla Santa María. Se puede apreciar a los defensores, a la incendiada población, y a los botes neerlandeses trayendo provisiones a bordo bajo la protección de una de sus naves, mientras las otras aguardan más lejos [Spilbergen, *The East and West Indian mirror*; p. 54].

prisioneros supieron que el virrey peruano estaba al tanto de su presencia, que en abril 3 buques de la Armada de la Mar del Sur habían arribado a la isla en su búsqueda, y que se preparaba una fuerza mayor para batirlos.<sup>13</sup>

Previo acuerdo con la junta de los comerciantes que iban a bordo, Spilbergen decidió buscar a los 3 buques que habían sido reportados en la costa chilena, zarpando con ese fin el 1° de junio. En los días siguientes las naves neerlandesas atacaron Concepción y Valparaíso, y refrescaron agua en Papudo. En este último lugar desembarcaron a Francisco de Lima y a un portugués, capturados en la costa de Brasil, así como algunos de los prisioneros tomados en Santa María, sufriendo además la desertión de 2 tripulantes.<sup>14</sup>

El 2 de julio reconocieron Arica, que se encontraba defendida con gente de Moquegua y otros lugares del interior,<sup>15</sup> dirigiéndose luego a Cerro Azul, a donde fondearon en la tarde del día 12.

13.- Ídem y n° 19/2, "Declaración de un holandés que se huyó del enemigo malayo", 28/4/1616. Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 54.

14.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 65. MNM, Colección Navarrete, II, doc. 12.

15.- Manuel de Rivero y Ríos, "Los Rivero de Arequipa", *Revista del Instituto de Investigaciones Genealógicas* n° 3 (1948), p. 26. Luis Cúneo Marrison, "Los Yáñez de Montenegro", *Revista*

### La respuesta del virrey Montesclaros

El virrey Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, gobernó el Perú entre 1607 y 1615. Tenía 36 años cuando inició su mandato, pero contaba a su favor con la experiencia adquirida en la campaña de Portugal en 1580, a órdenes del Duque de Alba, y como virrey de México entre 1603 y 1607. Durante su gobierno trató de poner orden en las cuentas virreinales y, como parte de ese proceso, realizó algunas reformas en la Armada de la Mar del Sur.

Esta fuerza estaba constituida por muy pocas naves, usualmente entre 2 y 6, y su función principal era defender la remisión anual de plata que unía Arica, Callao y Panamá. Al momento de conocerse en Lima que se preparaba una fuerza neerlandesa para pasar al Pacífico, la Armada de la Mar del Sur contaba con los galeones *San José*, *Santa Ana*, *Jesús María*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Nuestra Señora de la Visitación*; a los que se podían sumar buques mercantes armados o con tropa a bordo, llegando a constituir una fuerza importante. Pero había algunos graves problemas, pues si bien había mandado construir al *San José* y al *Santa Ana* en 1609, ese mismo año y luego en 1613 se había reducido el presupuesto de la Armada.<sup>16</sup> Esto implicó que al momento de presentarse la amenaza de Spilbergen, tuviera que llevarse gente poco preparada para ese tipo de servicio, y que saliera “con tan flacas fuerzas de balas ajustadas a la artillería y mosquetería, y sin frascos, los más dellos para la munición y pólvora, y sin medicinas”.<sup>17</sup>

Desde principios de 1614 la Junta de Guerra española, presidida por el ex virrey del Perú Luis de Velasco (1596-1604), comenzó a recibir información sobre la expedición que la Compañía de las Indias Orientales y los Estados Generales preparaban para enviar a las costas del Pacífico con claras intenciones hostiles. Si bien la noticia fue inicialmente considerada poco probable, a fines de febrero se alertó al virrey Montesclaros para que se preparase a enfrentar esa eventual amenaza. A fines de setiembre las dudas quedaron disipadas, pues Renal de Juanes, un capitán mercante que había arribado de Rotterdam a Cádiz, confirmó que Joris Spilbergen había zarpado a principios de agosto.<sup>18</sup>

Un mes más tarde el Virrey recibió la alerta que la Junta de Guerra le había enviado en febrero de 1614, disponiendo la inmediata carena de los galeones *Jesús María*

y *Nuestra Señora de las Mercedes*, pues los otros estaban transportando la plata y el azogue. A mediados de noviembre llegaron noticias de Chile que señalaban que 5 navíos extranjeros estaban carenándose en Valdivia, así como una carta del gobernador de Brasil informando que una flota enemiga había llegado a esas costas y, habiéndole capturado una lancha con 30 hombres, se sabía que su intención era pasar a la Mar del Sur. Ello llevó al Virrey a hacer fundir artillería y a convocar a los vecinos de Lima para la defensa. De ese modo, logró contar con:<sup>19</sup>

...seis columnas de caballería en que se alistaron los principales caballeros y vecinos a cuyo cuidado estuvieron el Callao y sus inmediaciones por el Sur y por el Norte. Los jefes de estos escuadrones fueron Hijar, Carvajal, Sarmiento, Córdoba, Cueva y Castro. Creáronse tres tercios [o regimientos] de infantería: el primero, lo gobernaba Hernán Carrillo quien tomó el mando de un navío, el segundo Bravo Lagunas: y el segundo [tercero] Calderón, que pasó a bordo con futuras y honores de almirante. Embarcáronse también varios religiosos de San Francisco con el ex-provincial Fr. Bernardo Gamarra.

Aparentemente estas fuerzas debían ser suficientes para defender el Callao y Lima, pero como señala un testigo, sus integrantes eran “comerciantes, gente de etiqueta, muy galanes y almidonados, pero sin experiencia ni conocimientos elementales para dar fuego a los arcabuces, con balas que no correspondían al calibre de la artillería, y con armas blancas que se quebraban con el óxido y la herrumbre”.<sup>20</sup>

Pese a que era poco probable que los neerlandeses pasaran Magallanes antes de mediados del verano, Montesclaros dispuso que su joven sobrino Rodrigo de Mendoza, general del Callao, pasara a Chile con 3 naves conduciendo fondos para esa provincia y con órdenes de explorar la costa sur en búsqueda de los enemigos o de información sobre su paradero. Esos buques fueron los galeones *Jesús María*, con 24 cañones y “400 hombres de pelea sin la gente de mar, muchedumbre más para confundirse que para ayudarse”; y *Santa Ana*, con 14 cañones y 280 soldados; y un patache, con 2 versos pequeños y 50 soldados.<sup>21</sup>

También dispuso que el general Antonio de Beaumont y Navarra se dirigiera a Arica con los galeones *San José* y *Nuestra Señora de las Mercedes*, y un navío de propiedad de Diego de Simancas para recoger la plata que bajaba de Potosí. Finalmente, apostó al galeón *Nuestra Señora de la Visitación* y envió avisos a los puertos desde Panamá hasta Arica para que alistaran su defensa ante un eventual ataque enemigo.

Beaumont cumplió su misión sin contratiempos, arribando a Arica el 5 de abril y zarpando de regreso el 21 por la noche. Poco después, el 12 de mayo, salió hacia Panamá con los galeones *San José*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Nuestra Señora de la Visitación*, llevando caudales de la Real Hacienda y de particulares, y para traer al nuevo virrey peruano, el Príncipe de Esquilache. Tres días después retornó de Chile

19.- Manuel de Mendiburu, *Diccionario histórico biográfico del Perú. Parte que corresponde a la época de la dominación española* (Lima, 1874-1907), entrada Spilberg o Spilbergen, Jorge.

20.- Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII*, p. 385. Cita AGI, Lima 38, carta del provincial jesuita Diego Álvarez de Paz, Lima 19/12/1618.

21.- AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”.

del Instituto de Investigaciones Genealógica n° 12 (1961), p. 13.

16.- Clayton, “Cañones en Cañete...”, p. 450.

17.- BL, Add. Ms 13975, ff. 323-330, “Relación verdadera de persona desapasionada” (información gentilmente facilitada por el historiador británico Peter Bradley). Marqués de Montesclaros, “Relación del estado del gobierno de estos reinos que hace el excelentísimo señor don Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, al excelentísimo señor Príncipe de Esquilache su sucesor”, en *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español* (Lima, Librería Central de Felipe Bailly, 1859), I, p. 67 [en adelante esta obra se citará como Montesclaros, *Memoria de gobierno*].

18.- Rodríguez Crespo, “El peligró holandés en las costas peruanas...”, pp. 278-281.

la escuadra de Rodrigo de Mendoza, luego de haber reconocido Valdivia y las islas de Mocha y Santa María, y de pasar algunas semanas en Concepción, sin encontrar indicios de presencia enemiga.<sup>22</sup>

Mientras tanto, el buque que había escapado de Santa María llegó a Valparaíso y de inmediato Alonso de Ribera, gobernador de Chile, despachó una nave al Callao y:<sup>23</sup>

...a 22 de junio tubo el marqués carta del presidente y gobernador de Chile en que le aviso que habían surgido en la isla de Santa María cinco de estos navíos a 29 de mayo, y luego se despachó aviso a toda la costa y Panamá donde se entendía estaba el príncipe de Esquilache que venía por virrey y previniendo las cosas necesarias con mucho cuidado, asistiendo a todo por su persona...

Ante estas noticias, Montesclaros dispuso que el general Rodrigo de Mendoza, con el almirante Pedro Álvarez del Pulgar (nacido en Granada y descrito como viejo, manco, alto y grueso)<sup>24</sup> como su segundo, se alistaran para salir al mando de los 2 galeones de la Armada que disponía, reforzados con 2 navíos y 1 patache armados.

Poco después, el 10 de julio, llegó de Arica el navío *Fortuna*, de Juan Ramón, con la noticia de que el jueves 2 de ese mes uno de los navíos enemigos había entrado a ese puerto, quedándose los otros 4 fuera. Era claro que el Callao estaba en peligro inminente, por lo que Montesclaros se dirigió al puerto con más de 500 hombres de infantería y caballería, cifra que se elevó en los días siguientes hasta 1500 infantes y 500 a caballo. Asimismo, embarcó en los navíos *San Francisco* y *Rosario* unos 150 hombres de las compañías de los capitanes Juan de Nájera y Juan Arce de Albendín, formadas para dotar el presidio del Callao.<sup>25</sup>

Al día siguiente se supo que la flota enemiga había aparecido sobre Chíncha, por lo que el Virrey dispuso que Mendoza zarpara con la escuadra con órdenes de “andar a vista del isla que está dos leguas deste puerto (Pachacamac), con un bordo a la mar y otro a tierra porque el enemigo no se pasase de largo”.<sup>26</sup>

En cumplimiento a esa orden, el 12 de julio salieron del Callao los galeones *Jesús María* y *Santa Ana*; los navíos *Nuestra Señora del Carmen* y *San Diego*; y el patache *Nuestra Señora de Altigracia*; y a las 3 de la mañana siguiente los mercantes *San Francisco* y *Rosario*. A bordo de las 7 naves iban 1240 hombres de mar y guerra “con ofrecidos y caballeros, que iban muchos”.<sup>27</sup>

22.- AGI, Lima 37, ff. 192-193v, “Relación del viaje del Príncipe de Esquilache al puerto de Manta”; ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”; Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

23.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

24.- AGI, Filipinas 37, n° 19/2, “Declaración de un holandés que se huyó del enemigo malayo”, 28/4/1616.

25.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur contra la armada enemiga, del conde de Mauricio, desde el puerto del Callao, general don Rodrigo de Mendoza y Luna”. También se encuentra en AGI, Panamá, 16, R 7, N. 81, como anexo a la carta del oidor Francisco Manso de Contreras, 23/9/1615.

26.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

27.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

El *Jesús María*, llamado también *Buen Jesús*, había sido construido en Guayaquil entre 1600 y 1602, portaba de 22 a 24 cañones de 60 quintales y tenía más de 300 hombres de mar y de guerra, a los que se sumaban un sargento mayor, los capitanes Pedro Delgado y Diego Mejía Venegas, cada uno al mando de 100 mosqueteros, 1 alférez real, 24 alfereses y sargentos a media paga, cada uno con sus pajes y sirvientes, además de “varios dones y caballeros”, totalizando 460 personas. Al ser la capitana estaba al mando directo del general Rodrigo de Mendoza, asistido por el general Fructuoso de Ulloa.<sup>28</sup>

El *Santa Ana*, de 350 toneladas, había sido construido por el general Antonio de Beaumont en Guayaquil entre 1610 y 1612. Al salir del Callao portaba 12 piezas de 45 quintales y tenía a bordo 162 soldados, 52 marineros, 25 artilleros y 10 grumetes, número que se elevaba a 300 almas con numerosos caballeros y sus sirvientes. Iba al mando del almirante Pedro Álvarez del Pulgar, siendo su segundo el capitán Gaspar Calderón de Caviedes, y su piloto Hernando Quintero. Al mando de una compañía de soldados iba el capitán “Domingo de Abustinza, teniente de la guardia del virrey, gran soldado, mancebo brioso, vizcaíno”. Entre los soldados se encontraba un personaje interesante: Alonso Díaz Ramírez de Guzmán, que en realidad era Catalina de Erauso, la Monja Alférez.<sup>29</sup>

El *Nuestra Señora del Carmen*, de Baltazar de la Covas, portaba 8 piezas pequeñas (4 de bronce y 4 de hierro colado) y 200 hombres de mar y guerra, a los que se sumaban varios destacados limeños con sus sirvientes.<sup>30</sup> Se le dio el mando de esa nave al maestre de campo Diego Bravo de Saravia (Ulloa).

El zarpe posterior del *San Francisco* y el *Rosario* está consignado en BL, Add. Ms 13975, ff. 323-330, “Relación verdadera de persona desapasionada”. Luis Antonio de Oviedo y Herrera, Conde de la Granja, *Santa Rosa de Lima, poema heroico* (Lima, Administración del Perú Católico, 1867), pp. 306-307, provee los apellidos de los limeños notables que se embarcaron en la armada.

28.- Entre los embarcados en este galeón se encuentran los capitanes Antonio Ortiz de Espinosa, Melchor de Herrera, Gonzalo de Olmos Sarmiento, Domingo García de Loayza y (Martín) Zamudio (Fuentes), el alférez Diego Messía de la Cerda, el ex provincial franciscano Bernardo Gamarra, algunos caballeros con plaza de soldado como Diego Silva Manrique, otros soldados a secas, como Martín Flores, Juan Muñoz de la Fuente, Francisco de las Cuentas Niño y Antonio Cuito Cora, y algunos caballeros de los que solo conocemos sus apellidos: Colmenero, Silva, Villela, Maza y Zavala, Portugal, Solórzano, Guerrero, Zerda, Jauregui, Ayala, Infantas, Sayavedra, Campusano, Bedoya, Santa Cruz, Leyva y Llanos [Lohmann, “La descendencia de Gaspar de Espinosa”, *Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógica* n° 13(1963), pp. 9-15. AGI Lima 149; AGI, Lima 221, N° 9, f. 10; Lima 222, N° 10, ff. 7v-8 y 17v. MNM, Colección Navarrete, CA-JO 1, 36, 48, 1626].

