

# **Derroteros de la Mar del Sur**

**Núm. 20-21**

**2012-2013**

**Lima (Perú) - Madrid (España)**

*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 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

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

## Sumario

Normas Editoriales	4
Editorial	5
Siglas utilizadas en la revista	7
<i>The reestablishment of the U.S. Naval Mission to Peru, 1937-1940</i> Joel C. Christenson	9
<i>¡Peligro en la Mar del Sur! Drake y la creación de la Armada</i> Sabrina Guerra Moscoso	35
<i>Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa.</i> Vera Moya Sordo	51
<i>Cañones peruanos en la Academia Naval de los Estados Unidos</i> Jorge Ortiz Sotelo	63
<i>What role for the French Navy during the War of the Pacific (1879-81)?</i> Alexandre Sheldon-Duplaix	73
<i>La insurrección naval del 3 de octubre de 1948</i> Jaime Miguel Taype Castillo	99
Noticias Diversas	
Comentarios de libros	115
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	

## **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

- AGMAB Archivo General de Marina 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 *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.  
AN *The American Neptune*, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, Estados Unidos.  
ANCh Archivo Nacional, Santiago, Chile.  
BACH *Boletín Antártico Chileno*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.  
BAHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*.  
BCN *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.  
BIRA *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.  
BL British Library, Londres, Gran Bretaña.  
CIHCM *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid).  
CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.  
DM *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.  
DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima, Madrid, Mulazzo.  
EHN *Estudios de Historia Novohispana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.  
GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima.  
HAHR *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Estados Unidos.  
HC *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.  
HM *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F.  
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 *Internacional Journal of Maritime History*, International Maritime Economic History Association, Canadá.  
IJNA *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.  
MH *Mains 'l'Haul*, A Journal of Pacific Maritime History, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.

- MM* *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña.
- Mi* *Militaria*. Revista de Cultura Militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
- MNM* *Museo Naval*, Madrid, España.
- Ne* *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
- NH* *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, Estados Unidos.
- 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.



## **The reestablishment of the U.S. Naval Mission to Peru, 1937-1940**

**Joel C. Christenson\***

In the late 1930s, as the threat of war in Europe and the Pacific grew, United States relations with the nations of Latin America became dominated by concerns over hemispheric security. Long concerned with European commercial and strategic influence in the hemisphere, U.S. officials during these years grew especially worried that the growing military might of Nazi Germany might embolden that nation's leader, Adolf Hitler, to make aggressive moves in the Western Hemisphere. In particular, they feared threats to the strategically vital Panama Canal and possible subversion of Central and South American governments. U.S. concerns grew steadily through 1937 and 1938, and intensified further in 1939, when European efforts to appease Hitler collapsed and Germany resorted to open warfare to achieve its expansionist goals.

The Roosevelt administration responded to this deteriorating situation by accelerating its efforts to unify the hemisphere and bring Latin America firmly under the umbrella of Washington's strategic reach. Key to these efforts was convincing Latin American nations that the United States was capable of leading an effective defense against extra-hemispheric threats. As it had earlier, naval power played a central role in this new incarnation of good neighbor diplomacy.<sup>1</sup> Throughout the 1920s and early 1930s, Washington had maintained teams of naval advisors (known as "naval missions") in Latin American countries, most significantly in Peru from 1920 to 1933, but backed away from the practice as the Americas (north and south) suffered the ravages of the Great Depression. The United States embraced the idea of missions anew in the late 1930s in response to very real extra-hemispheric threats, seeking to help Latin American governments build the capacity both to defend themselves and contribute to an

---

\* Ph.D., American History. Contract Historian, U.S. Department of Defense. *The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the official views of the U.S. Department of Defense.* Paper presented to the Naval History Symposium, U.S. Naval Academy, 19-20/9/2013.

1 Other elements of my research explore the role that U.S. naval power played in the transition of Washington's foreign policy toward Latin America in the 1920s and 1930s, from a foundation of interventionism to one of non-interventionist "good neighborism". The U.S. naval relationship with Peru, which hosted a U.S. naval mission from 1920 to 1933, and which participated in a number of high-profile, public naval exchanges with the United States during those years, was critical to this transformation.

effective defense of the inter-American “neighborhood”.<sup>2</sup>

Given its history of naval cooperation with the United States, Peru was among the first Latin American nations to benefit from this new policy. As this article will demonstrate, the U.S. naval mission reestablished in Peru in the late 1930s became an integral part of U.S. efforts to build and maintain inter-American solidarity in the face of a global war that, at several points, seemed poised to engulf the Western Hemisphere. This renewed naval cooperation proved beneficial to both nations. From Washington’s perspective, sending a new naval mission to Lima not only demonstrated (in a highly visible way) its commitment to defending the Americas, but enhanced the security of the Panama Canal and provided a measure of security needed to ensure a vibrant wartime trade in critical natural resources. From the Peruvian point of view, the reestablishment of a U.S. naval mission marked the resumption of a bilateral relationship that, from 1920 to 1933, had left an indelible mark on its Navy, its aviation establishment, and the nation as a whole. For both nations the new naval mission served as the foundation for a productive wartime partnership.

### **Reestablishing the U.S. Naval Mission to Peru**

The reestablishment of the U.S. naval mission to Peru came about due to a convergence of interests between the two nations. Peruvians had a long history with U.S. naval advising, having been the first recipients of a U.S. naval mission following the First World War. In subsequent years many of the Peruvian Navy’s mid- and junior-level officers, who had come of age under the tutelage of U.S. officers during the 1920s, lamented the fact that the mission had been withdrawn and lobbied for its reestablishment. Moreover, Peru had played host to a number of American naval visits in the 1930s that had emphasized the importance of naval ties, convincing U.S. policymakers that continued engagement in the naval realm would pay diplomatic dividends.<sup>3</sup> At the same time, from the U.S. point of view, by the late 1930s Peru was beginning to occupy an important place in emerging U.S. designs for hemispheric defense. Geographically speaking, it was not as vital a U.S. ally as Colombia, whose shores guarded both the northern and southern flanks of the Panama Canal, or Brazil, whose protrusion into the South Atlantic represented the easternmost point in the Americas. But Peru’s geographic proximity to the Canal’s southern end made its cooperation essential in U.S. eyes, as did its significant populations of Germans, Japanese, and Italians, as well as its large

---

2 The United States had maintained a naval mission in Peru beginning in 1920, and an advisory naval commission in Brazil beginning in 1918. The deepening of the Great Depression made it fiscally and politically difficult to sustain these missions, and both were withdrawn in the early 1930s.

3 As part of President Franklin D. Roosevelt’s “Good Neighbor Policy”, the U.S. Navy conducted a number of highly public goodwill naval visits to South American countries intended to support its non-interventionist approach to Latin America. Some of the largest, most consequential visits occurred in the Callao-Lima area. Major visits took place in 1936, 1937, and 1939. These visits are the subject of another part of my research agenda.

stores of militarily useful raw materials such as rubber, vanadium, copper, and oil.<sup>4</sup> Finally, by the late 1930s, Peru had emerged from a period of great political upheaval and had begun to signal a desire for closer relations with the United States.

Peruvian Navy officials lobbied heavily from 1935 through 1937 for Washington to send a new naval mission to Lima “to ensure the progressive development of the Peruvian Navy”. Initially, American officials responded cautiously.<sup>5</sup> Willard Beaulac of the State Department’s Division of Latin American Affairs expressed concern that such a mission could, like its predecessor, get dangerously entangled in Peru’s domestic affairs. Specifically, he cautioned, it could subject U.S. policy to a situation like the “unfortunate” saga of Commander Harold Grow, whose intimate association with President Leguía while a member of the U.S. naval mission to Peru had given Washington headaches in the late 1920s. Citing the “Grow case” as evidence, Beaulac advised Secretary of State Cordell Hull that the United States “should defer action in the matter [of a new naval mission] as long as possible” and offer “no encouragement” to the Peruvian government on its request. “From a policy standpoint”, another U.S. official argued, the United States should send a naval mission to Peru only if “another country would do so in case we did not”. It would be better, this official agreed, for the United States not to involve itself again too deeply in Peru’s sovereign affairs. By holding out on a naval mission, the thinking went, the United States could not only avoid possibly replaying the embarrassing Grow saga, but could avoid becoming too closely identified with “what may be an ambitious naval program of the Peruvian Government” – just as it had when former naval mission chief Clark Woodward proposed a large expansion of the Peruvian fleet in the early 1920s.<sup>6</sup>

However, such voices of caution were in the minority within the U.S. government

---

4 Daniel Masterson [*The History of Peru* (Westport: Greenwood Press, 2009), 132] notes that Peru “was considered of major importance” by U.S. policymakers in the late 1930s “because of its proximity to the approaches to the [Panama] canal and its relatively significant numbers of Japanese, German, and Italian aliens”. For more on Peru’s wartime exports of critical raw materials to the United States, see Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle* (Athens, Georgia: University of Georgia Press, 1999), 161.

5 Peruvian Ambassador to the United States to Department of State, 3/9/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives. Driven mainly by the Peruvian Navy, which maintained a pro-U.S. attitude through the political turmoil of the early 1930s, the Peruvian government had made a number of inquiries of the U.S. State Department through about obtaining a new U.S. naval mission prior to the formal request made in late 1937. For example, see U.S. Ambassador to Peru to Secretary of State, 7/2/1935, RG 59, File 823.30/201, National Archives.

6 State Department Division of Latin-American Affairs Memorandum to Laurence Duggan, 22/7/1937, RG 59, File 823.30/212, National Archives. Also providing insight into the State Department’s reluctance to approve a new naval mission to Peru was an October, 1937 memorandum on “The Armaments Situation in the Other American Republics”. It notes that the Grow situation had caused “considerable embarrassment” for the United States, and cited the episode as a reason the Department “has been reluctant to look favorably upon the informal suggestions made from time to time that the Peruvian Government would welcome another naval mission from the United States”. See “The Armaments Situation in the Other American Republics”, 13/10/1937, RG 59, File 810.20/53A, National Archives.

as developments in Europe looked increasingly ominous. The main debate within the State and Navy Departments by early 1938 was not over whether the United States should send a mission. Given the interest Italy had begun demonstrating in Peru's aviation and naval establishments, most officials in both departments agreed, that was a settled issue.<sup>7</sup> Rather, the debate revolved around *how* a new naval mission should operate once it was in place. The central question quickly became whether U.S. officers should exercise full command of the Peruvian naval establishment, as they had in the 1920s, or whether they should act in a strictly advisory capacity. The Peruvian officials most keenly in favor of reestablishing the mission, including Roque A. Saldías (Captain, Peruvian Navy), a senior naval officer who had worked closely with the Americans during the Leguía years, wanted officers of the mission to have "full executive authority" just as they had before.<sup>8</sup> By the time Peru's formal request made it to Washington, Peruvian President Oscar Benavides – a leader with strong European ties – had been convinced of the merits of such an arrangement, too, and had weighed in in favor of a mission with full command authority.<sup>9</sup> Although U.S. officials had come to agree on the wisdom of sending another naval mission to Peru, the consensus in both the State and Navy Departments was that, in part because of past experience, U.S. personnel should not again assume command of Peru's naval establishment. In fact, as Director of Naval Intelligence R.S. Holmes (Rear Admiral, U.S. Navy) informed the U.S. Naval Attaché in Lima, Frank Loftin (Commander, U.S. Navy), by then it had been "definitely established as policy not to send any more Naval Missions abroad in an executive capacity".<sup>10</sup>

It was more than memories of past difficulties, however, that weighed on U.S. officials. As Holmes noted to Loftin in his detailed explanation of U.S. policy on the matter, allowing a U.S. mission to exercise command over a foreign navy would be

---

7 In a July 2, 1937 letter to the Director of Naval Intelligence, the U.S. Naval Attaché in Peru, Frank Loftin (Commander, U.S. Navy), reported that, before leaving Washington for his posting in Peru, Under Secretary of State Sumner Welles had informed him that "the State Department would be heartily in favor of renewing the Naval Mission in Peru". U.S. Naval Attaché, Lima to Director of Naval Intelligence, 2/7/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives. At the time, the State Department's Latin America hands were recommending a broad increase in naval assistance to Latin American nations across the board, a move they believed would strengthen relations, generate further goodwill, and, in "times of emergency", permit those nations to lend meaningful assistance to the United States in defense of the Americas. See Division of the American Republics Memorandum, 21/3/1938, RG 59, File 810.20/62, National Archives.

8 At the time, Saldías was serving as Minister of Health in the Benavides government, but retained his rank and active status in the Peruvian Navy. The U.S. State Department had been informed that Saldías was very likely to be named Minister of Marine in the very near future, a prospect that gave his lobbying for a U.S. naval mission a high degree of credibility. U.S. Naval Attaché, Lima, Peru to Director of Naval Intelligence, 2/7/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

9 U.S. Naval Attaché, Lima to Director of Naval Intelligence, 9/7/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

10 Director of Naval Intelligence to U.S. Naval Attaché, Lima, 14/9/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

“unwise from the point of view of American continental solidarity” as well. Getting involved in the “actual command” of the military forces of any one Latin American country was bound to “arouse hostility” toward the United States in other countries “that might feel a rivalry toward any one of the countries to which our missions were attached”. Moreover, he stressed, by allowing American officers to assume rank in and take command of a foreign navy, the United States would run the risk of aligning itself too closely with particular political factions within those countries. The previous U.S. naval mission to Peru had run into problems on both counts. Now, Holmes stressed, in view of problems in Europe, the United States could not run the risk of allowing any regional tensions to flare up into armed conflict. As long as a credible European threat to the Western Hemisphere existed, no risk to inter-American unity could be tolerated. Beyond such diplomatic considerations, he further stressed, there was the simple question of whether allowing U.S. officers to have command authority was the best prescription for the countries receiving assistance. A naval mission operating in an executive capacity would no doubt bring its host navy to “a high state of efficiency more rapidly than one operating in an advisory capacity”, Holmes explained. But whether such a mission could effect lasting change was another issue. The best solution appeared to be a strictly advisory naval mission for Peru, he argued, because more permanent results could be obtained only if the mission focused its efforts on developing Peruvian officers proficient in the exercise of command and technical functions. “If the Peruvians desire to learn to be competent naval officers”, Holmes stressed, “they will cooperate fully with our naval advisors” by accepting their instruction and implementing their recommendations. If, however, they were “congenitally unable to cooperate”, he concluded, even a grant of executive powers to the mission could not improve matters permanently.<sup>11</sup>

With regard to Peru, Washington’s desire to keep regional tensions under wraps was more than theoretical. Of the many border disputes Peru had confronted during the Leguía years, only the one with Chile, which stemmed from the War of the Pacific, had been resolved peacefully. The dispute with Colombia over the Amazon River port of Leticia had escalated into a brief armed conflict, the result of which had been a tactical defeat for Peru.<sup>12</sup> The border that remained an open question in the late 1930s was the northern one Peru shared with Ecuador, a frontier the two countries had disputed almost since independence on account of the inexact boundaries drawn by Spanish colonial authorities. The situation remained unresolved for decades, into the late 1930s, despite numerous mediation attempts by Brazil, Argentina, Spain, and eventually by the United States.<sup>13</sup> It was in part out of a desire to avoid stymying productive negotiations, and to achieve a peaceful settlement, that the United States had been reluctant to grant Peru a

---

11 Ibid.

12 Masterson, *The History of Peru*, 135-36.

13 This description of the origins of the Peru-Ecuador boundary dispute is based on Robert L. Scheina, *Latin America’s Wars: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001*, 1st ed. (Washington, D.C.: Brassey’s, 2003), 114-17.

new naval mission following the withdrawal of the Leguía-era mission in 1933. In 1937, as the exigencies of hemispheric defense tipped the scales in favor of finally sending a new mission, U.S. policymakers had to weigh the Peruvian-Ecuadorian border situation carefully as they considered whether or not to accede to Peruvian desires for a naval mission equipped with command authority. Washington had already agreed to send a strictly advisory two-man naval mission to Ecuador the year before.<sup>14</sup> The fear was that if the mission sent to Peru could in any way be construed as more than advisory in nature, it could enflame the already very delicate situation and derail Washington's larger hemispheric security agenda.

Peruvian officials persisted in the face of American reluctance. The Peruvian Navy, the driving force behind the nation's renewed push for a U.S. naval mission, was insistent on the issue of executive authority. Captain Saldías, one of the main advocates for reestablishing the mission (and a man that U.S. officials expected to be appointed Minister of Marine once a new U.S. mission was in place), gave the previous U.S. naval mission "unstinted credit" for all the advances that had been made in the Peruvian Navy since 1920, and believed that a new mission would need to be equipped with similarly broad powers in order to continue moving the institution forward.<sup>15</sup> Because of this, word from Washington that any new U.S. mission would act in a strictly advisory and consultative capacity came as a "keen disappointment" to Peruvian naval authorities. "Unless the definition of what constitutes advisory and consultative capacity can be given a liberal interpretation" that would ensure it had some supervisory authority, U.S. Naval Attaché Frank Loftin reported in August, the Peruvians would rather have no mission at all. As a practical matter, they feared that a number of the roles they wanted U.S. officers to fill, such as a "naval constructor" to operate the nation's dry docks and a supply officer to oversee the Navy's expenditures, could not function properly without the authority to make command decisions.<sup>16</sup> Beyond this, however, was a more deeply-seated problem that had roots in the Leguía era. As Loftin reported in October, a "peculiar situation" existed in the Peruvian Navy whereby a majority of the officer corps (junior to mid-level officers) had been "brought up" either under the direct tutelage of the previous U.S. mission or under the influence of the practices that that mission had left in place. Among these officers, the "great influence and high standards" of the earlier U.S. mission were still felt. The Navy's highest ranks, though, were filled with a number of officers whose formative training predated the Leguía-era mission. Some

---

14 According to a "Strictly Confidential" October, 1937 State Department report on "The Armaments Situation in the Other American Republics", two retired U.S. naval officers had been sent to serve as "instructors and advisers" to the Ecuadorian Navy in September, 1936, along with two other Americans who were "advisers and teachers" in that nation's aviation service. See "The Armaments Situation in the Other American Republics", 13/10/1937, RG 59, File 810.20/53A, National Archives.

15 Saldías' view is characterized in U.S. Chargé d' Affaires in Peru to Secretary of State, 14/7/1937, RG 59, File 823.30/213, National Archives.

16 U.S. Naval Attaché, Lima to Director of Naval Intelligence, 20/8/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

of them had seen that mission as an unwarranted intrusion. Peruvian authorities up to and including President Benavides feared, Loftin noted, that any “advice” an advisory or consultative naval mission might offer to these senior officers “would not fall on very fertile ground”. Again, he stressed, Peruvian advocates of a new naval mission expressed that they would rather have “no mission at all” rather than one ill-prepared to deal with this hard reality.<sup>17</sup>

As it appeared unlikely in the waning months of 1937 that they would get a U.S. naval mission that conformed to their desires, Peruvian authorities resorted to a negotiating tactic that Leguía had often employed to strengthen his hand vis-à-vis the United States in the 1920s: playing on U.S. fears of growing European influence in Latin America. The difference was that now, with an increasingly aggressive Germany threatening the peace of Europe, the Peruvian hand was stronger because Washington saw European encroachment in the hemisphere as more than an abstract commercial or strategic challenge, as it had in Leguía’s day. The arrival of German or Italian naval, military, or aviation missions in Peru or any other South American country could imperil inter-American unity and open the hemisphere to the threat European aggression. Against this backdrop, Loftin’s mid-October report was especially alarming. In September, U.S. officials had grown concerned when the Peruvian government concluded a contract with Italy for a five-member aviation mission – a development, he noted, that “naturally bode[d] no good” for the prospect of a U.S. naval mission in Peru.<sup>18</sup> The next month, as Loftin wrote, word filtered into Washington from Captain Saldías that the British government had recently offered Peru a naval mission. The U.S. Ambassador to Peru, Laurence Steinhardt, saw the timing of this latest information as suspicious. As he wrote to Secretary of State Cordell Hull, the fact that the Peruvians revealed the British offer at the very time that a “hitch” over executive authority had emerged in the negotiations for a U.S. naval mission “cast grave doubt on the truthfulness” of the report. However, he noted, the recent “intense and open” efforts of Italy to penetrate the Peruvian aviation establishment, and President Benavides’ well-known affinity for European military practices, created a “basis for the remote possibility” that the report of a British offer was true.<sup>19</sup> Despite the apparent transparency of the Peruvian maneuver, the prospect of another non-American mission to Peru – even a British one – on top of the newly contracted Italian aviation mission amounted to an unacceptable challenge to U.S. leadership in hemispheric security. In that sense, the Peruvian tactic

---

17 U.S. Naval Attaché, Lima to Director of Naval Intelligence, 2/10/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

18 U.S. Naval Attaché, Lima to Director of Naval Intelligence, 15/10/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 4, National Archives.

19 U.S. Ambassador to Peru to Secretary of State, 4/10/1937, RG 59, File 823.30/215, National Archives. In a lone (unattached and unnumbered) note dated October 16, Selden Chapin of the State Department’s Division of the American Republics (as the Division of Latin American Affairs had been re-designated) wrote that Steinhardt was “inclined to believe that this [report of a British offer]”, while confirmed, was nevertheless “a rather disingenuous attempt to hasten the negotiations (for an American naval mission) in Washington to a speedy conclusion”.

had the effect its architects had desired.<sup>20</sup>

Finalizing an agreement to send a naval mission to Peru therefore became a high priority in Washington by the end of 1937, so much so that officials in the State Department reconsidered their reservations about allowing naval mission members to assume some form of “executive authority”. The Peruvian position remained unchanged. As Peruvian Ambassador to the United States Manuel de Freyre y Santander wrote to Under Secretary of State Sumner Welles in mid-December, officials within Peru’s Navy felt deeply that the overall usefulness of a U.S. mission would be “seriously curtailed” if its officers lacked the authority to ensure that their recommendations were followed. Given the division that existed within the Peruvian Navy’s officer corps, he noted, the mission needed to be well-positioned to deal with the prospect that its suggestions – which could run “counter to the interests or bias of certain interested parties” within the institution – would be ignored by more senior leaders if all the U.S. personnel could do was “advise”. In the naval mission agreements concluded during the Leguía years, Freyre noted, no formal mention had been made of the terms “advisory” or “executive” even though U.S. officers were empowered with command authority. Would it be possible to find a formula to obviate the “current difficulty”, the ambassador wondered?<sup>21</sup>

Washington’s concerns about allowing U.S. personnel to assume command of Peru’s Navy, as expressed earlier by ONI Director Holmes, had not gone away: such an arrangement could still potentially enflame tensions with Ecuador, and could stunt the longer-term development of the Peruvian Navy as an institution. Moreover, memories of the complications such an arrangement had wrought during the Leguía years remained. Unwilling to accede completely to Peruvian wishes but recognizing that Washington had to give ground in order to get the mission underway, Welles proposed a compromise. To ensure that the advice they dispensed had the necessary degree of authority, mission members’ contracts with the Peruvian government should be worded so as to make them “responsible solely to the Minister of Marine of Peru”. And unlike the Leguía-era arrangement, in which U.S. officers were granted a higher rank in the Peruvian Navy than they held in the U.S. Navy (and were accorded seniority over all Peruvian officers of equal rank), Welles proposed that in the new mission, each American officer’s “precedence with respect to Peruvian officers shall be according to seniority”. In other words, U.S. personnel would have a line of authority that came directly from the Minister of Marine, but would not automatically have seniority over their Peruvian counterparts. The net effect of such an arrangement, he believed, was that mission members would be able to exercise “a substantial amount” of executive authority “without raising the awkward situation resulting from placing a foreign officer in actual ‘command’ of Peruvian units”. The decisions and recommendations made by

---

20 Under Secretary of State to Laurence Duggan (Chief, Division of the American Republics), 17/12/1937, RG 59, File 823.30/220-1/2, National Archives.

21 Peruvian Ambassador to the United States to Under Secretary of State, 16/12/1937, RG 59, File 823.30/220, National Archives.



U.S. personnel would therefore have the weight of executive authority, even though the orders carrying those recommendations to fruition would be issued through the Navy's senior Peruvian officer.<sup>22</sup>

This arrangement underscores two important realities about U.S. efforts to foster inter-American solidarity and ensure a sound hemispheric defense in the late 1930s. First, it demonstrates that while the United States was eager to send missions to Latin American nations, it wanted to ensure that those missions would be seen as helping hands rather than as intrusions into their internal affairs. In this way the American approach to sending naval missions in the late 1930s had been clearly conditioned by the State and Navy Departments' shared desire to avoid the types of complications posed by the Leguía-era mission to Peru, as well as by the Roosevelt administration's commitment to principles of non-interference in the internal affairs of Latin American "good neighbors". Among the clearest expressions of this is the fact that all naval mission contracts the United States signed with Latin American nations in the late 1930s specified that American personnel would retain their rank in the U.S. Navy and wear only their own nation's uniform. At the same time, the contracts that the United States and Peru concluded reflect the fact that, in the interests of securing Latin American cooperation, the United States was willing to tailor the security assistance it offered to meet the needs identified by partner nations – even if, as in the Peruvian case, that meant treading on slightly uncomfortable ground.<sup>23</sup> Whereas naval mission agreements with such nations as Colombia and Brazil clearly identified mission members' duties as strictly advisory in nature, the Peruvian contract was written in a more open-ended manner that allowed the "question of exactly how much command may be exercised in an advisory capacity" to be, as State Department Latin America chief Laurence Duggan recognized, "left for adjustment" when members of the U.S. mission arrived in Peru.<sup>24</sup>

---

22 Under Secretary of State to Peruvian Ambassador to the United States, 26/12/1937, RG 59, File 823.30/220, National Archives.

23 Wary of seeing the new naval mission repeat the mistakes of the past, especially given Peru's problems with Ecuador, Under Secretary of State Sumner Welles sought to contain any spillover effects by 1) insisting that the mission be established by individual contracts concluded between U.S. naval officers and the Peruvian government rather than by formal agreement between the two nations' governments, and 2) instructing the Division of the American Republics and the U.S. Embassy in Lima that U.S. personnel serving in the mission were to be referred to as "United States Naval Advisers" rather than as members of a formal U.S. "naval mission". He instructed Laurence Duggan of the Division of the American Republics to "endeavor to avoid the use of this expression in the press releases and in the telegram to Ambassador Steinhardt". See Division of the American Republics Memorandum (approved by Welles), 28/1/1938, RG 59, File 823.30/225, National Archives.

24 According to the contract concluded by the United States and Colombia in November, 1938, the stated purpose of the U.S. naval mission to that nation was "to cooperate in an advisory capacity with the Director General and the officers of the Colombian Navy, wherever desired in Colombia by the Ministry of War, with a view to enhancing the efficiency of the Colombian Navy". Similarly, by contract, the U.S. naval mission to Brazil was to be "subordinate" to the Brazilian Minister of Marine, and its duty was "to advise, through the Minister of Marine, the Chief of Staff of the Navy,

## The Naval Mission and Hemispheric Defense

From the point of view of substantive naval reform, the naval mission's accomplishments in Peru during the two year period covered by the initial contract (1938-1940) disappointed both Americans and Peruvians. However, from the U.S. perspective, the mission's real value during those years was not the work it did (or did not do) to overhaul the Peruvian Navy. Its real value was political – in terms of building inter-American solidarity, the important thing was that the mission was there, serving as a clear indication of U.S. resolve.<sup>25</sup> Cognizant of the successes their predecessors in the first naval mission had had in Peru between 1920 and 1930, members of the mission nevertheless had high expectations for their work. Those expectations were dashed by reality. Early in the mission's tenure its chief, Bruce L. Canaga (Captain, U.S. Navy), wrote to his superiors in ONI that members' lack of fluency in the Spanish language hampered their work. Only one member of the mission, Emory D. Stanley (Captain, U.S. Navy) was proficient in the language, having served in the Leguía-era U.S. naval mission.<sup>26</sup> It was "a darned big handicap", Canaga wrote, and a marked departure from that earlier mission, many of whose officers, if not completely fluent, were sufficiently

---

the Directors of Instruction of the Naval War School, of the Naval Arsenal, of Naval Engineering and of Aeronautics, cooperating with them in all matters within their province, always indicating the necessary measures, as well as the training to be given, for the greater efficiency of the Navy". The contract concluded with Peru was less clear on the nature of mission members' advisory work, stating only that the government of Peru agreed "to employ the services" of an "Advisory Chief of Staff of the Peruvian Navy" and subordinate mission members. See U.S. Department of State, "Naval Mission: Agreement Between the United States of America and Colombia, Signed at Washington November 23, 1938", *Executive Agreement Series*, No. 140, as well as U.S. Department of State, "Naval Mission: Agreement Between the United States of America and Brazil, Signed May 27, 1936, Effective June 25, 1936", *Executive Agreement Series*, No. 94. The contract concluded with Peru stated merely that "The Party of the First Part [Peru] hereby agrees to employ the services of the Party of the Second Part [the United States] as Advisory Chief of Staff of the Peruvian Navy, subject to the conditions set forth in this Agreement". No more precise statement of the mission's advisory nature was made. See Office of Naval Intelligence to Department of State, "Contract Between Peru and the United States", 17/12/1937, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives. For Duggan's commentary, see Head, Division of American Republics to Under Secretary of State, 20/12/1937, RG 59, File 823.30/221, National Archives. For more on the agreement Washington concluded with Colombia, see Coleman, *Colombia and the United States: The Making of an Inter-American Alliance, 1939-1960*, 19-20.

- 25 That the State Department was not overly concerned with the substantive work done by the naval mission to Peru is borne out by the fact that, in State Department records, there are no reports of naval mission activity for the years 1938 and 1939. During the Leguía-era naval mission's tenure, such reports were commonplace. Similarly, for 1938 and 1939 there are very few reports of naval mission activities in the records of the Office of Naval Intelligence, which had responsibility for overseeing the mission. The only substantive reports of the naval mission's work during these years are brief, periodic handwritten letters from Captain Canaga – reports that lack much detail.
- 26 A Department of the Navy press release announcing the members of the new U.S. naval mission to Peru noted that Stanley served in the Leguía-era mission from 1922 to 1926. Department of the Navy Press Release, 5/2/1938, RG 59, File 823.30/227, National Archives.

competent in the language to carry out their work effectively.<sup>27</sup>

The larger problem confronting the mission, Canaga believed, was the Peruvian Navy's seemingly chronic shortage of funds. It was the constant theme of Canaga's communications to Washington. The age and relative disrepair of Peru's naval ships, which limited all-important training at sea, was a source of great frustration to mission members and Peruvian personnel, as was the Peruvian Navy's inability to accept a 1938 invitation from Washington to send officers and cadets to study at naval schools in the United States. "These people have no money to send students to the U.S.," Canaga wrote to ONI disappointedly, "and they can't find it so it is just a plain pain in the neck". The situation was so frustrating that in a moment of exasperation Canaga concluded that "when another comes along looking for my job they can have it – 6 hours notice is all I need".<sup>28</sup> The Peruvian Navy's funding problems in the late 1930s represented a marked departure from the Leguía years, when, because of plentiful foreign loans and the president's own fondness for the Navy, the institution had enjoyed relatively plentiful budgets. For Canaga and his colleagues, the legacy of that earlier mission's successes, aided substantially as they had been by abundant resources and direct presidential support, seemed to obscure any memory of the problems that had often attended its work. The achievements of the Leguía-era mission hung over the new U.S. naval mission in 1938, and caused its members to become frustrated with their inability to produce similarly impressive results.

The lack of results was frustrating also to Peruvian authorities, who faulted the mission's advisory status and continued pushing Washington to permit it to assume broader authority over their naval establishment. When Duggan, the State Department's Latin America chief, visited Lima for the Eighth International Conference of American States in December of 1938, the issue of executive authority was the first thing the Peruvian delegation wanted to address with him. Captain Saldías, by then Peru's Minister of Marine, pushed him on the issue during a face-to-face meeting, and shortly afterward addressed a detailed aide-memoire pressing his case even further. There was a consensus among Peru's president, cabinet ministers, and a majority of the Navy's officers, he stressed, that it was "most necessary" that the U.S. naval mission be clothed with executive authority. For them, as for Canaga and his naval mission colleagues, the "past experience" of the Leguía-era mission had set a high standard for success. "With the old equipment we have and with the changes in regime" that were expected with Benavides' decision not to seek reelection in 1939, it was "most necessary" that Peru's naval policy be "fixed so it cannot be altered by a new government". This could only be done, he insisted, if obstinate senior-level officers were cut out of institutional decision-making and replaced by U.S. personnel. The assumption by U.S. officers of

---

27 Head of U.S. Naval Mission to Peru (Canaga) to ONI, 12/6/1938, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

28 Head of U.S. Naval Mission to Peru (Canaga) to ONI, 1/2/1939, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

executive authority was particularly necessary at the *Escuela Naval*, the Minister argued, where the 1920s Captain Charles G. Davy's leadership had effected a far-ranging transformation in Peruvian officer education. Peru wanted to see such innovative work resume, including the importation of curriculum, texts, and practices from the U.S. Naval Academy. Such reforms could only be assured of success if an American officer was again placed in charge at La Punta.

Saldías augmented his case for executive authority by again demonstrating his government's willingness to play on U.S. fears of growing European influence in Peru. His government desired greater cooperation with the U.S. Navy in aviation, he noted, both by sending Peruvian pilots to train in the United States and by contracting for an American naval aviation mission to undertake education and training in Peru. Saldías wrote that he was "most anxious" to conclude agreements with Washington on both fronts, but took care to note that the Italian government, which already maintained an aviation mission in the country, had recently offered to expand the number of Peruvian pilots invited to train in Italian military aviation schools. It would be most embarrassing, he stressed, for Peru to refuse the Italian offer if it did not have a compelling American alternative. At the same time, he concluded, there were no doubt significant efficiencies to be gained by having both naval and naval aviation missions from the same country.<sup>29</sup>

Peruvian persistence helped carry the day. In early 1939 the State and Navy Departments began to seriously entertain the idea of allowing the naval mission to Peru to assume broader authorities over the Peruvian Navy. But the larger force moving Washington's hand was growing concern over hemispheric security. As historian Max P. Friedman has noted, by late 1938 the Roosevelt administration believed "the most immediate security threat" facing the United States was the possibility of German destabilization of Latin American governments.<sup>30</sup> Reports to that effect aroused considerable concern within the State Department and the White House. In November of that year Breckinridge Long, Roosevelt's former ambassador to Italy, reported finding strong evidence of active Nazi efforts to foment "political insurrection" in Brazil and Argentina during a regional fact-finding mission for the White House.<sup>31</sup> This report

---

29 In the course of this wide-ranging aide-memoire, Saldías noted that "Seventeen of our Aviation Cadets are being trained in Italy at a cost of \$550 per year. Italy wishes to get more Cadets and makes excellent offers, some 40 Cadets desired for 1939". Saldías Aide-Memoire to Laurence Duggan, 5/1/1939, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

30 Max Paul Friedman, *Nazis and Good Neighbors: The United States Campaign Against the Germans of Latin America in World War II* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2003), 2.

31 Secret Report of Breckinridge Long to Franklin D. Roosevelt, 18/11/1938, President's Secretary's File, Box 50, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY. Among the evidence Long collected was a German dispatch that the Brazilian government had intercepted between a retired German General living in Brazil and Nazi Foreign Minister Joachim von Ribbentrop in Berlin. The message was that "preparation for the armed movement is already well initiated", and informed Berlin that "a good network of resident agents" existed in the southern Brazilian states of Minas Gerais, Sao Paulo, and Paraná. In Sao Paulo alone, the general estimated, the network's "effectives" comprised more than 35-percent of the population and included Germans, Japanese,

was particularly alarming to Roosevelt, who received it on December 15th and brought it to the attention of his cabinet the very next day. Subsequently, he had Welles cable Secretary of State Cordell Hull (already in Lima for the Eighth International Conference of American States) instructing him to pursue a declaration of all states in attendance that they “shall not permit any non-American state to assist or abet in the fomenting of internal disorder in any American republic”.<sup>32</sup> U.S. efforts at Lima to secure such a wide-ranging inter-American commitment were stymied, as they had been at Buenos Aires two years earlier, by Argentine resistance. The Declaration of Lima produced by the conference contained a weaker statement of inter-American solidarity than Roosevelt had hoped.<sup>33</sup> But in the wake of the disappointment, the alarming reports that continued to emanate from South America moved the administration to step up its efforts at military and naval cooperation on the continent. The next month, as 1939 dawned, the inter-agency working group of the State, War, and Navy Departments that the administration had formed to coordinate the government’s hemispheric defense efforts (an entity known as the Standing Liaison Committee, or SLC), discussed the apparent acceleration of Nazi efforts to subvert South American governments and began weighing options to combat it.