29.- Entre los que iban a bordo se menciona a Toledo, Francia, Tenorio, Aguila, Espina, Cisneros, Palomino y Peredo, Cartagena, Aramburú, Medina, Garcés, Merlo, Morgas y Salcedo, Polanco, Benalcázar, Salinas, Perales, Paredes, Osnayo, Vásquez de Acuña, Astete y Tamayo. Asimismo, a fray Alonso Trujillo, al franciscano descalzo Cristóbal Ruiz y al dominico Matías de Villaroel. Entre los soldados figuran Alonso Pizarro de la Rúa.

30.- Entre ellos se encontraban Avellaneda, Rojas y Alvarado, así como Álvaro de Torres y Bohorquez, alguacil mayor de Lima, y el capitán Pedro Guzmán [AGI, Lima 222, n° 10, 9v-12v].

El *San Diego*, llamado también *Santiago*,<sup>31</sup> de Alonso López de Vergara, llevaba similar artillería y cantidad de gente que la anterior. Se le dio el mando al maestre de campo Jerónimo de Peraza, “soldado viejo de Chile”.

El patache *Nuestra Señora de Altagracia* era de Villafana, tenía 4 versos de 22 quintales y 120 hombres de mar y guerra, cifra que se elevaba a 150 contando diversos personajes de alcurnia y su servidumbre. Se le dio el mando al capitán Iñigo de Ayala, “que es un caballero tuerto de un ojo”.<sup>32</sup>

El *San Francisco*, de Juan Duarte Calafates, tenía 70 mosqueteros y 20 marineros, sin ninguna artillería. Su mando le fue conferido al capitán de Juan Arce de Albendín, yerno del capitán Andrés Gomez de Noriega.<sup>33</sup>

Finalmente, el *Rosario*, llamado también *San Andrés*, era de Nicolás Francisco, llevando 80 mosqueteros y 25 marineros, además de varios personajes limeños. Sin ninguna artillería. Capitán Juan de Najera, nacido en Alemania.

La armada también contaba con 3 chinchorros, a cargo de los capitanes Joan de Villegas, Joan de Aramira y Gonzalo Alonso.

### El combate

Como ya se señaló, las naves neerlandesas fondearon en Cerro Azul, puerto de Cañete, en la tarde del 12 de julio, e intentaron zarpar al día siguiente para continuar hacia el Callao. Sin embargo, el viento impidió su salida, por lo que el 14 Spilbergen envió a tierra 2 chalupas con mercancía, debidamente protegidas con soldados, para ver si era posible venderla. Sin embargo, encontraron que el puerto estaba defendido por 25 arcabuceros y otros tantos piqueros que, tras un breve pero intenso intercambio de disparos, los obligaron a retornar a sus naves.<sup>34</sup>

La noticia de estos hechos llegó al Callao el mismo 14, a través de una carta que Juan de Ávalos escribió al virrey, acompañándola con 2 de los proyectiles disparados por los esmeriles de las lanchas enemigas.<sup>35</sup> En dicho reporte señaló que “eran navíos pequeños y parecía andaban perdidos sin saber donde estaban y los tenía dios en aquella ensenada para su castigo”.<sup>36</sup> El capitán Juan Alonso fue despachado de inmediato en un chinchorro en busca de la flota del general Mendoza, “que de una vuelta y otra se había hallado del menos de 10 leguas” de Cerro Azul, con órdenes del Virrey para que procediera a enfrentar al enemigo.<sup>37</sup>

31.- Rodríguez Crespo, “El peligro holandés en las costas peruanas”, p. 64, da el nombre de *Santiago*.

32.- Los vecinos notables que se embarcaron apellidaban Agamas, Figueroa, Mufarra, Andrade y Salgado. También estaba Lorenzo de Cabrera y Ulloa [AGI, Lima 222, n° 10, f. 14v].

33.- Los vecinos notables a bordo apellidaban Ochoa, Barreto, Paniagua y Maldonado.

34.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 67.

35.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

36.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

37.- Ídem. AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.



*Combate nocturno en Cerro Azul. En primer plano la Jesús María (A) con el Groote Sonne (B), el Jager (L) junto con el San Francisco (M) que se está hundiendo. El Santa Ana (C) con otros dos buques de la Armada (D y E) están a la izquierda. El Groote Maan (F), Morghen-sterre (G) y Aeolus (H) están al fondo [Spilbergen, *The East and West Indian mirror*; p. 72].*

Mientras tanto, al amanecer del “jueves 16 tomó el enemigo un navío que venía de Arequipa con algunos españoles y negros de quien tomó lengua que verdaderamente no las tenían”.<sup>38</sup> Esta nave se dirigía de Arica al Callao, cargada con cierta cantidad de plata y mercadería, a la que luego de robar prendieron fuego. Su patrón, Juan Bautista González, junto con otros 9 españoles y 8 esclavos, trataron de escapar en un bote, pero fueron apresados.<sup>39</sup>

La capitana, la almiranta y el patache arribaron a Cañete en la mañana del viernes 17 de julio, “de la vuelta de afuera”, encontrando al enemigo en la boca del puerto, con el viento a su favor, sin que manifestara intención de salir a enfrentarlos. Mendoza maniobró para ganar el viento y esperar a las otras naves, que venían retrasadas, y habiéndolo logrado se avistó que venía de tierra una embarcación a remo y vela con un despacho del

38.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

39.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, pp. 67-68. AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”.





*Combate diurno en Cerro Azul. Atrás a la izquierda se ve al Groot Maan (A) atacado por dos buques españoles (B), mientras dos botes se acercan a auxiliarlo (C). El Morghen-sterre (D) es remolcado por sus botes, mientras el Groot Sonne (E) enfrenta al Santa Ana (F). Este se hunde en la noche (H), mientras que los otros buques neerlandeses persiguen a las naves de la Armada (K) [Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 74].*

corregidor de Cañete en el que le informaba que había observado a los holandeses y que traían poca fuerza, instándolo a atacar antes de que se escapen al amparo de la noche.

En efecto, como lo descubrió el capitán Gonzalo Alonso, que al mando de una chalupa había ido en descubierta, trataban de escapar hacia el norte pegados a tierra, por lo que se volvió para “avisar a nuestra armada que iba la vuelta de mar por no perder el barlovento para que virase a vuelta de tierra para no perder al enemigo”.<sup>40</sup>

Decidido a interceptarla, como a las 8 de la noche Mendoza envió “una lancha a decir al Almirante que hiciese esfuerzo de vela que no había dado la batalla por no estar él cerca y el dicho Almirante dijo que de ninguna manera dejase de tomar consejo para ver lo que se había de hacer”.<sup>41</sup> No obstante ese sensato consejo, el joven

general decidió atacar y ordenó a las otras naves “por persona del general Fructuoso de Ulloa... que siguiesen nuestra capitana y no se apartasen della que en aviendo ocasión persuádales la batalla”.<sup>42</sup>

Era casi las 9 de la noche cuando los buques peruanos comenzaron a acercarse a la flota de Spilbergen, y una hora más tarde la Capitana se encontraba al lado de la almiranta enemiga (*Groot Sonne*). Tras un breve intercambio de palabras entre ambos jefes, comenzaron a dispararse primero con mosquetes y luego con artillería. La falta de viento demoró este intercambio de disparos, pero luego que el *Jesús María* se alejara le tocó el turno de batirse a la almiranta, el *Santa Ana*; y luego al *San Francisco*. Esa misma falta de viento hizo que este último buque quedara a merced de la *Groot Sonne*, derivando luego cerca al *Jager*. El *San Francisco* había sufrido mucho castigo, por lo que sus tripulantes, “viendo que se les anegaba el navío se determinaron salvar las vidas en el patache enemigo y así lo acometieron y asaltaron por la proa y teniéndole casi rendido dispararon los holandeses unos pedreros con los que hicieron tal daño que

40.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

41.- AGI, México 28, n° 28, “Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes...”.

42.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616. Lo mismo se refiere en AGI, Lima 37, n° 26-E, testimonio de los autos y proceso hecho por el Marqués de Montesclaros contra el maestre de campo Diego de Saravia y demás capitanes.

se hubieron de volver a salir malparados.”<sup>43</sup>

Finalmente:<sup>44</sup>

*después de haberse sustentado con el [auxilio] que le envió la capitana, se fue a fondo. Escapando el capitán [Albendín] en una caja de guerra que muchas veces había pedido al Marqués a la partida y quemadas las manos pronto pudo recogerse con ella al batel que le había llevado el socorro y se volvía a la capitana donde también acudieron otros a nado”.*

En esas circunstancias, y debido más a la corriente que al escaso viento, la *Jesús María* se acercó al *Jager* y comenzó a atacarlo. Ante este difícil trance, la almiranta y la vicealmiranta neerlandesas le enviaron gente para apoyarla, pero cuando el bote de la almiranta se acercó fue hundido a tiros de cañón por el propio *Jager*, que no lo reconoció, ahogándose un hombre y el resto fue rescatado por el yate neerlandés.<sup>44</sup>

Mientras tanto el *Nuestra Señora de Altagracia* estuvo a punto de ser capturado por el *Groote Maan*, pero pudo salvarse gracias al auxilio recibido del *Carmen* y el *Rosario*.<sup>45</sup> Sobre esto declaró posteriormente el maestre de campo Bravo de Sarabia, al mando del *Carmen*, que:<sup>46</sup>

*peleó con dos navíos de enemigo con gran riesgo por haberle atravesado tres balas entre los costados y rompido las velas y jarcia y habiéndose apartado el ruido e voces presté socorro al patache que estaba en gran riesgo y mediante el dicho socorro se libró del.*

Esto fue corroborado por un testigo, quien señaló que Diego Bravo de Sarabia:<sup>47</sup>

*anduvo toda la noche con una espada ancha y rodela, y en cuerpo de popa a proa animando a la gente e poniéndola en sus puestos, y peleó con una nao del enemigo y recibiendo cargas y dando dos su infantería de la nao haciendo todo aquello que un buen capitán debe hacer sin faltar a cosa*

En medio de la noche la *Santa Ana* también atacó al *Aeolus* y a la *Morghen-Sterre*, que por razón de la calma se habían alejado de su almiranta.<sup>48</sup> El enfrentamiento se prolongó hasta cerca de las 3 de la mañana. “Hubo muchos heridos y el capitán don Joan de Najera con una pierna quebrada y otros muertos que no se saben”.<sup>49</sup>

Al amanecer del 18, “aunque la capitana había hecho farol toda la noche, se halló nuestra armada muy dividida”,<sup>50</sup> siendo atacados el *San Diego* y el *Rosario*, que se encontraban al sur, por dos naves contrarias. Al ver esto, Mendoza trató de acercarse para apoyarlos, pero poco después, entre las 8 y 9 de la mañana, “vio que los otros tres arribaban sobre nuestra almiranta a cuyo socorro acudió”.<sup>51</sup>

43.- Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 3044, f. 510v.

44.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

44.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 73.

45.- AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”.

46.- AGI, Lima 222, n° 10, Informaciones de oficio y parte: Diego Bravo de Sarabia, soldado, almirante y general a Tierra Firme, ff. 4v-5.

47.- AGI, Lima 222, n° 10, ff. 21-21v.

48.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 73.

49.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

50.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

51.- Ídem

La Almiranta se había quedado a sotavento, “por ser zorrera”,<sup>52</sup> siendo atacada por la vicealmiranta enemiga, a la que luego se unió la nave de Spilbergen. Como señaló un testimonio de esta acción:<sup>53</sup>

*por ser mal navío de vela y timón, amaneció junto a la almiranta enemiga, donde luego comenzaron a pelear las dos almirantas, y llevando la nuestra lo mejor habiéndola desaparejado, su capitana se hizo a lo largo como que quería huir y la nuestra tras de ella, cargaron luego los otros dos navíos sobre nuestra almiranta y la tomaron en medio y su almiranta desaparejada se salió afuera y se aparejó en el aire, y visto nuestro general que los nuestros no socorrían a la almiranta revolvió con la capitana a socorrer él en persona, donde le salió al encuentro su almiranta y su capitana y se aferraron.*

Pronto se unió a la acción la *Aeolus*, de manera que el *Jesús María* y el *Santa Ana* estuvieron combatiendo “con los tres enemigos, se volvieron los otros dos y todos cinco pelearon con los dos todo el día sin que los otros cuatro nuestros se hallasen en la batalla”.<sup>54</sup>

En medio de esta confusa situación, “arribó nuestra almiranta que gobernaba mal sobre nuestra capitana y embistiéndola por un costado se embarazó con ella rompiéndole las velas con el bauprés y después parte de la jarcia con la taja relinga, que son unas cuchillas grandes que nuestros navíos llevan en los penoles, y se desaparejaron la una a la otra”,<sup>55</sup> permaneciendo unidas “más de dos horas sin poderse zafar”.<sup>56</sup>

Los neerlandeses causaron serios daños al *Santa Ana*, al punto que varios de sus tripulantes pasaron a la capitana por creer que su nave se perdía. Según refiere Spilbergen, sobre la base de relatos de sus prisioneros, en la *Jesús María* encontraron que solo quedaban unos 40 ó 50 hombres en el castillo, por lo que izaron bandera blanca; pero esta fue arriada varias veces por algunos caballeros. Ante esto, los de la *Santa Ana* retornaron a su nave y continuaron la lucha.<sup>57</sup>

Mientras tanto, la *Groote Maan* fue llevada por las olas entre ambas naves peruanas, recibiendo un fuerte castigo y respondiendo al mismo. De la *Santa Ana* saltaron a abordarla varios, entre ellos el capitán Domingo de Bustinza y su alférez Tomás Mexía, falleciendo ambos a bordo de la nave contraria. De la *Jesús María* pasaron varios más, entre ellos los soldados Martín Flores, Domingo de Loayza y Juan Muñoz de la Fuente. Sin poder ser auxiliado por las otras 4 naves, que se hallaban a sotavento tratando de unirse al combate, Mendoza se separó de la almiranta holandesa, retirándose los del primer abordaje y quedando en ella el genovés Martín Flores, quien logró tomar el estandarte enemigo, lanzarse al mar y nadar hasta la capitana.<sup>58</sup>

52.- AGI, Lima 37, n° 26-E, testimonio de los autos y proceso hecho por el Marqués de Montesclaros contra el maestre de campo Diego de Saravia y demás capitanes.

53.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

54.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

55.- Ídem.

56.- AGI, Lima 37, n° 26-E, testimonio de los autos y proceso hecho por el Marqués de Montesclaros contra el maestre de campo Diego de Saravia y demás capitanes.

57.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, pp. 74-75.

58.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616. Cesáreo Fernández



Finalmente, aprovechando un ligero viento, el *Jesús María* logró alejarse, seguida de la *Groote Soone*, hasta que al caer la noche se separaron.