Chaired by Sumner Welles, the committee was especially worried that large German populations in South America, especially in Argentina, Uruguay, and Chile, could be pushed into cooperating with Nazi military efforts to overthrow established governments on the continent. Welles believed that such prospects were “unfortunately not remote possibilities”.<sup>34</sup> It was against this backdrop that, at the same January meeting,

---

Italians, and Brazilians. Should those agents be successful in fomenting a civil war, he assured, the pro-Nazi presence meant that “everything will take care of itself”. See Under Secretary of State Sumner Welles to Franklin D. Roosevelt, 15/12/1938, Sumner Welles Papers, Box 150, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY.

32 Dominic Tierney, *FDR and the Spanish Civil War: Neutrality and Commitment in the Struggle that Divided America*, American Encounters / Global Interactions (Durham: Duke University Press, 2007), 82-83.

33 Secretary of State Cordell Hull had gone to Lima intent on securing a commitment from the other American Republics “to resist any threat, either direct or indirect, to their peace, safety, or territorial integrity on the part of any non-American country”. As he had at Buenos Aires two years earlier, though, Hull encountered spirited resistance from Argentina. In the end, as Robert Dallek notes, at Lima the United States settled for “a non-binding declaration... to defend the principles of American continental solidarity against all foreign threats: should the peace, security, or territorial integrity of any American Republic be threatened, the Conference announced, the American states would share a ‘common concern’ and would ‘make effective their solidarity’”. See Dallek, *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945: With a New Afterword*, 176-77.

34 Although the charter of the Standing Liaison Committee states generally that its purpose was the “coordination of the basic established policies of this Government which affect the three departments concerned”, its main function was to coordinate U.S.-Latin American military cooperation. Section IV of its charter states that “The Department of State considers it most imperative to undertake immediately a reappraisal of the policies of this Government with respect to cooperation in military and naval matters with the other American republics”. See “The Proposed Standing Liaison Committee of the State, War, and Navy Departments”, March, 1938, RG 353 (Records

the committee weighed options for expanding U.S. naval and military cooperation in South America. The priority in such cooperation went to countries such as Peru that, like the countries in question, also had substantial European populations. Accordingly, the first issue the SLC took up after discussing the recent revelations of German subversive efforts in Brazil was the granting of executive control to the U.S. naval mission in Peru. In their deliberations, committee members were impressed by the case made by Minister Saldías in his aide-memoire to Laurence Duggan. Allowing U.S. officers to assume command of the Peruvian Navy could certainly put them “in a very difficult position”, Chief of Naval Operations William Leahy noted, but the rewards of such an arrangement could be worth the risks – especially if it paved the way for the United States to sweep aside the Italian aviation mission whose contracts would expire later that year. The other SLC principals, Welles and U.S. Army Chief of Staff Malin Craig, agreed, provided that such expanded authority could be accompanied by a broad “escape clause” protecting U.S. personnel from the kinds of entanglements that sometimes beset the Leguía-era naval mission. U.S. officials remained insistent that American personnel not become involved in any foreign war or civil disturbance during their duty in Peru. Yet given the prevailing threat to the Western Hemisphere, they were now open to assuming some risk in that regard.<sup>35</sup> In retrospect it was a bold move because a war between Peru and Ecuador remained a reasonable possibility. A settlement of the two countries’ border dispute remained elusive and tensions still simmered. Nevertheless, after two years of near-constant pressure from the Peruvian government, the United States seemed poised to accede to the Peruvian desire to grant the naval mission executive powers.

It was a change supported by mission members themselves, though U.S. Navy leaders in Washington viewed it with skepticism. For naval mission chief Bruce Canaga, executive authority held the promise that U.S. personnel could achieve more successful outcomes in their work. In March 1939 he had voiced opposition to the idea, writing to ONI that “it doesn’t make any difference how hard one works” in Peru – “if you turn your back they go back to type and there is no money for the Navy”.<sup>36</sup> But throughout that year his mounting frustration with the mission’s lack of results, which he blamed on chronic budget shortfalls and the intransigence of resentful senior-level officers, convinced Canaga that having greater control could yield better results. In August he

---

of Interdepartmental and Intradepartmental Committees), Entry 12, Box 3, National Archives. President Roosevelt “heartily” approved of the creation of the SLC. See President Roosevelt to Under Secretary of State Sumner Welles, 4/4/1938, Sumner Welles Papers, Box 150, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY. For additional context, see Stetson Conn and Byron Fairchild, *The Framework of Hemisphere Defense*, United States Army in World War II: The Western Hemisphere (Washington, DC: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1960).

35 Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 21/1/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives.

36 Head of U.S. Naval Mission to Peru (Canaga) to ONI, 21/3/1939, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

wrote to ONI that the persistence of the situation in Peru had “very much changed” his view. In order to fulfill the mission’s original charge of “fending off the European powers”, he wrote, mission personnel needed to be in a position “to force our ideas” because, as advisors, mission members’ recommendations often did “not get a whole long ways” through Peru’s naval bureaucracy. The reasons for this, in his estimation, were as clear as ever: a scarcity of money made it impossible to operate with more than the “really vital necessities”, while senior officers consistently failed cooperate in carrying out the mission’s recommendations. Behind Canaga’s frustration, though, were doubts that Peruvians could effectively manage their own affairs. Explaining his change of heart on the issue of executive authority, he wrote that “As long as I thought that it would be possible to teach these people anything I was against that [assuming executive authority]”. But now, after nearly a year and a half on duty in Peru, Canaga concluded that Peruvians were incapable of ever improving their Navy on their own. Having Americans assume control of Peru’s Navy was, in his view, “the only way to get real efficiency”.<sup>37</sup>

In the face of a growing threat to hemispheric security, foreign policy considerations carried the day. At the same time that it embraced executive authority for the U.S. naval mission in Peru, the Roosevelt administration was busy expanding the number, size, and scope of its naval and military missions throughout Latin America. For example, in its February 1939 meeting the SLC discussed the desirability of expanding the U.S. naval mission to Brazil. The hope was that that mission, established in 1936 mainly to advise the Brazilian Naval War College, could get involved in making more substantive improvements to the Brazilian Navy.<sup>38</sup> In April, the Committee fielded a request from the Colombian government to send up to twenty additional personnel to the U.S. naval mission there, with an emphasis on officers expert in aviation.<sup>39</sup> Chief of Naval Operations William Leahy feared such developments. If the mission in Colombia were expanded, he argued, then other Latin American nations would undoubtedly demand similar treatment. Under Secretary of State Welles, however, expressed unhesitating approval, citing Colombia’s “special position” in the Americas.<sup>40</sup> Deeper naval-military cooperation with South American nations, he believed, would yield both practical benefits and political benefits for Washington’s inter-American policy.

In key cases like Brazil and Colombia, the Roosevelt administration believed, such aid could help improve navies capable of making operational contributions to a U.S.-

---

37 Head of U.S. Naval Mission to Peru (Canaga) to ONI, 7/8/1939, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

38 Brazil had hosted an advisory U.S. naval commission in the 1920s, for the same purpose. Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 8/2/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives.

39 Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 1/4/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives.

40 Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 26/7/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives.

led defense of the Americas, while closer naval and military links with less formidable South American militaries would nevertheless burnish Washington's political efforts to build solidarity among the American republics. This latter political imperative became even more important after the outbreak of war in Europe in early September of 1939. That month, the SLC decided that the United States should offer naval and military missions to all Latin American nations that were losing European missions to the exigencies of the war.<sup>41</sup> One such nation was Peru's southern neighbor, Chile, part of the continent's "southern cone" that had historically maintained close naval and military ties with Great Britain and Germany.<sup>42</sup> At the September meeting of the SLC, Welles reported that the Roosevelt administration had just received a request for "assistance of a practical kind" from Chile to improve its Navy and Army. It was the first time Chile had sought such assistance from Washington, he noted, and he recommended that the Committee do everything within its power to respond favorably to the request. Underscoring the political value of assistance to such nations, Welles called Chile "the last link in our South American chain".<sup>43</sup>

The outbreak of war in Europe and subsequent developments in inter-American affairs confirmed that the function of the U.S. naval mission in Peru was essentially political. Members of the mission continued to judge their progress against the advances made by their Leguía-era predecessors, and focused on making substantive improvements to the Peruvian Navy. However, they found their efforts held in check when they ran counter to the thrust of U.S. hemispheric policy. In late September, just weeks after Hitler's *Wehrmacht* had stormed into Poland, representatives of all the American republics gathered in Panama to assess the war's impact on the Americas. Delegates to the meeting unanimously approved a general statement of neutrality, established mechanisms to boost inter-American trade, and most importantly, created an offshore buffer zone from three hundred to one thousand miles around the Americas that was to be "free from the commission of any hostile act by any non-American belligerent".<sup>44</sup> The zone was to be patrolled jointly by the navies of the American republics. However, most Latin American nations lacked the naval power to make meaningful contributions to its enforcement.<sup>45</sup> It was a problem that many Latin American nations, interested in improving their military establishments, would aim to address during the war years.

Many nations, Peru among them, saw in the war an opportunity to gain U.S. support for their military and naval plans under the banner of hemispheric defense. In late

---

41 Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 13/9/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives.

42 Scheina, *Latin America: A Naval History, 1810-1987*, 138-39.

43 Minutes of the Meeting of the Standing Liaison Committee, 13/9/1939, RG 353, Entry 10, Box 1, National Archives. See also Division of the American Republics Memorandum, 22/11/1939, RG 59, File 823.30/242 ½, National Archives.

44 Dallek, *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945: With a New Afterword*, 205.

45 Scheina, *Latin America: A Naval History, 1810-1987*, 144.



1939 Captain Canaga, whose frustrations with the mission's lack of impact throughout its first year and a half were well known in Washington, gave voice to the Peruvian Navy's aspirations by drafting a reform program calling for new ships and equipment as well as substantial increases in annual appropriations. Even though the U.S. mission was equipped with executive authority, his memorandum stated that it would be a waste of Peruvian resources to maintain the naval mission without giving the Navy the resources required "to justify the work of the mission". The plan specified appropriations of four to five million dollars per year as the minimum needed to achieve a meaningful overhaul of the Peruvian fleet. Mindful of the diplomatic difficulties that had attended naval mission chief Clark Woodward's proposed naval buildup in 1923, the State Department put an end to Canaga's effort before the officer could even present his recommendations to Peru's Minister of Marine. Such high naval expenditures would place an undue burden on the already strained finances of Peru's government, embassy staffer George Butler wrote to Sumner Welles in Washington. Beyond that, he continued, permitting the U.S. naval mission to guide a buildup of the Peruvian Navy at that moment could endanger American aims for hemispheric defense. Outside of perhaps Brazil and Argentina, Butler argued, U.S. assistance to South American navies could only serve to improve their effectiveness against neighboring countries, raising prospects for regional instability while yielding no real benefits for a broader U.S.-led defense of the Americas. The risk was that by extending such help, the United States could embolden countries with longstanding grievances against neighbors to resort to force. To the Roosevelt administration, peace and tranquility throughout the hemisphere was essential to ensuring that the Americas could withstand a possible assault by Germany. Tensions among Latin American nations, such as those that lingered between Peru and Ecuador, were seen as possible threats to inter-American unity.

Butler's memorandum underscored the administration's position that American naval and military missions should do nothing to raise tensions in South America. Such missions had "a distinct political value apart from their technical work", he stressed, and in countries like Peru, whose Navy operated under "serious handicaps", the "political aspect...may be more important than [the naval mission] doing the best professional job". Certainly it was "most desirable to maintain the mission and to do the best possible job under existing conditions", he added, for mission members could "do much toward assuring discipline, good organization and honesty in administration" in the Peruvian Navy without jeopardizing Washington's inter-American policy. The message was clear: as in so many other Latin American countries, the "political aspect" was of overriding importance.<sup>46</sup> Sumner Welles and Laurence Duggan, the State Department's

---

46 In this remarkable memorandum, Butler offered one of the clearest statements found anywhere in State Department or Navy records on U.S. naval and military assistance to Latin America during the World War II years. He wrote that "it seems to me that our missions must necessarily have widely different objectives in the respective countries. In Brazil and Argentina they might shoot the works and aim at doing a first rate professional job. But a naval or aviation mission in Ecuador—or even in Peru or Chile under present conditions—must start out under serious handicaps. The material to

leading voices on Latin American issues, agreed.<sup>47</sup> In short, Butler's message confirmed, the work of naval and military missions in Peru, and throughout Latin America, was fundamentally diplomatic. Appearances were key.

Within the bounds set by the State Department, U.S. naval cooperation with Latin American nations intensified as the perceived threat to the Americas grew throughout 1940. At the beginning of that year, the U.S. goal was to signal inter-American unity by securing the renewal of all existing naval and military mission contracts that were set to expire, and to conclude new mission agreements in as many Latin American countries as possible. In Peru, this meant negotiating a longer-term contract to keep the U.S. naval mission in place and, in accordance with Peruvian wishes, formalizing its executive powers over that nation's Navy. Deliberations over the naval mission's renewal dragged on from January through April with little in the way of concrete progress, though, as American officials weighed Peruvian requests for the United States to defray their nation's financial burden by picking up a substantial share of the mission's overall costs.<sup>48</sup> Meanwhile, the original two-year contract concluded in 1938 expired in March. At that point, military developments in Europe intervened and imparted a new sense of urgency to the negotiations. In the span of little more than six weeks in May and June 1940, German armies overran the Netherlands, Belgium, and Luxembourg en route to conquering France. By the end of June, only British resistance stood between Hitler and total domination of Western Europe.<sup>49</sup> To the Roosevelt administration as to much of the world, the Nazi military machine looked invincible – and the threat it posed to the Western Hemisphere loomed larger than ever.<sup>50</sup> Worried that continued

---

work with simply does not exist. It seems to me that the political aspect is the most important one in such cases". George Butler, First Secretary of U.S. Embassy to Laurence Duggan, 20/10/1939, RG 59, File 823.30/243 ½, National Archives.

47 In a memorandum to Welles commenting on Butler's dispatch from Lima, Duggan wrote "However irksome it may be to the officers on details to these countries not to have sufficient equipment with which to do a good professional job, nevertheless there is a very important political value in having these missions in these countries. Their mere presence in times like these can contribute to the development of opinion in support of the things which the American countries consider valuable, as set forth in the preamble of the Declaration of Lima. It does seem desirable and important, therefore, that the members of our missions have an understanding of the larger role that they can play in these countries in order that they not become restless and recommend huge military expenses to the disadvantage of trade and investment interests". See Laurence Duggan to Sumner Welles, 30/10/1939, RG 59, File 823.30/243 ½, National Archives.

48 In November, 1939 Captain Canaga had informed the U.S. Chargé d'Affaires in Lima, Louis G. Dreyfus, that the administration of new Peruvian President Manuel Prado had signaled to him that in all likelihood it would not have funds available to cover the naval mission's operations in 1940, and would seek relief from the United States. See U.S. Chargé d'Affaires in Peru to Secretary of State, 20/11/1939, RG 59, File 823.30/242, National Archives.

49 Among the best treatments of Germany's campaigns in the spring and summer of 1940 is Williamson Murray and Allan Reed Millett, *A War To Be Won: Fighting the Second World War* (Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 2000), 63-90.

50 In late May, Sumner Welles wrote to Claude Bowers, the U.S. Ambassador to Chile, that "I think there is no doubt that in the event of continued German victory in Europe, German agents in many

military success in Europe might lead Hitler to unleash a strike against the Americas, in July representatives of all the American republics gathered in Havana, Cuba, and agreed that no “new world” European colonies should be allowed to fall into German hands as a result of military developments in Europe. Time was of the essence for greater inter-American naval and military cooperation.

In the face of what it saw as a grave and growing threat to hemispheric security, the Roosevelt administration was increasingly anxious to conclude the Peruvian naval mission agreement along with a host of others.<sup>51</sup> In short order U.S. officials agreed to shoulder a larger share of the financial burden not only for its mission in Peru, but for its missions throughout Latin America.<sup>52</sup> In June of 1940, the U.S. Congress passed and President Roosevelt signed legislation expanding the government’s authority to “assist the governments of the American republics in increasing their military and naval establishments”.<sup>53</sup> At the same time, the Roosevelt administration hastened to wrap up an agreement to finally send a naval aviation mission to Peru – something that Peruvian officials, anxious to reconnect with the aviation successes achieved under Commander Grow and the Leguía-era mission, had first raised in late 1938.<sup>54</sup> The signing of naval mission and aviation mission contracts with Peru at the end of July ensured that one of Washington’s longest-running military-to-military relationships in the Americas, and one that in many respects had been the test bed for the system of naval and military advising on which U.S. designs for hemispheric defense depended, would continue until

---

of the Latin American countries will undertake immediately activities with a view to the overthrow of existing governments”. See Under Secretary of State Sumner Welles to U.S. Ambassador to Chile, 24/5/1940, Sumner Welles Papers, Box 150, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY.

51 Dallek, *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945: With a New Afterword*, 234-36. Dallek notes that although German documents subsequently revealed that “Roosevelt and most Americans greatly exaggerated the German threat to the Americas” in the summer of 1940, “Hitler’s past behavior and growing military capability left Roosevelt little choice but to take all possible precautions against an eventual attack”.

52 In December, 1939 Welles had written to Roosevelt notifying him that the Peruvian government was having difficulty finding sufficient funds to pay for a continuation of the U.S. naval mission in that country. “A withdrawal of our naval mission on whatever ground”, he stressed, “would be tantamount to a rejection” of the advances the mission had facilitated in overall U.S.-Peruvian relations, and would open the way for greater European influence within Peru. See Under Secretary of State Sumner Welles to President Franklin D. Roosevelt, 16/12/1939, FDR Official File, OF-287, Box 1, Franklin D. Roosevelt Presidential Library, Hyde Park, NY.

53 John Child, *Unequal Alliance: The Inter-American Military System, 1938-1978* (Boulder: Westview Press, 1980), 32-33.

54 In his January, 1939 aide-memoire to Laurence Duggan, Minister of Marine Roque Saldías had reiterated his government’s desire for a U.S. naval aviation mission. “Just as soon as it can be arranged”, he wrote, “I want to get an Aviation Mission from the United States. These officers I do hope can be given executive authority. With the Italian aviation Mission at present, the system of having a Peruvian officer in charge has been a failure”. See Saldías Aide-Memoire to Laurence Duggan, 5/1/1939, RG 38, Entry 48-A, Box 5, National Archives.

the external threats to the Western Hemisphere subsided.<sup>55</sup> Although its work had often fallen short of the substantive expectations set by the Peruvian Navy and officers of the mission itself, from the point of view of U.S. political efforts to build inter-American solidarity, the naval mission's work in Peru was a resounding success.

### **A deepening security partnership**

Aided in no small measure by the reestablishment of a U.S. naval mission in Lima, U.S.-Peruvian security ties entered their closest period since the Leguía years with the election of Manuel Ignacio Prado y Ugarteche to the Peruvian presidency in late 1939. Prado, the son of a wealthy, politically active family from the Peruvian aristocracy, proved to be a willing partner who supported U.S. and Allied aims to a degree that Benavides (who had done more to support American aims for hemispheric security than U.S. officials had expected) never entertained. Prado's father had been President of Peru at the outset of the War of the Pacific against Chile, and in the eyes of many Peruvians had tainted his family's name by fleeing the country during that conflict's opening months. His patriotism in question because of his father's actions, the younger Prado had much to prove to his countrymen both as a candidate and as president. He rode the promise of a broad middle-class tax cut to victory over the ineffective José Quesada Larrea in the November elections, and as Daniel Masterson notes, set out to govern as a "conservative modernizer" once in office. In practical terms, that meant Prado would pursue a more intimate economic relationship with the United States, which, for its part, was preparing to significantly expand its Latin American trade in order to capitalize on the inevitable collapse of Latin America's European trade as a result of the war.

Prado's would be Peru's most pro-U.S. administration since Leguía (1919-1930), something that was politically possible because of the unique alignment of political forces within the country at the time. Most significantly, the *Alianza Popular Revolucionaria Americana* (APRA), the leftist party founded in the 1920s in opposition to Leguía's brand of export-led development, and which had fought a pitched battle against the government of President Luis M. Sanchez Cerro in the early 1930s, was no longer staunchly opposed to such cooperation. By the later part of the decade APRA, which had been forced underground in the later years of the Benavides administration, was busily moderating its core ideology in an attempt to regain its lost public standing. Accordingly, *Aprista* leaders opted not to oppose Prado's candidacy in the 1939 election, as they no doubt would have done under more normal circumstances, in the hope that he would support the party's legalization once in office.<sup>56</sup> Moreover, in an effort to

---

55 See U.S. Department of State, "Naval Mission: Agreement Between the United States of America and Peru, Signed July 31, 1940", *Executive Agreement Series*, No. 177, and U.S. Department of State, "Naval Aviation Mission: Agreement Between the United States of America and Peru, Signed 31/7/1940", *Executive Agreement Series*, No. 178.

56 Frederick Pike notes that "In spite of consistent APRA denials, there are indications that before the elections Prado had reached a secret understanding with *Apristas*: in exchange for their promise to support him or at least not to oppose him at the polls, Prado agreed to legalize their party after

curry favor in the United States, APRA founder and longtime U.S. critic Víctor Raúl Haya de la Torre had even taken to praising both the Roosevelt administration's Good Neighbor Policy and U.S. aims for hemispheric security.<sup>57</sup>

Such acts would have seemed incomprehensible just a few years before, and represented something of a sea-change in Peruvian politics. The result was that by the late 1930s APRA no longer enjoyed the prominence it once had as the leading voice of Peru's political left. It also toned down its vocal criticism of Peru's capitalist development, recognizing that the country's improved economic fortunes had done much to undermine such appeals in the eyes of Peru's voting public. As a result, Prado faced no real political threat on his left as the 1939 election approached. Nor did he encounter any real opposition from Peru's politically-minded military establishment. The Army, which had played the decisive role in Leguía's 1930 ouster, had just come through a decade of unprecedented growth and was flush with resources, the product of 1) having an Army man (Benavides) as president for much of the time, and 2) facing a possible ground war with Ecuador. Enjoying the higher profile that came with a 300-percent increase in troop strength, Peruvian Army leaders looked to Prado, Benavides' hand-picked candidate, to keep the good times rolling.<sup>58</sup> At the same time the Peruvian Navy, whose budgets were consistently lean under Benavides, was nevertheless satisfied both with Benavides' embrace of a U.S. naval mission as well as Prado's more enthusiastically pro-U.S. outlook, which optimistic naval officers believed could only portend good things for their institution.<sup>59</sup>

As President, Prado was a stalwart friend of the Allied cause and a staunch supporter of U.S. aims for hemispheric security. It was his administration that concluded the agreement that brought a U.S. aviation mission to Peru in mid-1940, closing the Italian mission Benavides had favored and opening Peru even further to U.S. military influence.<sup>60</sup> That same year, the Peruvian Ministry of Foreign Affairs began issuing clear statements, pleasing to Washington, that were supportive of "the unity and general neutrality of the Pan-American system". And, also satisfactory to the Roosevelt administration, at the July 1940 meeting of American republics in Havana, Peruvian

---

coming to power". See Pike, *The Modern History of Peru*, 276.

57 Ronald Bruce St. John notes that "Before World War II, Haya had begun to court the US government as well as influential North American citizens to encourage their intervention on APRA'S behalf". See St. John, *The Foreign Policy of Peru*, 181.

58 Masterson notes that the Peruvian Army grew from just over 8,000 troops in 1933 to nearly 25,000 by decade's end. See Masterson, *The History of Peru*, 136.

59 This summary of Peruvian politics in the late Benavides and early Prado years is based on the work of Daniel Masterson, Jorge Ortiz-Sotelo, and Ronald Bruce St. John. See *ibid.*, 135-36. See also Daniel M. and Jorge Ortiz-Sotelo Masterson, "Peru: International Developments and Local Realities", in *Latin America During World War II*, ed. Thomas M. and John F. Bratzel Leonard (New York: Rowman & Littlefield, 2007), 131. Finally, see St. John, *The Foreign Policy of Peru*, 181-82.

60 U.S. Department of State, "Naval Aviation Mission: Agreement Between the United States of America and Peru, Signed July 31, 1940", *Executive Agreement Series*, No. 178.

representatives signaled the Prado administration's willingness to prohibit the dissemination of potentially damaging "warlike propaganda" within Peru.<sup>61</sup>

Peru's cooperation with Washington under Prado only accelerated after the United States entered World War II in late 1941. Peru broke diplomatic relations with the Axis powers in January 1942, only weeks after the Japanese attack on the U.S. Pacific Fleet at Pearl Harbor, Hawaii.<sup>62</sup> It also cooperated very closely with controversial Roosevelt administration efforts to round up and isolate persons of suspect nationalities (principally Japanese and German) during the war. Between 1942 and 1945, Prado's government arrested and deported nearly two thousand Peruvians of Japanese descent to the United States, where they were held in internment camps for the duration of the war. It was a measure of collaboration that historian Lawrence Clayton calls a "tragic persecution" of a vibrant and ultimately unthreatening minority of the Peruvian population.<sup>63</sup> However, it also served as a clear indication of Prado's devotion to the Allied cause.

Prado also put Peruvian resources at the disposal of the United States and the Allied war effort. At his direction, the Peruvian Navy supported U.S. naval units guarding southern approaches to the Panama Canal. In 1942, he cleared the way for the United States to build a new airfield, El Pato, near the northwestern coastal city of Talara, to further assist with Canal security and to provide protection to the nearby Talara oil fields.<sup>64</sup> Perhaps most significantly, though, Prado ensured that Peru offered steadfast economic support for the Allied war effort. Throughout the war years, Peru maintained steady exports of critical war materials to the United States, including rubber, copper, vanadium, petroleum, cotton, and cinchona bark – the last an essential ingredient in the anti-malarial drug quinine needed by U.S. soldiers, sailors, and Marines fighting in the Pacific.<sup>65</sup> As Jorge Ortiz Sotelo and Daniel Masterson note, although Peru made an indispensable contribution to the Allied war effort by continuing to ship these materials, its cooperation came at a significant cost. Under Prado's leadership the Peruvian economy, which like most Latin American economies was well-positioned to parlay intensified wartime exchange with the United States into a sustained industrial and commercial boom, failed to implement a "coherent development strategy" and ended up becoming more dependent on U.S. assistance and foreign direct investment than ever before. A sustainable development strategy could have taken shape, they argue, had Peru been successful – as other Latin American countries during the war were – in accumulating a substantial base of foreign exchange reserves. However, in his effort to lend the greatest possible assistance to the Allied war effort, Prado made the fateful decision to maintain price controls on the war-critical raw materials Peru sent to the United States. As a result, Peru's foreign exchange reserves grew at a rate of

---

61 Carey, *Peru and the United States, 1900-1962*, 105-06.

62 Masterson, "Peru: International Developments and Local Realities", 126.

63 Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle*, 161.

64 The airfield at Talara also served to help secure nearby oil fields being serviced by U.S. oil companies. See Carey, *Peru and the United States, 1900-1962*, 108.

65 Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle*, 161.

only 55-percent during the war – far less than countries such as Brazil (635-percent), Colombia (540-percent), and Mexico (480-percent), all of which let prices keep pace with market rates and whose economies derived greater long-term benefit from their wartime cooperation.<sup>66</sup> In short, perhaps more than any other Latin American country, Peru embodied the ideal of wartime good neighborism envisaged by the Roosevelt administration.<sup>67</sup> It offered unflinching support for Washington’s aims before the United States became a belligerent, and only intensified that support afterward – at considerable cost to its own longer-term economic well-being.

It is important to note, however, that as one-sided as the wartime economic relationship between the United States and Peru ultimately turned out to be, Peru was successful in leveraging its broader relationship with Washington to secure other vital interests. The Prado administration succeeded, for example, in securing more than \$18 million in U.S. military assistance under the 1941 Lend-Lease Act. That assistance made the construction of the El Pato air base possible, and enabled Peru to acquire a small number of military aircraft. It was but a small share of the total amount of Lend-Lease aid the United States distributed to Latin American countries at approximately four percent, and certainly was not as much as Peruvians desired, but it did provide the Peru’s armed forces with a noticeable boost in strength.<sup>68</sup>

More significantly, Peru was able to leverage its relationship with the United States to effect a favorable settlement of its long-simmering border dispute with Ecuador. The dispute had been especially heated since Peruvian delegates walked out of U.S.-brokered negotiations in Washington in September 1938. Emboldened by a military buildup undertaken by President Benavides and continued under Prado, Peruvian Army authorities made two critical strategic calculations in June 1941 aimed at resolving the longstanding stalemate. First, as historian Robert Scheina notes, they determined that with the German Army penetrating deeply into the Soviet Union and with the Roosevelt administration undertaking a crash rearmament program to prepare the United States for war, Washington would view the outbreak of any war in the Americas in 1941 as an “unwelcome distraction” and would do everything possible to settle it as quickly. Accordingly, the Peruvian General Staff, confident of Peruvian Army’s superiority over Ecuador, devised a plan to rapidly invade, occupy, and hold the disputed areas of the frontier until Washington, desperate to put an end to inter-American discord, swooped in to facilitate negotiations that confirmed Peru’s gains. Peruvian Army units in the

---

66 Masterson, “Peru: International Developments and Local Realities”, 127.

67 In making this point, I embrace the argument of Donald Dozer, who maintains that in the late 1930s, as the Roosevelt administration became increasingly preoccupied with hemispheric defense and inter-American unity, the philosophy underlying the Good Neighbor Policy changed from one of “live and let live” to one of “live and help live”. The result, he argues, was that during those years “the nation which called itself the Good Neighbor now eagerly sought to become a Good Partner to the rest of the American nations and to enlist them also as partners in a common cause”. See Dozer, *Are We Good Neighbors?*, 115.

68 Child, *Unequal Alliance: The Inter-American Military System, 1938-1978*, 48, 62.

contested border regions went on alert in June 1941 after American mediation efforts broke down entirely.

It was at this point that General Eloy Ureta, the Peruvian Army commander in the region, made a second critical strategic calculation: he bet that President Prado, who up until that point had taken a firm but solidly diplomatic approach to resolving the crisis, would be politically unable to stop the Army from taking military action since his family name was still tainted by his father's actions during the War of the Pacific. The president could not risk further sullyng his family name by disavowing a military operation against Ecuador once it was underway, Army leaders concluded. Their calculations were correct. General Ureta ignored President Prado's order that on-alert Army forces stand fast and avoid offensive action, and in late June informed the commander-in-chief that he would imminently be ordering units under his command to attack. On July 5<sup>th</sup>, the Peruvian assault went forward on two fronts – in a small disputed area near the Pacific coast and in a much larger area in the eastern interior. Militarily, it was a rout for Peruvian forces. The smaller, poorly equipped and ill-prepared Ecuadorian forces were no match for Peruvian ground units that had benefitted from years of favorable budgets and an influx of modern equipment. The military campaign was over in a matter of weeks. By mid-August, for all intents and purposes, the Ecuadorian Army ceased to exist as a viable field army. In October of 1941, the two governments agreed on terms for a ceasefire amid intense international pressure to halt the fighting. Peruvian Army units halted active combat operations and became an army of occupation in the disputed areas. For the Peruvian Army and the Prado administration, the wait for Washington's diplomatic validation began.<sup>69</sup>

As Peruvian Army leaders had suspected they would, Peru's territorial gains received quick approval. The settlement was accelerated considerably by the Japanese attack on Pearl Harbor on December 7<sup>th</sup>, which raised the stakes for the United States and filled the Roosevelt administration with a new resolve to forge anti-Axis unity in the Americas. A settlement of the Peru-Ecuador dispute, the only ongoing international conflict in the hemisphere, thus became an even more urgent matter than before. It was a major concern of inter-American delegates who gathered at an emergency meeting in Rio de Janeiro in January 1942 to address hemispheric security challenges stemming from U.S. involvement in the war. The meeting fell short of expectations in some respects, as Argentina and Chile refused to break relations with the Axis nations. But agreement proved easier to achieve on the issue of making peace between Peru and Ecuador. Encouraged by the U.S. representative, Sumner Welles, and by the foreign ministers of Brazil, Argentina, and Chile, Peruvian delegate Alfredo Solf y Muro and Ecuadorian representative Julio Tobar Donoso signed a Protocol of Peace, Friendship

---

69 This summary of Peruvian strategic calculations and the military situation between Peru and Ecuador is based on accounts by Robert Scheina, Jorge Ortiz-Sotelo, and Daniel Masterson. See Scheina, *Latin America's Wars: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001*, 114-21. See also Masterson, "Peru: International Developments and Local Realities", 129-32.



and Limits on the conference's last day.

The agreement broadly affirmed Peru's complete military success and upheld Lima's claims to most of the disputed areas. As a result, the territorial area of Ecuador was reduced by nearly one-half. Included in the lost territory were tributaries of the Marañón River, which had given Ecuador access to the Amazon River and a means of accessing the Atlantic Ocean. In that sense, Ecuador was a transcontinental nation no more. Given the highly charged diplomatic environment, however, there was little the Ecuadorian government – although bitterly disappointed – could do to resist. The United States was intent on ensuring peace and unity in the Americas. By rekindling its naval relationship with Washington, and by offering clear support to the Allied cause, Peru had proven itself a willing partner in that pursuit. Moreover, Peruvian leaders demonstrated a keen ability to use their nation's relationship with the United States to advance their own national interests. The quick settlement of the boundary question on terms highly favorable to Peru underscores just how far the U.S.-Peruvian relationship had come since the difficult years just after the fall of Leguía. As Lawrence Clayton concludes, it stands as a testament to the depth of friendship between the United States and Peru during the Prado administration.<sup>70</sup>

## **Conclusion**

For the United States, the close cooperation Peru provided before and during World War II served as an example of what was possible in inter-American relations, and helped facilitate broader inter-American collaboration in hemispheric security. During World War II, few Latin American nations had stronger, more cordial diplomatic ties with the United States than did Peru. Although its significance to U.S. military designs for hemispheric defense lagged behind that of nations like Colombia and Brazil, Peru's history of close, cooperative naval relations with the United States recommended it to the Roosevelt administration as a useful partner and ally in securing the Western Hemisphere from external threat. The close relationship that the U.S. and Peruvian navies had developed during the 1920s and early 1930s served as a foundation for the strong bilateral ties that bound the United States and Peru during the World War II years. Moreover, it helped pave the way for broader naval and military cooperation that has characterized U.S.-Peruvian relations – and inter-American relations more broadly – ever since. Although the substantive accomplishments of the U.S. naval mission sent to Peru in 1938 were comparatively modest in real terms, its presence served an important political purpose, and helped anchor an important, productive wartime relationship.

---

70 For Clayton's conclusion, see Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle*, 150. This treatment of the Rio meeting is based on accounts by Robert Scheina, Jorge Ortiz-Sotelo and Daniel Masterson, and Ronald Bruce St. John. See Scheina, *Latin America's Wars: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001*, 122. See also Masterson, "Peru: International Developments and Local Realities", 132. See also St. John, *The Foreign Policy of Peru*, 182.

# *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). 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* (2009). US \$ 28
10. David P. Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas* (2010). US \$ 28

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

Jorge Ortiz Sotelo  
Secretario General  
thalassajos@gmail.com

## **¡Peligro en la Mar del Sur! Drake y la creación de la Armada**

Sabrina Guerra Moscoso\*

Desde la intrépida y sorpresiva incursión de Francis Drake en 1579, atravesando el estrecho de Magallanes, la Mar del Sur quedó abierta a la presencia de corsarios y piratas. Mientras España luchaba por consolidarse como potencia –en el siglo XVI era el imperio más grande de occidente–, enfrentaba el reto de proteger sus posesiones coloniales frente a la amenaza extranjera. Ya Francis Bacon había observado en 1624, al referirse al imperio español: “Su grandeza consiste en su tesoro, y su tesoro en sus Indias, y las Indias para quienes sean los amos de los mares”.<sup>1</sup>

Tras el ataque de Drake a las costas del Pacífico americano, el virrey del Perú, Francisco de Toledo, creó la Armada del Mar del Sur. Esta fue la única armada exclusivamente americana, ya que todas sus naves fueron construidas en astilleros del virreinato peruano, principalmente en Guayaquil. Tenía dos funciones fundamentales: proteger las costas del virreinato y transportar el tesoro –plata potosina– desde el Callao hasta Panamá. La Armada fue un elemento esencial en el ciclo comercial que se iniciaba en las minas del Alto Perú y concluía en Sevilla y Cádiz.

Sin embargo, la Armada no siempre cumplió con las expectativas defensivas. Por una parte, era impensable pretender que una sola flota, además de escoltar y transportar la plata anualmente, fuese capaz de proteger la vastedad de las costas del Pacífico americano. Esto demandó que en más de una ocasión los mercaderes recurrieran a formar fuerzas defensivas paralelas para proteger sus actividades. Por otra parte, la administración de la Armada no escapó del nepotismo y corrupción que caracterizaba a las instancias de poder colonial. Los elevados costos de mantener esta flota oficial, sumados a la ignorancia en asuntos marítimos de quienes la administraban; y la incapacidad de enfrentar a los extranjeros que, emulando el exitoso viaje de Drake,

---

\* Un primer avance de esta investigación fue presentado en el Simposio de Historia Naval 2011, Annapolis, Maryland; un segundo avance fue presentado en el simposio Corso y Piratería, en Lima, en junio del 2012; y una parte sobre la Armada del Mar del Sur fue presentada en el Congreso de Historia del Ecuador 2012, en Montecristi. La autora es doctora en historia por la Universidad Jaime I- España, profesora y coordinadora área de Historia Universidad San Francisco de Quito.

1 Stanley Stein y Barbara Stein, *La herencia colonial de América Latina* (Bogotá: Siglo XX, 1991), p. 15.

penetraban al Mar del Sur, fueron algunas de las causas para que el accionar de esta escuadra defensiva no haya cumplido con la expectativas de quienes demandaban el resguardo de las costas, puertos y rutas del Pacífico.

## El escenario

A partir del primer avistamiento del océano Pacífico en 1513, por Vasco Núñez de Balboa, y tras la increíble expedición de Fernando de Magallanes, que partió de Sevilla en 1519, un sinnúmero de exploraciones españolas llevaron a que dicho océano fuese considerado como su gran lago. Conocido como Mar del Sur, la corona española obtuvo bulas papales, como la de 1565 que abrió la ruta entre Filipinas y México, que la autorizaron a colonizar las tierras en sus orillas y controlar un tercio de la superficie del globo terrestre. Así, a partir de 1550, se fueron consolidando las rutas comerciales de transporte de tesoros, pasajeros y mercancías que unirían las colonias españolas que compartían las orillas del gran lago.<sup>2</sup>

Las dos rutas principales en el Pacífico fueron la de la Plata, que unía el Callao con Perico, en Panamá, y la del Galeón de Manila, entre dicho puerto y Acapulco. Obviamente, existían varias rutas más, algunas de ellas no tan oficiales, pero consentidas por las autoridades virreinales. Así, desde Valparaíso hasta Acapulco y, obviamente, desde Acapulco hasta Manila, se generó un tráfico legal, pero también ilegal, en forma de contrabando de todo tipo de bienes y productos, para satisfacer las demandas de los mercados de la cuenca del Pacífico. Fue un tráfico de todo tipo de embarcaciones que convoyadas o solitarias se aventuraban a surcar el Pacífico con fines comerciales. Según Clayton, si hacia 1590 había entre 35 y 40 navíos mercantes; en el siglo XVIII la cifra se había incrementado en número y en tonelaje, siendo alrededor de 72 navíos los que circulaban por el Pacífico.<sup>3</sup>

Efectivamente, había un tráfico marítimo que iba desde México hasta Chile, que comprendía los puertos mayores de Acapulco en México, Sonsonate y Realejo en Centroamérica, Perico en Panamá, Manta y Guayaquil en la Audiencia de Quito; Paita, Saña, Callao, Chíncha, Arica, en Perú; Valparaíso y Concepción en Chile, entre muchos otros.

Este supuesto “gran lago español” despertó el interés de aventureros, potencias y comerciantes extranjeros que también soñaban y ambicionaban las riquezas de las Indias. Por lo tanto, no es de extrañar que, desde puertos europeos, se iniciaran proyectos de incursión en el Pacífico que plasmaban las ilusiones de otras naciones por quebrar el monopolio colonial español. Entonces, ya desde el siglo XVI la quimera del gran lago español se vio comprometida y amenazada por la incursión de piratas, corsarios y contrabandistas provenientes de otras potencias europeas, fundamentalmente Inglaterra.

Debido a la distancia que separaba las costas de América del Sur de las bases de

---

2 Salvador Bernabeu, *El Pacífico Ilustrado* (Madrid: Editorial MAPFRE, 1992). Glyndwr Williams, *The great south sea* (New Heaven: Yale University Press, 1997).

3 Lawrence A. Clayton, “Trade and Navigation in the Seventeenth Century in the Viceroyalty of Peru”, en *Journal of Latin American Studies*, 7, N° 1, 1975, pp. 1-21.

partida de los posibles agresores, la dificultad de acceso por el estrecho de Magallanes y el desconocimiento generalizado entre los europeos de los accidentes geográficos del Pacífico, los españoles asumieron equivocadamente que era casi imposible que otras potencias atacaran la costa occidental de América de Sur. Pero estaban equivocados, y Francis Drake fue el primero en probarlo.

En 1579 su incursión en el Pacífico dejó una profunda huella, siendo inmediatamente seguido por otros corsarios y piratas que buscaron emular sus hazañas en el Mar del Sur durante los tres siglos del colonialismo español en Hispanoamérica. A raíz de la intrépida e inesperada incursión de Drake, el impenetrable “gran lago español” se convirtió en un dinámico escenario de actividad de corsarios y piratas.

### **La amenaza**

Pese a que la Corona española soñaba con que el Mar del Sur fuera una especie de *Mare Clausum*, este océano no se mantuvo ajeno a la competencia de los imperios marítimos coloniales, de hecho se convirtió en uno de los escenarios más importantes de las contiendas entre las naciones de la edad moderna.

La Reforma Protestante (1520-1530) llevó a que zonas importantes del noroeste de Europa renunciaran a reconocer la autoridad papal. El protestantismo fue prosperando y su influencia se expandió también a los puertos y a los hombres de mar de Francia, Países Bajos e Inglaterra. En 1561 Sir William Cecil, secretario de Estado de la reina Isabel I, comunicó al embajador español que Inglaterra no reconocía las concesiones papales en el Nuevo Mundo, expresadas en el Tratado de Tordesillas en el año 1494.<sup>4</sup> Siguiendo la tradición de su padre, Isabel I de Inglaterra reclutó varios empresarios marítimos, marineros y aventureros, como John Hawkins, Walter Raleigh, Richard Hakluyt y Francis Drake, para atacar el comercio español.<sup>5</sup>

Walter Raleigh emprendió la primera empresa colonizadora en Norteamérica y en 1585 fue hecho caballero y autorizando a llamar Virginia, en honor de Isabel I, a la primera colonia inglesa en el Nuevo Mundo. Sin embargo, tras el fracaso de Roanoke (1585-1586), los intentos de colonización inglesa se desplazaron hacia Sudamérica, buscando tomar ventaja de las costas e islas no habitadas por españoles. En la década de 1590 los comerciantes ingleses se involucraron en el tráfico ilegal de tabaco en algunas islas caribeñas y en las costas venezolanas. Buscaron un lugar de asentamiento en el bajo Amazonas, pero como esto no resultó se reenfocaron al desarrollo de las islas anglocaribeñas. Años más tarde retomaron su proyecto de colonización en Norteamérica.<sup>6</sup>

Una de las consecuencias de las incursiones isabelinas de finales del siglo XVI fue la fundación de compañías y sociedades anónimas que financiaban las campañas marítimas y comerciales al Nuevo Mundo. La Compañía de Virginia contaba con privilegios debido a su tradición en la participación y financiamiento de aventuras comerciales

---

4 Paul Johnson, *Estados Unidos, la historia* (Buenos Aires: Ediciones B. Argentina, 2001).

5 *Ibid.*

6 Anthony McFarlane, *El Reino Unido y la América, la época colonial* (Madrid: MAPFRE, 1992).

durante el periodo isabelino, de la misma manera fueron conformadas otras compañías comerciales como la Moscovita, fundada en 1553, o la Compañía de las Indias Orientales, establecida en 1600. Estas compañías y sociedades anónimas financiaban no solamente empresas de comercio sino también de corso y piratería.

### **Drake y su incursión al gran lago**

*Drake's voyage of circumnavigation had signified the first European investigation of the limits of Spanish authority in the New World, both in the South Atlantic and the northern and southern fringes of the South Sea coasts. His own efforts were crowned to an enticing degree with the financial success.*<sup>7</sup>

Francis Drake bien hubiera podido pasar desapercibido en la historia como uno más entre varios piratas ingleses que, a finales del siglo XVI, se dedicaron a contrabandear esclavos, saquear y atacar los puertos y barcos españoles en el Caribe para obtener algún botín o por venganza contra un imperio católico intolerante. Sin embargo, fue precisamente su intrusión en el Mar del Sur y su viaje de circunnavegación lo que convirtió a Drake en un héroe para su patria y, a su vez, en el enemigo más osado que irrumpió en el gran lago español.

Drake no fue el primer inglés que incursionó en el Mar del Sur. Un compatriota y ex compañero de piratería suyo, John Oxenham, en 1576, fue el primero en cruzar el istmo de Panamá y llegar al Mar del Sur con la intención de apoderarse de la flota española procedente del Perú y su valiosa carga de plata potosina. Su presencia confirmó el peor temor de los hispanoamericanos: la posibilidad de que los extranjeros penetraran al Mar del Sur. Oxenham no contaba con ningún apoyo estatal y no pasó a la historia con mayores glorias, ya que su incursión fue un rotundo fracaso. En 1580 fue capturado y luego condenado a pena de muerte en Lima.

Mientras Oxenham enfrentaba las represalias del virrey del Perú y del Santo Oficio, bajo el amparo de la reina Isabel I se concretó el viaje de Francis Drake, uno "*de los viajes más famosos jamás realizado por un navegante británico*".<sup>8</sup> Ciertamente, se trató del viaje que más influyó en las empresas marítimas del Mar del Sur hasta mediados del siglo XVIII.

Bajo el tácito amparo de la reina Isabel, con financiamiento de ciertos comerciantes acaudalados y sin una patente de corso, es decir, sin una misión oficial más que asaltar y robar todos los barcos españoles en el Pacífico, Drake zarpó de Plymouth en 1577 al mando de cinco naves. Llevaría a cabo lo que luego sería denominado como *The famous voyage*, ya que fue el primer inglés en retornar a Inglaterra luego de un exitoso viaje de circunnavegación. Francis Pretty, uno de los marineros de Drake, registró en su diario toda la aventura, empezando así:<sup>9</sup>

---

7 Peter Bradley, *British Maritime Enterprise in the New World* (New York: The Edwin Mellen Press, 1999), p. 431.

8 Peter Bradley, *Navegantes británicos* (Madrid: MAPFRE, 1992), p. 205.

9 Francis Pretty, en Charles Eliot, *Voyages and travels ancient and modern* (P.F Collier & Son, 1910), p. 219.

*The 15 day of November, in the year of our Lord 1577, Master Francis Drake, with a fleet of five ships and barks: The Pelican, 120 tons, commanded by Drake; the Elizabeth, 80 tons, commanded by Winter; the Benedict; The Marygold, 30 tons; The Swan, 50 tons weighed anchor...*

Solo el *Pelican*, nave de Drake, logró llegar al Pacífico, siendo rebautizada como *Golden Hind* (120 toneladas, 14 cañones y 164 hombres), y en septiembre de 1578 inició su recorrido por las costas de Chile, donde apresó un navío que llevaba 25,000 pesos en oro. En Arica se apoderó de un barco cargado de plata potosina y en febrero de 1579 llegó al Callao, donde, ante la sorpresa de las autoridades virreinales, atrapó un navío cargado de plata que estaba listo para zarpar hacia Panamá.<sup>10</sup> Así registró Francis Pretty estos hechos:<sup>11</sup>

*To Lima we came the 13 of February and being entered the haven, we found there about twelve sail od ships lying fast moored at anchor, having all their sails od ships lying shore, for the masters and merchants were here most secure, having never been assaulted by enemies, and at this time feared the approach of none such as we were... he had news of another ship called the Cacafuego which was gone towards Payta and that the same ship was laden with treasure...*

Mientras iban tras del *Cacafuego*, en Guayaquil se dieron tiempo para tomar un pequeño barco, de propiedad de Benito Díaz Bravo, que llevaba casi 20,000 pesos de oro (entre 75 y 84 Kg. de barras de oro, procedentes de las minas de Zaruma y Popayán), bastante plata y un crucifijo adornado con esmeraldas.<sup>12</sup>

Finalmente, el 1 de marzo de 1579, frente a cabo San Francisco, capturaron al *Cacafuego* y a su capitán Juan de Antón. Pretty señaló:<sup>13</sup>

*With all speed we followed the Cacafuego towards Payta...but before we arrive there she was gone from thence towards Panama; whom our General still pursued, and by the way met with a bark laden with ropes and tackle for ships, which he boarded and searched, and found in her 80 lb. Weight of gold, and a crucifix of gold with goodly great emerald set in it, which he took, and some of the cordage also for his own ship...from hence we departed still following the Cacafuego...and about six of the clock we came to her and boarded her , and shot at her three pieces of ordnance, and strike down her mizen... we found in her great riches as jewels and precious stones, thirteen chest full of reals of plate, fourscore pound weight of gold, and six-and-twenty tons of silver. The place where we took this prize was called Cape de San Francisco, about 150 leagues south from Panama, ... when the pilot departed from us, his boy said thus unto our general: Captain, our ship shall be called no more the Cacafuego, but the Cacaplata, and your ship shall be called the Cacafuego... when our General had done what he would with this Cacafuego, he cast her off, and we went on our course still towards the west...*

Algunos autores señalan que al atravesar el canal de la isla de La Plata Drake arrojó gran cantidad de plata para aliviar el peso de su buque, aumentar velocidad y así poder

10 Kris Lane, *Pillaging the Empire, Piracy in the Americas, 1500-1750* (New York: M.E. Sharpe, 1998), p. 44.

11 Pretty, *Voyages and travels*, pp. 219-220.

12 Bradley, *Navegantes británicos*. p. 218. Lane, *Pillaging the Empire*, p. 45.

13 Pretty, *Voyages and travels*, pp. 219-220.

huir de las naves virreinales. Debido a esta leyenda, la isla lleva este nombre “De La Plata”, aunque por mucho tiempo también se la conoció como Isla de Drake.<sup>14</sup> Todavía hay ingenuos que siguen intentando encontrar este tesoro.

En marzo de 1579, frente a las costas de Centroamérica, Drake encontró un botín que solo un hombre de mar apreciaba, dos pilotos del Galeón de Manila, Alonso Sánchez Cochero y Martín de Aguirre, que, para buena suerte de Drake, llevaban consigo sus cartas náuticas o derroteros. Francis Pretty registró en su diario:<sup>15</sup> “...no long after we met with a ship laden with linen cloth and fine china dishes of white earth, and great store of China silks”.

Tomó luego rumbo hacia Nueva España, y en abril de 1579 atacó Guatulco, un pequeño puerto mexicano, donde no consiguieron ningún botín, pero lograron aprovisionarse. Desde aquí tomaron rumbo oeste y en octubre llegaron a las islas Carolina, cerca de Guam, atravesando luego el Índico para luego bordear el cabo de Buena Esperanza y volver a casa.

La expedición de Drake tomó tres años y trajo consecuencias en el corto y largo plazo. En el corto plazo, minó la ilusión española de que el Pacífico era un *Mare Clausum*. La consecuencia a largo plazo, la más significativa, fue motivar durante toda la etapa colonial a muchos otros corsarios y piratas a emular sus hazañas en el Mar del Sur.

Al retornar a Inglaterra, Drake se convirtió en un personaje muy famoso por ser el primer inglés en completar una circunnavegación; fue hecho caballero por regresar con las manos llenas de tesoros, un botín suficientemente grande como para pagar la deuda nacional inglesa y dejar a la reina Isabel I en una excelente situación financiera.

Este viaje fue muy significativo. Por un lado, dejó en *shock* a las autoridades virreinales peruanas y a la misma corona española, que no imaginaban que los extranjeros se atreverían cruzar el estrecho de Magallanes. Por el otro, reveló la debilidad defensiva de España en el Pacífico. De hecho, esta inesperada incursión motivó al virrey Francisco de Toledo a solicitar la creación de la primera flota defensiva oficial, conocida como Armada del Mar del Sur, la que por casi dos siglos intentó cumplir con su doble función de transportar la plata potosina y defender la ruta entre Arica y Panamá de la constante amenaza extranjera. Si bien Drake no dejó un diario de su viaje, muchos corsarios que siguieron sus pasos se encargaron de registrar en sus narraciones los éxitos de estos.

## La respuesta

Tras Drake, otros corsarios, piratas y bucaneros de distintas nacionalidades y con diversos propósitos zarparon rumbo al Pacífico. Es importante anotar que tanto las autoridades cuanto los habitantes del virreinato del Perú habían venido ya expresando la necesidad de crear alguno tipo de flota defensiva, esta posición se ve reflejada en la norma emitida en 1535 por el rey de España y ratificada en 1582:<sup>16</sup>

---

14 Octavio de la Torre, *La Maldición de la Tortuga* (Quito: Artes Gráficas Señal, 1999).

15 Pretty, *Voyages and travels*, pp. 219-220.

16 *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Tomo IV, Título 44, De las Armadas del Mar



Concedemos licencia y facultad a los vecinos de los puertos del Mar del Sur, para que pueda fabricar y hazer y haga en ellos cualesquier navíos que quisieren y por bien tuvieren... y porque una de las mayores dificultades que hay para no poder castigar y seguir a los corsarios que entran en aquel Mar, es ser los navíos que en el navegan de menos consistencia de la que se requiere... que anden bien ordenados, guarnecidos y artillados... encargamos y mandamos a los virreyes del Perú y de Nueva España que considerando la importancia de esta materia provean siempre lo más conveniente y necesario a la navegación y defensa de aquel mar.

En 1573 el virrey Toledo, anticipándose a lo que pronto sucedería, había solicitado ayuda a la Corona para proteger la ruta de la plata, principalmente los puertos de Callao, Arica, Trujillo y Guayaquil. Lamentablemente, su petición fue desoída y las consecuencias se sintieron en los años siguientes.<sup>17</sup>

Tras la incursión de Drake debieron tomarse ciertas medidas defensivas. La primera fue enviar una expedición al estrecho de Magallanes bajo el mando de Pedro Sarmiento de Gamboa, un marino que había operado en la defensa del virreinato, precisamente persiguiendo a Drake en su incursión. Es así como se expresó esta primera decisión:<sup>18</sup>

*Pareciole al virrey del Perú que para la conservación de Las Indias, su paz y Religión, para remover en sus principios todos los impedimentos de su exaltación con ejemplar escarmiento, que era la mayor importancia levantar fortalezas (prevenciones de Estado humanas y divinas) convenía armar contra este pirata Francisco Draque, poniendo con su castigo freno al septentrión, para lo qual había de preceder su destrucción demarcación de los pasos del Mar del Sur; y con mayor cuidado, de los que había de navegar para volver a su patria. Instaba el temor o fama ofendido por los navíos ingleses (parte de aquella Armada) que discurrían las costas de Chile y Arica, y las obligaban a tomar las armas temiendo que Draque había levantado fortificaciones en seguridad del paso para el trato de la especería y pedrería, y para traer ministros pervertidores con el veneno de su dogmas, eligió para tan grandes efectos a Pedro Sarmiento de Gamboa ... ya que otras dos veces había peleado con este corsario, la primera en el puerto del Callao de Lima... la segunda pocos días después siguiéndole hasta Panamá....*

En las Leyes de Indias de 1590 se registraba la amenaza que caía sobre el Mar del Sur y la intención de defenderse:<sup>19</sup>

*Han intentado los enemigos de esta Corona algunas veces pasar al Mar del Sur y hacer daño en aquellas costas... mandamos a los virreyes, audiencias y gobernadores que den orden a los puertos de sus distritos, que haya siempre la que conviene y estén con mucho cuidado y la defensa posible para que no suceda algún accidente y que en el Mar le guarde lo mismo, en tal forma y prevención que si pasaren algunos enemigos o corsarios, hallen resistencia bastante y sean castigados.*

---

del Sur (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1973), p. 121.

17 Peter Bradley, *Spain and the defense of Peru 1579-1700* (sldi, lulu.com, 2009).

18 Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viage al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después se hizo para poblarle* (Madrid: Imprenta Real de la Gazeta, 1768).

19 *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Tomo IV, Título 44, De las Armadas del Mar del Sur, p. 121.

## Una Armada para el Mar del Sur

*El despacho de la Armada es uno de los mayores cuidados que tiene el virrey... es necesaria muy anticipada prevención para recoger el tesoro de que ha de componer el envío, pues la plata que se ha de remitir es la que recoge de las cajas del Reino...<sup>20</sup>*

Desde mediados del siglo XVI el rey de España había decretado la creación del sistema de flotas y galeones debido a la necesidad de controlar y regular el comercio y transporte entre España y sus colonias, un tráfico que venía siendo amenazado por otras naciones europeas. Enemigos que atacaban y saqueaban los barcos españoles que retornaban atravesando el Atlántico con los tesoros del Nuevo Mundo. Para evitar estos ataques se decretó la organización de convoyes anuales, y la formación de las respectivas armadas que protegieran las costas americanas y custodiaran los envíos. Es así como el origen y vicisitudes de las armadas indianas estuvieron estrechamente vinculadas con las periódicas incursiones piráticas.

Tras la incursión de Drake, el virrey Toledo envió un informe a la Corona reportando lo ocurrido y solicitó la urgente creación de una armada defensiva para las costas del Pacífico:<sup>21</sup>

*Pues que haya daños y si no se pone remedio que se entienda que cada día han de ser mayores, yo no tengo duda mientras hubiere codicia en los hombres y oro y plata en las Indias y la evidencia nos lo muestra del atrevimiento con que por estas causas han pasado acá estos ladroncillos de Francia y de Inglaterra...*

En 1580 fue creada la Armada del Mar del Sur para cubrir un tramo fundamental de la carrera de relevos que transportaba la plata extraída de Potosí. Un viaje que se iniciaba en las minas del Alto Perú y concluía en los puertos de Sevilla y Cádiz. La Armada del Mar del Sur fue una flota defensiva cuya razón de ser fue proteger el virreinato de Perú, resguardar sus puertos y asegurarse de mantener fluidas, seguras y controladas las rutas marítimas en el Pacífico. El espacio que se esperaba fuera resguardado por esta flota era prácticamente toda la costa pacífica, desde Cabo de Hornos a Centroamérica. Sin embargo, en la práctica la flota se limitó a resguardar la ruta Callao-Panamá, que requería mucha protección, por ser la ruta por donde circulaba la plata potosina, tesoro codiciado por los corsarios y piratas de otras naciones. Con el pasar de los años la amenaza extranjera fue creciendo en el Mar del Sur, por ende también se esperaba que la Armada del Sur fuera más eficiente en su tarea de resguardar el tesoro y las rutas del Pacífico.

En 1591 quedó registrado en la Recopilación de las Leyes de Indias la importancia para el virreinato del Perú de contar con una serie de galeones que escoltarán la plata

---

20 “Relación de Melchor de Liñán y Cisneros dada al Señor Duque de la Palata del tiempo de tres años y cuatro meses que gobernó desde 1678 hasta 1681”, en Manuel A. Fuentes, editor, *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje español* (Lima, 1859), I, f. 377.

21 “Carta a SM del virrey Francisco de Toledo sobre materias de Guerra...”, en Roberto Levillier, *Gobernantes del Perú, cartas y papeles del siglo XVI* (Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1926), IV, p. 280.

peruana a Tierra Firme, denominada desde entonces como “Armada del Mar del Sur”.<sup>22</sup> Por los siguientes dos siglos esta armada intentó cumplir con su doble función de transportar el tesoro y resguardar la ruta de la plata. Las naves de la armada iniciaban su viaje anual en el Callao, siguiendo una navegación de cabotaje, lo cual facilitaba el reabastecimiento de agua y alimentos en los distintos puertos de las costas del virreinato. La última parada oficial antes de llegar al puerto Perico en Panamá era Guayaquil.

Desde su creación hasta mediados del siglo XVIII el mando supremo de la Armada lo tenía el virrey del Perú; al virrey le seguía en importancia el teniente del capitán general, que en muchos casos fue su hijo o algún allegado próximo; al que le seguía el almirante. Los cargos de general y almirante fueron muy codiciados, ya que el comandar un barco o una flota daba la oportunidad de enriquecerse con ingresos paralelos, debido a los fraudes cometidos en tierra y a bordo. Al igual que en otras instancias administrativas los cargos de la Armada no escaparon del nepotismo y la corrupción.

Durante los años que operó la Armada, los cargos de generales y almirantes fueron suprimidos, renovados y alterados debido a los usuales conflictos jurisdiccionales, situación típica de la burocracia colonial. Incluso hubo un periodo, entre 1619 y 1623, que la Armada fue administrada mediante contrato, en Asiento.<sup>23</sup> Es decir, fue privatizada para contrarrestar la corrupción administrativa y la incapacidad de las autoridades para controlar la evasión de impuestos, concretamente el de la Avería.<sup>24</sup>

### **Financiamiento de la Armada del Mar del Sur**

Por tradición medieval la defensa corría por cuenta de los súbditos a quienes ésta les favorecía. El Estado se encargaba de la recolección y cobro de los impuestos, y de su redistribución. El financiamiento para la dotación y operación de la Armada del Mar del Sur, al igual que la de Barlovento y la Carrera de Indias, provenía del impuesto de la Avería.<sup>25</sup>

La Avería fue aceptada con facilidad por los mercaderes locales, a quienes interesaba que las remesas y mercancías estuvieran debidamente protegidas. En ocasiones los mercaderes peruanos ofrecieron donativos y aportaciones voluntarias para la defensa.

Otro recurso utilizado, fundamentalmente a principios del siglo XVII, fue el de préstamos forzosos. La Corona incautaba la plata llegada a España, perjudicando directamente a los mercaderes, pero a largo plazo generaba un efecto *boomerang*, ya que debido a tantas presiones fiscales y préstamos forzosos los mercaderes recurrían al

---

22 *Recopilación de leyes de Indias*, Libro IX, Tomo XXX, ley primera, 16/7/1561.

23 Los asentistas adquirían el derecho a cobrar los impuestos de la Avería, destinado al sostenimiento de la Armada, comprometiéndose a mantenerla en condiciones de operar. Este sistema se mantuvo vigente sólo hasta 1623, cuando la Corona retomó la administración.

24 AGI, Contaduría 1791, Lima 27/3/1619, Esquilache al rey.

25 Se empezó a cobrar a finales del siglo XVI, cargando un porcentaje fijo a todas las mercancías y metales transportados. Inicialmente fue el 0.5%, a principios del siglo XVII fue incrementado al 1 % y en 1639 fue elevado al 2%.

contrabando y a envíos fuera de registro para evadir el elevado impuesto de la Avería.<sup>26</sup> Así, al final la Corona perdía sus ingresos.

Los gastos para la Armada fluctuaban en directa proporción con la amenaza extranjera. A finales del siglo XVI el presupuesto defensivo del virreinato peruano era de 100,000 pesos anuales, a mediados del siglo XVII se incrementó a 400,000, cifra que fue en aumento a partir de la década de los ochenta, cuando se recrudecieron los ataques, hasta alcanzar en 1685 más de 1'000,000 de pesos anuales. Por las mismas razones, los ingresos por Avería iban en descenso debido a la disminución comercial provocada por el asedio enemigo.<sup>27</sup>

Las armadas eran mantenidas con los donativos o situados, que podrían ser llamados los impuestos de guerra contra la piratería.<sup>28</sup> Pese a que el Mar del Sur era muy vulnerable a ataques extranjeros, los situados exigidos a las regiones del Pacífico eran mayormente destinados a la defensa de los puertos más vulnerables del Caribe, como Portobelo, Santa Marta y Cartagena. Esta situación molestaba mucho al Tribunal del Consulado de Lima y a los mercaderes del Pacífico, que veían como en vez de resguardar sus puertos y su comercio, la Corona destinaba su dinero para la protección del Caribe y las rutas del Atlántico. Es así como, la mayor parte del dinero recaudado por la Avería no fue destinado a salvaguardar el Mar del Sur. Ya que la defensa virreinal fue siempre insuficiente, los barcos estaban en pésimo estado y la escuadra era débil. En la práctica, la flota era usada constantemente para el tráfico de mercancías y pasajeros.

### **La Armada en acción**

Durante sus primeros años, la Armada del Mar del Sur debió operar con naves mercantes a las que se fletó y armó para cumplir con su tarea defensiva. Tampoco tenía tripulaciones permanentes, reclutándola para cada ocasión, en una suerte de copia del sistema de milicias terrestres.

Tras la incursión de Drake y el decreto de creación de una armada para el Pacífico, se inició la construcción de las primeras naves que conformarían esta escuadra defensiva. Las primeras embarcaciones que conformaron la flota fueron las galeras *Santísima Trinidad* y *Santa María*, construidas en Guayaquil. Adecuadas para navegar en un mar cerrado, como el Mediterráneo, no servían para navegación en mar abierto, y menos aún para defensa.

A finales del siglo XVI, tras constatar la inoperancia de tal tipo de embarcaciones para el Pacífico, se ordenó su desguace y la construcción de una flotilla de seis galeones

---

26 Con el paso del tiempo se concedió el Asiento de la Avería, que eran la concesión del cobro de impuestos a particulares. En la práctica, este derecho recayó casi exclusivamente en los miembros del Consulado de Comerciantes, quienes a partir de 1664 obtuvieron beneficios como si su mercadería sobrepasaba un monto fijo de 100,000 pesos, los mercaderes estaban exentos de registrar sus envíos, con lo cual obtenían derechos a traficar con libertad.

27 Gaspar Pérez Turrado, *Las Armadas Españolas de Indias* (Madrid, MAPFRE, 1992), pp. 207-208.

28 Lane, *Pillaging the Empire*.

y dos o tres fragatas.<sup>29</sup> En 1586 se dispuso la construcción del *San Pedro y San Pablo*, pero todavía no existía una infraestructura de apoyo terrestre para la flota. Para 1588 la Real Armada del Sur contaba con cinco galeones:<sup>30</sup> *San Pedro y San Pablo* (400 toneladas, 32 cañones), *San Andrés* (300 toneladas, 28-30 cañones), *San Francisco* (350 toneladas), *San Jerónimo* (250 toneladas, 24 cañones) y *Nuestra Señora del Rosario* (160 toneladas).

En 1594 esta escuadra enfrentó los ataques del corsario Hawkins, y el *San Andrés* apresó al *Dainty*, nave corsaria que desde entonces fue rebautizada como *Nuestra Señora de la Visitación*, mejor conocida como la *Inglesa*, que pasó a formar parte de la Armada del Mar del Sur.

A comienzos del siglo XVII los buques de la Armada daban señas de deterioro y envejecimiento, por lo que el virrey Luis de Velasco mandó a construir, entre los años 1600 y 1602, el galeón *Jesús María* (600 toneladas, 30 cañones). A inicios del siglo XVII la Armada del Mar del Sur estaba compuesta por 4 galeones: *Jesús María* (600 toneladas), *Nuestra Señora de la Visitación*, *Nuestra Señora de las Mercedes* (400 toneladas) y *San Pedro y San Pablo* (400 toneladas).

Entre 1610 y 1612 fueron construidos en los astilleros de Guayaquil una nueva pareja de capitana y almiranta, el *San José* (400 toneladas, 32 cañones) y el *Santa Ana* (350 toneladas, 30 cañones). De ahí en adelante se acostumbró construir los barcos de la Armada en parejas. No obstante, esta pareja de navíos tuvo un protagonismo muy corto, ya que en 1615 el *Santa Ana* fue hundido frente a Cerro Azul por la flota del neerlandés Joris van Speilbergen, y pocos años más tarde, en 1631, el *San José* naufragó en Garachine, Panamá.

En 1615 la Armada del Mar del Sur contaba con cuatro galeones, dos tuvieron la misión de escoltar la flota con el tesoro y otros dos debían proteger las costas del asedio de Speilbergen. La estrategia de dividir la débil escuadra fue catastrófica, perdiéndose la *Santa Ana* en el combate contra las fuerzas enemigas.

Al año siguiente se inició la operación del presidio del Callao, como un contingente permanente en tierra constituido por cinco compañías de infantería. En realidad se trataba de un destacamento de frontera marítima vinculado a la flota. Desde entonces, el funcionamiento del presidio del Callao debía estar al servicio de la Armada del Mar del Sur.

En 1617 la Armada del Mar del Sur se encontraba en estado deplorable, por tanto el nuevo virrey, Príncipe de Esquilache, ordenó la construcción de una nueva pareja de galeones: la capitana *Nuestra Señora de Loreto* (600 toneladas, 44 cañones) y el *San Diego*, incendiado en 1624 en el astillero por los hombres de L'Hermite. Así, a principios del siglo XVII, en la época de la amenaza holandesa, la Armada estaba

---

29 AGI, Contaduría 1791, Real Cédula, Madrid, 16/4/1591.

30 Pablo E. Pérez Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987), p. 86.

conformada por los galeones:<sup>31</sup> *Nuestra Señora de Loreto* ( 900 toneladas, 44 cañones, 44 artilleros, 60 marineros, 16 grumetes), *San José* (400 toneladas, 32 cañones, 32 artilleros, 50 marineros, 13 grumetes), *Jesús María* (600 toneladas, 30 cañones, 30 artilleros, 50 marineros) y *San Felipe y Santiago* (16 cañones, 16 artilleros, 24 marineros, 10 grumetes); así como los pataches *San Bartolomé* (150 toneladas, 8 cañones, 8 artilleros, 10 marineros y 8 grumetes) y *San Francisco* (8 cañones).

En 1624, debido a la misma estrategia de dividir sus fuerzas, los puertos del virreinato del Perú fueron asediados por la expedición del neerlandés Jaques L'Hermitte, quien sitió el Callao durante tres meses. Este ataque evidenció las debilidades defensivas de la Corona en el Pacífico Sur. Tras este ataque se sucedieron peticiones por parte de las autoridades y mercaderes de los puertos amenazados para que se incrementen las defensas en estas costas, tal como el hecho por la Real Audiencia de Quito en 1624:<sup>32</sup> "...que para remedio de estos daños convendría enviar una gruesa armada por el Estrecho que se oponga a la del enemigo".

Pasado el peligro y contabilizados los daños, el virrey peruano, apoyado por los comerciantes locales, insistió en la necesidad de proteger las costas desde Chile hasta Acapulco. Todos estaban dispuestos a colaborar económicamente, de hecho enviaron a España más de 713,000 pesos para invertir en buques de guerra, pero estos fondos fueron desviados para el ataque de la ciudad flamenca de Breda.

El siguiente virrey, Conde de Chinchón, optó por fomentar el corso para que los barcos mercantes funcionaran en caso de emergencia como buques de defensa. Al igual que su predecesor, envió 400,000 ducados a España para la construcción de cuatro buques de guerra, pero nuevamente estos fondos fueron desviados y la respuesta de la Corona fue que los buques debían construirse en astilleros locales, para evitar los riesgos de atravesar el Estrecho.<sup>33</sup> La única opción que le quedó al virrey peruano fue dictar normas para que los buques mercantes se construyan de manera tal que se puedan artillar en caso de emergencia. Tanto Guadalcazar como Chinchón perdieron los fondos enviados, no obtuvieron ningún buque procedente de España y tuvieron que conformarse con recurrir a comprar barcos mercantes locales.