Por su parte, el *Santa Ana* continuó resistiendo los ataques de la *Groote Maan* y del *Aeolus*, hasta que finalmente se rindió. Dos botes neerlandeses pasaron al *Santa Ana*, que había quedado tan “maltratada que a pocas horas se anegó, y estando ya para perderse la entraron algunos enemigos sin resistencia y ofrecieron al almirante Pedro Álvarez del Pulgar que se salvaran en uno de sus navíos y no lo quiso hacer entendiéndolo poder sustentar el suyo aquella noche”.<sup>59</sup>

Los botes neerlandeses se retiraron, pero varios de ellos (las fuentes varían, indicado entre 10 y 14), contra las órdenes de sus jefes, permanecieron a bordo del rendido galeón confiando ser los primeros en el botín. Sin embargo, pese a todos los esfuerzos desplegados, tanto por los rendidos tripulantes como por los neerlandeses que habían permanecido a bordo, pronto fue claro que se hundiría sin remedio. En busca de ser rescatados, lanzaron bengalas y otras señales, pero a eso de las 10 de la noche finalmente el galeón se fue a pique, pereciendo el almirante Pulgar, muchos de sus tripulantes y varios de los neerlandeses.<sup>60</sup>

Al amanecer del 19 “el enemigo se volvió al puerto de Cañete donde mató algunos de los nuestros que escaparon de la almiranta andaban en palos y balsas y a otros prendió”.<sup>61</sup> En efecto, los holandeses despacharon 4 botes al punto donde se había hundido el *Santa Ana* ante la posibilidad de que el almirante Pulgar y algunos oficiales hubiesen logrado mantenerse a flote. Encontraron 60 ó 70 hombres en esas condiciones, matando a muchos de ellos y dejando a otros a la merced de las olas, rescataron “veintitrés hombres y tres muchachos”, contándose entre ellos al capitán Gaspar Calderón, a 2 pilotos, al franciscano Cristóbal Ruiz y a la ya mencionada Catalina de Erauso.<sup>62</sup>

Al menos 4 de los sobrevivientes lograron alcanzar la orilla a nado, siendo uno de ellos Domingo Barbero, “guardián que era de la almiranta”, que a pesar de sus heridas fue enviado a Lima por el corregidor de Cañete para que informara al Virrey de lo sucedido.

*El dijo que él había peleado en la almiranta hasta que no quedó hombre a vida y que estando medio muerto entre cubiertas, junto a las piezas de popa, vido saquear todos los bastimentos, municiones y pertrechos de guerra, y que sería las siete de la noche, estando metiendo un cañón para dentro de popa los enemigos hablaron, dos en nuestra lengua, claro y dijeron ya esto es acabado lo que falta es desbaratar la otra armada, que luego seremos señores de Panamá e iremos ricos a nuestras tierras, y dice este guardián que se dice Domingo Barbero que le parecieron moriscos, y que estando en esto hablando*

Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid, Museo Naval, 1973), III, p. 400.

59.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

60.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 76. AGI, Filipinas 37, n° 19\3, “Copia de la relación que hizo al general Sebastián Vizcaíno...”; n° 19/2, “Declaración de un holandés que se huyó del enemigo malayo”, 28/4/1616.

61.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

62.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 77.

*llegó gran rumor de gente que nos vamos a pique, y salieron todos huyendo para arriba, y que él se echó por la porta de popa a la mar y vido ir a pique a nuestra almiranta.*<sup>63</sup>

La mayor parte de las bajas neerlandesas se produjo en la vicealmiranta *Morghensterre*, cuando estuvo entre la capitana y la almiranta peruana, teniendo 16 muertos y entre 30 y 40 heridos. En los otros buques hubo 24 muertos y entre 16 y 18 heridos.<sup>64</sup> Las bajas en la Armada fueron muy superiores, estimándose en medio millar de hombres, varios de ellos miembros de las más distinguidas familias limeñas.

La *Jesús María* se retiró de la zona dando la vuelta de mar y “habiéndolo mostrado el general don Rodrigo de Mendoza muy grande valor y esfuerzo, en este trance tomó la vuelta del sur y otro día arribó a Pisco.”<sup>65</sup> En ese puerto se le unieron la *Nuestra Señora del Carmen* y *Nuestra Señora de Altagracia*,<sup>66</sup> echando los muertos y heridos a tierra.

Por su parte, el *San Diego* y el *Rosario* pusieron proa al Callao, y el “...domingo 19 a las 10 de la noche llegó al Callao un barco de los que habían ido con nuestra armada con aviso del suceso y entendiéndolo el marqués que el enemigo animado por él haría luego su viaje al puerto...”<sup>67</sup> El jueves 23 se reporta que entraron al Callao otros 2 navíos y el domingo 26 lo hizo la capitana y los otros navíos que estaban en Pisco con ella.<sup>68</sup>

### Consecuencias

Los resultados de la acción de Cerro Azul indignaron al virrey y a los pobladores de Lima. El general Mendoza acusó a los capitanes del *San Diego*, *Rosario*, *Altagracia* y *Carmen* de haber rehuido el combate, y se inició un proceso de investigación que finalmente los absolvió por no haber podido aproximarse a la acción del día 18 por encontrarse a sotavento y no tener botes para llevar sus naves a auxiliar a la almiranta. Por otro lado, no faltaron loas a los que habían perecido en la lucha, especialmente al valor mostrado por el almirante Pulgar; e historias que con el correr del tiempo darían lugar a poemas épicos y tradiciones.<sup>69</sup>

Spilbergen y sus naves se alejaron de Cerro Azul el 19 de julio y al día siguiente se presentaron en el Callao. Al no encontrar al *Jesús María* supusieron que se había hundido durante la noche del combate. En el puerto sólo habían 3 piezas de artillería, 1

63.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.

64.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 77.

65.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

66.- AGI, Lima 37, n° 26-E, testimonio de los autos y proceso hecho por el Marqués de Montesclaros contra el maestre de campo Diego de Saravia y demás capitanes.

67.- AGI, Lima 146, informe del fiscal Cacho de Santillana Lima 19/6/1616.

68.- Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 3044, f. 512.

69.- Ricardo Palma, “El tamborcito del pirata”, en Edith Palma, editor, *Tradiciones Peruanas completas* (Madrid, Aguilar, 1953), pp. 273-277. El tema también es recogido en fragmentos de las obras de Luis Antonio de Oviedo y Herrera, Conde de la Granja, *Vida de Santa Rosa de Santa María, natural de Lima y patrona del Perú* (Madrid, Juan García Infanzón, 1711); y de Pedro de Peralta y Barnuevo, *Lima fundada, o conquista del Perú* (Lima, Francisco sobrino y Bados, 1732).

cañón de 67 quintales, que disparaba balas de 36 libras y había sido el de crujía de una galera, y un par de cañones de 44 quintales recién fundidos por Bernardino de Tejada. Estos últimos tuvieron que ser desembarcados de 2 navíos en los que los capitanes Reynoso y Zapata se habían embarcado con 300 hombres para socorrer la armada o alguna parte de la costa si fuese necesario.<sup>70</sup>

Para la defensa del puerto Montesclaros había dispuesto que todos los vecinos de Lima, entre 18 y 50 años, tomaran las armas. El temor a un desembarco enemigo llevó a se reuniera una fuerza considerable, e incluso el arzobispo dispuso “que todos los clérigos y sacerdotes se alistasen e hiciesen muestra y reseña por las calles y plaza pública con sus armas y arcabuces en mano... y se juntaron cerca de trescientos y asimismo los estudiantes de la universidad”.<sup>71</sup>

*Y se hicieron listones y trincheras para ellos con mucha brevedad, y todo el circuito de la banda de la mar a gran pieza por los 600 negros, mulatos y horros que el lunes atrás habían venido de Lima por orden del virrey. También ayudaron a estas trincheras otros 600 naturales flecheros de los pueblecillos de alrededor de Lima, que asimismo habían venido al Callao reducidos en tres compañías. A mediodía todo estaba en defensa, con 15 compañías de infantería española y a caballo, 2 de ellas de arcabuces de chacareros, la una y otra de la guardia el reino. Habría unos 2000 infantes, 500 a caballo, y entre naturales, negros y mulatos otros 1200.*

En la mañana del martes 21 el Virrey ordenó que salieran los buques que estaban en el fondeadero, cosa que lograron hacer 16 de ellos, mientras que los 36 que quedaron se juntaron para protegerse mutuamente. Como a las 3 de la tarde se avistaron los buques de Spilbergen, que trataron en vano de capturar a las naves en fuga,<sup>72</sup> procediendo luego a entrar a la bahía y a fondear en 9 ó 10 brazas. De inmediato los 3 cañones de tierra comenzaron a dispararles, mientras que el *Jager* continuó ingresando hasta llegar frente al buque de Pablo de Estrada, quien por no poseer artillería no pudo repelerlo, luego se fue entre los mercantes pasando junto a los de Noriega y Cerrato. Viró luego por tierra y recibió un disparo del cañón grande, que aunque rebotó en el agua le dio en las mesas por la cuadra de popa, que lo pasó de banda a banda, por lo que arribó hacia su capitana “que a este tiempo de todas habían disparado para el pueblo más de 30 cañonazos sin daño, bendito dios, y de tierra menudeaban los tres cañones que habían disparado 27 veces, y entre los que dispararon dio en la proa de la capitana enemiga, que luego se hizo a lo largo y dio vela con todos los demás sus navíos”.<sup>73</sup>

El diario de la expedición holandesa reconoce que el *Jager* fue seriamente dañado

- 70.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”. Sobre Tejada véase Rubén Vargas Ugarte, *Ensayo de un diccionario de artífices de la América Meridional* (Burgos, spdi, 1968), p. 138.
- 71.- BL, Add. Ms 13975, ff. 323-330, “Relación verdadera de persona desapasionada”. El hecho también está consignado en AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”.
- 72.- AHN, Inquisición, bk 1038, “Relación de la jornada que se hizo en esta mar del sur...”.
- 73.- Ídem.

por las defensas chalacas, y añade que la junta convocada por Spilbergen determinó que no valía la pena intentar un ataque al puerto. De ese modo, luego de capturar una pequeña embarcación, la fuerza neerlandesa zarpó hacia el norte el 26 de julio. Estaban en ese proceso cuando avistaron una nave pequeña que se dirigía al puerto con madera y azúcar de Guayaquil, logrando capturarla con sus botes. Incorporada a la flota, fue puesta al mando de Jan de Witt.<sup>74</sup>

Spilbergen y sus naves fondearon el 28 en Huarmey, localidad que había sido abandonada por sus habitantes ante el peligro de un ataque. Varios grupos fueron enviados a tierra, lo que con el apoyo de Juan Bautista González pudieron obtener algunos animales y víveres frescos; y recibieron información de que el *Jesús María* también se había ido a pique. El 3 de agosto volvieron a zarpar, tras echar en tierra a 18 prisioneros, y habiendo desertado Nicolás de Porta, “un francés que era soldado de una nao de dicha Armada y aunque se hizo diligencia para buscarle no se halló”.<sup>75</sup> Porta fue llevado a Lima y recibido en casa del Virrey, pero finalmente fue detenido por la inquisición y acusado de espía, siendo condenado a galeras.<sup>76</sup>

El 8 de agosto la fuerza neerlandesa fondeó en Paita y al día siguiente desembarcaron 300 hombres para tratar de apoderarse de la ciudad. Sin embargo, la defensa de la misma había sido organizada por el corregidor de Piura, Juan de Andrade Colmenero, con gente tanto de ese corregimiento como del de Loja, así como una numerosa tropa de indígenas de Colán dirigidos por su encomendera Paula Piraldo, esposa del mencionado corregidor.<sup>77</sup> Con ellos se habían hecho algunas obras defensivas, entre ellas el:<sup>78</sup>

*repasso de trincheras y parapetos, y retirada la gente de tierra en emboscada y hechos algunos fosos de falso y como la gente de la armada enemiga fue caminando puso bandera de paz si la querían y no solo no la apeteció más mandó poner tres banderas que allí tenían y tocar sus cajas llamándoles a priesa y escaramuzando con ellos les mató un hombre artillero que allí iba con un mosquete llamado orange.*

Retirados a bordo, Spilbergen ordenó a 3 de sus naves acercarse a la población y el 10 de agosto:<sup>79</sup>

*Día de San Lorenzo, por la mañana, comenzaron a saltar en tierra hasta 400 mosqueteros con los cuales y el daño recibido de las balas que sin número habían tirado las naos caminaron al puerto en el cual no había cosa de consideración porque ya lo había mandado retirar el maestro de campo Colmenero el cual se puso en un alto y escribió*

- 74.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 79. AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”.
- 75.- Spilbergen, *The East and West Indian mirror*, p. 81. AGI, México 28, n° 28, “Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes...”.
- 76.- AGI, Lima 37, ff. 195-200v, “Relación del suceso y pérdida de la Armada”. Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 3044, f. 512-512v.
- 77.- Juan Ricardo Palma Lama, en “Paita, el punto de todos los piratas”, trabajo inédito gentilmente facilitado por su autor, brinda algunos datos de interés sobre la presencia de Spilbergen en ese puerto.
- 78.- AGI, México 28, n° 28, “Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes...”.
- 79.- Ídem.

*una carta a dicho capitán Calderón diciendo que se guardaba para mejor ocasión.*

Luego de incendiar la población Spilbergen permaneció algunos días en el puerto a la espera de las naves que debían arribar procedentes de Panamá. Para avistarlas despachó diariamente a Witt con su pequeño buque y estacionó al *Jager* al sur de la bahía. Durante esa espera entablaron contacto con algunos pescadores indígenas y a través de ellos supieron que el capitán Gaspar Calderón había escrito a la ya mencionada encomendera de Colán, quien se había refugiado en San Miguel de Piura, pidiéndole que interceda por su libertad ante Spilbergen. Esta había escrito a Spilbergen manifestándole su compasión por Calderón y los otros prisioneros, y enviando víveres para la flota neerlandesa. En parte atendiendo a los pedidos de la encomendera y a la necesidad de preservar sus víveres, el almirante neerlandés desembarcó a varios prisioneros, dejando a bordo sólo al capitán Calderón, al piloto mayor y a unos 34 individuos. Finalmente, viendo que su espera por las naves de Panamá era infructuosa, el 21 de agosto zarparon hacia el norte, recalando 2 días después en el río Tumbes.

Entre los liberados en Paita se encontró Pedro Madriga, cuya descripción del Perú fue incluida en la diario de viaje de Spilbergen. Otro de los liberados fue la ya mencionada Catalina de Erauso.

El 28, ya en el golfo de Guayaquil, las naves neerlandesas avistaron al *Nuestra Señora del Rosario*, pero no pudieran cazarla, “se dice era la de Gaspar Fernández en que iba el presidente de Quito”,<sup>80</sup> Antonio de Morga. Continuaron luego hacia el norte, pegados a costa, en busca de las naves provenientes de Panamá, hasta que el 30, cerca a Santa Elena, Spilbergen decidió poner proa hacia la costa mexicana.