A consecuencia del bloqueo de L'Hermitte las autoridades peruanas discutían sobre la mejor manera de defender el Callao, considerando seriamente la necesidad de mejorar las defensas en tierra. Hacia 1640, ante la amenaza de una nueva incursión holandesa, se intentó restaurar la escuadra, pero sus naves requerían importantes reparaciones.<sup>34</sup>

En abril de 1630 el virrey Chinchón recomendaba que tanto la Armada del Mar del Sur, cuanto el Galeón de Manila debían hacer viaje cada dos años, para que las flotas tuvieran tiempo entre viaje y viaje para prepararse y reparar sus navíos. Esta sugerencia fue firmemente rechazada por la Corona, cuya prioridad era que el tesoro llegara

---

31 Pérez Turrado, *Las Armadas Españolas de Indias*, p. 63.

32 AGI, Quito, 10, R,11,N.152. Daños causados por los holandeses, 2V.

33 Pérez Turrado, *Las Armadas Españolas de Indias*.

34 Bradley, *Spain and the defense of Peru*.

anualmente a la Península para satisfacer sus obligaciones financieras.<sup>35</sup>

El periodo de Mancera (1640-1644) se conoce como la época de las grandes construcciones navales, el flamante virrey se propuso restablecer la Armada. Guayaquil fue elegido como el lugar idóneo para los astilleros debido a su ubicación y recursos. Desde entonces, en estos astilleros se construyeron la mayoría de navíos de la Armada. Se trataba de una renovada perspectiva defensiva, sin embargo la decisión sobre el tonelaje de los galeones fue bastante desacertada. En esta época se construyeron los galeones *Jesús María de La Limpia Concepción* (1200 toneladas, 54 cañones) y *Santiago* (900 toneladas, 36 cañones). La construcción de esta nueva pareja de galeones tardó más de dos años y en su primer viaje al Callao hicieron agua por varias partes, demostrando así deficiencias. Fueron objeto de continuas reparaciones, que a final duplicaron su costo original. Tan solo diez años más tarde, el 25 de octubre de 1654, la capitana *Jesús María* se hundió en los bajos de Chanduy, cerca de Guayaquil. Tras esa pérdida, la Armada se vio reducida a dos galeones y varias embarcaciones pequeñas, en tanto que el *Santiago* se encontraba en condiciones deplorables.

El tercer cuarto del siglo XVII fue de relativa calma y expansión económica en la región del Pacífico, el tráfico por rutas lícitas e ilícitas conectó los distintos puertos del virreinato del Perú y también los centroamericanos y mexicanos. La Armada cayó en desuso, y sus barcos y tripulaciones se convirtieron más en una carga que en un instrumento de defensa. Inclusive las fortificaciones en los puertos desde California hasta Tierra del Fuego, parecían unas ruinas, las murallas que se habían empezado a construir en ciertos puertos, como Callao, fueron abandonadas. En 1656 el virrey Conde de Alba de Aliste ordenó la construcción de una nueva pareja de galeones: el *San José* y el *Nuestra Señora de Guadalupe*. Ambos de 825 toneladas y con capacidad de portar entre 32 y 44 cañones.

Durante la década de 1680 la aparente calma se rompió, cuando se inició la temporada más dura de la amenaza extranjera, conocida como la época dorada de la piratería en la Mar del Sur. En abril de 1687 un grupo de ellos comandados por Bartolomé Sharp se introdujo en el Pacífico, para dar inicio al ciclo más peligroso de la piratería, que golpeó a los puertos y barcos que carecían de un resguardo apropiado.

Debido a los ataques bucaneros, que encontraron una Armada bastante debilitada, los comerciantes tomaron la iniciativa de financiar una operación privada de defensa denominada la compañía Nuestra Señora de la Guía, compuesta por tres naves mercantes artilladas. Esta flotilla defensiva privada logró limpiar el Mar del Sur de los piratas que lo amenazaban. El éxito de la compañía Nuestra Señora de la Guía fue un ejemplo temprano de la eficacia de las empresas privadas marítimas americanas.

Superada la crisis, los comerciantes recolectaron 300,000 pesos para la construcción de dos galeones y una fragatilla, el *Santísimo Sacramento*, el *Nuestra Señora de la Concepción* y la *San Miguel*. Entonces, por iniciativa privada, fue reforzada la Armada. En la práctica esta flota sólo cumplió con su tarea de escoltar las mercancías hasta Panamá,

---

35 AGI, Lima,45-46. Carta del Conde Chinchón a la corona, 6/5/1634, ff. 183-184.

misión que quedó interrumpida entre 1707 y 1721, otra vez por el peligro extranjero.

Los galeones sirvieron hasta 1744 y 1745, respectivamente, siendo los buques más longevos de la Armada. A finales del siglo XVII la Armada estuvo conformada por los galeones *Santísimo Sacramento* (824 toneladas, 40 cañones) y *Nuestra Señora de la Concepción* (700 toneladas, 36 cañones), y los pataches *Santa Cruz* y *San Miguel*.<sup>36</sup>

La presencia de enemigos, fundamentalmente en las décadas de los ochenta y noventa, así como las deficientes condiciones de las naves y otros factores, dificultó que los viajes anuales entre Callao y Panamá se cumplan con rigurosidad. Las falencias de la Armada demandaron a los mercaderes locales armar y financiar una flota paralela para que cumpliera con la tarea defensiva durante la época más álgida del asedio pirata. Las deficiencias administrativas requirieron de inversión privada para la construcción de los galeones de la Armada. En síntesis la administración, financiamiento y dotación de las defensas corrió por cuenta del sector privado, en tanto la Corona se enfocaba en que el tesoro llegara al puerto de Sevilla.

Durante las primeras décadas del siglo XVIII la defensa del Mar del Sur estuvo a cargo de los buques franceses, que debido a la Paz de Utrecht (1713) ofrecían sus servicios al flamante rey de España, Felipe V de Borbón, para acabar con los corsarios ingleses en el Pacífico. Pero la realidad fue que los franceses se dedicaron más a vender las mercancías que abarrotaban las bodegas de sus buques que a perseguir a los corsarios ingleses. En tanto que la Corona española, confiando en el accionar de sus aliados franceses, permitió que la Armada del Mar del Sur se fuera deteriorando aún más. Paradójicamente, más adelante, España tuvo que recurrir al corso para expulsar a los franceses del Pacífico, incorporando a la Armada del Mar del Sur los buques de la expedición de Jean Nicolás de Martinet, entre ellos la fragata *Peregrina* (600 toneladas, 48 cañones), y algunas de sus presas, como la fragata *Príncipe de Asturias*, *Águila* y *Brillante*.

De ese modo, la Armada quedó conformada ya no por naves construidas en astilleros locales, como había sucedido en los siglos previos, sino por embarcaciones europeas presas del corso.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se echó mano del corso como la opción defensiva, situación que entonces parecía más eficaz que mantener y dotar una flota oficial. En los años anteriores ya se había comprobado que a los mercaderes les resultaba más efectivo artillar sus barcos y encargarse de su propia defensa. Los acontecimientos habían demostrado que el mantener una Armada era demasiado costoso y que en la práctica la escuadra encargada del transporte del tesoro no lograba cumplir a cabalidad con su función defensiva. El corso resultó ser finalmente un mecanismo defensivo exitoso y menos costoso que mantener y dotar una armada permanente.

Durante el siglo XVIII la actuación de la Armada fue reduciéndose paulatinamente, los envíos a Panamá fueron espaciándose, como consecuencia del colapso de la feria de Portobelo; y tras el ataque del comodoro Anson (1741) la Armada del Mar del Sur

---

36 Pérez Mallaina, *La Armada del Mar del Sur*, p. 92.



fue perdiendo su razón de existir. Desde la sorpresiva aparición de Drake en el Pacífico, seguida por diversas incursiones de extranjeros en forma de corso, piratería, contrabando; y debido las continuas pretensiones colonizadoras de otras naciones, se había sentenciado a muerte al sistema de flotas y galeones, y concretamente a la Armada de la Mar del Sur. Tal vez se trató de la crónica de una muerte anunciada para la defensa del gran lago.

## Conclusiones

Francis Drake demostró que el Mar de Sur era penetrable y que España no podía proteger a su pretendido *Mare Nostrum*. Al apoderarse con gran facilidad del galeón *Concepción* y de otras naves cargadas de oro y plata, sentó un precedente para otros aventureros que buscaban emular su éxito. La incursión de Drake llevó a la creación de una armada, sin embargo, a pesar de la gran inversión que implicó la construcción y dotación de sus naves, no fue precisamente la opción más acertada para patrullar, defender y transportar los tesoros del Mar del Sur.

La Armada del Mar del Sur operó como la fuerza naval defensiva del Pacífico y su ruta comunicó los puertos del virreinato peruano durante más de dos siglos. Pero precisamente su doble función –transporte y defensa– sería la causa de su fracaso, ya que al estar sus barcos cargados y más de las veces sobrecargados de mercancías y pasajeros, perdía la maniobrabilidad que requieren los buques de guerra.<sup>37</sup>

La última expedición de la Armada del Mar del Sur hacia Panamá fue en 1739. La escuadra estaba liderada por la fragata *San Fermín* y el galeón *Concepción*. Su homóloga, la famosa ruta del Galeón de Manila, que unía Acapulco con Manila, también iba perdiendo continuidad. Por lo que se puede concluir que ambas rutas corrieron con suerte similar.

En la segunda mitad del siglo XVIII todo el régimen defensivo del Pacífico había caído en un total deterioro, si es que alguna vez hubo defensas, ya que la Armada del Mar del Sur fue más que una escuadra de patrullaje, una de transporte. De hecho, la falta de estrategia defensiva fue clarísima, ya que por más de un siglo se registró la constante desprotección de la prolongada costa americana. Tampoco se estableció un plan ni una base que perdurara para interceptar las incursiones enemigas. Todo lo contrario, se permitió que con facilidad los extranjeros penetraran al Pacífico y tuvieran el tiempo suficiente para recuperarse y avanzar. Fueron las escuadras privadas y los corsarios quienes aplicaron estrategias más eficientes para evitar o atacar a los enemigos, como fue el caso de la compañía Nuestra Señora de la Guía, que en 1687 demostró su eficacia al combatir y perseguir a los bucaneros.

En la práctica, la Armada del Mar del Sur, más que una función naval cumplió una mercantil, al transportar plata potosina, mercancías, contrabando y pasajeros de puerto en puerto. Tal carácter se podía detectar cuando se presentaban accidentes y catástrofes que delataban los defectos y fraudes cometidos en los navíos. Como fue el caso del

---

37 Bradley, *Spain and the Defense of Peru*.

controversial naufragio de la capitana *Jesús María de la Limpia Concepción* en 1654.

Si bien ningún cargamento de la Armada cayó en manos enemigas, su efectividad podría ser cuestionable, ya que en la práctica se convirtió en un convoy de transporte de tesoro del Callao a Panamá. Fuera de esa labor, la mayor parte del tiempo descuidó la protección del resto de puertos e islas, que se convirtieron en fácil presa de los enemigos. Esto implicó implementar otras estrategias defensivas, como la construcción de defensas en tierra y, en al menos dos períodos de gran amenaza extranjera, que los mercaderes locales armen flotillas defensivas paralelas para resguardar sus naves, rutas y puertos.

Por otra parte, la construcción y mantenimiento de los barcos de la Armada implicaba costos elevados y mermaban no solo el tesoro español sino los bolsillos de los habitantes, que muchas veces no veían retribuido su esfuerzo económico. Algunas de estas costosas naves se hundieron, perdiéndose la inversión de su construcción y muchas veces gran parte de su carga.

La historia de la Armada del Mar del Sur permite conocer otros aspectos de la historia marítima americana, entre ellos los económicos, y a la vez apreciar la importancia de la incursión de Drake. También permite conocer más sobre la evolución del tipo de construcciones navales en el Pacífico, la administración de las armadas, las rutas y la misma dinámica de intercambio; y, porque no, analizar una errática política comercial y defensiva de la Corona. Todos estos son temas muy relevantes para conocer mejor el dinamismo de aquella parte del Pacífico que se define como “*todo el mar que cae al occidente de la América y corre desde sus playas la vuelta del poniente hasta las islas Filipinas, llamamos Mar del Sur*”.<sup>38</sup>

---

38 Bernabé Cobo SJ, *Historia del Nuevo Mundo* (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1969), I, p. 37.

## **Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa**

Vera Moya Sordo\*

Durante el siglo XVIII la guerra fue un medio para tratar de evitar, mediante bloqueos, el corso y el contrabando, la competencia de los poderes de los estados europeos en su desarrollo mercantil, especialmente el ultramarino. En este escenario, las marinas de guerra de Gran Bretaña, Francia y España se enfrentaron continuamente para controlar las vías trasatlánticas de comunicación y expansión comercial, así como los puestos del viejo continente, América y Asia. Ante la necesidad de mejorar las operaciones navales, los estados desarrollaron economías y administraciones centralizadas capaces de sustentar dichas maquinarias bélicas. De manera progresiva, las escuadras se volvieron más grandes y mejor armadas, a la vez que se optimizaron el entrenamiento militar y marino de oficiales y tripulaciones, logrando mantenerse en activo en lugares distantes durante mayor tiempo.

A finales de siglo, en medio del circuito bélico mundial, al interior de las tres armadas, especialmente la británica, surgió un movimiento de rebeldía masiva nunca antes visto en la historia naval militar. El objetivo de la investigación de la cual deriva el presente texto,<sup>1</sup> es analizar este fenómeno de manera comparativa a fin de conocer las características esenciales de cada caso; comprender sus motivaciones y explicar las determinantes que influyeron en el grado de rebelión y violencia. A continuación se expondrán algunos avances.

Las fronteras de Gran Bretaña están definidas por el mar que abraza sus costas, motivo por el cual desde el siglo XVI los objetivos del Estado se centraron en desarrollar el poder naval en torno al comercio ultramarino y la guerra. Desde la primera mitad del siglo XVII, con el fin de socavar el comercio neerlandés, se ejecutó la política denominada “agua azul” (“*blue water*” policy); esto es, operaciones navales mercantiles impulsadas y protegidas por la marina de guerra. Mediante la simbiosis con la marina

---

\* Candidata al doctorado en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México. Ponencia presentada al Simposio de Historia Naval, Academia Naval de los Estados Unidos, 19-20/9/2013.

1 “Motines a bordo: rebelión, violencia y poder en el escenario de las instituciones navales inglesa, francesa y española (finales del siglo XVIII-principios del XIX)”, investigación de doctorado en elaboración.

mercante y la introducción de reglamentos y sistemas encaminados a potencializar la fuerza bélica, así como la disciplina y el profesionalismo marino y militar, se consolidó una poderosa armada, desafiante y ofensiva, que paulatinamente conquistó puestos de sus adversarios en el Mediterráneo, Atlántico y Caribe.

Por su parte, desde el siglo XVII, con el creciente y competitivo comercio mundial, España había quedado rezagada. Tras severas crisis económicas y administrativas en su pretensión por mantener su monopolio americano, así como guerras con reinos periféricos y otras naciones al exterior, contaba con pocos recursos navales en comparación con sus rivales. Sin embargo, con la unión de la corona franco-española bajo la dinastía borbónica en 1700, parte del proyecto de centralización y burocratización del Estado francés fue la introducción de una serie de reformas estructurales y tecnológicas en el sistema naval español. Así, a lo largo de la centuria ambas marinas compartieron características estratégicas similares. Al ser estados continentales, ambos estaban forzados a mantener el control tanto de sus fronteras terrestres como marinas, por lo que sus gastos de guerra estaban divididos. Por ello, su estrategia naval fue primordialmente defensiva, centrada en la protección de sus intereses comerciales, flotas y puestos coloniales, y mediante la guerra de corso, mantuvieron la ofensiva de ataque al comercio de sus principales enemigos británicos y neerlandeses.

A pesar de las diferencias en capacidad y potencia, durante la primera mitad de siglo las tres armadas compartieron problemas similares: insuficiencia de reservas de marinos y buques adecuados, deficiencia en la provisión de armamento y víveres en alta mar, condiciones insalubres que provocaban terribles epidemias entre la población marinera, falta o atraso de sueldos, y desertiones que ponían en peligro la capacidad operativa de los navíos. Algunos obstáculos pudieron ser superado conforme avanzó la centuria, sobre todo en el caso de Gran Bretaña tras la Guerra de los Siete Años (1756-1763), sin embargo, hacia finales de siglo, el costo de mantener una guerra tras otra sobrecargó los recursos fiscales de los estados involucrados, generando crisis financieras irreversibles. Para sobrellevarlas, éstos aumentaron la presión en el pago de impuestos, lo que provocó convulsiones sociales en el viejo continente y sus colonias. Según Michael Duffy, para entonces Francia solamente mantenía el gasto de guerra para las fuerzas del ejército y aún en estas invertía el mínimo. Baste decir que en 1788 sólo un 26.3% fue para el ejército, mientras que 49.3% se utilizó para liquidar deudas de guerras previas. En aquel momento Francia buscó nuevas formas de impuestos, creando la molestia general, y con el ahorro en el pago y gratificaciones a sus soldados y oficinas enajenó sus fuerzas armadas. Por su parte, la demanda de Gran Bretaña a sus colonias americanas para que asumieran una mayor parte de los gastos militares condujo a la guerra por su independencia, mientras que la negativa de aumentar el sueldo naval en un intento por mantener bajos los gastos, fue una de las causas de los motines masivos de 1797.<sup>2</sup> En el caso de España, la mayor parte del gasto total contabilizado

---

2 Michael Duffy, "Introduction: The Military Revolution and the State", en Michael Duffy (ed.), *The Military Revolution and the State: 1500-1800*, Exeter Studies in History, no. 1, University of Exeter,

del Estado de los Borbones, un 63%, lo consumieron el ejército y la marina.<sup>3</sup> Según José Jurado-Sánchez, la mayor parte fue para el primero, mientras que para la marina se incrementó sólo cuando se agudizaban los enfrentamientos navales internacionales.<sup>4</sup> Empero, el reforzamiento de la administración tributaria de la América colonial en las décadas de 1780 y 1790 para mantener este nivel, creó un intenso endeudamiento que llevó a la bancarrota de la Corona a partir de 1810.<sup>5</sup>

### Motines masivos

Los primeros atisbos de rebelión masiva arribaron con los vientos revolucionarios que convulsionaron Francia. En 1789, trabajadores y oficiales de los arsenales del puerto de Tolón se amotinaron pidiendo la destitución de sus autoridades militares. En 1790, marinos alzaron la voz demandando el adelanto de sueldos; y un año después, oficiales de la Flota Atlántica en Brest exigieron la destitución de algunos mandos por despotismo.<sup>6</sup> En 1792, con el creciente poder de las autoridades revolucionarias, un oficial fue asesinado y un comandante de marina fue linchado en Tolón.<sup>7</sup> Algunos otros oficiales fueron destituidos por pertenecer al viejo Cuerpo (*Grand Corps*) y los que permanecieron en sus puestos fueron vigilados, considerados traidores potenciales.<sup>8</sup> El puerto se había convertido en escenario de enfrentamiento entre los defensores del Antiguo Régimen y los revolucionarios. A punto de perder la contienda, los primeros pactaron con Gran Bretaña y sus aliados para que tomaran la flota mediterránea francesa y ayudaran a defender el puerto de las tropas de Napoleón.<sup>9</sup> Para los hombres de la flota atlántica, que en esos momentos pasaban hambre y dificultades en el norte, este acto fue considerado una traición, por lo que se amotinaron exigiendo la destitución de los mandos y su regreso a Brest, dejando descuidada la guardia de las costas francesas. La Convención Nacional respondió guillotinando a algunos de los altos oficiales y otros cientos fueron encarcelados, despedidos y desterrados del servicio.<sup>10</sup> Excepto algunos

---

1980, p. 7.

- 3 José Jurado Sánchez, *El gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703- 1800)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2006, 196 pp., p. 94.
- 4 José Jurado Sánchez, “Gasto militar, crecimiento económico y lucha por la hegemonía en la época preindustrial”, *X Congreso Internacional de la AEHE*, Septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide Carmona (Sevilla), p. 30, consultado en página de internet: [www.aehe.net](http://www.aehe.net), febrero del 2014.
- 5 Carlos Marichal, “Entre las guerras imperiales y las guerras de independencia: el virreinato de la Nueva España (1762-1812)”, en *20/10 Historia*, GM Editores, 2012, en página de internet: [www.20-10historia.com](http://www.20-10historia.com), consultada en marzo de 2014.
- 6 Oliver Chaline, “Les mutineries de 1797 dans la Navy”, en Armand Colin, *Historie, économie scociété*, 1-24 e année, 2005, 51-61 pp., p. 52
- 7 Malcolm Crook, *Toulon in war and revolution: from the ancient régime to the Restoration 1750-1820*, Manchester University Press, 1991, p. 116.
- 8 William S. Cormack, *Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794*, Cambridge University Press, 1995, p. 171.
- 9 Crook, *Toulon in war*, p. 126.
- 10 William James, *The Naval History of Great Britain, Volume 1, 1793-1796*, London, Conway Maritime Press, 2002, pp. 59, 122-123.

brotos de disturbios ocasionales en Toulon (1795), Brest y Cádiz (1796), y en otros buques durante 1797,<sup>11</sup> éste fue el último gran motín de *La Royale* en el siglo XVIII.

En cuanto a la *Royal Navy*, desde la primera mitad de siglo padecía de motines aislados por diversos motivos como la demanda de un mejor barco, en protesta por vestir ropas harapientas, pero sobre todo por el atraso en el pago de sueldos, recibir malos tratos de las autoridades y las duras condiciones de trabajo a bordo. Hacia finales de la centuria los motines se hicieron más frecuentes, llegando al punto más crítico en 1797, cuando en medio de la guerra con Francia, marinos y oficiales de la Flota del Canal en las bases de Spithead y Plymouth se amotinaron exigiendo la mejora en los sueldos, la alimentación, los permisos, el trato a los heridos y a los marinos en general. Representados por delegados de cada buque negociaron con el Almirantazgo y el Parlamento. Pero a diferencia de los motines franceses, los rebeldes no negaron su lealtad a la nación, enfatizando que lucharían contra el enemigo cuando fuera necesario. Debido a esta actitud ganaron la simpatía de la prensa y la sociedad inglesa en general, facilitando las negociaciones a su favor.<sup>12</sup> Días después estalló otra gran rebelión en 14 buques anclados en la base de Sheernes, Nore, Támesis. Las exigencias iban más allá, pues incluían la modificación de los artículos de guerra para eliminar el “terror” que implicaba el servicio, la destitución del primer ministro y la paz con Francia. Además de castigar a los oficiales considerados impopulares y amenazar con hundir las embarcaciones cuyas tripulaciones no se les unieran, los amotinados rechazaron los resultados de las negociaciones en Spithead y bloquearon la entrada a Londres.<sup>13</sup> La falta de planeación y desunión caracterizó este movimiento desde el principio,<sup>14</sup> y la amenaza de pasarse al bando francés causó profundo malestar en las autoridades y la sociedad. Al final, cerca de 400 marinos fueron juzgados y 29 ejecutados. Más tarde, otra parte de la Flota del Mar del Norte, comandada por el almirante Adam Duncan y de la Flota Mediterránea del almirante John Jervis, se solidarizaron con los motines en Spithead y Nore y se negaron a navegar. Las consecuencias fueron similares al caso de Nore, aunque algunos delegados de la Flota del Norte se suicidaron.<sup>15</sup>

Ante este escenario, resulta singular el caso de la Real Armada Española, de la cual se conocen pocos motines masivos en la misma época: básicamente los de la flota al mando del brigadier José Somaglia en el puerto de Callao, Perú, en 1772, cuya tripulación, al grito de “viva el rey y muera su mal gobierno” exigía mejoras en los salarios;<sup>16</sup>

---

11 Niklas Frykman, “Seamen on late Eighteenth-Century European warships”, en *IRSH* 54, Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, 2009, p. 87.

12 Leonard F. Guttridge, *Mutiny: A History of Naval Insurrection*, Naval Institute Press, 2006, p. 65.

13 Ver James, *The Naval History*, pp. 63-66 y Guttridge, *Mutiny: A History of Naval*, pp. 57-72.

14 Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Ocean, A naval history of Britain, 1649-1815*, London, Penguin, 2004, p. 449.

15 Niklas Frykman, “The mutiny on the Hermione: Warfare, Revolution, and Treason in the Royal Navy”, *Journal of Social History*, 2010, p. 162.

16 Rubén Vargas Ugarte and Margarita Guerra, *Historia general del Perú: Virreinato 1689-1776*, pp. 292-293. Véase Jorge Ortiz Sotelo, “Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, los años iniciales”, *Derroteros de la Mar del Sur*, nº 14, 2006, pp. 135-146.

y entrado el siglo XIX, el de *San Juan Nepomuceno*, en el que poco antes de la batalla de Trafalgar se amotinaron infantes de marina debido a los castigos recibidos por parte de un alférez. En el primer caso, 9 de los rebeldes fueron condenados a muerte, 2 de ellos colgados de la verga del trinquete de uno de los buques como ejemplo, y 31 más fueron azotados y condenados a presidio perpetuo.<sup>17</sup> Por su parte, en el de *Nepomuceno* todos los culpados fueron encarcelados. Más tarde, aunque ya no concierne a nuestra época de estudio, sonarán los motines de los navíos *Asia* y *Constante* en 1825, cuyas tripulaciones reclamaban maltrato, falta de paga y “escasos medios” para habilitarse de necesidades básicas como tabaco, hilo y jabón.<sup>18</sup>

### Reclutamiento forzoso

En la historiografía sobre motines navales de la época, mucho se ha escrito sobre lo ocurrido en la *Royal Navy* en un nivel particular y detallado, pero también general como parte de la historia naval británica. Por su lado, los motines en la marina francesa han sido estudiados principalmente como consecuencia de la crisis política-social que derivó en la Revolución,<sup>19</sup> donde las revueltas, aunque partieron de necesidades básicas como el pago de sueldos o la destitución de autoridades déspotas, forman parte del espíritu rebelde que impulsó la destrucción de la jerarquía social vigente. En cambio, en la historiografía española, el tema de los motines en la Real Armada ha sido apenas mencionado. Algunos autores afirman sin ninguna base crítica que ello se debe a su “ausencia”, ya que sus dotaciones no eran insubordinadas; es decir, no eran “gente proterva sacada de los presidios, y pillada recogida de las levas, sujeta a la obediencia por el temor al castigo que pudiera infringirles la guarnición de a bordo”; y que, al contrario del resto de las marinas europeas, la disciplina se mantuvo siempre.<sup>20</sup> Esta suposición parte del nacionalismo que normalmente caracteriza los estudios navales, pero también del prejuicio en relación al sistema de leva británico.

Ciertamente el Almirantazgo inglés realizaba reclutamientos forzosos y sistemáticos a través de patrullas de enganche y aunque la legislación establecía que sólo podía reclutarse gente útil para el oficio como marineros, barqueros, cirujanos, artilleros, carpinteros, calafates o toneleros, principalmente en tiempos de guerra, se aprendía a todo tipo de hombres, no importando si tenían o no experiencia navegando,<sup>21</sup> o si eran inválidos, padecían enfermedades incurables, eran ciegos o cojos. En opinión de algunos

17 Comunicación de Jorge Ortiz Sotelo cuyo libro titulado *La Real Armada Española en el Pacífico Sur* está en proceso de impresión (Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México).

18 José Martínez (teniente de la fragata *Constante*), citado en “Guía de Forasteros. Estanquillo literario para los años de 1825-1826”, México D.F., Instituto Nacional de Bellas Artes, Año III, Vol. IV, n° 6 (54), p. 1.

19 Excepto trabajos como el de Alain Cabantous: *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVIIe-XVIIIe siècles* (1984).

20 Pelayo Alcalá Galeano, en José Ignacio González-Aller Hierro, “El navío de tres puentes en la Armada Española”, en *Revista de Historia Naval*, núm. 9, año III, 1985, p. 71.

21 Rodger, *The Command of the Ocean...*, pp. 55-56.

oficiales de aquel tiempo, en ocasiones se reclutaba al “resto de basura de la tierra... sirviendo para nada”.<sup>22</sup> Sin embargo, pese a la leyenda negra de su sistema, el mayor recurso de la marina inglesa fue el voluntariado, especialmente a través de la Sociedad de Marina fundada en 1756. Ésta ofrecía hogar, un subsidio anual y entrenamiento elemental de las faenas de mar a jóvenes de entre 12 y 19 años, generalmente huérfanos o sin padre, e hijos de marineros desempleados. Algunos eran voluntarios, fugitivos atraídos por una vida idealizada de aventura y peligros, y otros eran enviados por sus supervisores o familiares para su corrección o para deshacerse de ellos.<sup>23</sup> Para darse una idea, entre 1756 y 1762, la Sociedad proveyó con 4500 muchachos a la armada, una cifra considerable de reclutas durante la Guerra de los Siete Años.

Aparte de esto, también hubo hombres que se apuntaron como voluntarios para evitar ser forzados o ir a prisión, así como marinos extranjeros de navíos mercantes y de guerra, todos atraídos por la promesa de buenos salarios, comida, atención médica y compensación para la familia tras la muerte; cuestiones básicas que, en mayor o menor medida, también prometían las otras marinas. Sin embargo, el servicio británico ofrecía ciertos incentivos como ningún otro: la oportunidad de promoción, no sólo de los oficiales de los buques insignia, sino también de los marineros, fuese cual fuese su origen; una pensión a edad avanzada, y especialmente el dinero de presas (*prize money*), un sistema de recompensa monetaria por capturar o hundir un navío enemigo, el cual se distribuía en terceras partes entre el capitán, los oficiales y la tripulación, lo que los volvía ávidos de lograr la eficacia naval<sup>24</sup> y obtener los beneficios de una buena recompensa.

En contraste, antes de la Revolución, el voluntariado en la marina de guerra francesa era menor, ya que el servicio naval no era considerado tan respetable como el ejército, tanto para que los oficiales realizaran una carrera, como para que la marinería simplemente subsistiera.<sup>25</sup> Ello era consecuencia de las prioridades políticas de Francia, enfocadas principalmente en los problemas continentales y al ejército, por lo tanto,

---

22 ADM 1/89, f. 136 y ADM 1/480, f. 581, en Nicholas A. M. Rodger, *The Wooden world. An Anatomy of the Georgian Navy*, Nueva York, W. W. Norton & Company, 1996, p. 167.

23 Roland Pietsch, “Ships’ boys and youth culture in eighteenth century Britain: the navy recruits of the London Marine Society”, *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XIV, no.4, octubre 2004, pp. 14-18.

24 Michael Duffy, “The Foundations of British Naval Power”, en Duffy (ed.), *The Military Revolution...*, p. 64.

25 Durante el siglo XVIII para Francia y España las guerras continentales eran una preocupación primordial y el ejército constituía el elemento vertebral del poder militar, mientras que la marina ejercía esencialmente las operaciones de transporte de tropas, salvaguarda de rutas de abastecimiento, operaciones de bloqueo y daño al comercio marítimo enemigo. Pese al crecimiento del poder naval inglés, en las audiencias europeas permanecía la idea de que la guerra naval, a diferencia de la protagonizada por los ejércitos, era menos eficaz porque no se traducían en ningún dominio territorial efectivo. Jesús Padrells Nadal, “La formación de la Marina Española en el siglo XVIII”, *Canelobre*, núm. 51 (2006), p. 45. A ello habrá que añadir el que era costosa y más impredecible que la de tierra debido a las condiciones marítimas y los fenómenos climáticos.



la marina padeció en su preparación y resultados operacionales.<sup>26</sup> En tiempos de Luis XIV era común que oficiales mercantes y comandantes de buques piratas sirvieran en la marina como voluntarios, pero esto comenzó a ser más raro tras su muerte. A mediados de siglo, los voluntarios solían ser en su mayoría hijos de armadores y comerciantes portuarios, capitanes de mercantes y oficiales navales de cierta élite que, a pesar de su escaso número, causaban descontento y recelo entre los oficiales subalternos, *gardes* y marinos concriptos, probablemente por la supuesta ventaja de condiciones (como la posibilidad de ser promovidos a grados intermedios o al *Grand Corps*) y su origen no-noble.<sup>27</sup> Ante la dificultad de darles un trato especial y protegerlos del desprecio de los demás, muchos fueron reacios a servir de manera voluntaria.<sup>28</sup>

Por ello, *La Royale* operaba básicamente a través de la *inscription maritime* o sistema de clases, método de reclutamiento que fue establecido desde tiempos de Jean Baptiste Colbert a través de la Ordenanza de Luis XIV para las armadas navales y arsenales de marina de 1689.<sup>29</sup> En ella se estipulaba que los hombres de mar, oficiales y marinos de la ciudad o del campo, a partir de los 18 años, tenían la obligación de registrar su nombre con el comité de oficiales en el departamento de su provincia correspondiente. A partir de entonces se les ordenaba estar listos para el servicio cuando se les llamara. El sistema dividía a los concriptos en “clases” (por provincia), cada una de las cuales estaba obligada a servir durante un año cada tres, cuatro o cinco años, dependiendo del tamaño del distrito.<sup>30</sup> La conscripción implicaba ciertos beneficios, como la manutención con una parte de su sueldo de los reclutas que no fuesen comisionados a las escuadras durante su año de servicio, su exclusión de determinadas faenas, así como la oportunidad de recibir dinero de la Caja de los Inválidos, fundación para marinos lisiados o fallecidos y sus familias.<sup>31</sup> No obstante, aunque la conscripción tenía la ventaja de una rápida movilización de reclutas en tiempos bélicos, no podía cumplir con el número requerido principalmente debido a epidemias y derrotas navales que provocaron una gran pérdida de hombres. Ello llevó a optar por otros medios de sustitución y en algunos casos se puso en práctica una especie de leva forzosa, aunque de forma encubierta, principalmente entre el ejército o entre las tripulaciones de navíos de las riveras.<sup>32</sup>

Por su parte, la matrícula española, que operó intermitentemente desde 1607 hasta consolidarse en el siglo XVIII siguiendo el sistema francés, ofrecía ofertas similares: un pago fijo y pensión de inválidos, pero también permiso exclusivo para la pesca, no

26 Charles Hauss, *Politics in France*, Washington, CQ Press, 2007, p. 194.

27 Cormack, *Revolution and Political Conflict...*, p. 43.

28 Ms. 29, “Mémoire sur les classes fait au mois de Janvier 1750”, ff. 71-4, Bibliothèque Historique de la Marine, Château de Vincennes, en James S. Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762: A Study of Organization and Administration*, Canada, Mc-Gill Queen's Press, 1987, pp. 73-75.

29 *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*, Paris, Estienne Michallet, 1689.

30 Livre Huitième, Titre I, Art. I-XXXV y Titre II, Art. I-XXVI, de la *Ordonnance de Louis XIV pour les armées...*, pp. 147-170.

31 Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Ouest France, 1988, pp. 30-32.

32 Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 31.

ser presos ni ejecutados por deudas, la exención de reclutas para el ejército, beneficio económico preferencial para las tripulaciones de las flotas de Indias,<sup>33</sup> entre otros, pero al igual que en el caso francés, el servicio naval tampoco era valorado como el del ejército y el voluntariado era reducido. Según Javier de Salas en su *Historia de la Matricula de Mar* (1870), siguiendo algunas opiniones críticas de miembros de la oficialidad naval y de la Corona de principios del siglo XIX, para el Estado español el servicio del ejército era más valioso que la marina. Un ejemplo de esto era el pago puntual de los sueldos de los oficiales del ejército, lo que no ocurría con los de la marina, por lo que algunos decidían cambiarse al primero.<sup>34</sup> Esta apreciación recuerda a la del capitán de fragata Manuel de Guirior, quien en un informe que redactó alrededor de 1769, juzgó las condiciones del personal de la armada más desfavorecidas que las del ejército.<sup>35</sup> Si así lo percibía la oficialidad, ni qué decir los marineros comunes. No extraña entonces la añeja resistencia de las autoridades de puertos como Guipúzcoa y Vizcaya a las levas de carácter “voluntario” que la Corona pretendía realizar, manteniéndose reacias a entregar a sus marineros pese a que se prometían privilegios especiales como servir en buques construidos en las mismas provincias o que el reclutamiento se realizara solamente en una de ellas.<sup>36</sup> El problema para los hombres de mar, mayormente pescadores, era que el servicio era un oficio peligroso y poco redituable, además de su carácter forzoso, motivos suficientes para su rechazo. Esto, sumado a la disminución gradual del comercio marítimo, el despoblamiento de las costas y las epidemias, obligó a la Corona a implementar una leva periódica institucionalizada de carácter obligatorio similar a la inglesa, que manejaba un considerable número de hombres sin experiencia en mar.<sup>37</sup>

### ¿Disciplina implacable?

Notoriamente las marinas sobrellevaban dificultades análogas y, si recordamos los motines mencionados, la mayoría de los motivos de amotinamiento fueron prácticamente los mismos: adelanto o mejoras en los salarios, destitución de autoridades déspotas, flexibilidad en los permisos, mejoras en las condiciones de vida a bordo, etc., lo que indica que la situación dentro de las flotas era muy parecida. La diferencia es el grado de manifestación de la rebeldía. Entonces, ¿por qué la magnitud de motines en la armada más poderosa, profesional y al parecer mejor remunerada? Un punto muy discutido ha sido la supuesta disciplina férrea del servicio inglés. Desde las Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar (*The Laws of War and Ordinances of the Sea*) de 1652,

---

33 José Manuel Vázquez Lijó, “La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15, 2006, p. 293.

34 Francisco Javier de Salas, *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870, pp. 85, 219-220, 233-241, 246.

35 *Informe de Don Manuel de Guirior, sobre la dificultad de formar bien una propuesta que se le encargó para Capitanes de Navío y de Fragata, según el estado en que estaba la Armada*, Archivo del Ministerio de Marina, ms. 473, fol. 233 ss. (s/f).