En ese tránsito, el 7 de setiembre, tuvieron que abandonar el pequeño buque que había mandado De Witt, que se hundió pocas horas después. El 11 de octubre arribaron a Acapulco, donde luego de un breve intercambio de disparos, y atendiendo a sus escasos medios de defensa, Gregorio de Porreo, su gobernador, acordó una tregua con Spilbergen, “entregando los prisioneros que eran veinte por un poco de refresco que pidió por su rescate”.<sup>81</sup> Otra fuente señala que fueron 36 los prisioneros desembarcados en ese puerto. Poco después de salir del mismo capturaron al *San Francisco*, pequeña nave que retornaba de pescar perlas en California, al que incorporaron a la armada con el nombre de *Parel*.<sup>82</sup>

El 10 de noviembre arribaron a Salugua, en Mazatlán, intentando sin éxito alcanzar una tregua con su gobernador, el reputado navegante Sebastián Vizcaíno. Al día siguiente trataron de tomar la localidad, pero fueron repelidos con grandes pérdidas, como señaló Vizcaíno en una carta al virrey novohispano en la que, como muestra de su éxito “envío a vuestra excelencia las orejas de algunos holandeses... algunos de mis soldados tienen otras”.<sup>83</sup>

80.- Ídem.

81.- Ídem.

82.- AGI, Filipinas 37, n° 19\3, “Copia de la relación que hizo al general Sebastián Vizcaíno...”.

83.- Ídem. Prior, *All the voyages round the World...*, p. 153.

Pasaron luego a Filipinas, logrando algunas presas cerca a Manila, antes de dirigirse a apoyar a la factoría que la Compañía tenía en las Molucas, que iba a ser atacada por los españoles. Permaneció en ese servicio hasta finales de 1616, dirigiéndose luego hacia el oeste y completar la vuelta al mundo en agosto de 1617.

Mientras la flota neerlandesa aún se encontraba en las costas peruanas, el Príncipe de Esquilache estaba en Panamá, preparándose para zarpar hacia el sur con 3 galeones que se hallaban en el puerto con ese propósito. El 21 de julio de 1615 recibió noticias de la presencia de los buques neerlandeses en Santa María, y en consecuencia reforzó la dotación y guarnición de sus buques, “embarcando una compañía de la gente viandante que había en ese puerto” de Panamá.<sup>84</sup> El 9 de agosto se hizo a la mar, dejando a cargo de la defensa del puerto a Francisco Manso de Contreras, el oidor más antiguo. Cinco días después arribó a Panamá una nave despachada por el virrey Montesclaros, con la noticia del enfrentamiento en Cerro Azul, generando pánico entre los vecinos, por lo que Contreras nombró “un barrachel de campaña e hice poner dos horcas por los caminos y eche bando so pena de vida que no desamparasen esta ciudad”, logrando finalmente reunir “10 banderas de infantería y mil soldados en ellas, todos armados con mosquetes arcabuces y picas. Son cuatrocientos de a caballo, tengo sin ellos gran cantidad de indios bonísimos flecheros y tiradores, que solos bastan a desbaratar al enemigo”.<sup>85</sup>

Durante su travesía hacia el sur, Esquilache reconoció algunas islas y ensenadas, debiendo dejar retrasada a la *Visitación* por ser demasiado lenta. El 26 de agosto, a la altura del cabo San Francisco, se reunieron con el galeón *Jesús María* y el navío *Nuestra Señora del Carmen*, que Montesclaros había enviado en su búsqueda. Fue a través de ellos que Esquilache supo de los sucesos de Cañete y que la escuadra enemiga estaba en Paita, por lo que decidió aguardar por la *Visitación*. Una vez que esta se les unió, y conociendo que los buques de Spilbergen se hallaban en Santa Elena, se dirigieron a Manta a donde arribaron el 9 de setiembre. Se supo entonces que los enemigos se habían alejado de la costa, por lo que Esquilache desembarcó y el 16 de setiembre despachó al general Mendoza hacia Panamá, para que desde ahí iniciara la búsqueda de los enemigos. Sin éxito en su búsqueda, Mendoza retornó al Callao, arribando algunas de sus naves a fines de enero y otras a principios de febrero. Por su parte, el virrey entrante inició su viaje por tierra hacia Lima el mismo día en que salió la escuadra de Paita, arribando a Lima el 10 de diciembre.<sup>86</sup>

El peligro había pasado.

## Conclusiones

Si el objetivo de la expedición de Spilbergen era comerciar con las colonias españolas, no obtuvo el éxito que buscaba pues sólo logró llevar a cabo esta acción con

84.- AGI, Panamá 16, R.7, n° 81, carta del oidor Francisco Manso de Contreras, 23/9/1615.

85.- Ídem.

86.- AGI, Lima 37, ff. 192-193v, relación del viaje del Príncipe de Esquilache al puerto de Manta.

algunos indígenas. No obstante esto, su travesía no solo evidenció el creciente poder marítimo neerlandés, sino que también dejó en claro la débil defensa marítima de las posesiones españolas a lo largo del Pacífico. En el caso de los puertos, pudieron constatar que si bien era posible intimidar e incluso arrasarse los puertos pequeños, resultaría muy costoso atacar a los más importantes.

Asimismo, era claro que Spilbergen estuvo a la altura de la misión que le impusiera la Compañía de las Indias Orientales, dirigiendo su fuerza de manera acertada y enérgica, algo que contrastó terriblemente con su contrincante en Cerro Azul.

La existencia de una fuerza naval tiene sentido si esta puede ser empleada con eficacia cuando se le requiere. Su mantenimiento suele ser costoso y es por ello que todo ajuste económico debe hacerse de manera adecuada para no afectar su operatividad. Lamentablemente, esto no fue lo que sucedió en el caso bajo análisis. Montesclaros redujo los fondos asignados a la defensa del virreinato, por lo que en octubre de 1614, cuando recibió noticias de que una expedición neerlandesa se preparaba para pasar al Pacífico, tuvo que improvisar.

Esto llevó a que la incursión de Spilbergen, que propiamente no constituía una sorpresa, contara con una enorme ventaja estratégica y material que se agudizó con el planteamiento defensivo adoptado por el virrey peruano. En vez de concentrar su fuerza la dividió, despachando algunos galones a Chile y al extremo sur, y algunos otros a transportar la plata primero de Arica y luego a Panamá.

Cuando tuvo supo de la presencia enemiga en Santa María cometió varios errores más. El primero de ellos fue designar a su joven, impetuoso e inexperto sobrino como general de la fuerza que debía enfrentarlo. Luego, subestimó la fuerza enemiga, disponiendo que la fuerza propia saliera en su búsqueda en vez de dedicarla a proteger el Callao, principal puerto del virreinato. Finalmente, esta decisión fue tomada sin consultarlo con la junta de guerra ni con la audiencia.

En el nivel táctico debemos señalar que la conducción de la batalla por parte de Mendoza fue desastrosa. Si bien había emitido instrucciones, que lamentablemente no hemos podido ubicar, empuñó el combate contra la opinión de su jefe más experto, el almirante Pulgar, teniendo su fuerza dispersa y en horas de obscuridad. La intención aparente de esta decisión fue loable, evitar que los buques contrarios fugasen al amparo de la noche, era evidente que las circunstancias no eran las mejores para emplear una fuerza que había sido formada de manera improvisada. En tal sentido, desperdició la eventual ventaja que le daba su mayor número de unidades.

Esto se vio más claramente en el segundo día de la batalla, cuando la armada estuvo dividida y la mayor parte de los buques no pudieron participar en la acción por falta de viento y de botes que los ayudaran a desplazarse. En esto, la experiencia marinera y el hecho de contar con varias embarcaciones menores, le dio una clara ventaja táctica a las naves de Spilbergen.

En ambos días hubo derroche de valor de una y otra parte, pero ciertamente esto no es suficiente para ganar un enfrentamiento. El precio de la improvisación fue elevadísimo.

Tras la derrota en Cerro Azul, Montesclaros finalmente reaccionó acertadamente

y despachó a Mendoza hacia el norte para reunirse con las naves que transportaban al Príncipe de Esquilache. Esto le permitió constituir una fuerza razonable para enfrentar a los buques enemigos, pero lamentablemente era demasiado tarde. Esquilache, quien asumió el mando de la misma, actuó con sensatez al despachar a sus naves a Panamá, buscando así proteger a ese importante puerto ante un posible ataque enemigo.

En síntesis, Montesclaros falló en su deber de mantener una adecuada defensa del virreinato, y volvió a fallar al emplear de manera inadecuada los pocos medios disponibles para ello. Por su parte, Spilbergen empleó su larga experiencia para enfrentar con éxito a la Armada de la Mar del Sur, evitando comprometer sus fuerzas en un ataque a localidades bien defendidas.

Si bien esta acción tuvo lugar a inicios del siglo XVII, las lecciones que nos deja tienen plena vigencia hoy en día, tanto a nivel estratégico como operacional y táctico. La más importante, a nuestro entender, es que la improvisación en los temas de defensa son sumamente costosos, mucho más que una inversión sostenida razonable.

## Carrera y naufragio en la Sonda de Campeche de la fragata HMS *Meleager*

Rafael Reichert\*



Modelo de la fragata Amazon, a la que pertenecía la *Meleager*.

“Anoche, 9 de julio de 1801, durante su regreso al apostadero naval en Jamaica, la fragata de guerra de Su Majestad Británica *Meleager* encalló y en pocas horas naufragó en los cayos Triángulos (Sonda de Campeche)”.<sup>1</sup> Este desafortunado suceso fue consecuencia de un error de navegación, y provocó una serie de acontecimientos que se pretenderá explicar en el presente artículo. Sin embargo, antes de estudiar la dinámica de dichas ocurrencias se presentará la carrera de la fragata en el servicio real.

### Construcción del buque y sus primeras expediciones

Clasificada como una unidad de línea de quinta clase, la *Meleager* fue una fragata de 32 cañones, 26 de ellos de 12 libras y los restantes de a 6. Los proyectos para la construcción del buque fueron discutidos entre enero de 1782 y abril de 1785, cuando finalmente se otorgó el permiso de su elaboración a Edward Greaves en el astillero de Chatham, a un costo total de 4242 libras esterlinas.<sup>2</sup> Debía seguir las pautas para la clase *Amazon* (nombre de la primera fragata de ese tipo), que habría de contar con 18 unidades construidas entre 1773 y 1787. La *Meleager* tenía 126 pies de eslora, 104 de quilla, 35 de manga y 13 de calado, con un desplazamiento de 682 toneladas. Fue botada en 1788 y entregada a la Armada a principios del siguiente año.<sup>3</sup>

Su primer comandante fue Sir Charles Tyler, veterano de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, siendo nombrado para ese cargo en abril de 1790. Sus primeros tres años fueron empleados esencialmente en el Mar del Norte y en aguas costeras de Francia, con largos periodos en Portsmouth. El 16 de noviembre 1793, luego que Gran Bretaña se uniera a la Primera Coalición contra la Francia Revolucionaria, la *Meleager*, junto con la fragata HMS *Romulus*, capturó su primera presa, la lancha cañonera francesa *Ca Ira*.<sup>4</sup> A principios del siguiente año asumió el mando de la fragata

\* Becario del programa de Becas Posdoctorales en la UNAM/Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México.

1.- *The Times* n° 317/1801 (3/11/1801), p. 4

2.- Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail 1714–1792: Design, Construction, Careers and Fates* (Londres, Seaforth, 2007), p. 214.

3.- *Ibidem*.

4.- *London Gazette* n° 13,911 (12/7/1796), p. 676.

Sir George Cockburn, participando en la toma de San Fiorenzo, en Córcega, llevada a cabo por la división de Sir David Dundas, en febrero de 1794. Esa división capturó, además, a las fragatas *Minerve* y *St. Fiorenzo*, de 38 cañones.<sup>5</sup> En abril, la HMS *Juno*, en presencia de la *Meleager*, *Couraguex*, *Berwick* y *St. George*, apresó otras dos fragatas francesas, la *Mars* (3 de abril) y la *Aurora* (15 de abril).<sup>6</sup>

En 1795 la *Meleager* formó parte de la escuadra del vicealmirante William Hotham, que el 14 de marzo se enfrentó con una flota francesa en Génova, y dos meses después participó en un combate al lado de las islas Hyères, cerca de Tolón. Al igual que en los anteriores enfrentamientos, la *Meleager* participó en la distribución del botín obtenido de los buques capturados *Censeur* y *Expedition*, además de las diversas presas genovesas y venecianas.<sup>7</sup> Un año después la fragata se encontraba navegando por el Mediterráneo como parte de una fuerza integrada por los navíos *Agamemnon*, *Blanche* y *Diadem*, y el bergantín goleta *Speedy*, bajo el mando del almirante Horacio Nelson. El 31 de mayo de 1796 la escuadra se encontró con un convoy francés protegido por 6 navíos de guerra. Durante el enfrentamiento los ingleses hundieron el queche *St. Anne de Paix*, tomaron 2 buques de guerra y 5 mercantes.<sup>8</sup> Después de esta victoria la *Meleager* regresó a Portsmouth donde permaneció hasta diciembre de 1796, cuando junto con las HMS *Niger*, *Lively* y *Fortune* salió a patrullar la costa norte de Francia y el Cantábrico. A lo largo de dos meses de la navegación la escuadra capturó dos veces el buque mercante *Mejor Amigo* y también tres naves españolas (*Nuestra Señora de la Misericordia*, *Purísima Concepción* y *San Francisco*) que fueron vendidas en Lisboa. Al regresar a Gran Bretaña capturaron al corsario francés *Fodroyant*.<sup>9</sup>

En febrero de 1797 la *Meleager* se encontraba en el Atlántico Norte, al mando del capitán Charles Ogle y en compañía de la HMS *Thalia*. Durante este crucero la fragata capturó tres mercantes españoles (*Teresa*, *Santa Catalina* y *Santa Natalia*, alias *Cubana*), por los que se pagó un rescate de 5000 libras esterlinas.<sup>10</sup> En diciembre del mismo año el Almirantazgo Británico decidió reforzar la Estación Naval de Jamaica, enviando una escuadra al mando del almirante Sir Hyde Parker.<sup>11</sup> La *Meleager* formó parte de esa fuerza.

5.- *London Gazette* n° 14,026 (8/7/1797), p. 646.

6.- *London Gazette* n° 15,226 (28/1/1800), p. 97.

7.- *London Gazette* n° 15,543 (21/12/1802), pp. 1360-1361. Estos barcos fueron *Fortuna*, *Concezione*, *Madona del Grazzie e Consolazione*, *Volante de Dio*, *Madona del Grazzie de Padua* y *Buena Forte*.