36 De Salas, *Historia de la Matricula de Mar...*, pp. 56, 59, 102-105.

37 Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 31.

y después en su respectivas modificaciones de 1661 (*Naval Discipline Act of the Restoration*), 1749 (conocida como el Acta de George Anson) y 1778, se estableció que la sedición o motín, la planificación o pronunciamiento de palabras que lo implicaran o su ocultamiento, en teoría podía ser castigado con la pena de muerte u otra que la corte marcial considerara. Otros delitos concernían a ciertos actos de insubordinación (reñir o exigir a los superiores, intento de agitación interna, discursos provocadores, etc.), en cuyo caso las penas podían ir desde la cárcel hasta la muerte.<sup>38</sup> Sin embargo, las medidas disciplinarias, aunque estrictas en el código, eran en realidad bastante flexibles y pocos acusados eran condenados a muerte. De hecho, existía un ancho campo de delitos y faltas que eran toleradas por la justicia naval. Los mandos eran comúnmente desafiados por sus subordinados, incluso insultados o golpeados, pero por otro lado, tenían el derecho de ordenar ciertos castigos corporales como los azotes para aquellos que consideraran cometieron faltas graves que ponían en peligro la estabilidad de la comunidad o la navegación.<sup>39</sup> En la mayoría de los casos, esto era más efectivo que entrar en un proceso de juicio, donde normalmente tras un largo periodo de tiempo y en base a leyes que se caracterizaban por su ambigüedad, la decisión final podía ser inconsistente, irregular o injusta.

La marina francesa también contaba con sistemas particulares de castigo. Como se puede leer en la ya mencionada Ordenanza para las armadas navales de 1689<sup>40</sup> y en la Ordenanza del Rey concerniente a la Marina de 1765,<sup>41</sup> en teoría la rebelión o sedición merecía la pena de muerte. Sin embargo, en la práctica la disciplina francesa también era flexible, más aún que la inglesa. Según James S. Pritchard, conforme se desarrolló la Guerra de los Siete Años el rigor disciplinario se relajó, ya que se consideraba incorrecto castigar a los hombres si éstos no recibían su sueldo, aunque se tratase de casos de insubordinación.<sup>42</sup> En cuanto a los actos que en los códigos franceses aparecen como “desobediencia” o “levantamiento” (no se menciona motín), era común que se trataran de minimizar escarmentando a los culpables con camisas de fuerza durante unas horas o en casos extremos, castigando a las cabecillas a manera de ejemplo enviándolos a galeras o a servicio naval perpetuo.<sup>43</sup> Este acto “indulgente” de la institución francesa, que partió de la necesidad de mantener gente de mar para sus escuadras, trajo severas críticas

38 Artículos 19-22, John Raithby (ed.), “Charles II, 1661: An Act for the Establishing Articles and Orders for the regulating and better Government of His Majesties Navies Ships of Warr & Forces by Sea”, en *Statutes of the Realm: volume 5: 1628-80*, 1819, pp. 311-314. URL: <http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=47293>, consultado en 3/12/2013.

39 Rodger, *The Wooden world*, p. 219.

40 Específicamente el Livre Quatriéme, Titre I, Art. XVI-XVII, XXI y Titre II, Art. I, XVIII, XX-XXI, XXXI-XXXVI.

41 Livre Seiziéme, Titre CII, Art. MCCXLIX-MCCLXXXIV de *Ordonnance du Roi, concernant la marine, Du 25 Mars 1765*, Paris, L’Imprimerie Royale, 1765.

42 Archives de la Marine, Rochefort, Series 1E, Intendants’ correspondence with the court: minutes of Lenormant de Mézy’s correspondence, vol. 410, no. 541, en Pritchard, *Louis XV’s Navy...*, p. 86.

43 Alain Cabantous, *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l’ancienne France, XVIIe-XVIIIe siècles*, Tlandier, 1984, p. 120-122.

al interior. Algunos oficiales de la administración se quejaron del trato blando hacia los marineros, considerados naturalmente disolutos e insubordinados y cuyo único remedio eran los castigos severos y repetitivos.<sup>44</sup> Sin embargo, al igual que en la marina inglesa, era común que los capitanes franceses castigaran delitos considerados “menores” sin necesidad de llevar el problema a un consejo de guerra. De esta forma, podían restringir la dieta del culpado, ponerle grilletes, darle cierto número de azotes, o someterlos a la *cale* (colgando al individuo de cabeza y sumergiéndolo repetidas veces en el mar), etc. Como solía ocurrir, algunos de estos castigos eran llevados al límite de lo soportable y prueba de ello es que cuando en 1790 la Asamblea Nacional revolucionaria francesa propuso un nuevo código marítimo penal más compatible con una “libre constitución”, se discutieron los poderes arbitrarios de los capitanes, y las tripulaciones forzaron a una revisión concienzuda de lo relacionado con los castigos corporales.<sup>45</sup>

El caso español no era muy diferente. Las Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval de 1748 también mostraban el deseo de que en los buques imperase el orden y la disciplina.<sup>46</sup> Al igual que en los casos anteriormente señalados, las leyes eran duras en relación a la desobediencia y podía ser merecedora de duras penas. El desorden, sedición o motín, incluso el pronunciar palabras sediciosas, al igual que en el caso británico, podía ser castigado con la horca, mientras que a los que tomasen las armas a favor de la revuelta se les podía cortar la mano. Además, todos los cómplices del levantamiento (independientemente de las cabecillas) debían “echar suertes” para que de diez, uno fuese ahorcado.<sup>47</sup> En cuanto al común castigo de los azotes, en la marina española también se produjeron muestras de excesiva violencia, por lo mismo, en las Ordenanzas de 1793 se estipulaba cuál debía ser la cuerda empleada en la sanción: “el rebenque<sup>48</sup> o el mojel<sup>49</sup> de menor grosor”, y no con “badernas<sup>50</sup> gruesas como las de las bozas de los cables y otros usos de mucha fuerza”, y todo ello en presencia de un oficial que regulara el rigor de la sanción.<sup>51</sup> Por algo decía el Marqués de la Victoria: “la superioridad siempre ha suprimido a los humildes, o con el miedo o con la fuerza, por ello no hay marineros”.<sup>52</sup>

---

44 Archives de la Marine, Toulon, Series 1A1, Correspondence général: Port commandants, vol. 209, f. 230v, en Pritchard, *Louis XV's Navy*, *op. cit.*, p. 87.

45 Frykman, “Seamen on late Eighteenth-Century...”, p. 86.

46 Véanse el Tratado Quinto, Título Segundo, Artículo 1, XXXVIII y XXXVIX; Título Tercero, Artículo 1, I al XL, y el Título Cuarto de las *Ordenanzas de Su Majestad para el Gobierno militar político y económico de su Armada Naval*, Parte primera, Madrid, Imprenta Juan de Zúñiga, 1748.

47 Tratado V, Título IV, Artículo 1, XII al XXI, *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar...*

48 Látigo corto.

49 Cabo adelgazado en los extremos.

50 Cabo de una o dos varas del tipo de trenzado llamado cajeta.

51 Tratado Quinto, Título I, Artículo CLXXIX, *Ordenanzas generales de la armada naval de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, Madrid, 1793, p. 61.

52 Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, “Sobre las Matriculas de Marineros”, en *Varios Puntos de Gobierno y Política para los Reynos de esta Monarchía. Lo pone a los Reales Pies de S.M. El Rey Nuestro Señor D. Carlos III El Grande / El Marqués de la Victoria* (1748-1759), PR Real

## Discusión

La dura disciplina no podía ser la única causa del gran número de motines británicos. El problema es mucho más complejo y para entenderlo es necesario considerar ciertos factores relacionados con la constitución y organización de los sistemas navales. Primero que nada, el perfil central marítimo-comercial del sistema inglés, que a diferencia de sus enemigos, permitía concentrar todos los recursos económicos y bélicos en un objetivo político común. En este sentido, comparado con sus rivales, como Nicholas Rodger señala, las flotas de guerra británicas pasaban más tiempo en comisión en el mar,<sup>53</sup> gracias a su desarrollada agricultura, industria y comercio transcontinental que sustentaba las operaciones del Almirantazgo. Por lo mismo, sus tripulaciones estaban constantemente activas en diversas faenas marítimas y militares, lo que explica el buen desempeño de la *Royal Navy* a finales del siglo. En segundo lugar, el servicio inglés, al ser una profesión respetable y poco elitista, creó fuertes y complejas conexiones entre sus miembros, desde los altos mandos hasta la marinería de la cubierta baja. Muy al contrario, como ya se dijo, el servicio en la marinas francesa y española no era tanpreciado como el ejército. Además, ambas estaban fuertemente divididas por clases sociales y políticas, constantemente enfrentadas en los bandos de la *espada* y la *pluma*, y entre nobles y plebeyos. Por lo mismo, se caracterizaban por la falta de cohesión y solidaridad entre sus miembros. El propio ministro francés Nicolas René Berryer escribía que los mandos de la marina francesa “se odian unos a otros”,<sup>54</sup> no extraña entonces que ésta se desarticulara fácilmente durante la Revolución, mientras que la española se mantenía enfrascada en divisiones internas y burocracia tratando de sobrevivir la crisis nacional. Si creemos lo que el almirante Diego Brochero escribió a Felipe III en 1695, el problema existía desde tiempo atrás: “los hombres no son buenos ni para pelear, ni para navegar, no están preparados y no tienen honra. En España es de poca estimación el marinero, las armadas fallan aun habiendo gastado en ellas y las francesas lo mismo”.<sup>55</sup>

Finalmente, el carácter lucrativo del sistema británico permitía que todos sus miembros compartieran las ganancias económicas y honoríficas de su esfuerzo militar y naval. Muy al contrario, como se vio, el servicio en las otras marinas no era ni rentable ni honroso. El compartir el dinero de premio era bueno para la moral de los marinos ingleses, pero además compensaba el sueldo que no se recibía en años. Tal era la fama de este sistema entre la sociedad inglesa que se puede encontrar referido en la literatura popular de entonces. En la novela picaresca de Tobias Smollett, *The Adventures of Roderick Random* (1748), el cirujano y maestro del protagonista Roderick Random, lo persuade para alistarse a la marina de guerra diciéndole: “me sorprende que un joven

---

Biblioteca de Madrid, DIG/II/492\_E, f. 60r-63r.

53 Rodger, *The Wooden world*, pp. 37-39. Ver tabla del Apéndice II basada en el análisis de los registros del Almirantazgo (The National Archives, ADM 7/573).

54 Pritchard, *Louis XV's Navy*, p. 66.

55 De Salas, *Historia de la Matricula*, pp. 40-44.

como tú, no tenga ninguna inclinación por empujar su fortuna en el mundo [...] qué es lo que te impide beneficiarte de la guerra [...] donde verás una gran cantidad de práctica y una buena oportunidad de conseguir el dinero de premio”.<sup>56</sup> Prometedoras palabras, pues sin duda las ganancias económicas y la aventura fueron los principales atractivos para que muchos se alistaran en la *Royal Navy*. En consecuencia, el sistema no sólo atraía oficiales voluntarios, sino que los volvía deseosos de realizar operaciones navales eficaces. Esto hacía del cumplimiento del deber una cuestión no sólo decorosa sino lucrativa, por lo que los oficiales y las tripulaciones se hallaban en constante presión para conseguirlo. Sin duda, en ocasiones este factor detonó una disciplina desmedida, y como reacción a ella, ciertos actos de rebeldía.

En conclusión, la dinámica bélica ejercida por los Estados europeos a finales del siglo XVIII implicó un gran esfuerzo político, económico y social. La presión ejercida a las tripulaciones involucradas, a la par del pensamiento latente sobre los derechos de los hombres y la libertad que surgió con la Revolución Francesa, propició un momento ideal para la reflexión sobre las condiciones de vida a bordo y la exigencia de mejoras y derechos. En este contexto, los marinos franceses fueron los primeros en estallar, impulsados más allá de sus problemas internos, por la hecatombe social y política de su nación que pronto contagió al resto del mundo occidental. Mientras tanto la marina española, conducida por su propio lastre, frecuentemente sin recursos y con divisiones internas, se sumergió en una crisis institucional que acarreó la desmoralización de sus miembros, cuya mayoría fue incapaz de definir demandas colectivas para necesidades elementales. En cuanto a las tripulaciones inglesas, aun golpeadas por la inflación que redujo el valor de sus sueldos y por el crecimiento de una población que llenaba las vacantes de los marinos,<sup>57</sup> el grado de conciencia popular sobre su papel en la marina, el entendimiento de que a la par de lograr éxito en su empresa eran indispensables para que su nación lograra sus objetivos, las llevó a solidarizarse en movimientos colectivos con el fin de restaurar los principios del sistema ya existente, a pesar de que las consecuencias no siempre fueron a su favor.

---

56 Citado en Roland Pietsch, “Ships’ boys and youth...”, pp. 18-19.

57 Rodger, *The Wooden world*, p. 346.

## **Cañones peruanos en la Academia Naval de los Estados Unidos**

Jorge Ortiz Sotelo\*

En la Academia Naval de los Estados Unidos, el Arsenal Naval de Washington o en algunas partes de California, se puede encontrar unos cuarenta viejos cañones españoles de bronce, fundidos entre principios de los siglos XVII y XIX. Catorce de esas piezas fueron fabricadas en Lima, y la mitad de ellas se encuentran en diversos puntos de la Academia Naval.

¿Quiénes las fabricaron, por qué y cómo fueron fundidas en Lima, cuándo y de qué manera fueron enviadas a México y terminaron en California? ¿Cómo fueron capturadas durante la guerra entre México y Estados Unidos, y terminaron en su actual ubicación? Estas son las principales preguntas que trataré de responder en este artículo.

A fines de 1578 Francis Drake cruzó el estrecho de Magallanes e inició un exitoso cruceo a lo largo del Mar del Sur que culminó en la primera circunnavegación inglesa. Las posesiones españolas a lo largo de la costa oeste americana, bajo la jurisdicción de los virreinos peruanos y mexicanos, ya se encontraban aisladas y libres de los ataques enemigos. Como la economía mexicana estaba esencialmente orientada hacia el Caribe, con la excepción del Galeón de Manila, los principales esfuerzos defensivos debieron ser asumidos por el Perú.

Desde que comenzaron a explorar la Mar del Sur, los españoles se las habían ingeniado para transportar artillería desde el Caribe, pero las dificultades inherentes al cruce del istmo de Panamá solo habían permitido transportar piezas de pequeño calibre. Fue por ello que, a raíz de la incursión de Drake, fue necesario comenzar a fundir artillería en la costa oeste.

La artillería española de esa época era muy diversa, pudiendo clasificarse en cuatro grandes grupos: culebrinas, cañones, piezas menores y morteros. Dependiendo de su peso, las piezas del primer grupo eran denominadas culebrina real, culebrina, media culebrina o verso, tercio de culebrina o sacre, y cuarto de culebrina o falconete. Algo similar sucedía con el segundo grupo, cuyas piezas eran conocidas como cañón, medio cañón, tercio de cañón y cuarto de cañón. Las piezas menores eran agrupadas como esmeriles, pedreros y sacabuches. Los morteros solo eran referidos por su peso. En la mayor parte de los casos, cada pieza tenía grabado en alto relieve el escudo real, su

\* Ph.D. en Historia Marítima y secretario general de Thalassa. Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval, Academia Naval de los Estados Unidos, 19-20/9/2013.

propio nombre, el nombre de su fundidor y la fecha de fundición. En el siglo XVIII dos fundiciones reales fueron establecidas en España, en Sevilla y Barcelona, para atender las necesidades de artillería tanto del ejército como de la armada.<sup>1</sup>

Pese a la importancia que la artillería tuvo, a la cantidad de documentación producida en torno a la misma y a las constantes referencias de los virreyes a los cañones fundidos localmente, el tema ha merecido muy poca atención por los historiadores, al punto que algunos afirman que nunca se fundieron cañones en el Perú.<sup>2</sup>

El hecho es que en 1579 el virrey Francisco de Toledo (1569-1581) solicitó el envío de un maestro fundidor de artillería, obteniendo que la corona asignara 12,000 pesos para dicho propósito.<sup>3</sup> El designado fue el sevillano Bernardino de Tejada –nombrado Tejada en algunas fuentes–, quien para finales de 1583 ya había fundido una pieza 80 quintales para el puerto, “y una docena de tiros para navíos”. A principios del siguiente año había logrado fundir “un tiro de treinta quintales y otro de otros treinta para la crujía de la galera, y otro de veinticuatro quintales para la galeota, y dos de cada catorce quintales, y ocho de cada diez quintales, y por faltar cobre y estaño no se han hecho más”.<sup>4</sup> Al parecer, se utilizaron ocho piezas traídas de Nueva España, que por su “defectuosa fabricación y endeblez hubo que rehacer”.<sup>5</sup>

En 1586, cuando se supo que Thomas Cavendish había zarpado de Inglaterra hacia la Mar del Sur, se dio inicio a un programa de fundición a gran escala. El encargado de llevarlo a cabo fue Juan de Tablares Coello, quien en 1602 declaró que entre 1586 y 1589 fabricó unos doscientos cañones. Es posible que entre esas piezas se encontraran las tres que fueron colocadas en el pequeño fuerte que protegía el Callao. Dos de ellas eran medias culebrinas de fierro, con más de tres toneladas, y la tercera era un cañón de crujía de dos toneladas y media. Por otro lado, las tres naves principales de la Armada de la Mar del Sur fueron reportadas en 1588 con 84 piezas de diverso tipo y calibre.<sup>6</sup>

Nombrado fundidor mayor de artillería en 1590, Tejada continuó trabajando hasta 1628, fabricando numeras piezas en su taller ubicado a pocos metros de la plaza mayor limeña, en la antigua calle de Plateros de San Agustín.<sup>7</sup> Allí debió recibir, a mediados

---

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

2 Carmen Gómez Pérez, “El problema logístico y la operatividad de la artillería en América”, en *Militaria. Revista de Cultura Militar* (Madrid, Servicio de Publicaciones, UCM, 1997) n° 10, pp. 43-55.

3 AGI, Patronato, 266, R.2, ff. 14; R.9, ff.1-2v.

4 Ídem., ff. 16-16v.

5 Guillermo Lohmann Villena, *Las defensas militares de Lima y Callao* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964), p. 26.

6 AGI, Charcas 821, f. 1. Peter T. Bradley, *Spain and the Defence of Perú 1579-1700* (Raleigh, NC, Lulu.com, 2009), p. 24.

7 Guillermo Lohmann Villena, *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999), pp. 233-234. Juan Bromley, *Las viejas calles de Lima* (Lima, Municipalidad Metropolitana de Lima, 2005), p. 171 y 269.



de 1596, una campana quebrada de la Catedral para fabricar una media culebrina para el fuerte del Callao.<sup>8</sup>

Otros tres fabricantes de cañones son mencionados en esos años: Sebastián Correa, Juan Mateo de Rivas y Francisco López Hidalgo, quienes figuran entregando piezas al Depósito de Artillería del Callao en 1624 y 1625.<sup>9</sup>

Al menos hasta 1615 la defensa del Callao consistía en el pequeño fuerte referido líneas arriba, y en las naves de la Armada de la Mar del Sur. Esta fuerza naval nunca fue numerosa, pero sabemos que fue reforzada con la *Daunty*, nave del corsario isabelino Richard Hawkins capturada en 1594. De ese modo, cuando la Armada que salió hacia el Sur en busca de las naves de Olivier van Noort contaba con 128 piezas de artillería.<sup>10</sup>

En el primer cuarto del siglo XVII, en el contexto de la Guerra de los Ochenta Años, varias expediciones neerlandesas amenazaron al virreinato peruano. Las dos más importantes fueron las dirigidas por los almirantes Joris van Spilbergen y Jacques L'Heremite. El primero derrotó a un escuadrón de la Armada del Mar del Sur en julio de 1615 y atacó varios puertos. El segundo, bloqueó el Callao durante casi tres meses en 1624. Su presencia impulsó la mejora en las defensas del puerto y la construcción de varios pequeños fuertes con capacidad de apoyarse mutuamente. Naturalmente, se requirió de más y mayores piezas de artillería, y entre 1615 y 1629 más de un centenar fueron fundidas. Entre ellas hubo cuatro culebrinas de 116 quintales, algunas medias culebrinas, que incluyeron al menos dos de 80 quintales, varios tercios de culebrina, algunos cuartos de culebrina, y un número no determinado de cañones de diverso calibre.<sup>11</sup>

Hacia el final de este periodo la artillería en el virreinato peruano incluía 217 piezas, 4 de las cuales se hallaban en Arica en 1622. De esa cifra global, 60 piezas fueron fundidas entre 1622 y 1629, durante el gobierno del virrey Marqués de Guadalcazar.<sup>12</sup> Una de esas piezas fue el *Santo Domingo*, que hoy se exhibe en el Presidio de San Francisco, siendo quizá la pieza de artillería peruana más antigua existente, y el cañón de bronce más antiguo en los Estados Unidos.

---

8 Rubén Vargas Ugarte, *Ensayo de un diccionario de artífices de la América Meridional* (Burgos, Imprenta de Aldecoa, 1968), p. 136.

9 Lohmann, *Las defensas militares*, pp. 61 y 64.

10 Bradley, *Spain and the Defence of Peru*, p. 24. Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974), *Historia Marítima del Perú*, vol. 4, p. 492.

11 Juan de Mendoza y Luna, "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 vireyes que han gobernados durante el tiempo del coloniaje español* (Lima, Librería Central de Felipe Bailly, 1858), I, p. 67. Francisco de Borja, "Relación que hace el príncipe de Esquilache al señor marqués de Guadalcazar, sobre el estado en que deja las provincias del Perú", en *Memorias de los vireyes...*, I, pp. 108-109. Antonio Vásquez de Espinoza, "Del puerto del Callao, arrabal de la ciudad de Lima", en Francisco Quiroz Chueca, *Las imágenes del Callao antiguo, Descripciónes escritas y gráficas* (Callao, Instituto Nacional de Cultura y Centro de Investigaciones Históricas del Callao, 1990), p. 52.

12 Buenaventura de Salinas y Córdova, "El famoso puerto del Callao y Mar del Sur", en Francisco Quiroz Chueca, *Las imágenes del Callao antiguo*, p. 48.

En 1640, considerando que el sistema de fuertes no era el más adecuado para la protección del principal puerto peruano, el virrey Marqués de Mancera (1639-1648) inició la construcción de una muralla alrededor del Callao. Los trabajos duraron siete años y la muralla resultó siendo tan ineficaz para proteger el puerto como lo habían sido los fuertes, ya que era excesivamente larga e imposible de ser defendida por la guarnición. Pese a ello, más piezas de artillería fueron fundidas, y para finales de aquella década se reportaban más de 300 piezas en el inventario.

En los años siguientes un creciente número de piezas fue enviado desde el Callao a Valparaíso, Valdivia, Arica, Pisco y Guayaquil. Impulsada quizá por la expedición de John Narborough, en 1673 la Real Audiencia de Lima, encargada del virreinato tras la muerte del virrey Conde de Lemos (1667-1672), ordenó al capitán de artillería Sebastián de Cubas que fundiera algunos cañones, con la ayuda de un artillero y doce marineros de la Armada.<sup>13</sup> Entre las piezas que fundió se encontraban el *San Álvaro*, el cañón más antiguo en la Academia Naval, así como el *Poder* y el *San Pedro*, ubicados en el Presidio de San Francisco.

Entre 1674 y 1678, bajo el virrey Conde de Castellar, se fundieron veintisiete cañones de bronce y dos culebrinas reales, “las mayores y más bien proporcionadas que se han logrado en este reino”.<sup>14</sup> Una de estas piezas fue el *Jesús*, otro de los cañones de bronce peruano en Annapolis, fundido por el padre Andrés Meléndez. En 1682 este cañón se encontraba a bordo del *San Juan Evangelista*, nave comisionada para llevar el situado a Valdivia.<sup>15</sup>

Un inventario de la artillería del virreinato realizado en 1681 reportaba 92 piezas en Callao –62 en la muralla y 30 en reserva–, 10 en el Palacio del Virrey como artillería de campo, 84 en la Armada, 47 en Valdivia y 6 tercios de cañón de 15 libras en Guayaquil.<sup>16</sup> Otro inventario, llevado a cabo a inicios del siguiente año, proporciona los nombres de 58 cañones en la muralla del Callao, 11 en el Palacio del Virrey y 21 en reserva. Ninguna de las piezas que ya se han referido figura en esa lista, lo que lleva a suponer que estaban a bordo de las naves de la Armada o en algún otro puerto.<sup>17</sup>

El padre Andrés Meléndez continuó fabricando cañones durante varios años, fundiendo otros tres que actualmente se encuentran en la Academia Naval: *San Damián* y *San León* (1686) y *San Joseph* (1687); así como el *San Bruno* (1686), ubicado en

---

13 Lohmann, *Siglos XVII y XVIII*, p. 420.

14 Baltasar de la Cueva, “Relación general que el excelentísimo señor conde de Castellar, marqués de Malagón, gentilhomme de la Cámara de su majestad, de su consejo, cámara y junta de guerra de Indias, virey, gobernador y capitán general que fue de estos reinos, hace del tiempo que los gobernó, estado en que los dejó, y lo obrado en materias principales con toda distinción, en 13 de setiembre de 1681”, en *Memorias de los vireyes...*, I, p. 250.

15 Vargas Ugarte, *Ensayo de un diccionario de artesanos*, p. 268. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Artillería, caja 1, carpeta 5, f. 5.

16 Melchor de Liñán, “Relación de don Melchor de Liñán y Cisneros, dada al señor Duque de la Palata, del tiempo de tres años y cuatro meses que gobernó, desde 1678 hasta 1681”, en *Memorias de los vireyes...*, I, p. 321, 339-342.

17 AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Artillería, caja 1, cuaderno 2, ff. 2v-5.



*San Álvaro, fundido por Sebastián Cubas, en 1675.*



*San Damián, fundido por Andrés Melendez, en 1686.*

el Arsenal Naval de Washington. Otros fabricantes de artillería de esos años fueron el padre dominico Diego Meléndez, quien en 1686 fundió 16 piezas pequeñas;<sup>18</sup> Diego de Vivar, que en junio de 1683 entregó 2 cañones al Depósito de Artillería del Callao;<sup>19</sup> y Joseph de Cubas, que en 1682 entregó un cuarto de culebrina y un pequeño cañón, y dos años después hizo lo mismo con dos culebrinas reales. En 1686, Cubas fundió el *San Cayetano*, otro de los cañones localizados en la Academia.<sup>20</sup>

Los cuatro personajes mencionados fundieron un total de 95 piezas de artillería entre 1681 y 1689, por órdenes del virrey Melchor de Navarra y Rocafull, Duque de la Palata. En sus memorias, el Virrey señaló que 45 de ellas “de diferentes vitolas, y 35 piezetas pequeñas que he llamado vayartes por su interventor el teniente de maestre de campo general don Juan Vayarte”.<sup>21</sup> Si bien se perdieron 42 cañones al hundirse el galeón *San José* en Paita, en 1685, Palata pudo reemplazarlos y al finalizar su gobierno contaban con 310 piezas de artillería en todo el virreinato. De ellas 187 estaban en el presidio del Callao y en la Armada, 10 falcones de 4 libras destinados al tren de campaña se guardaba en el palacio virreinal, 10 cuartos de cañón y un falcón defendían Arica, y otras 4 piezas estaban en Pisco. Además, en Panamá había 6 cuartos de cañón de 10 libras y 2 culebrinas de 20;<sup>22</sup> fuera de un considerable número de piezas en la Capitanía General de Chile, la gran mayoría en Valdivia.

Durante la primera mitad del siglo XVIII el virreinato peruano debió enfrentar varias amenazas, entre ellas la presencia de corsarios ingleses durante la Guerra de Sucesión Española; un creciente número de naves francesas que arribaron al Pacífico como aliados que se dedicaron prioritariamente al contrabando; y el ataque de la división del comodoro George Anson, en 1741. En consecuencia, más y más artillería fue requerida y fundada.

No contamos con cifras exactas, pero luego del terremoto y maremoto que destruyó el Callao y varó las 27 naves que se encontraban en el fondeadero, la noche del 28 de octubre de 1746, se recuperaron 322 cañones, 118 de ellos de bronce.<sup>23</sup>

Parte de la artillería recuperada fue utilizada para las nuevas defensas que se levantaron en el puerto, consistentes en la fortaleza Real Felipe y los pequeños castillos auxiliares San Rafael y San Miguel. Pero muchas quedaron severamente dañadas. En consecuencia, el virrey Manuel de Amat (1761-1776) estableció en Bellavista la Real Fundición de Artillería, mientras que en una de las secciones de la muralla de Lima hizo lo propio con los depósitos de pólvora.<sup>24</sup>

---

18 Ídem., cuaderno 7, ff. 10v.

19 Ídem., cuaderno 5, f. 16.

20 Ídem., cuaderno 2, f. 9; cuaderno 5, f. 18.

21 Melchor de Navarra y Rocafull, “Relación del estado del Perú en los ocho años de su gobierno que hace el duque de la Palata...”, en *Memorias de los vireyes...*, II, p. 284.

22 Ídem., pp. 284-285.

23 Alfredo Moreno Cebrián, editor, *Conde de Superunda. Relación de gobierno, Perú (1745-1761)* (Madrid, CSIC, 1983), p. 388.

24 Gómez, “El problema logístico...”, pp. 48-49.

El teniente coronel Antonio Zini, del Real Cuerpo de Artillería, llegó de España en 1769 como comandante en jefe de la artillería del Perú, figurando Juan de Espinosa y sus hijos Pedro y Tomás como fabricantes de cañones. La fundición estuvo activa hasta 1784, produciendo un considerable número de piezas, siguiendo las pautas de las Regulaciones sobre Artillería de 1743.<sup>25</sup>

Un inventario fechado en 1763, poco después de que Amat iniciara su gobierno, señala que en el Callao había 8 culebrinas, 44 medias culebrinas, 116 cañones de bronce y 64 de hierro, totalizando 232 piezas. Al margen de esta cifra, el navío de línea *San Joseph* tenía 56 cañones de fierro y otras 72 piezas de ese mismo material fueron recibidas de las fragatas *Hermiona* y *Liebre*. El inventario también indica que 5 cañones fueron enviados a Lima, 30 a Valparaíso, 12 a Chiloé, 36 a Guayaquil y otros 17 a Valparaíso para ser fundidos. El gran total llegaba a 460 piezas.<sup>26</sup> Para el final de su gobierno, Amat menciona que el Callao tiene 209 cañones y 7 morteros de bronce, y un centenar de piezas de fierro.<sup>27</sup> Una de los cañones de bronce era la pieza fundida en 1765 por Pablo Torrens y Huerta, también ubicada en la Academia Naval.

Como ya se mencionó, la artillería fundida en Lima o en Bellavista fue distribuida en diferentes puertos a lo largo del Pacífico, pero parece que solo llegaron al virreinato mexicano luego del establecimiento del Departamento Naval de San Blas, creado para apoyar a los presidios en California (San Diego, establecido en 1769; San Carlos de Monterey, en 1770; San Francisco, en 1776; y Santa Bárbara, en 1782). El Departamento Naval, los presidios y las defensas temporales establecidas en la ensenada de Nutka y en el estrecho de Juan de Fuca, tenían como propósito detener la penetración foránea en la costa oeste norteamericana, que había sido iniciada por los rusos a inicios de ese siglo.

El primer lote de artillería despachada desde el Callao parece haber sido el que llevó la fragata de la Real Armada *Favorita*, al mando del primer teniente Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en diciembre de 1777. Armada con 8 piezas de 4 libras y 8 pedreros de 3 y 2 libras, la *Favorita* llevó 6 piezas de 4 libras y 13 pedreros para la fragata *Nueva Galicia* y las embarcaciones menores de San Blas.<sup>28</sup> El virrey Manuel de Guirior registra en su memoria de gobierno que la fragata llevó un total de 14 cañones de bronce, siendo probable que los pedreros fueran de fierro.<sup>29</sup>

Seis años más tarde, en marzo de 1783, la fragata *Nueva Galicia*, más conocida

25 AGI, Lima 653, n° 20; 658, n° 18, ff. 258-260v; y 668, n° 4, f. 5.

26 Biblioteca de Cataluña, Ms 400, 58.

27 Vicente Rodríguez Casado y Florentino Pérez Embid, editores, *Memoria de Gobierno del virrey Amat (1761-1776)* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947), pp. 755-757.

28 AGMAB, CA-8118, legajo 101. AGS, Marina, legajo 419, doc. 446, Bodega a Castejón, Lima 9/12/1777; doc. 447, Lima 19/12/1777, estado en que sale a navegar la *Favorita*; doc. 449, Somaglia a Castejón, Lima 9/1/1778.

29 Manuel de Guirior, "Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo., sr. d. Agustín de Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780", en Sebastián Lorente (editor), *Relaciones de los vireyes y audiencias que han gobernado el Perú* publicadas de O.S. (Madrid, República Peruana, 1872), t. III, p. 109.

como *Santiago*, al mando del primer teniente Bodega y Quadra, zarpó del Callao con más cañones para San Blas: 16 de 24 libras, 29 de 8 libras y 12 de 5 libras, con sus respectivas cureñas.<sup>30</sup>

Estos dos envíos suman un total de 83 cañones, número ligeramente superior a las 74 mencionadas en un inventario de la artillería de San Blas fechado en diciembre de 1788. De estas últimas, 29 eran de bronce (4 de 12 libras y 3 de 8 libras, así como 11 culebrinas de 12 libras y otras 11 de 8 libras).<sup>31</sup>

Finalmente, en setiembre de 1791 la fragata *Santa Gertrudis*, al mando del capitán de fragata Alonso de Torres y Guerra de la Prada, zarpó del Callao con 41 cañones para San Blas. Descargados en Acapulco, eventualmente llegaron a su destino en la costa nayarita.<sup>32</sup>

Es posible que más piezas de artillería fueran enviadas desde el Callao a San Blas, además de las 123 transportadas por estas tres fragatas. La mayoría de ellas debieron ser fundidas en el Perú, pero también es posible que algunas lo hayan sido en las reales fundiciones de Sevilla o Barcelona.

Muchos de estos cañones terminaron en los presidios californianos, pero el único caso que he podido documentar es el de la fragata naval *Nuestra Señora de Aranzazu*, que en julio de 1793 llevó ocho cañones de San Blas al recién establecido castillo de San Joaquín, a la entrada de la bahía de San Francisco.<sup>33</sup>

El grueso de la artillería despachada desde el Callao a México permaneció en San Blas, tanto para proteger el puerto como para atender las necesidades defensivas de California. Parte de ella se perdió a fines de 1810, durante las etapas iniciales de la Guerra de independencia mexicana, cuando el puerto fue capturado por las fuerzas revolucionarias que comandaba el padre José María Mercado. Poco después de ello, San Blas fue retomado por los realistas, reteniéndolo hasta 1821, cuando finalmente se rindieron al recién establecido gobierno mexicano.

En enero de 1848, en el marco de la Guerra entre Estados Unidos y México, una partida de desembarco de la barca USS *Whiton* y del buque depósito USS *Lexington* capturó algunos cañones que aún se encontraban emplazados en San Blas. Según algunas fuentes, se trató de solo dos piezas.<sup>34</sup>

Un número no determinado de cañones fue tomado por los norteamericanos en Sonoma, el abandonado casillo de San Joaquín, Monterey, San Diego y en otros lugares a lo largo de la costa californiana. Algunos permanecieron en esa costa y otros fueron

---

30 AGI, Lima 662, n° 57. Agustín de Jauregui y Aldecoa, *Relación y documentos de gobierno del virrey del Perú Agustín de Jáuregui y Aldecoa (1780-1784)* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científica, 1982), p. 217.

31 AGI, Estado 20, n° 38.

32 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 12, cuaderno 171; legajo 13, cuaderno 1.

33 Gordon Chapell, "Historic California Posts: Castillo de San Joaquin", <http://www.militarymuseum.org/CastilloSanJoaquin.html>, consultado el 25/7/2013.

34 Jack Sweetman, *American Naval History, an illustrated chronology of the U.S. Navy and Marine Corps, 1775-present* (Annapolis, Naval Institute Press, 2002), p. 52.

despachados al Atlántico, siendo posible que entre los que transportó el USS *Lexington*, en 1850, se encontraran ocho cañones de bronce fundidos en el Perú, siete de los cuales están en la Academia Naval al menos desde 1877.<sup>35</sup>

Su ubicación y descripción es la siguiente.