8.- William James, *The naval history of Great Britain from the declaration of war by France in February 1793 to the accession of George IV in January 1820: with an account of the origin and progressive increase of the British Navy* (Londres, Cradock & Joy, 1822), I, p. 343.

9.- *London Gazette* n° 14,014 (30/5/1797), p. 499; n° 14,047 (19/9/1797), p. 913; n° 14,065 (14/11/1797), p. 1097; y n° 15,402 (29/8/1801), p. 1062.

10.- *London Gazette* n° 15,009 (21/4/1798), p. 335; y n° 15,017 (19/5/1798), p. 425.

11.- James, *The naval history of Great Britain*, IV, pp. 289.

## La HMS *Meleager* en el Gran Caribe

La estancia de la fragata en Jamaica fue muy provechosa, ya que entre 1799 y 1801 tomó varias presas, tanto en las aguas del Caribe como del Golfo de México. En este último espacio marítimo realizó su primer crucero por la Sonda de Campeche, Tabasco y Veracruz. Así, el 6 de mayo de 1799, en las cercanías de Veracruz, capturó el bergantín *Nuestra Señora de la Soledad* y *Jesús Nazareno* que se dirigía a Cádiz con carga de azúcar.<sup>12</sup>

Después de este acontecimiento la fragata se unió a la HMS *Grayhound* y durante julio de 1799 interceptaron varios buques en las aguas del Golfo, específicamente en la Sonda de Campeche (ver cuadro). Algunos fueron apresados y enviados a Jamaica para ser juzgados, otros fueron liberados después de revisar sus papeles y bodegas. Este tipo de acciones afectó el comercio y la navegación hispana en la región, alentando el desarrollo de la navegación neutral bajo bandera norteamericana, sueca, noruega o danesa.<sup>13</sup>

Durante agosto y septiembre de 1799 la fragata permaneció en Kingston, donde se realizaron trabajos en la cubierta y se completó la tripulación. Y en octubre volvió a salir para operar sobre la costa del virreinato de Nueva Granada. Su primera captura fue realizada cerca de Curazao, y se trató de una goleta holandesa que se dirigía a Ámsterdam con carga de café.<sup>14</sup> Hasta el 20 de febrero de 1800, cuando la fragata retornó a Kingston, capturó otras cuatro goletas: la holandesa *Minette*, de 40 toneladas y 10 tripulantes, con carga de café, cerca a Curazao; la danesa *Hazard*, de 40 toneladas y 12 marineros, que navegaba de St. Thomas con café; la francesa *Virgin*, de 30 toneladas, que iba de Cayo Aux a St. Thomas con ron y café; y la española *Amable María*, de 100 toneladas, 2 cañones y 19 tripulantes, atrapada cerca a Jamaica con carga de papel, aceite de olivo y hierro.<sup>15</sup>

El 17 de enero de 1800, en dos enfrentamientos la *Meleager* destruyó cuatro guairos franceses y una balandra española que estaban contrabandeando ron en las cercanías de Cayo Aux, en las Antillas Menores. Las naves galas ya tenían esa carga a bordo, mientras que la española estaba aún en lastre. El primer encuentro se produjo a unas 5 leguas del cayo, y como los franceses se negaron a rendirse el capitán Ogle abrió fuego sobre ellos y hundió tres naves. El segundo enfrentamiento se llevó a cabo en Cayo Aux. En ambas acciones los británicos tomaron prisioneros que aportaron información

12.- The Jamaica Archives and Records Department (en adelante JARD), Vice Admiralty, caja 1799M, exp. 27.

13.- Carlos Marichal, "El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1808", en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, coordinadoras, *El comercio exterior de México 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación* (México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2003).

14.- *London Gazette* n° 15,253 (29/4/1800), pp. 417-421.

15.- JARD, Vice Admiralty, caja 1799M exps. 34-35 y *London Gazette* n° 15,253 (29/4/1800), pp. 417-421.

**Capturas de las HMS *Meleager* y *Grayhound* en el Golfo de México, cerca a Campeche, julio 1799.**

Nombre	Capitán	Tipo	Travesía	Cargamento
<i>Nuestra Señora de Regla</i>	Manuel Santos	Zebeck, 70 toneladas, sin armamento, 18 tripulantes	Cádiz-Veracruz- Cádiz	Vino, aceite de olivo
<i>San Marco</i>	Ignacio Sandri	Faluca, 50 toneladas, sin armamento, 14 marineros	Cádiz-Veracruz- Cádiz	Papel y Mercurio
<i>El Recurso</i>	Pedro de la Elguera	balandra, 40 toneladas, 2 cañones	Nantes-Veracruz- Nantes	Hierro en barras
<i>Santa Ana</i>	Juan Rosell	Navío, 300 toneladas, 12 cañones, 24 marineros	La Habana-Veracruz-La Habana	Hierro, cera, café, vino
<i>San Juan Baptista</i>	Josep María de Aldecoa	goleta, 35 toneladas, sin armamento, 12 marineros	Cádiz-Veracruz- Cádiz	Vino, papel, aceite de olivo, especias, clavos, hierro en barras
<i>San Miguel y la Virgen de Regla</i>	Juan Josep Arizpe	Zebeck, 25 toneladas, 10 marineros	Cádiz-Veracruz- Cádiz	Especias, aceite de olivo, papel y hierro en barras

Fuente: JARD, Vice Admiralty, caja 1799M exps. 27–33.

sobre el cargamento de los buques destruidos.<sup>16</sup>

Durante dicho periodo la fragata estuvo operando con la HMS *Crescent*, y ambas capturaron tres buques españoles: *San Francisco*, que iba de Cuba a Santa Marta; *Nuestra Señora de los Dolores*, con un cargamento de tabaco y cobre para Cartagena de Indias; y *Nuestra Señora del Carmen*, con pertrechos de Santo Domingo para el apostadero naval de Cartagena.<sup>17</sup>

Después de estos sucesos la *Meleager* permaneció hasta principios de abril de 1800 en Kingston, reparando su velamen; dirigiéndose luego a la Sonda de Campeche, al mando del capitán John Crawley, donde el día 19 capturó al bergantín norteamericano *Diana*, que retornaba de Veracruz a Nueva York con vino, azúcar, madera y cochinilla. Luego la fragata se dirigió a Tabasco, pero tocó fondo en los cayos Arcas y tuvo que

16.- JARD, Vice Admiralty, caja 1799M exp. 36.

17.- JARD, Vice Admiralty, caja 1800M exps. 199-202.

dirigirse a Jamaica para reparar su casco. En esa travesía, a la altura de cabo Catoche, capturó la balandra española *Marte*, que se dirigía de La Habana a Veracruz con planchas de cobre y jabón.<sup>18</sup>

Reparado el casco, la *Meleager* volvió a hacerse a la mar y el 22 de agosto de 1800, estando al mando del capitán John Perkins, capturó la goleta francesa *Titi*, que con azúcar, café y brandy navegaba de Saint Domingue a Curazao. El siguiente día continuó su fortuna y atrapó otro barco galo, el *Speculation*, que regresaba de St. Thomas con harina, manteca, vino, sal, aceite y jabón.<sup>19</sup> La fragata tuvo que interrumpir su misión y retornar a Kingston a principios de septiembre con su capitán enfermo; y el 19 de ese mes asumió el mando el capitán Thomas Bladen Capel, quien sería su último comandante.<sup>20</sup>

Entre el 2 de octubre y 8 de noviembre de 1800 capturó cuatro naves. La primera fue el buque danés *Nicoline*, de 75 toneladas, que había salido de St. Croix con especias, aceite de olivo, vino, ron, brandy y jabón. El 6 de octubre apresó el navío noruego *Christopher Kahrsses Haab*, de Bergen, que se dirigía a St. Croix y Santo Domingo.<sup>21</sup> El 31 de octubre atrapó al barco francés *Delfin*, comandado por norteamericano William Gregory, cerca del cabo Espada, en La Española, que navegaba de Baltimore a St. Thomas con provisiones para los colonos. Finalmente, ocho días después, a 25 leguas de Puerto Rico, capturó a la goleta *Helena*, que con harina, aceite de olivo y jabón, entre otras mercancías, se dirigía a St. Thomas.<sup>22</sup>

Al regresar a Kingston, el 10 de noviembre de 1800, la fragata fue carenada, se le cambió el velamen del bauprés y arregló la bomba de agua. Por falta de dinero y materias primas el buque fue puesto a flote apenas en marzo de 1801, y dos meses después zarpó para el que sería su último viaje.<sup>23</sup>

### Naufragio y comunicaciones con las autoridades de Veracruz

Según el informe del vigía de Zempoala (cerca a Veracruz), en aquellas costas se vio una fragata de guerra inglesa que andaba persiguiendo los barcos del tráfico en la región.<sup>24</sup> El capitán de la goleta *María*, que tuvo contacto con dicha embarcación, declaró que había puesto proa a Jamaica. Este aviso, escrito el 31 de mayo, supuestamente se refería a la *Meleager*, la fragata que en la noche del 9 de junio de 1801, mientras se dirigía a Kingston, encalló y en pocas horas naufragó en los cayos Triángulos de la Sonda de Campeche. Este accidente fue provocado por una mala interpretación de las cartas por el piloto, lo que llevó a la *Meleager* a su desastre. La mayoría de la tripulación se salvó

18.- JARD, Vice Admiralty, caja 1800M exp. 204.

19.- *Ibidem*.

20.- JARD, Vice Admiralty, caja 1800M(1) exp. 76.

21.- JARD, Vice Admiralty, caja 1800M(1) exp. 77.

22.- JARD, Vice Admiralty, caja 1800M(1) exp. 79.

23.- *Ibidem*.

24.- AGNM, Indiferente Virreinal, caja 2802 exp. 40.



tanto en los cuatro botes auxiliares, como en los tres cayos que forman el arrecife.<sup>25</sup>

El capitán Capel, no teniendo otra alternativa, pidió ayuda al gobernador de Veracruz, José García Dávila, quien en su carta del 13 de junio de 1801, presenta este acontecimiento así:<sup>26</sup>

*La desgraciada suerte de la fragata Meleager, perdida en el bajo Triángulo, obligó a su comandante honorable Thomas Blander Capel a escribirme pidiendo socorros para salvar de tan inminente riesgo su vida, la de los oficiales y demás individuos de su tripulación constante de 224 plazas, empeñando su palabra de ser todos prisioneros de guerra de Su Majestad Católica, y enviando desde luego como tales a esta ciudad de Veracruz dos lanchas con oficiales y gente de mar que dispuse recibir y cuidar con respeto a las miserias que acababan de experimentar.*

A Veracruz llegaron el teniente de navío John Miller, 2 guardias marinas y 43 marineros, quienes entregaron la carta de rendición de los naufragos ingleses, a cambio de salvar la tripulación restante que todavía permanecía en los Triángulos.<sup>27</sup> El gobernador español reunió a la Junta de Comandantes del puerto para presentar el asunto, y la junta decidió enviar sin ninguna demora la corbeta *Diligencia* y la goleta *Margarita* para rescatar a los ingleses. Cuando el 24 de junio la expedición española se acercó al lugar de accidente, avistaron a la fragata HMS *Melampo*. Las embarcaciones se pusieron al habla y el capitán británico informó que los oficiales, gente de mar y guerra, y algunos pertrechos, habían sido rescatados por la fragata HMS *Apollo* y llevados a Jamaica. La *Melampo* se había quedado recuperando piezas de artillería e incendiando el casco de la fragata perdida.<sup>28</sup>

Ante esto, los buques españoles regresaron a Veracruz, y el 20 de junio el gobernador García Dávila escribió al gobernador de Jamaica señalando lo siguiente:<sup>29</sup>

*Mediante estas circunstancias nos hallamos en el curso de exigir el cumplimiento de la palabra del honorable Thomas Blander Capel, pues que en el hecho de haberla dado por escrito y por medio de sus oficiales y en el de la inmediata salida de nuestras embarcaciones al socorro, quedó él tan comprometido con todos los individuos de su mando como nosotros con derecho incontestable a reclamárselas. Con orden del excelentísimo señor virrey de esta Nueva España, nueva resolución de la junta y acuerdo que tuve con el comandante de marina de este puerto don Juan Ignacio Bustillo, despacho a Vuestra Señoría el presente parlamentario con mi oficio, y además entrego en sus manos el Capitán de fragata Don Ignacio Fonnegra, el sujeto inteligente en el idioma inglés, por el cual hago a V.S. saber que su nación se halla en rigor de justicia y buena fe obligada a darnos todos los individuos salvados de la fragata Meleager. Sin excepción ni distinción de persona con la diferencia de que si su entrega efectiva fuera notablemente difícil por aquí, debe señor darnos dicha gente y ponerla en el Departamento de Marina de La Habana en buques parlamentarios dentro de un prudente término, equivalente número de prisioneros españoles.*

Hasta el domingo 13 de septiembre de 1801 no había llegado respuesta del gobernador británico, pero ese día apareció a la vista del puerto veracruzano la fragata HMS *Crescent*, con bandera de parlamento. Inmediatamente, y de acuerdo con el comandante de marina don Juan Ignacio Burtillo, se despachó una lancha cañonera con cartas del gobernador, que fueron respondidas por el capitán William G. Lobb indicando que llegaba a intercambiar prisioneros de guerra españoles por los oficiales y marineros de la *Meleager*. Tras largas disputas, las autoridades españolas aceptaron el canje, ya que entre los españoles traídos por la *Crescent* se encontraban los capitanes de fragata Luis de Tovar y Antonio de la Torre Puebla, además del teniente de fragata don Luis Arruecón y varios marineros.

Un mes después del encuentro en Veracruz, el capitán don Ignacio Fonnegra arribó en una goleta a Kingston, donde se le entregaron 98 prisioneros españoles en reemplazo de los de la *Meleager*.<sup>30</sup> Este intercambio acabó definitivamente con el asunto de los naufragos de la fragata.

En el presente artículo se pretendió presentar principalmente la carrera de una de las numerosas fragatas de guerra británicas que a lo largo del siglo XVIII constantemente estaban presentes en las aguas del Atlántico Norte y el Gran Caribe. Con este propósito y basándose en la información de archivo y gacetas se pudo restaurar con detalle el servicio de la HMS *Meleager*; y ofrecer un estudio sobre el auxilio que se prestaba entre beligerantes en caso de desastre, aspecto que enriquece nuestro conocimiento sobre los acuerdos durante un conflicto bélico. Con ello, se puede observar que las comunicaciones entre los contrincantes no sólo se establecían durante la captura y el asalto de los barcos, sino también para salvar a infortunados naufragos. Además, como lo demuestra el ejemplo de la *Meleager*, se podía utilizar la palabra dada por un oficial enemigo para canjear los prisioneros no directamente involucrados en el siniestro marítimo.

25.- *The Times* n° 317/1801 (3/11/1801), p. 4.

26.- AGNM, Indiferente Virreinal, caja 3216 exp. 38.

27.- *Ibidem*.

28.- AGNM, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol.59 exp. 6.

29.- AGNM, Indiferente Virreinal, caja 3619 exp.36.

30.- AGNM, Indiferente Virreinal, caja 3216 exp. 38.

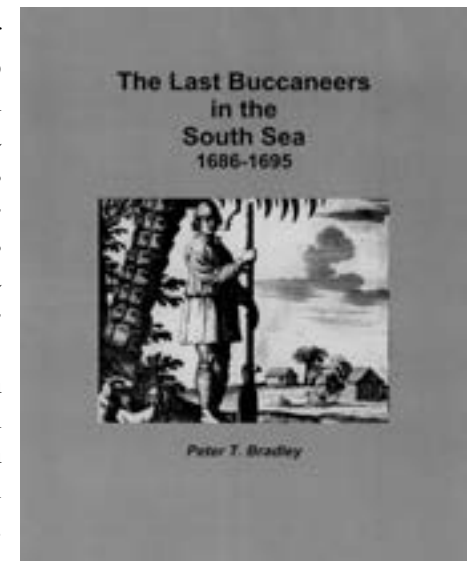


## Comentarios de libros

Peter T. Bradley, *The last buccaneers in the South Sea 1686-1695. Diary and texts* (s/l, lulu.com, 2011), 103 pp.

La presencia de piratas en la Mar del Sur durante el último cuarto del siglo XVII ha sido materia de numerosos trabajos de investigación y de fuente inagotable de inspiración para la literatura y el cine. Y no es para menos, pues aquellos hombres no solo llevaron a cabo admirables navegaciones, partiendo en algunos casos desde Europa, cruzando en una y otra dirección el estrecho de Magallanes y recorriendo toda la costa americana del Pacífico; sino que, además, algunos de ellos lograron perseverar en su labor durante una década. Sin embargo, estos admirables logros contrastan dramáticamente con los desmanes que llevaron a cabo en Hispanoamérica, por la vía del robo, el saqueo, el secuestro y el asesinato.

Peter Bradley, autor de varios trabajos sobre las incursiones británicas en la Mar del Sur y sobre la respuesta del virreinato peruano ante ellas, nos entrega esta vez el diario de un grupo de bucaneros franceses que corre desde mayo de 1686 hasta setiembre de 1693. Publicado en su idioma original, con un sustantivo estudio previo y complementado con algunos documentos españoles, el diario refiere como esos franceses, dirigidos al menos durante buena parte de esos años por el capitán Franco (sic), partieron de la costa caribeña de Panamá, pasaron luego a Nueva Inglaterra, desde donde se dirigieron a África y Brasil antes de cruzar Magallanes. En esa ya extensa travesía debieron enfrentar numerosos peligros, pero finalmente lograron ingresar a la Mar del Sur en marzo de 1687. Inician así sus correrías por la costa americana, subiendo inicialmente hasta el golfo de California, donde se les unió otro grupo de filibusteros franceses y actuando durante periodos prolongados en la costa novohispana, en torno a Galápagos



y en la costa norperuana, antes de dirigirse a Juan Fernández y comenzar nuevamente a recorrer la costa chilena y peruana. Finalmente, retornan al Atlántico en julio de 1693 y arriban a Francia en setiembre del siguiente año.

Son varias las acciones consignadas en el diario y analizadas por Bradley. No vamos a referirnos a ellas, sino a la riqueza de los temas que abre un documento de este tipo, pues más allá de los actos de delincuencia que llevan a cabo, se tocan aspectos como la labor de la Compañía de Nuestra Señora de Guía, esa pequeña división de corsarios que el Consulado de Lima había armado para limpiar los mares de bucaneros; o las disputas al interior del grupo en torno al botín, que dan lugar a separaciones. Una de estas fue la que dio origen a la aventura del *Santiaguillo*, que luego de separarse actuó en las costas chilenas y varó en el Estrecho, pero sus tripulantes lograron armar un bote con los restos y arribar a Cayena. Igualmente interesante es la reacción del virrey Montesclaros ante este tipo de amenaza.

En fin, un libro recomendable y ameno, que reafirma la visión que muchos tenemos de aquellos intrépidos marinos y temibles delincuentes, rara mezcla que une lo bueno y lo malo en el mismo grupo humano.

Carlos de Souza Ferreira. *Límites Marítimos: Informe a los peruanos* (Lima, spdi, 2010), 330 pp.

La controversia por los límites marítimos entre Perú y Chile se encuentra sometida a los jueces del Tribunal Internacional de Justicia, en La Haya. Como sucede en estos casos, cada país esgrime sus argumentos y confía en tener la razón de su parte, pero hay un amplio campo para la especulación que puede incidir en el comportamiento del público en ambos lados de la frontera. El contralmirante De Souza trata de hacer un resumen de este tema, presentando tanto los antecedentes históricos y legales, como los principales argumentos peruanos y chilenos. Sus conclusiones obviamente favorecen la posición peruana.

El libro dedica casi la mitad de su contenido a anexos, algo que, a mi gusto, resulta excesivo. Pero hay que reconocer que es difícil abordar de otra manera un tema de este género.

Pero al margen de esto, el trabajo resulta encomiable por el hecho de presentar un tema complejo de una manera relativamente sencilla, algo que no siempre se logra. Creo que el autor ha cumplido con el propósito



que señaló en su introducción: llegar a los peruanos que no están familiarizados con los temas del mar y del Derecho del Mar.

Gabriel Guarda y Rodrigo Moreno Jeria, *Monumenta Cartographica Valdiviensae, territorio y defensa – 1551-1820* (Santiago, Corporación de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, 2010), 240 pp.

El padre Guarda tiene una larga experiencia en ese esfuerzo y a la vez deleite académico que es reunir cartografía antigua, que en su caso se refiere al actual territorio chileno. Apoyado por Rodrigo Moreno, hace más de una década emprendieron el proyecto de reunir en un solo volumen la cartografía o representación gráfica de un espacio determinado de la accidentada geografía de su país. Así, en el 2009 sacaron a la luz una monumenta cartográfica de Chiloé, predecesor del volumen que ahora comentamos.



Con un sólido aparato crítico, los autores desarrollan un estudio preliminar sobre la forma como la zona de Valdivia se fue insertando en el conocimiento geográfico no solo hispano sino europeo en general, antes de dar paso a los mapas propiamente dichos. Ordenados cronológicamente, cada mapa cuenta con la información esencial sobre su autor, dimensiones y lugar de procedencia; y en algunos casos, particularmente en los mapamundis o de todo el continente, se presentan adecuadas ampliaciones que permiten apreciar la zona que es materia de este volumen. En algunos casos, quizá muy pocos para nuestro gusto, hay explicaciones de los mapas.

Si bien los autores han realizado una prolija búsqueda en diversos repositorios, no deja de extrañarnos algunas ausencias. La primera es el mapa general de América del Sur de Lucas de Quirós, cosmógrafo mayor de la Mar del Sur, elaborado en 1618, que se conserva en el Palacio Real, en Madrid. La segunda es la parte correspondiente del magnífico Derrotero de las Costas de los reinos del Perú, Tierra Firme, Chile y Nueva España, fechado en 1675, que se conserva en el Museo Naval de Madrid. La última es el Plano General del Reyno de Chile, elaborado por el piloto Andrés Baleato en 1793.

Pese a ello, la obra es sencillamente extraordinaria, como igualmente extraordinario es el saber que sus autores se han propuesto continuar con la serie, y que seguirán avanzando hacia el norte a lo largo de la accidentada geografía chilena.

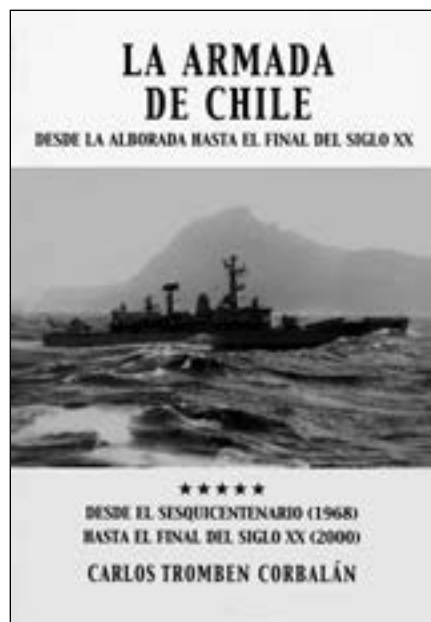
Carlos Tromben Corbalán, *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario (1968) hasta el final del siglo XX (2000)* Quinta parte (Santiago, Revista de Marina, 2011), pp. 1443-1651.

Los cuatro tomos que escribiera Rodrigo Fuenzalida Bade sobre la historia de la armada chilena, que abarcaban desde la independencia hasta su sesquicentenario, demandaban una actualización, y muy acertadamente esa tarea le fue encomendada al doctor y capitán de navío Carlos Tromben Corbalán. El escribir historia contemporánea siempre es complicado, más aún cuando se trata de temas institucionales, como es el caso de este libro, en los que la participación de la Armada en la política chilena fue sustantiva. Pese a ello, Tromben logra mantener un adecuado equilibrio entre lo político y el devenir de su propia institución, en una época en la que no faltan tensiones internacionales de diverso género.

El propio rito de la tecnología, que incide fuertemente en todas las instituciones navales, hace más complejo abordar algunos temas, pero encontramos un equilibrio apropiado entre los aspectos técnicos y humanos que, al final del día, conforman la Historia, así con mayúscula.

A diferencia de los tomos precedentes, el actual da la impresión de ser más ligero, tanto en volumen como en contenido, pero esta impresión es engañosa, pues lo que sobraba en detalle en Fuenzalida, se compensa ahora en interpretación del presente inmediato. La ocasión es buena para comentar algo sobre el autor, a quien conocemos ya hace algunos años gracias a nuestro común amigo Carlos López Urrutia. Tromben pertenece a la nueva generación de historiadores navales americanos, o quizá deba decir, con mayor propiedad, a la primera generación de historiadores profesionales que abordan los temas navales. Nadie puede negar el mérito de Fuenzalida y de otros marinos que, como él, tanto en Chile como en otros países incursionaron y siguen incursionando en los campos de la historia; pero en esta época de creciente especialización creo indispensable que la historia naval o marítima de un país o región sea abordada por especialistas en el tema; y Tromben es uno de los pocos disponibles en el mundo hispanoamericano.

Por todo ello, estamos convencidos que el quinto tomo de la obra iniciada por Fuenzalida tiene valencia propia, y que sobresale en el conjunto por la calidad del análisis del periodo que le tocó cubrir.



Juan Gargurevich R., *¡Capturamos a Hawkins! Historia de una noticia del siglo XVI* (Lima, Ediciones La Voz, 2010), 138 pp.

La historia de la incursión de Richard Hawkins en el *Daity* y su captura frente a Atacames el 4 de junio de 1594, nos es narrada por Gargurevich con una extraña pero grata mezcla de agilidad periodística y sólida solvencia de historiador. En el primero de sus seis capítulos, el autor revisa inicialmente los antecedentes de la expedición de este corsario isabelino, configurado por las incursiones de Drake y Cavendish, y el final de la ilusión del mar inaccesible para los enemigos. Aborda luego las noticias que van llegando a Lima sobre los preparativos de Hawkins para pasar a la Mar del Sur, pasando luego a referir lo que aconteció, una vez que cruzó el estrecho de Magallanes. Los preparativos para el zarpe y la persecución a la que lo somete la Armada de la Mar del Sur, al mando del general Beltrán Castro de la Cueva, hasta su enfrentamiento y captura en las costas del actual Ecuador.

El debate en torno a la condición de Hawkins –pirata o corsario– también es abordado, así como el trato que le dispensan las autoridades coloniales y la reacción que ante su presencia tiene la poderosa Inquisición. Finalmente, presenta su partida y lo que le sucede luego en España, hasta su retorno a Inglaterra.

La materia central del libro es, sin duda, esta fascinante historia de mar y de guerra, en la que se ubican todos los elementos para la novela y para el drama. Pero el autor se centra en el impacto noticioso que tuvo y sus efectos en la sociedad colonial peruana, rescatando además a los actores de estos hechos, que por diversos motivos son tratado de manera casi marginal en la historiografía española, peruana y británica.

Rafael Sagredo Baeza y José Ignacio González Leiva, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español* (Santiago, Editorial Universitaria – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2004), 1014 pp.

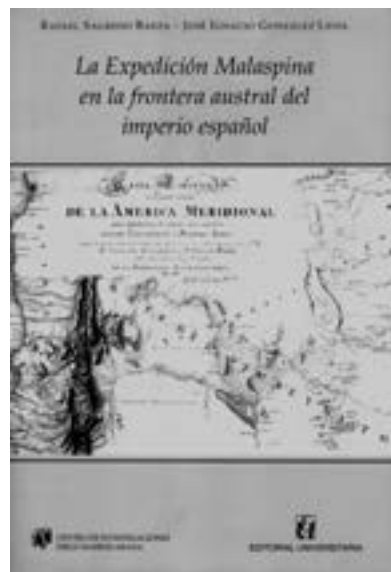
Una verdadera monumenta documental sobre la presencia de la Expedición Malaspina en el actual territorio chileno, precedida por dos sólidos estudio de los autores, el primero sobre el estado de la ciencia y los viajes en el siglo XVIII, y el segundo sobre la historiografía y las fuentes para la parte de la expedición abordada por el libro. El primero de estos estudios tiene dos cuadros interesantes, uno con las expediciones científicas tanto a América como a Filipinas y Oceanía, y segundo mostrando solo las expediciones españolas; e incluye algunos considerandos sobre los tempranos senti-



mientos nacionales de los criollos participantes en esas expediciones.

La documentación ha sido organizada en cuatro grandes grupos. El primero está dedicado a la expedición en la América Meridional, vale decir, noticias de la Mar del Sur, preparativos para el viaje y descripciones de regiones que no corresponden al Chile central, tales como Patagonia, Malvinas, Chiloé y Concepción. Los documentos del segundo grupo se concentran en la navegación, estadía y reconocimiento del Chile central. Los del siguiente grupo son los referidos a la exploración de la costa norte chilena y sur peruana, hasta el Callao. El grupo final está vinculado al viaje de retorno de las corbetas al Atlántico, así como de algunos de sus miembros que como Nee y Haenke emprenden el viaje por tierra.

El libro se complementa con un glosario de términos náuticos, siempre útil para los no iniciados, así como con valiosos índices.



Jorge Ortiz Sotelo  
Thalassa-Perú

Enrique García Torralba Pérez, *La Artillería Naval Española en el Siglo XVIII. Su evolución y su recíproca influencia con la arquitectura del buque* (Madrid, Ediciones del Ministerio de Defensa del Reino de España, 2010), 623 pp.