### **Bancroft Hall, entrada principal.**

*San Álvaro*. El cañón más antiguo en la Academia, fundido por Sebastián Cubas en 1673, durante el gobierno interino de la Real Audiencia de Lima. Clasificado como pieza de 12 libras, tiene 3.02 metros de largo y 11.43 centímetros de ánima. Está ubicado detrás del mascarón del USS *Delaware*.

*Jesús*. El segundo más antiguo, fue fundido en 1675 por el padre Andrés Meléndez. Clasificado como pieza de 12 libras, tiene 2.59 metros de largo y 11.43 centímetros de ánima. Muestra el escudo de armas del vigésimo virrey del Perú, Conde de Castellar y Marqués de Malagón. Está ubicado detrás del mascarón del USS *Delaware*.

### **Mahan Hall, al lado izquierdo del sendero delantero**

*San León*. Fundido por el padre Meléndez en 1686. Clasificado como pieza de 12 libras, tiene 2.44 metros de largo y 9.53 centímetros de ánima. Muestra el escudo de armas del virrey Duque de la Palata.

### **Monumento a la Guerra de México**

*San Damián*. Fundido por el padre Meléndez en 1686. Clasificado como pieza de 12 libras, tiene 2.44 metros de largo y 9.53 centímetros de ánima. Tiene el mismo escudo de armas que el *San León*.

*San Joseph*. Fundido por el padre Meléndez en 1687. Clasificado como pieza de 12 libras, tiene 2.44 metros de largo y 9.53 centímetros de ánima. El mismo escudo de armas que los dos anteriores.

### **Edificio Administrativo**

*San Cayetano*. Fundido por Cubas (probablemente José) en 1686. Clasificado como de 18 libras, tiene 2.41 metros de largo y 10 centímetros de ánima. Tiene el mismo escudo de armas que el *San León*.

Sin nombre. Fundido por Pablo Torrens y Huerta en 1765. Está clasificado como de 18 libras, tiene 2.32 metros de largo y 10.8 centímetros de ánima. Tiene inscrito en alto relieve a lo largo del bocal “En el reino de Su Majestad Carlos III”, y en la faja de la culata “Siendo virrey, gobernador y capitán general su señoría don Manuel de Amat y Juniet”.

Cada uno de estos cañones tiene el escudo de armas español y un par de delfines

---

35 “Spanish era cannon found at Annapolis”, [http://www.californiamissionstudies.com/Research/Publications/page66/Current\\_Correo.html](http://www.californiamissionstudies.com/Research/Publications/page66/Current_Correo.html), consultado el 12/7/2013.

como asas.

## **Conclusiones**

Estos siete cañones, así como el *San Bruno*, en el Arsenal Naval de Washington, y otros seis actualmente en el Presidio de San Francisco (*San Francisco, San Martín, Santo Domingo, Virgen de Valvanera, Poder y San Pedro*), dan una clara indicación de la importancia de la producción de artillería en el virreinato peruano, y del papel clave que le cupo al Callao en la estrategia defensiva de las posesiones españolas a lo largo del Pacífico. Este papel continuó hasta el final del gobierno español en América, ayudando no solo a San Blas y otros puertos a lo largo de la costa, sino también a Manila, donde eventualmente algunos cañones de bronce también fueron fabricados.

Un número de individuos, algunos de ellos religiosos, fundieron artillería en el Perú hasta el último cuarto del siglo XVIII, cuando una institución oficial fue establecida para cumplir con esas labores. Esta medida respondía a importantes cambios introducidos en España a principios de ese siglo, buscando crear un estado más fuerte y con mayor capacidad de defensa de sus posesiones.

Durante el 2008 y el 2009, cuando enseñaba en la Academia Naval de Estados Unidos, estos siete cañones llamaron mi atención. Con la ayuda del personal del Museo de la Academia y de algunos investigadores independientes, pude conocer parte de su historia. Luego de consultar archivos peruanos, mexicanos y españoles, la historia de estos cañones quedó más clara, pero también fue evidente que aún hay varios tópicos que requieren mayor investigación. En ese sentido, creo que este artículo es una contribución a un proyecto más ambicioso que espero alguien emprenda en el futuro.



## What role for the French Navy during the War of the Pacific (1879-81)?

Alexandre Sheldon-Duplaix\*

Between May 1879 and January 1881, three French admirals, Serre,<sup>1</sup> Bergasse du Petit Thouars<sup>2</sup> and Brossard de Corbigny<sup>3</sup> witnessed the most active part of the War of the Pacific (1879-1881) between Chile on the one hand and the alliance of Peru and Bolivia on the other hand.

Du Petit Thouars, the best known of the three admirals, called the event “a most unfortunate war”. His fame is due to his family name,<sup>4</sup> to his annexation of Tahiti in 1880 and also to his action in January 1881 to save Lima, Peru’s capital. Peruvian historiography<sup>5</sup> even suggested that he had threatened the Chilean commander in chief, General Baquedano<sup>6</sup> with the use of force should Chilean troops were to repeat the destructions and pillaging they had just committed in Chorrillos, Barranco and Miraflores on the outskirts of Lima. Chilean historiography denies any role to the French admiral.<sup>7</sup>

This study borrows on a previous attempt to review the French naval records for the War of the Pacific,<sup>8</sup> but du Petit Thouars’ reports during the crucial days of January 1881 were missing.<sup>9</sup>

Using this additional source, the purpose of this presentation is to explain how the

---

\* Service historique de la défense, Vincennes, France

1 Paul Serre (1818-1900), chief of the Pacific Naval Division (1877-78).

2 Abel Nicolas Georges Bergasse du Petit Thouars (1832-90), chief of the Pacific Naval Division (1878-80); commanded a floating battery on the Rhine (1870), annexed Tahiti (1880) which had been conquered by his uncle Abel Aubert du Petit Thouars (1841).

3 Charles Paul Brossard de Corbigny (1822-1900), chief of the Pacific Naval Division (1881-83).

4 His great-uncle Aristide Aubert du Petit Thouars (1760-98) was killed at the battle of Abukir.

5 Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú* (Barcelona, Milla Batres, 1966) X, pp.183-184. Fabián Novak has reassessed this view in *Las relaciones entre Perú y Francia, 1827-2004* (Lima, IDEI, 2005), pp.129-130.

6 Manuel Baquedano (1823-97), Commander of the Chilean Army in the field (1880-81), Prime Minister (8/1891).

7 For example, Gonzalo Bulnes, *La Guerra del Pacífico* (Valparaíso, 1911-19), 3 vol.

8 Presentation at the 8<sup>th</sup> Iberoamerican Maritime and Naval History Symposium, Lima, Peru, 9-12/11/2009.

9 Service Historique de la Défense (SHD onwards)/M/BB<sup>4</sup>1134.

War of the Pacific interrelated with French interests and how the French Navy acted and reacted to the chain of events without departing from a strict neutrality between the belligerents.

France had heavily invested in Chile and Peru with both nations harboring large French communities that had to be protected and controlled with French volunteers joining the two sides, against orders.

This case study at a pivotal moment where steam and transatlantic cables were improving communications, illustrates the lasting influence of distant naval station chiefs, not only for executing foreign policy, but for its making.

The French Admiral worked intimately with the local French Ministers<sup>10</sup> and Consuls and his reports were read by both the Marine and the Foreign Affairs Ministers in Paris. His unique intelligence and geopolitical vision emanating from his ability to move around the theater and interrelate with the protagonists –including the heads of States– made him a source of information and judgments sometimes more valuable than that of sedentary diplomats. Moreover his military experience gave him a unique authority to analyze the military situation and in some instances, take initiatives to exert an influence on the events to protect his nation's interests.

It is also of note that the French and British navies acted in concert, continuing a practice adopted during the Wars of Latin American Independence that had culminated under Napoleon III with joint operations (in Crimea, China and Mexico) and a close cooperation during the American Civil War.

## **The French Pacific Naval Division and South America**

### **Purpose and organization**

The Pacific Naval division was formed in 1842, to support French colonization in Oceania and protect France's interests and subjects on Asian and American shores. In 1872 Admiral Lapelin,<sup>11</sup> the outgoing commander, explained the naval division's main purpose to Admiral Roussin,<sup>12</sup> his successor: "The division is meant to protect France's political, maritime, religious and commercial interests in the area comprised between the 160° of longitude and the coast of South America. It includes New Caledonia which is defended by its guard ship".<sup>13</sup> Two years later Admiral Roussin inked his own view: "protect the French, their interests within the countries where they live, monitor our merchant marine and safeguard Catholic missions".<sup>14</sup> Protecting and policing French vessels required visiting American ports: "Our merchant marine is quite important on the American West Coast, but distances prevent us from stationing vessels in those points most visited by our trade. Major ports are first Valparaiso and Callao, and second,

---

10 Especially with Edmond Charles Eugène Domet de Vorges (1829-1910), French Minister to Peru (1879-81).

11 François-Théodore de Lapelin (1812-88).

12 Albert Edmond Louis Roussin (1821-96), Marine Minister (11-12/1877).

13 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Lapelin to Roussin, *Flore*, Montevideo, Uruguay, undated, 1872.

14 *Ibid.*

Talcahuano in Chile...Iquique in Peru, from where we get saltpeter, and the islands Guaynabo y Macabí for the guano. And in North America, San Francisco".<sup>15</sup> A victim of English competition, the packet service that the French Transatlantic company had established between Panama and Valparaíso had been closed in February 1874. The other French line between Valparaíso and the metropolis was in great danger.<sup>16</sup>

France aimed at controlling Oceania and this was the main strategic purpose for the "naval division". As Admiral Serre explained, "Tahiti is the best harbor in the world and if we owned the Society Islands and the Marquesas, we should expand our influence correspondingly with our civilization without increasing our expenses".<sup>17</sup> Queen Pomaré of Tahiti<sup>18</sup> had signed an agreement with France to maintain law and order in the Leeward Islands continually in disarray. The Marquesas were also under Tahiti but French sponsored Catholic missions could be troublesome. The Picpus congregation mistreated people to extort money<sup>19</sup> while admitting too many German settlers.<sup>20</sup> In Hawaii, France supported independence to prevent the U.S. from occupying the islands.<sup>21</sup> The U.S. also maintained a naval station in the Sandwich Islands but as Admiral Cloué<sup>22</sup> pointed out, this was more to look after their business interests than to seek annexation.<sup>23</sup> Germany was another matter and the naval division was ready to fend off its territorial ambitions.

The division was composed of about five ships usually of second or third rates. In 1872 it included the frigates *La Flore* and *Atalante* and the dispatch vessels *Hamelin*, *Vaudreuil*, *Surcouf*. During the War of the Pacific, the French naval division was markedly inferior to the British and German squadrons and to the Chilean Navy. Except for its armored flagship, the *Victorieuse* later replaced by the *Triomphante*, the naval division was of little military value. Mounting unreliable 14 cm guns (1870 model) the cruisers *Decrès* and *Dayot* were obsolete and too slow (9 knots). With an innovative hull form that helped reduce her coal consumption, the newer "aviso" *Hussard* was faster but poorly armed with little protection for her crew.

Several factors explained the routes followed by the French naval division on the Western American shores. Among them, the importance of the French communities, the presence of the merchant marine and the political and diplomatic situation. The naval division always bought its coal in Chile at Lota, Coronel or Valparaíso because the quality and the prices were better. Further north, the division used the Royal Steam Pacific Mail Company's facilities, coaling in Caldera, Callao, Paita or Panama. In

---

15 Ibid, Roussin to Périgot, *Atalante*, Montevideo, Uruguay, 30/9/1874.

16 Ibid.

17 Ibid, Serre to the Marine Minister, *La Magicienne*, Valparaíso, 5/1/1878.

18 Queen Pomaré IV (1813-77).

19 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Cloué to Lapelin, 1/11/1870.

20 Ibid, Lapelin to Roussin, undated, 1872.

21 Ibid, Serre to the Marine Minister, 5/1/1878.

22 Georges-Charles Cloué (1817-89).

23 SHD/M/BB<sup>4</sup> 156 7, Cloué to Lapelin, Paris, 1/11/1870.

Bolivia, the French division visited the ports of Cobija, Mejillones, and Antofagasta and in Peru, those of Callao, Paita, Ancon and Chimbote. Callao was the best port and also the best location to follow the political situation in Peru. Nearby Ancon allowed repairs without Callao naval protocol.<sup>24</sup> The division also visited Paracas, Pisco and the Chincha Islands where French communities were large. South of Pisco, Arica is connected by rail to Tacna. The railroad was free of charge for French officers following the division's intervention to put off a fire.<sup>25</sup>

The War of the Pacific did not change that routine. As Admiral Brossard de Corbigny explained: "food supplies and materials are purchased in Callao and Valparaiso. Coal is found in large quantities and cheaply in Lota although prices increased following the flooding of the Coronel mines. The same coal costs twice as much in Valparaiso... In other parts of the coast, coal is found only by accident and its price varies much. It is safer not to rely on this resource elsewhere even in Callao".<sup>26</sup> The only inconvenience with Chilean coal was an unwanted dark smoke.

To stop desertions in South America, the naval division did not let its men ashore. They could take some rest between June and September when the French division chose the good season to visit the Pacific islands and Tahiti.<sup>27</sup>

The Naval division could use three routes to maintain communications with France: the British Pacific line, from Liverpool to Valparaiso and Callao through the Strait of Magellan with a British Packet every two weeks (this cruise ship would call in Bordeaux and Pauillac); the British and French lines from Panama through the French consular service and the American line across North America.<sup>28</sup>

The electric telegraph existed down to Panama and was being installed between Panama, Paita and Lima. In the meantime, cruise ships were used from Callao to the isthmus. Therefore, the French ministers to Panama and San Francisco were important intermediaries for communications with France and political coordination.<sup>29</sup>

England and the U.S. had permanent stations while Germany and Italy had sent warships the first for possible action in the Marquesas and the second after the outbreak of the War of the Pacific. French admirals usually maintained excellent relations with the commanders of the British and American naval divisions.<sup>30</sup> Russian ships would also appear from times to times, usually during tensions with London when they were getting ready to attack British trade and colonies.<sup>31</sup>

Since the first temporary French stations in the Southern Seas under Captain Mackau

---

24 Ibid, Instructions to Landolfé, undated.

25 Ibid.

26 Ibid.

27 Ibid, Roussin to Périgot, 30/9/1874.

28 Ibid, Note on the Postal service, *La Galissonnière*, Tahiti, 12/9/1875.

29 Ibid, Lapelin to Roussin, undated, 1872.

30 Ibid, Roussin to Périgot, 30/9/1874

31 Admiral Aslanbegdoff deployed in the Pacific in 1881 with the *Africa*, *Plastoun* and *Vestnick*. Brossard de Corbigny met him in San Francisco and Tahiti, SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Instructions to Landolfé, undated.

and Admiral Claude Ducampe de Rosamel (1822-25), naval diplomacy had become more mature, as Admiral Roussin explained: “before, the purpose was to threaten loose and volatile states with force. Today, France has diplomatic representatives throughout the western coast of America and problems should be addressed through diplomatic channels. I am against direct intervention into our citizens’ businesses with the American republics’ authorities and I have instructed our commanders to follow the same course and forward those claims to our diplomats”.<sup>32</sup>

However, as during the early days of Latin-American independence, when French admirals had socialized with both the Spanish Viceroy and the Libertadores Bolívar and San Martín, the division chiefs sought to establish personal relations with the local heads of State. And like in those early days, naval etiquette remained very important, as Admiral Roussin had pointed out in his 1874 instructions: “all of our predecessors have just noticed that the people of Spanish race pay much attention to honorary demonstrations. Do not save the powder to greet them because we are still far enough from concord in the Pacific to dispense with an abuse of salutes”. In 1879, Admiral Serre offered an opposite judgment: “everything can be achieved through friendship, intimacy and the knowledge of the language, nothing with formalism and condescendence”.<sup>33</sup> In Peru, the naval division had always enjoyed good relations, especially after the 1868 earthquake when the French fleet had offered its assistance to the then President Balta.<sup>34</sup> Admiral Lapelin noted that “of all the republics of Latin America, Peru was the one that had proved to be the most sympathetic to our country’s misfortune [the 1870 defeat by Prussia]. Peru was also the one where the Germans had been the least successful in trade and diplomacy”.<sup>35</sup> After President Balta’s death, the division chief also noted that he had developed very good relations with President Pardo<sup>36</sup> whom he viewed as superior to his predecessor. In Callao, a retired French naval officer –Captain Palasne de Champeaux–<sup>37</sup> held a key position as head of the floating dock, and the *Darsena y Muelle* belonging to the *Société Générale*.<sup>38</sup> French interests and the local economy had been weakened by a collapse of the Guano business with the exhaustion of the Chinchas islands’ deposits.<sup>39</sup> In 1872, Admiral Lapelin regarded the Peruvian Navy as “the most powerful in Latin America, although the value of its personnel had not yet risen to that of its powerful armament”. Lapelin praised Peruvian naval officers but lamented their crews “made of fugitives of the worst kind”. In 1877, two Peruvian naval officers, Diez Canseco and Velarde, had spent a year on board the French flagship

---

32 Ibid, Roussin to Périgot, 30/9/1874.

33 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Serre to the Marine Minister, Paris, 11/5/1879.

34 José Balta y Montero (1814-72), President of Peru (1868-72).

35 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Lapelin to Roussin, undated, 1872.

36 Manuel Pardo y Lavalle (1834-78), President of Peru (1872-76).

37 Louis Marie Victor Palasne de Champeaux (1818-85); captain, FN, retired (1873); resident in Peru and director of the dry-docks (1874-81).

38 Hubert Bonin, *Histoire de la Société Générale* (Genève, 2006), Tome 1, la naissance d’une banque moderne (1864-90), p. 395.

39 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Périgot to Serre, *Gallissonière*, Tahiti, 1/10/1876

(*La Magicienne*) while Callao and Lima provided services to the “naval division”. The hospital of Guadalupe was staffed with French nuns while the Lestonnack Company in Lima was contracted for logistic support.<sup>40</sup> The French “naval division” also used to practice shooting against Paita’s shores where projectiles could be easily recovered on the bare land.<sup>41</sup>

Relations with Bolivia had been suspended following an insult to the French minister. The council that had replaced Dictador Daza<sup>42</sup> wanted to restore them but the division had not been able to visit Antofagasta or Mejillones before the outbreak of the war. Until 1872, the guano from Mejillones had been exploited by Arman,<sup>43</sup> a French businessman from Bordeaux. In 1872, the discovery of silver mines in Caracoles had led Bolivia and Chile to dispute their border. Upon taking his command in 1879, du Petit Thouars had lamented the fact that France had not restored its relations with Bolivia. As a result, it was not possible to talk and try to settle through diplomatic channels its dispute with Chile.<sup>44</sup>

In the early seventies, Chile was a prosperous and relatively stable country thanks to railroads and telegraph. Lapelin felt that the nation’s prosperity depended on its mines and agriculture and he approved of its two previous presidents:<sup>45</sup> “Errázuriz continued Perez’s reasonable policy”.<sup>46</sup> Borders issues with Argentina and the German immigration were another concern for the French admiral: “[the Germans] have sent excellent people to Valdivia and Puerto Montt. They replace the Americans and the British in the big businesses of Valparaiso and the French in the retail business”.<sup>47</sup> In 1872, Lapelin observed that after the Spanish attack against Valparaiso on March 31, 1866, the city had been fortified and “that it would now be very dangerous for an assailant.” In 1879, relations with the new Chilean president Pinto<sup>48</sup> and the Quartermaster General of the Navy Echaurren<sup>49</sup> were good. The naval division used Valparaiso’s two floating docks, coaling frequently at Lota. Chile had requested and obtained the possibility to send three midshipmen to the French naval division. The naval division held in high esteem the two battleships *Almirante Cochrane* and *Blanco Encalada* built by Reed in England but thought that the personnel was not properly trained: “we should take into account those two ships of high quality if they did not lack proper crews. The other vessels are old and have no military value”.<sup>50</sup>

---

40 Ibid, Lapelin to Roussin, undated, 1872

41 Ibid.

42 Hilarion Daza Groselle (1840-94), dictador of Bolivia (1876-79).

43 Jean-Lucien Arman (1811-73); founded the *Société des Guanos de Mejillones* (1869).

44 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Du Petit Thouars to the Marine Minister, *Victorieuse*, Coquimbo, 19/8/1879.

45 José Joaquín Pérez (1801-89), President of Chile (1861-71); Federico Errázuriz Zañartu (1825-77), President of Chile (1871-76).

46 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Lapelin to Roussin, undated, 1872

47 Ibid.

48 Anibal Pinto (1825-84), president of Chile (1876-81).

49 Francisco Echaurren García-Huidobro (1824-1909), civilian chief of the Chilean Navy (1870-76).

50 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Périgot to Serre, 1/10/1876

In Ecuador, France faced difficulties with Dictator Garcia Moreno.<sup>51</sup> In Central America the naval division used unhealthy Panama for its mail, keeping the visits short. France also visited the other Central American Republics but avoided Mexico after its 1861-67's occupation. The division used the telegraph in San Francisco fearing hostile demonstrations from the German community. Masts were available in Victoria, British Columbia.<sup>52</sup>

### Admiral Serre misses the signs of War

In 1878 Admiral Serre had not anticipated a war between Chile, Bolivia and Peru. He was mainly concerned about Chile's financial crisis and with the possibility of a war with Argentina. In January he wrote: "Chile's trade and economic situation is worse and worse. The last harvest was poor. Banks have failed and trade suffers from a lack of credit. France is less affected than Germany which has delivered many goods without payment". In December, Serre grew even more pessimistic: "Chile's situation is very critical. The value of fiat money is forged. The war with Argentina over the Magellan Strait seems imminent. How can Chile support itself".<sup>53</sup> In January 1879, the tensions culminated. Serre reported the departure of the Chilean battleships to the Gulf of Arauco: "the telegraph works without interruptions. Admiral Williams<sup>54</sup> is awaiting government orders. A single fact can reassure the friends of peace: the Chilean treasury is empty. Public services have stopped working. This year's deficit amounts to 3 million piasters".<sup>55</sup>

Serre was also very concerned with the true purpose behind the German naval presence: "The German frigate *Ariadne* has arrived. You should find another German military ship in Panama and a frigate in Montevideo. It is not known if Germany has a military plan, perhaps in Guatemala".<sup>56</sup> News from Europe was confusing. With the proximity of a German naval division, the Admiral had decided not to disperse his ships. To gather some facts, Serre invited the German minister in Chile who declared: "hatred must not anticipate the struggle if the struggle shall be repeated". Serre replied: "The French do not look upon the barbarians to insult whoever they will fight".<sup>57</sup> Finally, Serre understood that Germany eyed the Samoa refusing the treaty between those islands and the United States. Whatever, Serre felt under pressure to formerly annex Tahiti.<sup>58</sup> The British seemed bemused by the Franco-German hostility, as Rudolph de l'Isle remembered: "the officers of these two nations have no intercourse, the Captains

---

51 Gabriel García Moreno (1821-75), dictator of Ecuador (1869-75)

52 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, Périgot to Serre, 1/10/1876.

53 SHD/M/BB<sup>4</sup>1093, Serre to the Marine Minister, *Magicienne*, Valparaiso, 4/12/1878,

54 Juan Williams Rebolledo (1825-1910), CINC Chile's Fleet (1879), CINC Chilean Navy (1890-91).

55 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Serre to the Marine Minister, Valparaiso, 1/1/1879

56 SHD/M/BB<sup>4</sup>1093, Serre to the Marine Minister, Valparaiso, 2/2/1878

57 Ibid, 17/3/1878

58 Ibid

alone doing the formal and necessary calls”.<sup>59</sup>

Compared with Chile, Peru’s economic situation seemed very good: “sugar and saltpeter exports have strengthened the currency. The port of Callao is very active”.<sup>60</sup> But Admiral Serre feared a coup, following a strange incident where the Peruvian Navy’s flagship *Huáscar* had been declared a pirate by the President and was chased by Admiral Horsey,<sup>61</sup> the British station chief: “President Prado<sup>62</sup> is in conflict with a strong party, which takes advantage of his imprudence to call the *Huáscar* a pirate, causing the English intervention. If this party can win a majority in the two houses of parliament, General Prado should withdraw or make a coup and without doubt he will choose the second option”.<sup>63</sup> For this motive, Admiral Serre had decided to remain in Callao, ready to render assistance to the French community. In the end, Serre was proved wrong. Prado held against his hostile Congress without resorting to a coup, reassuring Serre. On January 10<sup>th</sup>, 1879, he transferred the service of the station to Captain Chevalier onboard the *Seigneulay*, before returning to France. In his last report, Serre had mentioned a problem with Bolivia –“a difficulty arose lately between Chile and Bolivia”– blaming La Paz for the violation of its treaty with Chile: “A Chilean company exploits the mines of Antofagasta. The rights of this company are guaranteed by a treaty which the government of La Paz has just violated putting a tax of 0.50 per ton of nitrate exported. Military measures are possible”.<sup>64</sup> Serre did not want to get into the matter although he feared some losses for the French merchant ships that would return without cargo to the metropolis: “obviously we should not take care of resolving this injustice committed by the government of Bolivia... Let’s leave it to the consular authorities but our presence may allow some fact finding against arbitrary decisions and show that we care for the interests of our citizens”.<sup>65</sup>

Paris was concerned and in April, ordered the new division chief, Admiral du Petit Thouars to cross outright the Pacific and rally Valparaíso with two more cruisers.<sup>66</sup> Meanwhile, on May 19<sup>th</sup>, Chevalier, the interim station chief, received the first news of the war: “I have just learned that a state of war exists between Peru, Bolivia on one side and Chile on the other side. The Chilean Navy has landed troops in Antofagasta bombing Pisagua and blocking Iquique. The Peruvians were surprised and started to prepare their defenses. The President, General Prado, boarded the warships escorting the troop transports. He goes to Arica and we know that he has reached Mollendo. Bolivian troops will join the Peruvians”.<sup>67</sup> In his later analysis on the causes of the war, du Petit

---

59 Gerard de l’Isle, Ed., *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-81: Rudolf de Lisle’s diaries and watercolors* (2008), p. 24

60 SHD/M/BB<sup>4</sup>1093, Serre, to the Marine Minister, *Magicienne*, Lima, 14/7/1878.

61 Sir Algernon Frederick Rous de Horsey (1827-1922), CINC, RN Pacific Station (1876-79).

62 Mariano Ignacio Prado Ochoa (1826-1901), President of Peru (1865-68, 1876-79).

63 SHD/M/BB<sup>4</sup>1093, Serre, to the Marine Minister, Lima, 14/7/1878.

64 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Serre to the Marine Minister, Valparaíso, 8/1/1879.

65 Ibid.

66 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, *Victorieuse*, Noumea, 20/4/1879.

67 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Chevalier to the Marine Minister, Callao, cruiser *Decres*, 19/5/1879



Thouars expressed a balanced view: “if Chile had a right to blame Peru –for having signed a secret treaty with Bolivia and expelled Chilean workers in the province of Tarapaca– and Bolivia –for violating their convention and raising the taxes on nitrate exports– one must not forget that Chile had wanted openly to seize those territories’ resources without sharing them; they hoped to remove those territories from Bolivia offsetting the loss of Cobija and access to the sea with the Peruvian regions of Tacna and Arica. Envy dominated both sides; the speculators had influence; however, neither side was ready for a serious fight”.<sup>68</sup>

### **1879: ensuring French neutrality and coordinating with the Royal Navy Neutrality issues and du Petit Thouars’ arrival**

From the very beginning, French officers regarded the war as catastrophic. Chevalier, the interim station chief wrote to the Marine Minister: “In Lima and Valparaiso, our compatriots represent us very well occupying an advantageous position in the worlds of science, arts and industry. Our engineers... are in charge of the main works. The war in those countries can only damage French interests but we can say that those interests will be better protected if we affirm our neutrality and show our kindness”.<sup>69</sup> At the end of his command, du Petit Thouars explained this line to his successor: “Following the Marine Minister’s orders, I have remained absolutely neutral between the warring factions, protecting the property and persons of our citizens”.<sup>70</sup> In April 1879, from New Caledonia and before reaching Valparaiso, du Petit Thouars had given the following instructions to the cruiser *Hugon* on her way to Callao: “Don’t shoot unless attacked or in the last extremity, to redeem an insult to our flag; remain strictly neutral to avoid misunderstanding; give asylum only aboard warships and humanely”; the crew cannot go ashore and officers only with the permission of the *Decrès*’ commanding officer or the French Minister”.<sup>71</sup>

Early on, three neutrality questions forced Paris to issue policy guidance. In June 1879, the capture in Callao of the German steamer *Luxor* –who had previously brought weapons to Valparaiso– caused the first incident with neutrals. The British Minister and Admiral Horsey supported by Captain Chevalier demanded her immediate release.<sup>72</sup> The second issue was the Bolivian declaration authorizing foreign interests to arm privateers under Bolivian colors. San Francisco might become a base for Bolivian privateers and this was a major concern, especially since the United States seemed to be supporting Peru and Bolivia. The third problem was Godoy’s arrest in Callao,<sup>73</sup> the former Chilean Minister in Peru, who was traveling onboard an English steamer.

---

68 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, du Petit Thouars to Rear-Admiral Brossard de Corbigny, *Victorieuse*, at sea, 15/12/1880.

69 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 28/5/1879.

70 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15/12/1880.

71 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to Commander Galache, 23/4/1879

72 Ibid, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 11/6/1879.

73 José Joaquín Godoy Cruz (1837-1901)

The British Pacific station chief had refused to recognize the privateers because Bolivia had no navy and could not have controlled their activities. Du Petit Thouars did not want to be that intrusive. On June 28th, 1879, the French Minister in Peru had given his position –and that of the diplomatic community in Lima– to the French minister in Chile: “...we are obliged to recognize the Bolivian and Chilean privateers if they exist; Mr. Godoy’s arrest was legitimate because it happened in Peruvian territorial waters. We cannot allow the capture of enemy goods under our flag... The detention of the German *Luxor* was a violation of law because she carried no contraband”.<sup>74</sup> Finally, on July 4, 1879, the Foreign Affairs Ministry in Paris contradicted his Minister in Peru, informing his representatives in Lima, Santiago and Washington of the government’s decision not to recognize eventual Bolivian privateers for various reasons, one being that the privateers must have a majority of nationals onboard. Accordingly, the naval division was ordered to protect French commerce from would-be Bolivian privateers. Shortly after, on August 17<sup>th</sup>, Horsey informed du Petit Thouars that he had received a similar order; both admirals agreed to coordinate their actions and defend the merchant ships of the other nation. However, du Petit Thouars found his British colleague aggressive and refused to appear to take sides.<sup>75</sup> In the end, Bolivia assured Britain that there would be no source of conflict with her hypothetical privateers that never materialized. Du Petit Thouars commented: “Bolivia who has access to the sea through Cobija, has never had a fishing boat under her colors, has never cared for the April 16<sup>th</sup> 1856 Paris convention [on the abolition of privateering] and nobody cared to ask for her opinion either. This is the Switzerland of South America”.<sup>76</sup>

If the Chilean fleet had not been long to appear before Callao, the beginnings of the war seemed to favor the alliance of Peru and Bolivia. On May 28<sup>th</sup>, Chevalier reported Admiral Grau’s naval victory off Iquique: “the *Esmeralda*, a small [Chilean] corvette, was rammed –as it is claimed– and sunk by the ironclad *Huáscar*. One lesson was the devastating effect of the machine guns mounted on the masts’ tops. Peru had to pay for that victory with the loss of the frigate *Independencia*... who ran aground”.<sup>77</sup> In the opinion of the division, Chilean troops could not live in Antofagasta without resources or water albeit being shielded by the desert. Chevalier anticipated that the *Huáscar* would proceed to capture the ships in the bay and shell the Chilean Army. Meanwhile, the Chilean Navy was cruising between Mollendo and Arica without blocking Iquique.<sup>78</sup>

On June 20<sup>th</sup> and 21<sup>st</sup>, du Petit Thouars and Commander Galache onboard the *Victorieuse* and the cruiser *Hugon*, reached Chile. From Coronel, the new station chief reported his record 66 days Pacific Ocean crossing. Du Petit Thouars immediately ordered gun drills to ready its forces for any eventualities before heading for Santiago where he met with President Pinto. The French ambassador had offered his mediation

---

74 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, the Marine Minister to du Petit Thouars, Paris, 28/6/1879.

75 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 10/9/1879.

76 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15/12/1880.

77 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 28/5/1879

78 Ibid.

but the Chilean Foreign Affairs Minister had replied that “the public opinion would not allow it... following the “very honorable deed of Iquique”.<sup>79</sup> The sacrifice of the corvette in front of a superior enemy had exalted public opinion: “nothing would now stand on the way of Chilean arms”. Everyone remembered that twice in the past Lima had been captured by the Chileans.<sup>80</sup> As a neutral, du Petit Thouars abstained from making any comments about the operations to his Chilean peers although he could not understand why they were not occupying Iquique and focusing on chasing the *Huáscar*. In Chile, most foreigners thought that the Peruvian and Bolivian armies would prevail over Chilean volunteers with their superior experience of military coups and guerilla warfare.<sup>81</sup>

To protect his compatriots, du Petit Thouars hosted them aboard the *Victorieuse* in Valparaiso and gave orders to the cruisers *Hugon* and *Decrès* to follow that example in Coquimbo, Caldera, Antofagasta, Mejillones, Cobija, Iquique, Arica, Mollendo, Pisco and Callao. Those very public demonstrations had two purposes: give safety advice to the French residents while promoting them ostentatiously before the belligerents’ eyes. In effect, du Petit Thouars was proud to report that French communities had received “the best treatment” so far from the warring parties, unlike the Americans, the Germans and the Italians who had not seen their flags in so many ports.<sup>82</sup> A darker note was the French participation in the war with a majority of the 600 volunteers under Chilean General Caldera.<sup>83</sup> At this point, du Petit Thouars could do nothing to stop them. This circumstance led the Admiral not to protest the use of the French flag by the Peruvian frigate *Union* in Punta Arenas because the *Union* did not fight under French colors and that the Peruvians might have responded by denouncing the number of French volunteers in the Chilean army.<sup>84</sup>

On July 18, French neutrality was put to the test. Off Mejillones, the *Hugon* was chased by the *Huáscar* and by the frigate *Union*. Admiral Grau<sup>85</sup> –the celebrated Peruvian naval chief– and his executive officer boarded the French cruiser to inquire about the situation in Antofagasta. Abiding to neutrality, Commander Galache refused to answer their questions.<sup>86</sup> The Peruvian squadron continued its operations off Iquique and Mejillones, sinking ships. As a neutral witness, Galache did not object to the two hours shelling of Iquique by the Chileans on July 26<sup>th</sup> because it responded to a Peruvian torpedo attack made on the same day from that city, apparently with the help of U.S. technicians and without consideration to the consequences for the civilian population.<sup>87</sup> A Peruvian attack against Valparaiso seemed possible but dangerous with the risk of

---

79 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Santiago, 4/6/1879

80 1825 and 1838. SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, 4/6/1879

81 Ibid.

82 Ibid, Coquimbo, 3/8/1879

83 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Galache to du Petit Thouars, *Hugon*, at sea, 13-23/7/1879.

84 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, Santiago, 4/6/1879.

85 Miguel María Grau Seminario (1834-79).

86 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, Galache to du Petit Thouars, Iquique, 26/7/1879.