En una impecable edición, por la calidad de papel, fotos, gráficos y planos, entre otros, nos estamos deleitando con la lectura de *La Artillería Naval Española en el Siglo XVIII*, obra ganadora del “Premio del Mar”, concedido por la Armada española en los Premios Virgen del Carmen del 2009. Es una muy completa investigación que da ahonda en los temas tanto de la historia de la ciencia y la tecnología como de la historia marítima y naval, con un sutil acercamiento a la historia política.

Desde el momento en que abrimos el libro llama la atención observar que, además, contiene un disco compacto que, a modo de “más libro”, contiene once anexo y 170 imágenes que complementan y amplían el contenido de la edición.

El autor, en su plena madurez como persona, ha dividido su texto en siete partes. La primera trata sobre los cañones ordinarios o de ánima seguida; detallando el proceso de sustitución del bronce por el hierro gracias a la convergencia de aspectos técnicos (como la introducción del alto horno) y económicos (la tonelada de bronce costase ciento treinta



libras inglesas frente a la de hierro por un coste de dieciséis libras como lo señalaba John Muller en 1768). Cierra esta parte con los acápites en torno a los reglamentos de piezas y artillados dividiendo al siglo XVIII en antes y después de 1752, sin dejar de observar lo que se daba en Inglaterra y Francia.

La segunda parte está dedicada a las carronadas, obuses y cañones recamarados. Analiza el contexto histórico y técnico; elementos que se unieron para llevar a España a la pérdida de su sitio como gran potencia; así señala como las revoluciones (industrial, francesa, de independencia norteamericana) constituyeron los hechos y los problemas financieros “donde hemos de encontrar el origen de la inutilidad de los esfuerzos individuales y de las mejores iniciativas técnicas”. A pesar que en su introducción señala que no hará referencia a las acciones navales por estar narradas y analizadas en

otros textos, va sobre Trafalgar para señalar que los buques españoles contaban “con una adecuada dotación de obuses, superior, e incluso muy superior a la dotación de las equivalentes carronadas utilizadas por sus adversarios”. Plantea como hipótesis que la ineficacia española en este combate se habría debido a la combinación de escasas y malas dotaciones artilleras, y la confianza que se tuvo en los cañones tradicionales, dejando de lado otras piezas como las citadas en esta parte.

En su tercera parte se centra sobre las llaves de fuego, sistemas de puntería y armamento específico. Lo más llamativo gira en torno al armamento de las fragatas (de grandes dimensiones, con armamento ligero, fuera de las concepciones de época) y galeras (que prácticamente se extinguieron en la Armada española para 1742).

En la cuarta parte trata sobre las cureñas (de cañón y de corredera) y su utillaje. Se trataba de resolver el efecto por el cual luego de disparar la pieza no sólo iba hacia atrás sino que además saltaba y podía llegar a comprometer la cubierta del buque, recargando la labor de su dotación.

En la siguiente parte aborda el siempre complejo tema de la munición. Nos remite a las innovaciones de Rovira cuando planteó las balas huecas, idea que no caló por tenerse como verdad la necesidad de lanzar mayor peso contra el rival. No deja de señalar lo poco efectivo de la granada, comparada con lo que debió obtenerse de los obuses, y cierra dándonos un estado de la cuestión a inicios del siglo XIX, basándose en el célebre Cosme Damián Churruga y su *Instrucción sobre punterías* de 1805. También remite al lector a la búsqueda y lectura de las observaciones a dicho documento hechas por Rovira ese mismo año.

En la sexta parte se aprecia lo referente a los morteros de marina, incluyendo las bombardas, las bombarderas, las piezas (de bronce o de hierro) así como el uso de

piezas de bronce del ejército en el ámbito naval. No está demás señalar que el autor nos describe el proceso de cambio en relación a los objetivos asignados a las naves de guerra de la época, es decir la comparación entre cañones, carronadas, obuses (piezas largas, proporción longitud y calibre elevada, empleados para atacar otras naves) y los morteros (calibre extremadamente grande y longitud corta, empleados en atacar plazas fuertes).

En la séptima parte trata sobre la pólvora (llamada negra de gran velocidad de combustión) y el aprovisionamiento de material (sostiene el autor que salvo el período 1773 a 1778, la industria española fue suficiente para atender los requerimientos de material artillero).

Por último incluye un apéndice en exceso útil para todos los que se inician en la temática, pero sobre todo para aquellos que ya han navegado profusamente en la misma, pues aquí aclara lo referente a medidas y calibres. A nuestro juicio su aporte es más interesante al señalar las pistas para identificar si una pieza de artillería era usada en tierra o en el mar, el año o mínimo intervalo de tiempo en que fue construída, tomando como referencia al cordón de cascabel, los muñones y la ubicación de los mismos así como los sistemas basados en las ordenanzas. A ello se puede sumar las molduras (junquillo, filete faja, escocia, y/o cuarto bocel).

Otro punto interesante son las diferentes voces de los actores de época en torno a cómo se debía hacer y qué construir pues

*se han traído al texto... diversas opiniones personales muchas veces discrepantes, de cómo afrontar una opción técnica..., ello da al relato la posibilidad de entrar en el espíritu de la época y escuchar la voz de sus protagonistas con una eficacia muy superior a la que resultaría si nos limitáramos a resumir sus ideas con nuestras palabras actuales.*

Como ínfimo reclamo se puede señalar que las partes citadas están elaboradas con disímil extensión y profundidad (por ejemplo la tercera parte frente a las otras); asimismo la llamativa licencia en la redacción del texto, lo cual notamos por ejemplo cuando expone las fechas de algún reglamento u ordenanza.

En resumen una obra sólida metodológicamente, con pulso en la carne y la sangre de la época estudiada, que llena vacíos y brinda amplia información sobre la ciencia y tecnología. Ausculta impecablemente la relación entre artillería y buque a través de documentación de primera mano, nacida para contestar y complementar las elaboradas en Gran Bretaña y Francia como eco de los poco más de doscientos años de Trafalgar. Confiamos que sirva de inspiración a obras similares en todas las naciones de Hispanoamérica con tradición en la temática aquí abordada.

Mg. Ernesto Morales Erroch  
Universidad Científica del Sur, Perú

Jorge Ortiz Sotelo, *Acción y Valor (Historia de la Infantería de Marina del Perú)* (Lima, Forza/Securitas/Asociación de Oficiales Infantes de Marina, 2010), 290 pp.

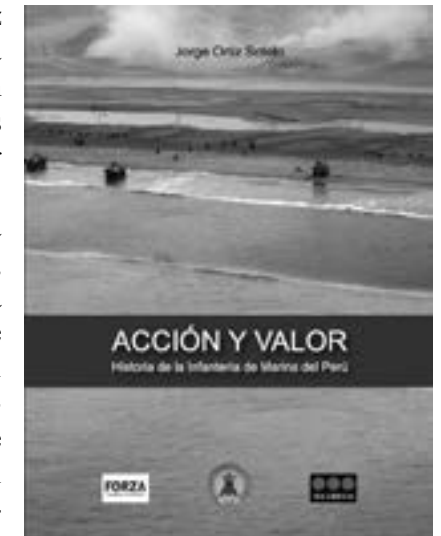
En un bien documentado trabajo, Jorge Ortiz Sotelo nos presenta la historia de la Infantería de Marina del Perú, organización naval que, con lógicas intermitencias, lleva más de cuatro siglos cumpliendo un importante rol en la defensa exterior e interior del que fuera imperio del Sol.

El recorrido de Ortiz Sotelo se inicia hacia 1585, con las compañías de Marina del Callao, haciéndonos ver cómo en fecha tan temprana la Infantería de Marina era componente indispensable de la Armada de la Mar del Sur, establecida por el virrey Francisco de Toledo. El autor ha investigado a profundidad los antecedentes coloniales de la Armada del Perú, que surgió con el cambio del régimen absolutista al republicano presidencialista, basada en buena parte en el capital humano y material del período colonial. Según esta visión, lo que realmente sucedió fue la fusión de armada colonial con el nuevo sistema político.

En las páginas de *Acción y Valor* se documentan combates y acciones en las que tomó parte la infantería de marina, así como la evolución de su armamento y de su capacitación, particularmente a partir de los primeros años de la década del sesenta del siglo pasado. El autor también refiere la forma como oficiales y tropa de ejército cumplieron funciones de infantería de marina durante buena parte del siglo XIX, dotando buques y los batallones del establecimiento naval terrestre subordinados al comando naval. Esos infantes de marina combatieron en Angamos el 8 de octubre de 1879, siendo muertos y heridos varios de ellos en aquella gloriosa jornada, siguiendo el ejemplo del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau. Sumada a esa particularidad, y aunque Ortiz no lo señale de manera específica, se deja ver como a lo largo de casi dos siglos el personal naval, tanto oficiales como personal subalterno, cumplieron funciones de infantes de marina con profesionalismo, llegando incluso a dar sus vidas como Fanning o Riboty.

Sin embargo, tal vez lo más importante y novedoso de la obra de Ortiz, por provenir de un oficial naval que vivió aquella terrible época, corresponda al capítulo de la lucha contra el terror. Sobre la base de testimonios de primera mano, refiere el rol que cumplió la Marina de Guerra del Perú en esa lucha, a través de destacamentos de Infantería de Marina en Huanta y otras localidades de Ayacucho, y luego Ucayali. Echando mano de su reconocida rigurosidad histórica, el autor nos presenta una interesante apreciación sobre las operaciones militares en las que tomó para la Infantería de Marina para pacificar Ayacucho y Ucayali.

Ese capítulo también incluye la develación del motín del Frontón. El autor recuerda



que aquella acción terrorista fue prevista para ser llevada durante el XVII Congreso de la Internacional Socialista. Como se sabe el partido gobernante formaba parte de aquella organización, y ese congreso era una oportunidad de oro para el presidente García para lucir su conocida oratoria dogmática socialista. El motín del Frontón perjudicaba la imagen del gobierno como anfitrión de sus colegas socialistas y socialdemócratas. Se le asignó a la Marina de Guerra la misión de restaurar el orden en aquel penal de inmediato. Es importante destacar que Ortiz Sotelo nos recuerda que el fallecido vicealmirante Víctor Ramírez Isola, comandante general de la Defensa de Costa y por lo tanto responsable de las operaciones en la isla El Frontón, mantuvo informado sobre el curso de las mismas al Mandatario, quien en más de una ocasión ha negado conocer los detalles de lo sucedido.

De esta época también data la Comisión de Paz, que se formó a incitativa del gobierno aprista. Es importante señalar que desde los días más difíciles de la lucha contra el terror, algunos políticos y agrupaciones políticas tuvieron actitudes contemporizadoras con las bandas criminales que azolaron la sierra central. Integró la comisión de Paz, entre otros, el doctor Diego García Sayán, quien fuera más tarde integrante de la Comisión de la Verdad y Reconciliación, organización que acusó a las Fuerzas Armadas de violaciones sistemáticas a los derechos humanos en algunos lugares y en algunos momentos del conflicto. Muy cercano al poder en lo que va de este siglo, en particular en el último gobierno aprista, García Sayán fue uno de los principales promotores de las acusaciones contra los infantes de marina que combatieron en las zonas de emergencia por supuestas violaciones a los Derechos Humanos. Creo que la relación García Pérez-García Sayán deberá ser considerada para las futuras investigaciones históricas sobre el accionar de la Fuerza de Infantería de Mariana en su lucha contra Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru.

El capitán de fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo, nuestro historiador naval más entendido, tiene el mérito adicional de bridarnos nombres en muchos casos hasta hoy desconocidos, olvidados o ignorados, de quienes protagonizaron tantas acciones navales en las que tomó parte la infantería de marina y a la vez nos presenta datos rigurosos sobre las unidades que en diferente épocas han constituido ese componente de nuestra armada.

Capitán de Fragata  
Juan Carlos Llosa Pazos  
Marina de Guerra del Perú

## Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

*Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, IEHMP, 2010), 414 pp.

Acuña, Cristóbal de. *Nuevo descubrimiento del río Amazonas* (Madrid, U. de Navarra – Iberoamericana – Vervuert, 2009) Colección Biblioteca Andina n° 16, 181 pp.

Aguirre Vidaurre-Leal, Carlos. “Radiocomunicaciones navales: historia de sus primeros cuarenta años”, *BAHNC* n° 14 (2010), pp. 131-158.

Alfaro Zaforteza, Carlos. “Las potencias medianas y la construcción de acorazados el caso español, 1861-1868”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 9-21.

Álvarez Ebner, Miguel. “Los soldados del mar en la Armada de Chile. Síntesis histórica de la Infantería de Marina en Chile”, *BAHNC* n° 13 (2009), pp. 165-171.

Álvarez Ebner, Miguel. “El tambor Manuel Cabrales”, *BAHNC* n° 13 (2009) pp. 11-17.

Antochiw, Michel. *Barcos y corsarios campechanos. El despertar de la marina nacional* (Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2009), 235 pp.

Antochiw, Michel. *La artillería en España y América durante el periodo virreinal siglos XV-XVIII. La artillería de bronce* (Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2009), 299 pp.

Babilonia Fernández Baca, Renzo. *La Guerra*

*de nuestra memoria: crónica ilustrada de la Guerra del Pacífico (1879-1884)* (Lima, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos – Fondo Editorial de la U. de Ciencias y Humanidades, 2009), 212 pp.

Babilonia Fernández Baca, Renzo. *Recuerdos de una Guerra* (Lima, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos, 2010), 184 pp.

Baynton Williams, Ashley y Miles Baynton Williams. *New worlds: maps from the age of discovery* (Londres, Quercus, 2008), 224 pp.

Beattie, Tim. “Entirely the most absurd and false narrative that was ever deliver’d to the public. An inquiry into what really happened on George Shelvocke’s privateering voyage”, *MM* vol. 97 n° 3 (agosto 2011), pp. 163-176.

Béraud, Gilles. “Alcide d’Orbigny. Condiciones de un viaje científico en la América Meridional”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp. 121-146.

Bernal García, Jesús. “La Marina Española en América”, *Emancipación de América*, pp. 3152.

Bonicki, Alex. The “African colonialists” of Montevideo: new light on the illegal slave trade in Rio de Janeiro and Rio de la Plata (1830-42)”, *Slavery & Abolition* 30, pp. 427-44.

Bradley, Peter T. *The last buccaneers in the South Sea 1686-1695. Diary and texts* (s/l, lulu.com, 2011), 103 pp.