87 Ibid

damaging neutral vessels and facing Chilean torpedo defenses.<sup>88</sup>

At that stage of the war, du Petit Thouars was appalled by Chilean incompetence and by the fact that their Navy did not appear to exercise. He feared that an inconclusive and lasting war would expose French interests to greater risks than a swift victory by one party. The capture of the Chilean transport *Rimac* on July 23<sup>rd</sup> by *Huáscar* and *Union* seemed to confirm his opinion: “it was a mistake not to escort *Rimac* when the presence of *Huáscar* in the south was well known. The officers [captured onboard *Rimac*] belonged to the best families in the country”.<sup>89</sup> As a result the Chilean authorities faced an infuriated populace. In Santiago the army had to shoot at protesters. In Antofagasta, a colonel was killed and two more fought a duel while General Arteaga,<sup>90</sup> the commander in chief, was replaced by General Escala”.<sup>91</sup> Now, the situation seemed critical for Chile. The armored ship *Cochrane* was damaged and the Chilean Navy had had to lift its blockade off Iquique to focus on Army transport protection. Admiral Williams had returned to Santiago to explain and be replaced. The Peruvians controlled the sea and the Chilean army was locked in Antofagasta. Du Petit Thouars felt that had the Chileans landed in Iquique they could have captured Callao where the forts were poorly armed.<sup>92</sup>

Before the *Rimac* disaster a Chilean general had told Galache that the war aim was to break the Lima-La Paz alliance by giving Arica to the Bolivians. But Bolivian general Daza hated so much the Chileans that he had refused. Du Petit Thouars considered in France’s interest to preserve Bolivia’s access to the sea both to exert reprisals against La Paz in case of necessity and to promote the development of French enterprises in that nation.<sup>93</sup> Admiral Horsey, the British station chief, thought that the Chileans could be satisfied with the annexation of Antofagasta and wanted the neutrals to impose this solution on Bolivia. But du Petit Thouars had opposed Horsey, fearing reprisals against French communities: “any intervention of a power that could favor Chile would lead to abuses against its citizens”.<sup>94</sup>

In September 1879, du Petit Thouars reached Callao. His first report was highly favorable to the Peruvians: “I find the Peruvians better organized, and directed than the Chileans. They have more troops with victualing brought from Argentina and Bolivia, arriving by sea to Arica. They receive from San Francisco or through Panama all what they need”.<sup>95</sup> Du Petit Thouars even thought that the torpedoes provided by the United-States could have a decisive effect: “the Peruvians are in relations with

---

88 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, Coquimbo, 3/8/1879

89 Ibid

90 Justo José Arteaga Cuevas (1805-82), CINC, Chilean Army on the field (1879).

91 Erasmo Escala (1826-84), CINC, Chilean Army on the field (1879-81). SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Coquimbo, 3/8/1879

92 Ibid, 18/8/1879.

93 Ibid, Callao, 24/9/1879.

94 Ibid, Coquimbo, 18/8/1879.

95 Ibid, Callao, 4/9/1879

Harvey<sup>96</sup> and Lay<sup>97</sup> and started using torpedoes. It is possible that in the future they will make the situation untenable... for huge Chilean vessels. In this case, the Chilean army in Antofagasta could be reduced by hunger”.<sup>98</sup> But more than anything else, Du Petit Thouars praised Admiral Grau, commanding the *Huáscar* following a naval engagement on August 28<sup>th</sup>: “This is the first time since the beginning of the war that Peruvian or Chilean ships have used their guns in an effective manner. The day before, the *Huáscar* had made a firing drill. It seems certain that Admiral Grau trains his gunners and that fact alone will give him a great advantage over his enemies. Admiral Grau who was named recently is much more serious than all of his colleagues... I know that when [Grau] received the command of the *Huáscar*, he found the conning tower transformed into a hen house... [Now], Grau [‘command of the seas] enables the Peruvians to fortify Iquique and Arica.”<sup>99</sup>

At the same time, du Petit Thouars saw Peru’s weakness. Its sea power depended exclusively on the *Huáscar*, her speed and her Captain while Chile had several armored ships: “an incident can change the course of events and give back to the Chileans the advantage that they enjoyed during the first phase of the war... Today’s problems come from the fact that Chilean lawyers and civilians try to direct the military and the navy [in their operations]... The example of *Huáscar*, who thanks to her speed, to her gyration, to the recklessness of her captain, was able to neutralize the forces of Chile and even disturb its government, has now demonstrated that speed is essential and that powerful warships will be the sole effective units in maritime wars”.<sup>100</sup>

### **The loss of the *Huáscar* and its consequences**

With premonition, du Petit Thouars noted that “if the *Huáscar* is sunk, if the Chileans shell Callao or land near Lima and if the Bolivians abandon the Peruvians, the situation [of the Peruvians] would be very critical... [and therefore] it would be much preferable now for them to reach an agreement [with the Chileans]; however [Peru] refuses any agreement which does not include the evacuation of Antofagasta. And I find it impossible to get the Chileans out; then, the situation remains the same”.<sup>101</sup>

The fact that changed the situation was precisely the loss of the *Huáscar* on October 8<sup>th</sup> at the celebrated battle of Angamos. Two weeks later, du Petit Thouars paid an emotional tribute to her captain, Admiral Grau: “the Peruvians have put a splendid fight when one recalls that the *Huáscar* has been attacked for an hour and a half by disproportionately superior forces and that three commanders have been killed in succession... The dedication to the nation cannot rise any higher and we have to celebrate

---

96 Captain James Harvey (RN), British torpedo inventor.

97 John Louis Lay (1833-99), American torpedo inventor (spar and automobile); on 28/8/1879 at Antofagasta the *Huáscar* launched unsuccessfully a Lay torpedo that reversed course

98 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 4/9/1879.

99 Ibid, Ancón, 9/10/1879

100 Ibid, Coquimbo, 9/8/1879

101 Ibid

the memory of that sailor who could make so much of the limited resources that were put at his disposal... If we compare the actions of the *Esmeralda* and *Huáscar*, Prat and Grau's heroic deaths, we can anticipate that national pride reborn against Spain will continue to live on even more in the future".<sup>102</sup> After exchanging information with Rear-admiral Stirling,<sup>103</sup> Horsey's successor and with American Rear-admiral Rodgers, du Petit Thouars summarized the battle's principal phases: "1.- The battle began at 9.25 am and ended at 11 am. 2.- From the beginning, the foreigners constituted a problem: the flag had to be guarded because they wanted to strike the colors; several black men jumped into the water. 3.- At 10, the helm was damaged. 4.- A projectile damaged the engine forcing the evacuation of the English engineers. 5.- One of the officers tried to scuttle the ship by opening the valves... 6.- Admiral Grau was killed early in the action and all the officers who stayed in the commanding tower were killed or wounded. 7.- Rifle shots and Hotchkiss cannon fire from the masts tops created an untenable situation on the deck. 8.- The *Huáscar* was hit by 30 projectiles, including 17 that caused serious damage. 9.- 144 were taken prisoners and 61 are reported killed..."<sup>104</sup> Du Petit Thouars immediately drew two conclusions: "the very visible control tower meant death for the captain and his officers; also, the men standing on decks had fallen victims of shots and fragments."<sup>105</sup> Accordingly, du Petit Thouars decided to hide his men behind large pieces of cloth, to mount guns on the masts tops and to change the captain's position at battle stations. Three Frenchmen were serving on board the *Huáscar*: Yves Etesse from Lorient, a carpenter; François Mazé from Brest, and Jules Paul Bertrand who was seriously wounded. Following the precedent established during the American Civil War, the Admiral decided not to reclaim them because they had violated his instructions.<sup>106</sup>

As in Chile after the *Rimac*'s capture, this naval disaster led the Peruvian government to forbid the publication of the telegrams from Arica: "the loss of *Huáscar*... has caused a real surprise; it is feared that the population will react with excesses. Ministers have resigned; they are furious with the *Union*'s commander that they would have liked to see participate in the battle. There are subscriptions for the victims and for the purchase of armored ships. If the Chileans come off Callao, disorder will be complete and you cannot predict the consequences".<sup>107</sup> Du Petit Thouars noted that many blamed President Prado for having ordered Admiral Grau to go too far south.<sup>108</sup> Despite his admiration for Grau, du Petit Thouars abstained from participating in the national tribute paid by the Peruvian authorities to the hero. As he explained, "nobody could admire more than I did, Admiral Grau's heroic death but this ceremony's circumstances without a corpse seemed more like a national patriotic demonstration with the purpose of preparing for

---

102 Ibid, Callao, 23/10/1879.

103 Frederick Henry Stirling (1829-85), CINC, RN Pacific Station (1879-81).

104 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 23/10/1879.

105 Ibid.

106 Ibid, 3/12/1879.

107 Ibid, 16/10/1879.

108 Ibid.

a desperate resistance”. He could not take part without departing from his neutrality as U.S. officials did openly.<sup>109</sup> The French station chief now hoped for a negotiation between the protagonists but according to rumors, Peru had signed an agreement with the French company Dreyfus to buy weapons, ammunition and an armored ship (in Spain or Turkey). In exchange, the Peruvian government would relinquish to Dreyfus the guano and saltpeter businesses. The *Société Générale* was rumored to be about to transfer its docks to *Dreyfus* or create a larger association. For Du Petit Thouars, “It would be most unfortunate if the players could obtain through purchases in Europe the means to continue the war”.<sup>110</sup>

As he had anticipated, the destruction of the *Huáscar* had liberated the Chilean army from Antofagasta. On November 2<sup>nd</sup>, 12 000 men well-armed and trained disembarked in Pisagua.<sup>111</sup> The British corvette *Thetis* watched the landing and Admiral Stirling sent her captain to report in person to du Petit Thouars: “The Chileans landed 700 mine workers... Together with the sailors, they climbed rapidly [a steep mount] without waiting for the soldiers... At noon they had reached and captured the top. The Peruvians had not resisted, contrary to the Bolivians”.<sup>112</sup> Du Petit Thouars learned that among the victors, many came from the province of Tarapacá, previously expelled by the Peruvians. In San Francisco, it was the turn of Bolivian troops to withdraw without a fight. On November 23<sup>rd</sup>, the Peruvians evacuated Iquique, and on the 28<sup>th</sup>, President Prado handed over the command of the troops in the south to Admiral Montero and returned to Lima. He asked Piérola<sup>113</sup> to be his prime minister but the latter refused. Du Petit Thouars believed that Piérola understood the necessity for peace but that he saw it as a political suicide. He declared that he was hoping for a dictatorship to solve the crisis.<sup>114</sup> In his Christmas report, the French admiral was worried with the news that President Prado had fled to Europe stealing 112 000 pounds sterling and abandoning a wife and six children. Foreigners were no longer supportive of the Peruvian authorities dissatisfied with measures that made business with Chile impossible. Prado had people believe that Dreyfus was sending him money home and he had prepared his escape with daily visits to Callao’s forts. A disgusted du Petit Thouars wrote, “Prado incarnated Peru’s elite. They think only about their interests and passions. Duty, loyalty and commitment are absolutely unknown to them. Patriotism is mixed up with personal pride and a vanity that they show off when meeting with foreigners. At the bottom, you find the Indians and the mestizos who could form a working force to exploit the natural resources if only they were properly governed. Those people’s resignation is moving. They don’t complain when separated from their families. They believe in their duty to

---

109 Ibid, 23/10/1879.

110 Ibid, 16/10/1879.

111 Ibid, 5/11/1879.

112 Ibid.

113 Nicolás de Piérola (1839-1913), president of Peru (1879-81, 1895-99).

114 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, San Lorenzo, 27/11/1879.

defend the country against the Chilean invasion”.<sup>115</sup> Piérola defeated La Coterá after a brief civil war and became the new president. Former Captain Palasne de Champeaux had been du Petit Thouars’s best support to calm down the French community. The admiral remained upset: “Piérola would have been a better patriot if he had told his followers the truth about the situation. He did not and keeps talking about war and victory... They say that Piérola is very capable and honest. I just see the opposite...”<sup>116</sup>

## **1880-81: Awaiting the invasion and saving Lima**

### **Strategic priorities in Oceania**

With the new year, Peru’s situation did not seem completely hopeless to du Petit Thouars: “maybe Peru’s defensive position will stop the Chileans and put them in a critical position”; the admiral understood that Lima’s fall –that many foreigners were hoping for to force the Peruvians into a negotiation– would not necessarily end the war. The Admiral also thought that the Chilean blockade was not serious and that Santiago had lost its opportunity to achieve a decisive victory. Besides, the quantity of foreign vessels off Callao could prevent an effective attack on the city. Relations between foreign commanders in Callao were excellent and at this date, du Petit Thouars felt that the American Rear-Admiral Rodgers<sup>117</sup> might be the best broker to direct the neutrals’ efforts to avoid a battle and save Lima.<sup>118</sup> Meanwhile, du Petit Thouars got distracted by a strategic issue that required all his attention. The situation in South East Marquesas seemed critical to French interests. If Paris was to abandon the territories belonging to the estate of Tahiti’s late Queen Pomaré, the Germans or the Americans might annex them. Rodgers had reassured du Petit Thouars, explaining the U.S. naval presence in Oceania as a necessity to police troublesome citizens. Du Petit Thouars trusted Rodgers but the disorders in the Marquesas forced him to leave Peru in February 1880 to join the cruiser *Dayot* dispatched three months earlier. The objective was to pacify the Marquesas and formerly annex Tahiti.<sup>119</sup> Du Petit Thouars was unable to visit Vancouver, San Francisco, Central America and the Sandwich Islands as he had planned. He sent *Hugon* to Guayaquil and *Hussard* to Panama and Central America.<sup>120</sup> Captain Chevalier assured his interim between Callao and Valparaíso aboard the *Decrès* without expecting an immediate outcome of the war.

In August 1880, Chile’s preparations for an invasion forced the international flotilla to reach an agreement with Riveros, the commander of the Chilean blockading squadron. He gave permission to the neutrals and children to evacuate Lima through the port of Chorrillos.<sup>121</sup> Chevalier also reported with concern Chilean destructions in Chimbote

---

115 Ibid, 25/12/1879.

116 Ibid.

117 Christopher Raymond Perry Rodgers (1819-92), CINC, US Pacific Squadron (1879-81).

118 SHD/M/BB<sup>4</sup>1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, San Lorenzo, 25/12/1879.

119 Ibid.

120 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15/12/1880.

121 SHD/M, BB<sup>4</sup>1122, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 3/8/1880.



and Supe suggesting to convey those preoccupations to the Chilean government: "... we have to admit that they wage war like savages... if they come to Lima, they could commit excesses and foreigners might be threatened." Peru remained in its defensive posture. With U.S. assistance, its Navy had scored a minor defensive success torpedoing and sinking the Chilean aviso *Covadonga* 29 miles north of Callao.<sup>122</sup>

In September, as Chevalier also reported, the warring parties had agreed to meet. Fearing a European mediation that would weaken Washington's influence in South American affairs, Christiancy,<sup>123</sup> the U.S. Minister in Peru, had convinced the adversaries to come to the negotiation table. Christiancy and his chief, secretary of State Blane, were also fearful of a Chilean victory which would increase British influence to the detriment of the United-States.<sup>124</sup> The meeting took place in October onboard USS *Lackawanna* in Arica.<sup>125</sup> The Chileans had set five conditions for peace (the transfer of sovereignty over the provinces of Atacama and Tarapaca, a payment by Bolivia and Peru of 20 million piasters, the restitution of the properties of Chileans in Peru and Bolivia, the return of the transport *Rímac*, the cancellation of the secret treaty of 1873 between Peru and Bolivia). Until full compliance with those conditions, Chile would occupy Tacna, Moquegua and Arica. Much later, du Petit Thouars had learnt from a Chilean diplomat the Peruvian requirements:<sup>126</sup> immediate evacuation of all territories occupied by Chile since the beginning of the war; restitution of the *Huáscar* and *Pilcomayo*; reimbursement of Peru's war expenses. He was outraged by Piérola's demands while Peru was losing the War. He wrote to his minister: "one is struck with disbelief when you think that the destiny of a country depends on so little".<sup>127</sup> Piérola claimed that the U.S. Minister had assured him of his support.<sup>128</sup> The French Admiral was also revolted by this fact: the American initiative to support Piérola's unacceptable demands while British, French and Italian diplomats were working on a peace proposal that would be acceptable to Chile. He noted that U.S. representatives' attitudes had often been inconsistent: "during the Spanish war against Chile and Peru [in 1866], the American station chief, (another) Commodore Rodgers, had formally announced his intention to oppose by force the bombardment of Valparaiso, convincing residents to stay... the day indicated, he had withdrawn".<sup>129</sup> Du Petit Thouars may have been unfair to Rodgers who had complained about not being followed by the other neutrals.

---

122 Ibid, 19/9/1880.

123 Isaac Peckham Christiancy (1812-90), US Senator for Michigan (1875-79), US Minister to Peru (1879-81).

124 Christiancy disagreed with the U.S. Minister in Chile, Osborn.

125 Lawrence Clayton, *The Condor and the Eagle, Peru and the United States* (University of Georgia Press, 1999), p.60-61.

126 Pedro Eulogio Altamirano Aracena (1835-1903), Chile's War Secretary in the field (1880-81).

127 SHD/M/BB<sup>4</sup>1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, at sea, 17/2/1881.

128 SHD/M/BB<sup>4</sup>1122, du Petit Thouars to the Marine Minister, Papeete, 14/9/1880.

129 du Petit Thouars confused Christopher Raymond Perry Rodgers with John Rodgers (1812-82) who had commanded the U.S. Pacific squadron in 1866; SHD/M/BB<sup>4</sup>1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, at sea, 17/2/1881.

Now, by supporting the unrealistic demands of Piérola, the U.S. had derailed the peace process, exposing Lima to a possible destruction. This was most worrisome to Du Petit Thouars, still in Tahiti.<sup>130</sup>

Now more than 20,000 Chileans had arrived in Arica and the attack seemed inevitable. On November 21, Captain Chevalier had more disturbing news with the landing two days before of 8000 to 10,000 soldiers south of Pisco that was easily captured. In Callao international forces numbered three English ships including two battleships, two American ships, three Italians and one German.<sup>131</sup> Among the international flotilla, the opinion did not favor the Peruvian army. “They think they will be defeated and that the Chileans will enter Lima” wrote Chevalier. The Peruvians were reported to have their torpedo boats ready. One had been found empty and drifting off the coast on October 29.<sup>132</sup> On 11 December, the Chilean armored ship *Angamos* had fallen silent after its main gun collapsed into the sea. Since no neutral ship present equaled the *Angamos* her accident had boosted the possibilities for the neutrals to put pressure on Chile.<sup>133</sup>

Infuriated with landmines, Chileans had butchered their injured Peruvian prisoners in Tacna and ransacked the town. To prevent further atrocities, four of the five nations represented by a naval squadron had decided to assign observers to the Chilean and Peruvian armies. Chevalier selected a Spanish speaker, Lieutenant Léon while British admiral Stirling dispatched the *Triumph*'s executive officer, together with an American Lt-Commander and an Italian Lieutenant. The French officer's instructions stated that “any knowledge of abuses committed by the Chilean army would be reported to the Chilean general, with the words that those abuses contradict the laws of wars between civilized nations”. In case of further abuses the observer would protest by withdrawing, incriminating Chile before the world<sup>134</sup>. The Peruvians seemed satisfied with this way of forcing the Chilean generals to hold their soldiers, many obsessed with the idea of a bounty once in Lima. To the Peruvian Army, Chevalier dispatched lieutenant Ratomski from the *Hussard*<sup>135</sup>.

### Du Petit Thouars' hour

Meanwhile du Petit Thouars had left Papeete for Valparaiso where he was due to transfer the naval division's command to Rear-Admiral Brossard de Corbigny who had now reached Rio de Janeiro (on 20 November) onboard the armored frigate *Triomphante*. Du Petit Thouars arrived in Chile on December 20 after 36 days at sea, four days after the cruiser *Dayot* who had crossed the Pacific from Auckland in just 44 days. She was due shortly in Callao with victualing and supplies procured in Chile for the French

---

130 SHD/M, BB<sup>4</sup>1122, du Petit Thouars to the Marine Minister, Papeete, 14/9/1880.

131 *Triumph*, *Shannon*, *Thetis*, *Osprey* (Britain) *Lakawanna*, *Adams* (USA), *Cristoforo Colombo*, *Garibaldi* (Italy), *Archimede*, *Ariadne* (Germany), *Decres*, *Hussard* (France).

132 SHD/M/BB<sup>4</sup>1122, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 21/11/1880.

133 De L'Isle, *Ibid*, p.25.

134 SHD/M/BB<sup>4</sup>1122, Chevalier to the Marine Minister, Callao, 29/11/1880

135 *Ibid*, 6/12/1880.

squadron. At this point, du Petit Thouars feared more “Lima’s infamous gangs” than the Chilean Army: “during Lima’s occupation, our fellow citizens could find themselves in a very dangerous situation, from the Peruvians rather than from the Chileans... It is true that the Chileans have committed abuses... but by comparison, they are disciplined and their chiefs do not want to face claims from neutrals. My correspondence with [Chilean] Admiral Riveros<sup>136</sup> [and the ministers from neutral nations] have reassured me... But nobody will be able to rein down the infamous gangs from Lima and Callao... Piérola maintains order but he will leave with his best troops... We must tell the truth to our countrymen to give them enough time to take refuge on board our ships and the pontoons which we have set up”.<sup>137</sup>

Rightly, du Petit Thouars anticipated that the fall of Lima would not bring peace. “I fear that Piérola will escape to save his popularity, his life and prevent peace... while the Chileans may find themselves in a critical situation with too many troops and expenses”.<sup>138</sup> On December 22, Chevalier reported that Chilean troops landed at Pisco on November 19 under the command of General Villagran<sup>139</sup> were now 43 miles north of that city just 60 miles from Chorrillos on the outskirts of Lima. The captured monitor *Huáscar*, together with the corvettes *Chacabuco* and *Pilcomayo* had been seen off Callao.

With the news of the Chilean landing 36 kilometers south of Lima on December 23, du Petit Thouars took the extraordinary decision to delay his return to France and sail for Callao. He justified his resolution by telegraph to the Marine Minister with those words: “the commander of the French naval division would desert his duties if he did not go to support our Minister and our colony in Peru”. He added that his successor would not reach Valparaiso before February 15<sup>th</sup> and Callao before February 1<sup>st</sup> when it would be too late.

Accompanying the Chilean Army since November 29<sup>th</sup>, Lieutenant Léon had rejoined Pisco. His task was “to observe everything of interest and retire if [he] were to witness anything that [his] presence should not have permitted”. General Villagran had invited Léon to share his meals and his house while British Commander Ackland was to escort Chilean Navy Captain Lynch, himself a veteran of the Opium War when he had served with the Royal Navy.<sup>140</sup> He would soon be nicknamed the Red Prince for liberating Chinese coolies and enrolling them against their former Peruvian masters. On 13 December, Léon saw the departure of 9000 men heading north to Chilca by road. On 20 December, he described 14 steamers with 14 sailing ships under tow taking

---

136 José Galvarino Riveros Cárdenas (1829-92); CINC Chilean Fleet (1880); in 1848, he had visited Oceania and California onboard the French frigate *Poursuivante*, under Admiral Legoumet.

137 SHD/M/BB<sup>4</sup>1122, du Petit Thouars to the Marine Minister, Valparaiso, 20/12/1880.

138 Ibid.

139 José Antonio Villagrán Correas (1821-95), commanding the 1st división and dismissed by Baquedano

140 Patricio Javier de los Dolores Lynch Solo de Zaldívar (1824-86), CINC, Chilean occupation forces (1881-82).

16,000 men to Chilca by sea.<sup>141</sup>

Assigned to the Peruvian staff, Lt. Ratomski was presented to the supreme chief, Nicolas de Piérola, in his headquarters located in the hacienda of San Juan, south of Lima where he was warmly greeted by General Silva.<sup>142</sup> Most impressed with the women's dedication to the soldiers, Ratomski, found the Peruvian troops well fed and paid regularly. On January 4<sup>th</sup> Ratomski heard gunfire at some distance. The Chileans had shelled Ancon, hoping to destroy a torpedo-boat. On the 5<sup>th</sup>, a Chilean scouting party was briefly mistaken for their main corps. During the following days, due to a lack of cavalry reconnaissance, the Peruvian infantry marched unnecessarily back and forth, right and left, each time Chilean scouts were spotted.<sup>143</sup>

On January 8<sup>th</sup>, *Victorieuse* dropped anchors off Callao. The cruisers *Decrès* and *Dayot*, Royal Navy's *Triumph* –flying Admiral Stirling's pennant– *Shannon*, *Gannet* and Italian cruisers *Cristoforo Colombo* and *Archimedeo* welcomed du Petit Thouars. The Chilean blockading squadron was moored at San Lorenzo. The French Admiral's first priority was to obtain from the Peruvians the reestablishment of communications between Callao and Lima. Those were only possible via Ancon, where the *Hussard*, the British corvette *Thetis*, the German and Italian frigates *Ariadne* and *Garibaldi*, and USS *Lackawana* and *Adams* maintained communications with their diplomats in the capital. The neutrals formed a front but its core was constituted by France, Britain and Italy. Du Petit Thouars remarked that “a complete understanding existed between the ministers of France, Britain and Italy”. The German Minister “kept to himself and was of no use” while Du Petit Thouars considered that the U.S. Minister Christiancy “had been detrimental to the foreigners... and had contributed to the Peruvian disaffection for the foreign community”.<sup>144</sup>

The naval division had loaded the Legation's archives and the French community's most valuable belongings while 400 Frenchmen were sheltered onboard pontoons off Callao.<sup>145</sup> Ashore, the French community and the other neutrals faced a growing hostility from the Peruvian authorities and the population. The government had created a new currency, the Inca and forced the merchants to accept it, paying their goods and remaining Soles (the previous currency) with the Inca. Those who refused had been jailed.<sup>146</sup> The Peruvian police being incorporated into the Army, the foreigners had organized a fire company and an urban militia under retired Captain de Champeaux to keep law and order. However, on January 8<sup>th</sup>, García Calderon,<sup>147</sup> the Foreign Affairs Minister, had dissolved Champeaux' urban militia, after having been briefly detained

---

141 SHD/M/BB41134, Léon to du Petit Thouars, Callao, 23/1/1881.

142 Pedro Silva Gil (1820-83), killed at the battle of Huamachuco.

143 SHD/M/BB41134, Lieutenant Ratomski to du Petit Thouars, 23/1/1881

144 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, *Dayot*, Ancon, 11/1/1881.

145 SHD/M/BB41134, du Petit Thouars to the Marine Minister, *Victorieuse*, Callao, 8/1/1881.

146 Ibid, 22/1/1881

147 Francisco García Calderón (1834-1905), President of Peru (1881) and prisoner in Chile (1881-84).

himself by the militia when found drunk at night on the streets of Lima.<sup>148</sup>

Du Petit Thouars spent 48 hours in Lima, visiting the Congregation of Sacred Hearts where he was acquainted with Sister Paget,<sup>149</sup> the mother superior. Their relation is said to have played a role in the Admiral's determination to return to Peru. He also offered to the nuns of the Belen College the opportunity to seek refuge onboard his ships but they refused. On the military side, Du Petit Thouars stigmatized Piérola's strategic blunder: "the new mistake that the Peruvians have committed is to have permitted the Chileans to disembark unopposed 35 km south of the city on a spot that everybody had anticipated". To the French admiral, the outcome was predictable: "moral is good among the Peruvians and the Chileans; the former are disorganized but the latter have a real army. Piérola is everything. And since he has no more experience in the military field than for the administration or the finances, it is to be feared that he will not take advantage of his defensive position on his own territory".<sup>150</sup>

On January 13<sup>th</sup> the Chilean Army came in force. At dawn, Piérola had toured his line of battle greeted with enthusiasm. Ratomski noted that "the noblest ardor seemed to animate all these men". But shortly after, "a terrible shooting broke out... At the sight of the Chilean human avalanche, a terrible fear seized the Peruvian side. In vain, the officers tried to hold their men. They fled their parapets and rushed into the plain, weakly shooting back... At 6.30, am, from Villa to San Juan, the Chilean Army had conquered all the Peruvian positions".<sup>151</sup> Ratomski noted that of the four Peruvian corps, Iglesias resisted bravely, Suarez withdrew in good order but Davila and Caceres disbanded. Piérola narrowly escaped capture by fleeing on the beachside. From 11 am to 2 pm, the Chileans invaded Chorrillos. For some reasons that Ratomski could not understand, neither Suarez nor the powerful Peruvian reserve were ordered to support Iglesias who defended Chorrillos with tooth and nail: "they were waiting impassively in Miraflores".<sup>152</sup> Ratomski was shocked: "we can say that this battle that the Peruvians ought to have won with a bit of energy was lost due to poor soldiering and total lack of command".<sup>153</sup> The artillery had had little effect. Peruvian made guns were poor and badly manned. Chilean Krupp and Armstrong guns were excellent but their shells sank in the sand. For the French observers, the Chilean infantry had earned all the credit. Both Léon and Ratomski noted the victors' abuses: "In the evening of that day, Chilean troops indulged in all their wild instincts ransacking and burning the villages of Chorrillos, Barranco, Surco and all the farms in the plain, despite the efforts of some of their officers who tried in vain to stop those horrific scenes".<sup>154</sup> In his final report, du Petit Thouars explained Chilean furor with the fact that while Ratomski could not

---

148 Ibid, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 22/1/1881.

149 Hermasia Paget (1829-90), arrived in Peru in 1850

150 SHD/M/BB<sup>4</sup>1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, Dayot, Ancon, 11/1/1881.

151 Ibid, Ratomski to du Petit Thouars.

152 Ibid.

153 Ibid.

154 Ibid, Léon to du Petit Thouars

explain why the Peruvians had not taken advantage of the situation to counter-attack the Chilean Army now intoxicated, dispersed and useless. Léon –who managed to save the French Minister’s house– explained that Chilean soldiers were outraged by Peruvian landmines that they considered illegal and as a consequence gave no mercy to their prisoners on the battlefield and felt vindicated in their ransacking.<sup>155</sup>

Du Petit Thouars now doubted that the Chilean officers would be able to stop their men from destroying Lima and take the bounty they had dreamed of while enduring tremendous hardships in the desert. On that same day Peruvian authorities violated the French legation to chase a political opponent<sup>156</sup> who had sought refuge in an adjacent lodging. They also attempted to penetrate the British legation to arrest another political opponent<sup>157</sup> but were repelled.<sup>158</sup>

On the 14<sup>th</sup>, Piérola agreed to receive a Chilean emissary and thanks to the Neutral Ministers’ intervention, General Baquedano consented to a cease-fire until the following day at Midnight. Du Petit Thouars’ main goals were twofold, national and humanitarian: “to save [French] citizens and national property from an imminent danger and to protect the women and children”. For the admiral, it was meaningless to send a party of sailors ashore. Their number would be too small and they would excite resentment from both sides against foreigners. Guarantees had to be obtained from the belligerents. On the 15<sup>th</sup>, at noon, du Petit Thouars together with the other neutral Admirals arrived in Piérola’s camp at Miraflores, originally asking for the train service’s resumption to evacuate women and children from Lima. Stirling could not understand French while Piérola spoke no English. Du Petit Thouars took the opportunity to have a private conversation with the Peruvian leader and convince him to evacuate Lima: “he understood the gravity of the situation and seemed to agree to let the Chileans occupy peacefully Callao and Lima under the guarantee of the foreign diplomatic corps while he would withdraw to the mountains”. As du Petit Thouars noted, “from confidences that we had not extracted, it was obvious that [the Peruvians] did not want to fight anymore”.<sup>159</sup> The opposing armies were camping and resting in a dangerous proximity. At 2.30 pm, while the foreign admirals and Piérola were having lunch, gunfire broke out. Du Petit Thouars depicted Piérola, very pale, standing up, asking “what is to be thought of the Chilean good faith”. Under a rain of projectiles, the admirals and diplomatic corps hurried back on foot to Lima, carrying the German Minister struck by asthma.<sup>160</sup> Léon on the Chilean side reported that the shots came from the Peruvian lines provoking a Chilean outcry: “treason, let’s kill them all”. At 2.40 am, Léon watched *Huáscar*, *Blanco Encalada*, *Toro*, *Pilcomayo* and *O’Higgins* opening fire.<sup>161</sup> Minutes before,

---

155 Ibid.

156 Riva-Agüero, who managed to escape.

157 General La Cotera, who was taken onboard a British ship

158 SHD/M/ BB\*1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 22/1/1881.

159 Ibid.

160 Ibid.

161 Ibid, Léon to du Petit Thouars.

from a rooftop near the Peruvian headquarters, Ratomski had spotted the same line of ships closing on the beach.<sup>162</sup> During three hours, Peruvian Army's bastions held the advantage at Miraflores but as explained Ratomski, the left wing was not brought in to bear when it could have repelled the Chileans. Vacillating at first, the Chileans charged another time. Demoralized Peruvians disbanded and fled to the capital. For Ratomski, they once again had lost a battle that they could have won.<sup>163</sup> According to Léon the two battles of Chorrillos and Miraflores had killed 1500 Chileans and injured 4000.<sup>164</sup> That evening, du Petit Thouars and Stirling looked in vain for Piérola. They managed to convince the Mayor of Lima, Torrico,<sup>165</sup> to negotiate with the Chileans and sent a deputation to general Baquedano made of three French, British and Italian naval officers.<sup>166</sup> The latter, now convinced that Piérola had not deliberately broken the truce, agreed to receive the Mayor of Lima, together with the French and British Ministers de Vorges and Saint-John<sup>167</sup> and naval commanders.<sup>168</sup>

The next day, Torrico, de Vorges, Saint-John, du Petit Thouars, Stirling and the Italian commander Sabrano journeyed to the Chilean camp where they were met by Baquedano, War Minister Vergara,<sup>169</sup> and former Minister to Peru Godoy. The Chilean generals, the Mayor and the foreigners signed and countersigned an act of surrender for the capital.<sup>170</sup> Chileans agreed to occupy peacefully Lima with elite troops upon the condition that the Mayor and the urban guard reorganized on the same day under de Champeaux "would make every effort to prevent any act of hostility". Torrico and colonel Suarez did manage to convince 1800 men under Navy Captain Astete, not to resist. Overnight, de Champeaux's militia shot or executed summarily 250 thieves while losing 8 of its men. On January 18<sup>th</sup>, Léon entered Lima with the Chilean Army, in

---

162 Ibid, Ratomski to du Petit Thouars.

163 Ibid.

164 Ibid, Léon to du Petit Thouars.

165 José Rufino Torrico de Mendiburu (1833-1920).

166 Lt Brenton, Roych and Roberjot.

167 Spencer Saint-John (1826-1910), British Minister in Peru (1874-83).

168 SHD/M/ BB<sup>4</sup>1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 23/1/1881.

169 José Francisco Vergara Etchevers (1833-1889), Chile's War Minister (1880-81), founder of Viña del Mar.

170 Acta de rendición de Lima, 16/1/1881, En el cuartel general del ejército chileno en Chorrillos se presentaron el 16 de enero de 1881, a las dos de la tarde, el señor don Rufino Torrico, alcalde municipal de Lima; S. E. el señor de Vorges, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Francia; S. E. el señor Spencer St. John, ministro residente de su Majestad Británica; el señor Stirling, almirante británico; el señor Du Petit Thouars, almirante francés; y el señor Sabrano, comandante de las fuerzas navales italianas. El señor Torrico hizo presente que el vecindario de Lima, convencido de la inutilidad de la resistencia de la plaza, le había comisionado para entenderse con el señor general en jefe del ejército chileno respecto de su entrega. El señor general Baquedano manifestó que dicha entrega debía ser incondicional en el plazo de 24 horas, pedido por el señor Torrico para desarmar las fuerzas que aún quedaban organizadas. Agregó que la ciudad sería ocupada por fuerzas escogidas para conservar el orden. Firmados: Manuel Baquedano, Rufino Torrico, E. de Vorges, J. F. Vergara, B. Du Petit Thouars, Spencer St. John, E. Altamirano, J. Sabrano, J. H. Stirling, M. R. Lira, secretario.