- Bravo Valdivieso, Germán. “¿Hubo un segundo tripulante que acompañó a Arturo Prat?” *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 145-157.
- Cahill, David. “Independence movements in the New World”, Toyin Falola y Kevin D. Roberts (editores), *The Atlantic World 1450-2000* (Bloomington, Indiana University Press, 2008), pp. 171-210.
- Cárcamo Velásquez, Elesio Hugo. “Cabo de Hornos”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp. 59-82.
- Cárcamo Velásquez, Elesio Hugo. “Faro Evangelistas”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 59-76.
- Cárcamo Velásquez, Elesio Hugo. “La fundación de puerto Luisa, actual puerto Williams, en 1953”, *BAHNC* n° 13 (2009) pp. 47-68.
- Carpio Montoya, Hernando. *En el Horizonte. La historia del Caballero de los Mares* (Lima, Editatú, 2010), 416 pp.
- Cervera Pery, José. “Los marinos de la emancipación, un protagonismo histórico”, *Emancipación de América*, pp. 53-63.
- Chávez, Juan Manuel. *La Guerra del Pacífico y la idea de nación* (Lima, La Casa del Libro Viejo, 2010), 263 pp.
- Costa, María de Fátima y Pablo Diener. “Amaruras de una expedición: el Viaje Filosófico de Rodrigues de Ferreira a la América Portuguesa”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp.67-96.
- David, Andrew (editor). *William Robert Broughton's Voyage of Discovery to the North Pacific 1795-1798* (Londres, The Hakluyt Society, 2010), 315 pp.
- Del Real Pérez, Cristián. “Miller, su obra”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp. 193-212.
- Delano, Jorge Andrés. *Paul Delano Tripp, un marino norteamericano en la independencia de Chile* (Quito, 2011), 427 pp.
- Delgado Bañón, Luis. *El bergantín Potrillo de Nueva España al Perú* (Barcelona, Editorial Noray, 2010), 396 pp.
- Donoso Rojas, Carlos y Gonzalo Serrano del Pozo (editores). *Chile y la Guerra del Pacífico* (Santiago, U. Andrés Bello – Ediciones Centro de Estudios Bicentenario, 2011), 367 pp.
- Donoso Rojas, Carlos. “Una estrategia frustrada: el bloqueo de Iquique entre abril y noviembre de 1879”, en Donoso y Serrano, *Chile y la Guerra del Pacífico*, pp. 285-313.
- Ellery, Michael. “William Campbell and the Harrington privateering in Chilean waters in 1804”, en *MM* vol. 97, n°4 (noviembre 2010), pp. 315-340.
- Emancipación de América, XLIII Jornadas de Historia Marítima* (Madrid, IHCN, 2011).
- Ette, Ottmar. “Arqueología de la globalización. La reflexión europea de dos fases de globalización acelerada en Cornelius Pauw, Georg Forster, Guillaume Thomas Raynal y Alexander von Humboldt”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp. 21-66.
- Ette, Ottmar. “El Cosmos de la vida: Alexander von Humboldt y su obra mayor”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp. 21-66.
- Fernández Canque, Manuel. *Arica 1868, un tsunami y un terremoto* (Santiago, U. de Tarapacá - Centro de Investigaciones Barros Arana, 2007), 332 pp.
- Fernández-González, Francisco. “Las ordenanzas del siglo XVII: normas españolas para la construcción naval”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 23-51.
- Filippi Parada, Alfonso. “Rescates antárticos: una tradición chilena”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 97-143.
- Flores Rosales, Enrique Arturo. “Lima es un campamento. El ejército de reserva de la capital entre junio y diciembre de 1880”, *Revista de Marina* CIII, n° 1 (2010), pp. 137-150.
- Flórez Granda, Juan Carlos y Ernesto Mascaro Linares. *La última resistencia: la batalla en el Morro Solar de Chorrillos el 13 de enero de 1881* (Lima, Ediciones José Carlos Juárez, 2010), 192 pp.
- Furlán, Luis Fernando. “Campañas y acciones navales argentinas desarrolladas en la cuenca del Plata durante el siglo XIX”, en *BAHNC* n° 15 (2011), pp. 33-65.
- García Garrallón, Marta. “The education of pilots for the Indies trade in Spain during the eighteenth century”, *IJM* XXI n° 2 (diciembre 2009), pp. 189-220.
- García-Torralba Pérez, Enrique. *La artillería naval española en el siglo XVIII Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2010), 622 pp.
- Gargurevich R., Juan. *¡Capturamos a Hawkins! Historia de una noticia del siglo XVI* (Lima, Ediciones La Voz, 2010), 138 pp.
- Garnier, Juan Mario. *El arte de navegar en la Nueva España* (México, Novohispania, 2010), 87 pp.
- Gay, Claudio. *Atlas de la Historia Física y Política de Chile* Tomos I y II (LOM Ediciones – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2010), LXXXVI + 416 pp.
- González, Marcelino y Ken Woods. *El Santísima Trinidad: un gigante de los mares regresa a La Habana [the Santísima Trinidad: a giant of the seas returns to Havana] 1769-2009* (La Habana, Embajada de España en Cuba, 2009), 277 pp.
- Guarda, Gabriel y Rodrigo Moreno Jeria. *Monumenta Cartographica Valdiviensae, territorio y defensa – 1551-1820* (Santiago, Corporación de Amigos del Patrimonio Cultural de Chile, 2010), 240 pp.
- Guerra Moscoso, Sabrina. “Persiguiendo a los corsarios en la Mar del Sur. El naufragio de la *Leocadia*, 1800”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 53-63.
- Hernández Sánchez-Barba, Mario. “De la emancipación a la independencia”, *Emancipación de América*, pp. 89-95.
- Horne, Gerald. *The deepest south: the United States, Brazil and the african slave trade* (New York, New York University, 2007), 241 pp.
- Jheri García, Pablo. “90 años de histórico desarrollo de la Fuerza Submarina del Perú”, *RCEHMP* n.º 28 (Lima 2002), pp. 157-178.
- Leshner, Pete. “A load of guano: Baltimore and the fertilizer trade in the nineteenth century”, *The northern mariner/Le marin du nord*, XVIII, n° 3-4 (julio octubre 2008), pp. 121-28.
- Marchena Fernández, Juan y María del Carmen Gómez Pérez. *La vida de guarnición en las ciudades americanas de la Ilustración* (Madrid, Ministerio de Defensa - Secretaría General Técnica, 1992), 326 pp.
- Marina de Guerra del Perú. *Marina de Guerra del Perú* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2010), 250 pp.
- Martínez Ruiz, Enrique. “España y la América Española a comienzos del siglo XIX. El pórtico de la emancipación”, *Emancipación de América*, pp. 11-29.
- Martinić Berós, Mateo. “Balleneros en la Patagonia occidental en los años 1830”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 87-96.
- Martinić Berós, Mateo. “El buque motor Sara: una corta vida marinera y una larga vida artística”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp 85-92.
- Martinić Berós, Mateo. “Entre los 40 bramadores y los 50 rugientes. La periferia meridional del Imperio Español al despuntar el siglo XIX”, en *BACHMN* n° 15 (2011), pp. 11-18.
- Melgar Tizoc, Emiliano. “Navegación y comercio entre los mayas prehispánicos”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 65-69.
- Mellén Blanco, Francisco. “Guardias marinas de origen chileno en la Armada Española”, *BAHNC* n° 13 (2009) pp. 19-45.
- Miller, Rory y Robert G. Greenhill. “Liverpool



- and South America, 1850-1930”, Sheryllyne Haggerty, Anthony Webster and Nicholas J. White (editores), *The empire in one city. Liverpool's Inconvenient Imperial Past* (Manchester, Manchester University Press, 2008), pp. 78-99.
- Molina Hernández, Jorge Javier. “Historia del velero chileno *Confederación*”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp. 173-191.
- Monnier, Marcel. *De los Andes hasta Pará. Ecuador – Perú – Amazonas* (Lima, IFEA – BCRP, 2005), 350 pp.
- Newson, Linda y Susie Minchin. *From capture to sale: the Portuguese slave trade to Spanish South America in early seventeenth century* (Leiden, Brill, 2007), 372 pp.
- Noziglia del Nido, Carmen. “El servicio médico de la Marina en el siglo XIX – El título profesional de sus primeros médicos”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp. 93-129.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Fuerza de Submarinos, 100 años: 1911-2011* (Lima, Fuerza de Submarinos, 2011), 202 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Acción y Valor (Historia de la Infantería de Marina del Perú)* (Lima, Forza/Securitas/Asociación de Oficiales Infantes de Marina, 2010), 290 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Breves apuntes sobre la historia de la Marina de Guerra del Perú”, *RCEHMP* n° 33 (Lima 2007), pp. 101-113.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Robert King. “A cruise to the coasts of Peru and Chile”: HM ship *Cornwallis*, 1807”, *The Great Circle*, vol. 32, n° 1 (2010), pp. 35-52.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “La corbeta peruana Unión (1865-1881)”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 71-83.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “La escuadra del brigadier Antonio María Vacaro en aguas chilenas (1780-1783)”, *BAHNC* n° 15 (2011), pp. 85-96.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Peru and the British Naval Station”, *Journal of Australian Naval History* vol. 8 n° 2 (setiembre 2011), pp. 30-50.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Pirata o corsario: el caso del bergantín *Harrington*”, *Revista virtual Liberarte*, Departamento de Artes Liberales, U. San Francisco de Quito, vol. 3, n° 2 (26/5/2011)
- Ospina Cubillas, Carlos Enrique. “Chile en la conformación militar y naval de Colombia”, *BAHNC* n° 15 (2011), pp. 19-31.
- Pérez Herrero, Pedro. “Las independencias americanas. Reflexiones historiográficas del bicentenario”, *Emancipación de América*, pp. 65-87.
- Pigafetta, Antonio y Theodore J. Cachey (editores). *The first voyage around the world (1519-22): an account of Magellan's expedition* (Toronto, University of Toronto Press, 2007), 203 pp.
- Pizarro Antram, Reyando. “Discurso de incorporación como miembro de número del Instituto del CEHMP sobre la ‘Restauración y puesta en valor del cañón de retrocarga Grieve n° 21’”, *RCEHMP* n° 34 (Lima 2008-2009), pp. 189-222.
- Pugh Gilmore, Kenneth. “El vapor Toltén, torpedeado en 1942, en su recalada a Nueva York”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 21-58.
- Quintela, Sabela P. “La influencia del mecenazgo en la conquista de América”, *BAHNC* n° 13 (2009) pp. 105-125.
- Rivera Vaquero, Isidro José. *Aproximación al sistema de Jorge Juan referido al aparejo de los navíos españoles, 1753*, (Madrid, *RHN*, 2011), suplemento 14, 41 pp.
- Robson, Martin. *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and diplomacy in economic maritime conflict* (Londres y Nueva York, I.B. Tauris, 2011), 336 pp.
- Rodríguez-Sala Muro, María Luisa. “Dos expediciones de altura al Pacífico septentrional (1788-1790) y sus protagonistas: Manuel Quimper y Gonzalo López de Haro”, *RHN* n° 113 (2011), pp. 45-63.
- Ruiz Morales, Mario. La triangulación geodésica, entre Quito y Cuenca, de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (Madrid, *RHN*, 2011), suplemento n° 15, 66 pp.
- Sagredo Baeza, Rafael (editor). *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América* (Santiago, Editorial Universitaria – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2010), 341 pp.
- Sagredo Baeza, Rafael y José Ignacio González Leiva. *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español* (Santiago, Editorial Universitaria – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2004), 1014 pp.
- Sagredo Baeza, Rafael. “El Atlas de Gay. La representación de una nación”, Gay, *Atlas de la Historia Física y Política de Chile* Tomos I y II, pp. IX-LXXXVI.
- Sagredo Baeza, Rafael. “Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto José de Moraleda (1772-1810)”, *Revista de Historia Iberoamericana* vol. 1, n° 1 (2008), pp. 46-79.
- Sagredo Baeza, Rafael. “Navegando entre ríos de nieve. El piloto Moraleda en la costa patagónica”, *Revista Electrónica* (edición especial, Ríos e Historia) (U. Federal de Mato Grosso), pp. 51-72.
- Sánchez Baena, Juan José. “La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI”, *RHN* n° 110 (2011), pp. 75-95.
- Sanhueza, Carlos. “Eduard Poeppig: en busca del hombre tropical en la América Latina del siglo XIX”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp. 147-164.
- Sapunar Perić, Pedro. “La motonave *Reina del Pacífico*”, *BAHNC* n° 14 (2010) pp. 159-171.
- Schlupman, Jakob. *Cartas edificantes sobre el comercio y la navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII. Correspondencia y contabilidad de una compañía comercial 1713-1730* (Lima, IFEA – IEP – Embajada de Francia – BCRP, 2006), 346 pp.
- Seiner Lizarraga, Lizardo, “Antonio Raimondi en el Perú: viajes, obra científica y redes de influencia en la periferia”, Sagredo, *Ciencia-Mundo. Orden republicano, arte y nación en América*, pp. 255-280.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Algunos naufragios de veleros chilenos en el extranjero”, *BAHNC* n° 13 (2009) pp. 69-104.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Junius Bird, navegante y explorador de la zona austral”, *BAHNC* n° 15 (2011), pp. 97-111.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Primeras naves construidas en Chile, en el siglo XVI, en los astilleros más australes del mundo”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 11-19.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Setenta y dos horas en la vida del vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño K.C.V.O. del 13 al 15 de julio de 1905”, *BAHNC* n° 12 (2009) pp. 77-86.
- Shelvocke, George. *A privateer's voyage round the world* (Barnsley, Seaforth Publishing, 2010), 195 pp.
- Tavra Checura, Alexander. “La corbeta de guerra chilena *Rosa de los Andes*”, *BAHNC* n° 15 (2011), pp. 113-128.
- Torrejón Chávez, Juan. “Ramón Power, oficial de Marina y diputado por Puerto Rico en las Cortes de la Isla de León y Cádiz”, *RHN* n° 112 (2011) pp. 35-67.
- Trejo Rivera, Flor. “Pecadores y tormentas”, Speckman, Agostini y Gonzalbo (coordinadoras) *Los miedos en la historia* (México D.F., El Colegio de México - Centro de Estudios Históricos de la U. Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas, 2009), pp. 17-35.
- Trigo Chacón, Manuel. “La navegación por la Mar Océano y el Tratado de Tordesillas”, *RHN* n° 106 (2010), pp. 7-21.
- Tromben Corbalán, Carlos. *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario (1968) hasta el final del siglo XX (2000)* (Santiago, Revista de Marina, 2011),



pp. 1443-1651.

Valdez Bubnov, Iván. “El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725”, *DMS* n° 17 (2009), pp. 85-104.

Valdez Bubnov, Iván. “War, trade and technology: the politics of Spanish shipbuilding legislation, 1607-1728”, *IJMH* XXI n° 2 (diciembre 2009), pp. 75-102.

Valdez Martínez, Marciano y Raymundo

Bautista Contreras. *Militares y marinos destacados. Héroes y próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México* (México, Secretaría de la Defensa Nacional, Dirección General de Comunicación Social, Sección de Difusión Interna, 2011), 327 pp.

Vásquez Caballero, Ricardo. “AAU, el secreto de los Chono”, *BAHNC* n° 13 (2009), pp. 127-164.