General Baquedano's escort. They were fired upon by the guards from the Guadalupe prison but otherwise the Capital remained quiet.<sup>171</sup> It was also reported that Chilean soldiers shot at General Baquedano following the news that Lima would be spared.<sup>172</sup>

Du Petit Thouars never referred to having threatened Baquedano or to have acted on his own without being in full agreement with his minister and with British Admiral Stirling. In a posterior correspondence, he hinted at the use of force against Chile when he wrote that "Admiral Stirling and myself were resolute to go quite far to contain the Chileans", adding that "neutral naval forces produced inevitably a useful effect on the Chileans". However, he clearly stated that he had not formulated any threat and that such an attitude would have been counterproductive: "by accompanying our ministers, Admiral Stirling and I were hoping to put some pressure on [the Chileans] without formulating any threat and I believe that we were well inspired".<sup>173</sup> In his final report on the War, du Petit Thouars warned the Marine Minister against any involvement in South American affairs, especially after the delivery of Armstrong guns to the Chilean Navy: "what an embarrassment for us, if we were to intervene! Now the Chileans have a battle tested and enterprising instrument... Every seaman pays tribute to the progresses of their navy... their Armstrong guns will further increase that strength. Any threat would generate persecutions against our numerous and—for the time being—well esteemed colony. Indeed, we should rejoice not to have been involved in coercive actions against Chile".<sup>174</sup>

De Vorges, the French minister in Peru wrote to the Marine Minister to pay tribute to the admiral: "we have to admit, Frenchmen like Peruvians, that we owe our salvation to Admiral Bergasse du Petit-Thouars who took the lead of the French colony to defend their lives and interests against gangsters and arsonists. Also, thanks to his action, the Chileans did not burn Lima and did not massacre its inhabitants, as they had done in Chorrillos, Barranco and Miraflores". In Chile, the French community also praised the admiral and gave a party in his honor in the presence of the Chilean authorities. On May 20<sup>th</sup>, 1881, the French Marine Minister wrote a letter of appreciation to du Petit Thouars, congratulating him again for his action in the Marquesas and for his "diplomacy and bravest dedication to the protection of our nationals from the protagonists".<sup>175</sup>

In its recommendations for his successor, du Petit Thouars summarized the events of the War: "personal courage, lack of experience in land and naval warfare were the same on both sides. Huge mistakes were made and heroic deeds have honored both sides. If fortune seems to have favored Chile, it is not due to military calculations but to their resistance and to the fact that Chile had an organization or rather a serious administration, before the war. It is true that bad luck dogged the Peruvians. But bad luck has never diverted the Chilean course of action". On the military side, Du Petit-

---

171 The following day, Léon paid his respects to General Baquedano and left the Chilean Army.

172 SHD/M/ BB\*1134, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 23/1/1881.

173 Ibid, 22/1/1881.

174 Ibid, 17/2/1881.

175 Ibid, Marine Minister to du Petit-Thouars, 20/5/1881.



Thouars noted that “the destruction of the Peruvian Navy had been illuminated on the one hand by the highest patriotism and heroic dedication of Grau and on the other hand by the superior education of the Chilean Navy which was more backward than that of Peru at the beginning of the war but had made progresses through constant cruises to achieve the good practices of order, cleanliness and service”. British praises to the Chileans had “flattered and fattened their ego” and du Petit Thouars recommended his successor “to bear it in mind, not to offend them”.<sup>176</sup>

## **Conclusions**

Du Petit Thouars’ initiative undoubtedly saved Lima. Combined with the action of retired Captain Palasne de Champeaux who ensured law and order in the absence of Peruvian police and contributed to disarming Peruvian troops, du Petit Thouars suggested the guarantees that explain why the Chilean occupation went relatively smoothly.

Du Petit Thouars was not alone and never claimed to have been alone. He acted in support of the French Minister and in concert with the other neutrals. A key element was the excellent relation that he had established with his British counterparts, and especially with Admiral Stirling. They shared intelligence and Stirling even sent his officers to report directly to du Petit Thouars. Stirling accompanied du Petit Thouars in two decisive meetings with the Peruvian and Chilean leaders on January 15<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup>. But du Petit Thouars’ advantage was linguistic and emotional. The Peruvian and Chilean leaders all spoke French and not necessarily English while Stirling spoke neither French nor Spanish. Also, the Peruvians hated the British whom they rightly suspected of supporting Chile. And they could not forgive Horsey, Stirling’s predecessor, for his intervention in the Peruvian civil war and naval engagement against the *Huascar*. So despite their joint action, du Petit Thouars is remembered and not Stirling. As a token of appreciation, the *Royal Navy* provided supplies to the French Pacific naval division.

In several letters, du Petit Thouars made it clear that he never threatened openly the Chileans. The threat existed but it was veiled. The very presence of the neutral squadron in Callao and Ancon and the strong Franco-British-Italian axis conveyed an implicit message to the Chileans. Du Petit Thouars also understood that Lima had been the reward promised to the Chilean soldiers and that the atrocities committed by the Chileans were in part a response to the use of land mines by the Peruvians. The gangs living on the outskirts of Lima and Callao worried du Petit Thouars as much and sometimes even more than the Chilean troops: in this context, de Champeaux’s urban militia was critical to protect the streets of Lima.

Contrary to a myth, du Petit Thouars did not envision an action against the Chileans and warned Paris that such a confrontation could be disastrous both for the Pacific naval division and for the French residents in Chile. Except for its flagship, the French Pacific division was militarily vastly inferior to the Chilean Navy. More important, du Petit Thouars knew that a break with his neutrality would immediately affect the

---

176 SHD/M/BB<sup>4</sup>1567, du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15/12/1880.

interests of the French colony in Chile. The celebrations given to du Petit Thouars in Chile upon his departure may have reflected this consideration.

Du Petit Thouars paid the closest attention to the protection of the persons but also to the safeguard of French properties and interests. At the same time, du Petit Thouars was worried with the possible intervention of the Dreyfus company to help Peru replace the *Huáscar* and prolong the war.

Traditionally, French naval relations with the United-States were excellent despite conflicting interests. This had been the case during the American Civil War and the French intervention in Mexico. Washington contemplated intervention while French warships could still dock in San Francisco. One year before his action to save Lima, du Petit Thouars had suggested that Admiral Rodgers, the U.S. Pacific station commander, should take the lead among the neutrals to negotiate with the Chileans and safeguard the Peruvian capital. However, the American peace initiative, or better to say encouragement to unrealistic Peruvian demands, had derailed an earlier conclusion of the war. Hence, Du Petit Thouars had become very critical of the United States and especially of their Minister in Peru. American naval officers were not present during the Sirling-du Petit Thouars visit to General Baquedano.

Du Petit Thouars was a keen observer of the war. All pieced together, his analysis are sometimes contradictory but often premonitory. Naval lessons were drawn in particular to protect the captain and the admiral on an ironclad following the battle of Angamos. Machine guns had also proved their efficiency in close combat and the crews had to be protected. Du Petit Thouars and the two officers accompanying the Chilean and Peruvian armies were critical of the lack of command and control in the Peruvian army. For du Petit Thouars and Ratomski, the Peruvian army might have stopped the Chileans. First by confronting them during their landing; second by engaging the powerful reserves in the battles of Chorrillos and Miraflores; third by counterattacking the Chileans when their army was ransacking Chorrillos. This explained in part why du Petit Thouars had little respect for Peruvian leaders, especially Prado, Piérola and García Calderón.

## La insurrección naval del 3 de octubre de 1948

Jaime Miguel Taype Castillo\*

El 4 de agosto del 2006, destacamentos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional reconocían como jefe supremo al candidato del aprismo quien días antes había asumido la presidencia de la república del Perú por segunda vez, en una ceremonia realizada en el patio central de Palacio de Gobierno.

Esta escena pasaría desapercibida en una nota periodística, pero a través de ella podemos hacer una retrospectiva en nuestra historia republicana y llegar a uno de los acontecimientos que marcó la primera mitad del siglo XX, como fue la insurrección naval del 3 de octubre de 1948 ocurrida en el Callao. Este suceso puso fin al periodo donde el Partido Aprista Peruano (PAP) buscó ganar el poder a través de la vía violenta, método utilizado cuando se le impedía alcanzar el mismo en una contienda electoral. Una serie de factores provocó que un número importante del personal naval de las diferentes jerarquías se rebelara contra un presidente envuelto por la inestabilidad política y el deterioro económico, que se agravó en el tercer año de gobierno. Identificar los desencadenantes de este acontecimiento, es el propósito del presente trabajo.

### El inestable retorno a la democracia

La elección de un presidente a través de elecciones democráticas no garantiza que, una vez concluidas, las otras fuerzas políticas opositoras o aliadas del gobernante dejen de lado las pugnas por una cuota de poder. Así se arribó a 1948, cuando el presidente José Luís Bustamante y Rivero<sup>1</sup> se encontraba en medio de una inestabilidad política, fruto de la crisis económica, agitaciones sociales y, sobre todo, por la confrontación

---

\* Licenciado en Historia (UNFV), con maestría en *Desarrollo y Defensa Nacional* en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Primer puesto en el concurso nacional de tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR).

1 José Luís Bustamante y Rivero llegó a la presidencia en 1945 como candidato del Frente Democrático Nacional (FDN) conformado por varias agrupaciones políticas, siendo el Partido Aprista Peruano su principal aliado y sostén electoral. Para dichos comicios, el PAP había logrado volver a la legalidad luego de más de una década de persecución. Caracterizó a Bustamante el tratar de desarrollar un *Régimen de la juridicidad*. El FDN obtuvo cerca de 300,000 votos, mientras que su oponente más cercano, Eloy Ureta, 150,000. Gonzalo Portocarrero, *De Bustamante a Odría: el fracaso del Frente Democrático Nacional 1945-1950* (Lima, Mosca Azul, 1983), p. 68. Mario Vargas Llosa, *El pez en el agua* (Barcelona, Seix Barral, 1993), p. 21.

entre la oligarquía y el PAP. Ambas partes comenzaron a presionar al jurista apenas este asumió la presidencia, situación que solo culminaría con una insurrección y un posterior golpe de estado.

La oligarquía, por un lado, manifestaba que el presidente era muy blando frente a las acciones violentas ejecutadas por el PAP contra sus adversarios políticos; mientras que los apristas creían que Bustamante los había traicionado al no convocarlos en la conformación de su primer gabinete.<sup>2</sup> No obstante, estos lograron acaparar los puestos burocráticos, presionando desde allí al gobierno a través de huelgas y paros,<sup>3</sup> mientras sus parlamentarios aprobaban una serie de medidas, como el aumento del salario tanto de los trabajadores y de la plana menor de las Fuerzas Armadas,<sup>4</sup> así como la Ley de Amnistía<sup>5</sup> en favor de los presos políticos. Paradójicamente, entre los beneficiados de la amnistía figuraban aquellos que participarían en la insurrección del 3 de octubre de 1948.<sup>6</sup>

Durante los dos primeros años del gobierno de Bustamante, la situación se fue deteriorando. A las huelgas, carestía de productos de primera necesidad y largas colas en los estancillos para su adquisición, se añadió el asesinato del director del diario *La Prensa*, provocando que se acusara a Víctor Raúl Haya de la Torre y a su partido de ser los causantes del caos.<sup>7</sup> La militarización del gabinete a inicios de 1948 buscó detener estos problemas, pero el PAP percibió este hecho como el retorno de las persecuciones, haciéndolo embarcarse en una empresa revolucionaria.

Simultáneamente, Haya mantenía reuniones clandestinas con militares, sobre todo con los que pertenecían a las jerarquías inferiores que simpatizaban con el PAP, a quienes prometía solucionar sus problemas a través de los parlamentarios apristas. Pero estos se encontraron con la férrea oposición de los militares que se desempeñaban como legisladores.<sup>8</sup> La desconfianza que producía el APRA entre los mandos castrenses era producto de hechos sangrientos como el motín de marineros en el Callao y un poste-

---

2 Guillermo Thorndike y Armando Villanueva, *La Gran Persecución* (Lima, EPENSA, 2004), pp. 284-285.

3 Julio Cotler, *Clases, estado y nación en el Perú* (Lima, IEP, 1992), p. 267

4 Roy Soto, *Víctor Raúl, el hombre del siglo XX* (Lima, Instituto Víctor Raúl Haya de la Torre, 2002) II, p. 451.

5 Entre los beneficiados estuvo el comandante de aviación José Estremadoyro, quien purgaba condena por participar en fallidos golpes militares y por asesinar a un policía. Al ser amnistiado volvió al servicio activo con el grado de coronel. Archivo Histórico de Marina (A.H. de M.), Zona Judicial de Marina “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 38, f. 67, instructiva al coronel CAP José Estremadoyro Navarro, Lima, 10/12/1948. Otro caso fue del capitán de fragata José Mosto, véase: Jorge Ortiz, *Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948*, en *Apuntes* (Lima, Universidad del Pacífico, 1997).

6 Daniel Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930- 2000* (Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001), p. 136.

7 Domingo Tamariz, *Historia del poder: elecciones y golpes de estado en el Perú* (Lima, Jaime Campodónico, 1995), p. 281.

8 Víctor Villanueva, *La sublevación aprista del 48: Tragedia de un pueblo y un partido* (Lima, Editorial Milla Batres, 1973), p. 30.

rior levantamiento popular en Trujillo ocurridos en la primera mitad de 1932.<sup>9</sup> Ambas acciones significaron una amenaza para las FF.AA.,<sup>10</sup> aunque no faltaron casos en que oficiales de alta graduación conferenciaron con dirigentes apristas e inclusive con el mismo Haya, a pesar que oficialmente las FF.AA. –en especial el ejército– mantenían una postura anti aprista.<sup>11</sup>

Este sutil acercamiento entre el personal militar y el PAP también se dio con miembros de la Marina, y se inició tras el fusilamiento de ocho marineros en mayo de 1932 en el Callao, fortaleciéndose con las gestiones de los dirigentes apristas para trasladar sus cadáveres de la isla San Lorenzo al cementerio general de Lima. El traslado –realizado en agosto de 1945– fue aprovechado por los apristas para calificar a los fallecidos como “mártires” del partido, manifestando públicamente que el APRA<sup>12</sup> había recibido apoyo de la marinería en sus actividades revolucionarias.<sup>13</sup> Los ataúdes partieron de la Casa del Pueblo, ubicada entonces en el jirón Chota del Cercado de Lima, rumbo al cementerio general. Durante todo el trayecto fueron acompañados por varios oficiales de mar y marineros, que correctamente uniformados se mezclaban con centenares de militantes apristas que seguían el cortejo fúnebre.<sup>14</sup> Esta ceremonia resultó ofensiva y provocadora ante los mandos militares, y en especial a la Marina, porque podía generar divisiones entre los subordinados y sus superiores por cuestiones políticas. Según los dirigentes apristas, la fuerza naval comulgaba con la prédica de dicho partido.<sup>15</sup>

Llama la atención como intereses políticos lograron influenciar en sectores de la sociedad a las que se les considera apolíticas, como es el sector militar.<sup>16</sup> Esto fue posible porque se detectó entre sus filas a individuos sensibles a la realidad y propensos en desobedecer a sus superiores.<sup>17</sup> Las carencias económicas que afrontaban a diario los familiares del personal militar fue aprovechada políticamente para quebrar la subordinación,<sup>18</sup> además de las promesas que ofrecían un mejor futuro económico para ellos y sus familias, acceso a viviendas, becas de estudio para sus hijos y el ascenso a oficiales para los suboficiales o a esta clase para el personal de servicio militar, todo

---

9 Nelson Manrique, *Usted fue aprista: Bases para una historia crítica del APRA* (Lima, PUCP-CLACSO, 2009), pp. 99-100.

10 Eduardo Toche, *Guerra y democracia. Los militares peruanos en la construcción nacional* (Lima, CLACSO-DESCO, 2008), p. 95.

11 Manrique, *Usted fue aprista*, pp. 99-102

12 Alianza Popular Revolucionaria Americana.

13 Documental “*Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre, 76 años del partido aprista*”. Centro de documentaciones audiovisuales. Lima: Dirección Abel Ortiz, producción Henry Outten.

14 Ídem.

15 Thorndike y Villanueva, *La Gran Persecución*, pp. 287-288.

16 Pedro Ibarra, *Manual de la sociedad civil y movimientos sociales* (Madrid, Editorial Síntesis, 2005), p. 123.

17 Entrevista al capitán de fragata Jorge Ortiz S., Lima 9/6/2007.

18 Charles Chandessais, *La Psicología en las Fuerzas Armadas* (Buenos Aires, Editorial Kapelusz, 1961), p. 128.

a cambio de que participaran y lograran la “revolución”.<sup>19</sup> Tales propuestas llevaron a no pocos a participar en el movimiento.

El plan revolucionario<sup>20</sup> se realizó en diferentes puntos de la ciudad, tratando los conspiradores de mantenerlo en secreto; sin embargo, varios generales ya tenían conocimiento del mismo y no dudaron en decírselo a Haya de la Torre.<sup>21</sup> No obstante, los revolucionarios intentaron dar el golpe en febrero de 1948, pero falló.<sup>22</sup> En julio la derecha trató de llevar a cabo un plan similar, dirigido por Alfonso Llosa en coordinación con el general Manuel A. Odría, sin resultados positivos.<sup>23</sup> Ambos hechos sucedían en un contexto político donde el Congreso permanecía en receso por el boicot derechista, un gabinete militar que presionaba para que se declarase al PAP ilegal, un debilitado Bustamante que había perdido no solo el respeto de su antiguo aliado político –el APRA–, sino también de sus propios ministros al desconocer de las reuniones conspirativas entre estos con integrantes de la oligarquía.<sup>24</sup>

Mientras tanto, el jefe aprista viajó a los Estados Unidos a fin de presionar al gobierno peruano a través de los organismos internacionales señalando el “aparente” incremento de comunistas en el gobierno, buscando también retomar las relaciones con la Federal Bureau of Investigation (FBI), entre otras actividades políticas.<sup>25</sup> Este interés por conseguir el apoyo norteamericano se debía a la política exterior impulsada por Washington, que buscaba bloquear la influencia soviética en el continente.<sup>26</sup> Paradójicamente, los EE.UU. al final rebelaría la conexión entre el PAP con la insurrección del 3 de octubre.

Buscando imitar la sublevación de la escuadra chilena de Talcahuano y Coquimbo en 1931,<sup>27</sup> y el Bogotazo de abril de 1948,<sup>28</sup> los organizadores del movimiento revolucionario creyeron que el contexto peruano de ese momento era el indicado para llevar a cabo la “revolución”. Así, en la madrugada del 3 de octubre el Comando de Defensa

---

19 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”. Exp. 14, ff. 192-193. Condiciones del movimiento revolucionario, encontrados en el archivo de capitania del Callao, fechado en junio de 1948.

20 Este plan suponía la participación del ejército, la marina, aviación, policía y la población civil, sin embargo, durante el desarrollo de los hechos, fue la marina la que tomó protagonismo.

21 El general José del Carmen Marín Arista le manifestó a Haya que tenían conocimiento de sus planes revolucionarios. Dicho militar le propuso al jefe aprista evitar el derramamiento de sangre a condición que el PAP apoye el golpe contra Bustamante preparado por generales, que al final no se realizó. [Villanueva, *La sublevación aprista del 48*, pp.114-115].

22 Idem., pp. 73-90.

23 Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno*, p. 163.

24 José Luis Bustamante, *Tres años de lucha por la democracia* (Buenos Aires, Editorial Bartolomé U. Chiesino, 1949), pp. 134-135, 140-141.

25 Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno*, p. 141.

26 Tim Weiner, *Legado de cenizas: la historia de la CIA* (Buenos Aires, Editorial Debate. 2008), p. 567.

27 Carlos Aguirre, “*Mis recuerdos de la escuadra en 1931*” [En [www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf](http://www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf). Revisado el 10/2/2012]. También véase: Liborio Justo, *La sublevación de la escuadra*. (Santiago: Prensa Latinoamericana S.A. 1971).

28 “*El Bogotazo: El fin de un sueño*”. History Channel, abril 2008. También en [www.youtube.com/elbogotazo](http://www.youtube.com/elbogotazo)

Aprista<sup>29</sup> intento nuevamente dar un golpe mejor organizado que el de febrero de ese mismo año; sin embargo, este no resultó lo suficientemente fuerte. Causó un profundo impacto entre las FFAA, especialmente en la Marina, pero situaciones no previstas y el contraataque del gobierno, terminarían por doblegar a los insurrectos. Fracasada esta, la Armada Peruana analizaría los sucesos comparándola con lo ocurrido en Chile<sup>30</sup>.

### **Toma de unidades y dependencias navales: inicio de la insurrección**

Los relojes se aprestaban a marcar las 2 de la mañana del domingo 3 de octubre, y mientras la mayoría de la población dormía, un grupo de civiles y militares impulsados por sus ideales políticos se desplazaban entre calles y compartimientos para dar inicio al movimiento que les significaba el “defender la constitución” y el sistema democrático, evitar que la oligarquía retome el poder y retornase la persecución contra el PAP.<sup>31</sup> Debían adelantarse y dar el golpe antes que los otros. Lo que aspiraba a ser una revolución terminó siendo solo una insurrección.

La toma de los principales buques de la Armada surtos en el Callao conmocionó a los mandos y oficiales de la institución, ya que algunos de estos fueron luego dirigidos por personal subalterno, rompiendo así la jerarquía de mando.<sup>32</sup> Entre los buques capturados por los insurrectos se encontraban los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*; las fragatas *Ferré*, *Palacios* y *Villar*, así como otras embarcaciones menores.

Momentos antes de la hora fijada, el capitán de fragata Enrique Águila Pardo llegó a bordo de una lancha al crucero *Grau* y fue recibido por el maestro de segunda Nicolás del Río Loayza, uno de los comprometidos en el movimiento, quien previamente había reducido al oficial de guardia para encerrarlo de inmediato en uno de los compartimientos del buque.<sup>33</sup> Bajo el control del crucero, Águila Pardo se declaró “Comandante supremo”, asumiendo el mando de la escuadra insurrecta.<sup>34</sup> Los oficiales que se negaron a participar en el movimiento fueron detenidos y puestos bajo la vigilancia de marineros, a órdenes de sus superiores rebeldes. Estas detenciones se repitieron tanto en buques y dependencias de tierra capturadas. Conforme pasaban los minutos, la tripulación insurrecta daba vivas al PAP y al jefe de este, demostrando que el movimiento tenía influencia política.<sup>35</sup>

Inmediatamente el *Grau* lanzó cinco pantallazos luminosos, indicando al resto

---

29 Comando de Defensa del partido aprista peruano era una fuerza de choque que era integrado por militares y militantes apristas, los que se denominaron “defensistas”.

30 Instituto Riva-Aguero (IRA), 1374-JLBR-1207, memorando del contralmirante Enrique A. Labarthe, inspector general de Marina, al ministro de Marina, Lima 21/10/1948, p. 2.

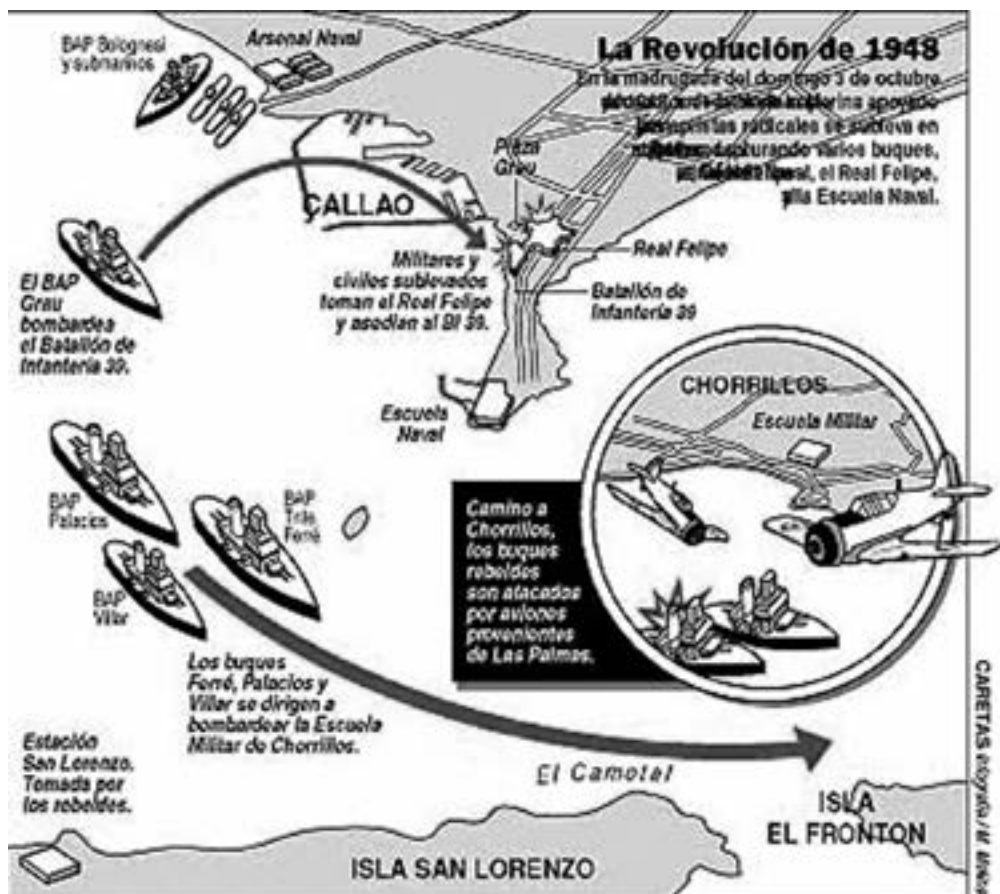
31 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 3, f. 764, declaración del oficial de mar Lizardo Vásquez Saboya, Lima, 14/11/1948.

32 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp.1, f. 5, oficio del capitán de corbeta Fernando Rojas, jefe de servicio, al comandante del Arsenal, Callao 6/10/1948.

33 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 88.

34 IRA, JLBR-D-1206, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios Jefe del Estado Mayor de la Marina, Lima 13/10/1948, p. 18.

35 A.H. de M., exp. 13, f. 379, instructiva al SOA Jorge (Jena) Flores.



de rebeldes tanto en tierra como en el mar que la “revolución” había comenzado. La tripulación alistó las piezas de artillería que serían empleadas contra el cuartel Dos de Mayo donde acantonaba el Batallón de Infantería N° 39.<sup>36</sup>

*Viajando a Lima pidió que le contara ordenadamente lo acontecido... ¡Se ha sublevado Águila Pardo! –dijo Víctor Raúl–. Y tras un silencio agregó: ¡Hay que apoyarlo! Contó que mientras discutían el Plan A, el comandante Águila había dicho que iniciaría sus acciones con una descarga de artillería de los cruceros. ¿Qué quiere usted? –objetó Haya–: ¿Despertar a todos antes de tiempo? Águila ofreció usar los reflectores para barrer con su luz el cielo de Lima y avisar con los pantallazos que la insurrección estaba en marcha“.<sup>37</sup>*

A esa misma hora, el teniente 2° Juan Manuel Ontaneda, en la fragata *Ferré*, participó en el movimiento y delegó el mando del buque al oficial de mar Diego Miranda

36 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 88.

37 Thorndike y Villanueva, *La Gran Persecución*, p. 313.



Estrada, pasando Ontaneda a la fragata *Palacios* a fin de ayudar al teniente 1º Víctor Romero Dávila a tomar el control de ésta. Una vez reducidos los que se negaron apoyar a los rebeldes, Romero entregó el mando del BAP *Palacios* al maestro Nicolás del Río, para luego dirigirse a apoderarse de las seis unidades que conformaban la División de Cazasubmarinos.<sup>38</sup> Posteriormente Romero emplearía estos últimos contra el BI 39, que no tardó en responder al fuego rebelde. Simultáneamente, Ontaneda y sus hombres se apoderaron de la fragata *Villar*, resultando herido el alférez de fragata Alejandro de la Puente León.<sup>39</sup> Una vez que la *Villar* estuvo bajo el control insurrecto, levantó anclas y se dirigió junto con las otras dos fragatas a Chorrillos conforme al plan.<sup>40</sup>

Simultáneamente, la tripulación del *Bolognesi*, que estaba en reparaciones en el Arsenal Naval, procedió a armarse a órdenes del oficial de mar Domingo Castañón Rivera, quien tomó juramento al personal indicándoles que sólo abrirían fuego bajo su orden.<sup>41</sup> A este buque también fueron enviados, por órdenes del Capitán de corbeta Juan Mosto y Mosto, los oficiales que apresados en el Arsenal.<sup>42</sup> Sin embargo, cuatro submarinos clase “R” que permanecían en la poza del Arsenal, no se plegaron al movimiento y zarparon hacia altamar después de engañar las comunicaciones de los rebeldes.<sup>43</sup> Estas unidades contribuirían luego a que la escuadra insurrecta depusiera su actitud.

*...cuando estábamos camino al Arsenal habían disparos y este Meza se asusta y da vuelta y dice: ¡Nos pueden hundir! Y yo le digo que retome su camino rumbo al Arsenal pase lo que pase, tengo que cumplir la orden que he recibido. ¡No! Me dice, así que lo encañone y ordené a un marinero que se encargue del timón de la barcaza y nos fuimos al Arsenal.<sup>44</sup>*

Conforme al plan, los insurrectos habían cumplido con su palabra en favor de la “revolución”. Durante la planificación del movimiento, acordaron iniciarlo la madrugada del domingo 3 de octubre. ¿Por qué? Esto obedecía a la necesidad de tener menos personal que pudiera ser hostil en los primeros minutos de iniciado el movimiento. Al tener mayor presencia el personal rebelde, estos aseguraban la captura inmediata de los objetivos.<sup>45</sup> Para esto, los comprometidos buscaron coincidir sus horas de guardia

38 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 88.

39 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 13, f. 18 al 21, declaración del alférez de fragata Alejandro de la Puente, de la dotación del BAP *Villar*, Bellavista 6/10/1948.

40 IRA, JLBR-D-1206, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios, jefe del estado mayor de Marina. Lima 13/10/1948, f.10.

41 A.H. de M. Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp.15, f. 85, instructiva al marinero 2º Manuel Rebaza Carpio, del BAP *Bolognesi*, Lima 6/10/1948.

42 En la captura del *Bolognesi* resultó muerto el capitán de corbeta Juan Revoredo Balbuena al oponerse a los rebeldes. Durante su sepelio, el capitán de corbeta Abraham Woll se refirió a los que desencadenaron el movimiento como fuerzas del mal, a las que se debía odiar a muerte [*Revista de Marina*, año 33, nº 5, vol. 195 (set-oct 1948), p. 527].

43 IRA, JLBR-D-1206, f.5, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios, jefe del estado mayor de Marina. Lima 13/10/1948, p.15.

44 Entrevista al OM (r) AP Manuel Flores G., Callao 9/5/2010.

45 Entrevista al capitán de fragata Jorge Ortiz S., Lima 9/6/2007.

o servicio aquel día.

Águila Pardo ordenaba abrir fuego contra el BI 39, sin saber que para entonces la dirigencia aprista, que ya tenía conocimiento de las acciones en el Callao y en diferentes puntos de la capital, enviaba enlaces con las contraórdenes a fin de no verse involucrada en los hechos.<sup>46</sup> De esta manera desactivaron la captura de la Base Aérea de Las Palmas, dispersaron a los que pretendían tomar la División Blindada del Rímac, desmovilizaron a sus defensas que aguardaban en lugares estratégicos dieron aviso a las autoridades.<sup>47</sup> Pero las contraórdenes no llegaron a todos los involucrados, llevando a no muy pocos a lanzarse a la lucha en el Callao y a capturar por algunas horas la central telefónica de la capital. Paralelamente, Ontaneda se dirigía con las fragatas con la intención de atacar el cuartel de Miraflores y la Escuela Militar en Chorrillos, en cuyas acciones debían apoyarlo aviones “comprometidos” de Las Palmas. Al amanecer, contrariamente a lo planeado, una escuadrilla de cazas apareció y disparó contra los navíos. Frente a esto, los rebeldes abortaron su misión y retornaron al Callao.<sup>48</sup>

En las primeras horas del movimiento, los insurrectos en el Callao habían alcanzado los objetivos conforme al plan, teniendo sólo en contra la resistencia de los soldados del cuartel Dos de Mayo, quienes resistían el cañoneo producido por el *Grau* anclado en la bahía y los disparos hechos por los defensas apristas y personal subalterno tanto de la marina y la aviación<sup>49</sup> que se apostaron en el Real Felipe.<sup>50</sup> La 27ª Comandancia Policial del puerto corría la misma suerte del BI 39.<sup>51</sup> Sin embargo, esta situación cambió al amanecer, cuando los rebeldes entraron en un combate abierto e intenso contra las tropas leales al gobierno venidas de Lima. Fuerzas militares de un mismo país terminaron enfrentándose como consecuencia de una pugna política.

## El control de los insurrectos en tierra

Si bien en el mar la escuadra insurrecta actuaba conforme al plan revolucionario, en tierra los resultados distarían mucho de lo esperado. Aquí el personal rebelde al mando de Juan Mosto y Mosto tomó el control de Defensa de Costas y del Arsenal Naval, sitiando a la Base de Submarinos, que no se plegó al movimiento.<sup>52</sup> Mosto envió luego marinería la zona del Obelisco para contactarse con el coronel (r) César Pardo, quien debía encabezar el avance rebelde sobre la capital<sup>53</sup>—que no cumplió con su compromiso

---

46 Villanueva, *La sublevación aprista del 48. Tragedia de un pueblo y un partido*, pp. 131- 141.

47 A.H. de M., exp. 26, f. 43, manifestación del civil Alfredo Becerra Mezarina.

48 César Lévano (1998). “Yo tomé los buques grandes”, *Caretas*, N°1536, p.78.

49 Por entonces El Real Felipe estaba a cargo del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) [Alberto Fernández Prada, *La Aviación en el Perú* (Lima, Editorial Universo, 1966), II, p. 157].

50 Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno*, p. 168.

51 Rómulo Merino, *Historia policial del Perú en la república* (Lima, Imprenta del Departamento de Prensa y Publicaciones de la Guardia Civil, s/f), p. 322.

52 ...*Salimos a la explanada y el comandante Mosto nos dijo: En estos momentos la marina se levanta porque el presidente de la república está violando la constitución y no cumple con la población*” [entrevista al ex oficial de mar AP Víctor de la Torre C., Callao 12/6/2010.

53 Villanueva, *La sublevación aprista del 48*, p. 143

conforme al plan—, así como al Real Felipe para reforzar a los rebeldes y doblegar a los del BI 39. A fin de reconocerse, apristas y personal insurrecto se colocaron un brazalete de color blanco en uno de los brazos, donde estaba inscrita la letra “C”.<sup>54</sup>

Los rebeldes tomarían todas las medidas defensivas en el Arsenal ya que desde allí lograrían horas después repeler los ataques de la policía y del ejército, cuyos primeros intentos en ingresar por la fuerza al lugar no tuvieron éxito.<sup>55</sup> Luego del primer disparo del *Grau*, el maestro Héctor Tirado junto con otros oficiales de mar y marineros tomaron la Escuela Naval, deteniendo y encerrando a los oficiales al interior del cinema.<sup>56</sup> Similar situación tuvo lugar en el complejo naval de la isla San Lorenzo a cargo de los maestros Narciso Núñez Nuñovero, Pedro Estrella, Manuel Abad y Mario Tantaleán.<sup>57</sup> Allí llegaría el teniente 1º Víctor Romero Dávila, secundado por marineros para delegar funciones a Núñez, cuya misión principal fue proveer de armamento, munición y personal cuando los buques o el Arsenal lo requirieran.<sup>58</sup>

Junto con las dependencias navales, el Real Felipe sería también empleado por los insurrectos y defensas apristas, que sumaban aproximadamente medio millar de hombres dirigidos por el aprista Carlos Collantes<sup>59</sup>.

*...se dirigieron todos corriendo al castillo y se pusieron a órdenes de un suboficial de aviación indicándole a toda gente que subieran al torreón donde se encontraban más o menos setenta civiles apristas que portaban pañuelos blancos...*<sup>60</sup>

Esta junto con las dependencias navales terminaría convirtiéndose en el transcurso del día en puntos de resistencia cuando las tropas leales al gobierno iniciaron la represión contra los insurrectos.

## Develamiento y consecuencias de la insurrección

Enterado de lo que sucedía en el Callao, el presidente Bustamante adoptó una serie de medidas.<sup>61</sup> Así, la policía comenzó a detener defensas agrupados en diferentes puntos de la capital, como ocurrió en los alrededores del Batallón de Tanques en el Rímac y los que aguardaban en las primeras cuadras de la av. Argentina, vía que conecta con el Callao.<sup>62</sup> En las primeras horas de la mañana se movilizó una compañía de tanques y

---

54 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 15, f. 163, compareció el marinero Rosendo Aquijama Anastasio, 6/10/1948.

55 Ídem. exp. 1, ff. 5-6, informe 100-3, del comandante del Arsenal del Callao, capitán de navío Félix Vargas Prada, al inspector general del Ejército, Callao 15/10/1948.

56 Manuel Flores, *Memorias de un peruano* (Callao, inédito, 2005?), p.17.

57 IRA, JLBR-D-1206, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios, jefe del Estado Mayor de Marina, Lima 13/10/1948.

58 Ídem.

59 Soto, *Víctor Raúl, el hombre del siglo XX*, p. 551.

60 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 39, f. 140, instructiva al SO3 Maq. Carlos Flores Flores, del BAP *Bolognesi*, Lima 6/10/1948.

61 Bustamante, *Tres años de lucha por la democracia*, p. 179.

62 Para mayores detalles véase Villanueva, *La sublevación aprista del 48*, y Luís Chanduví, *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que se* (Lima, Editorial copias e impresiones, 1988).



soldados de infantería y artillería, cuya misión era doblegar a los insurrectos, prestar apoyo al BI 39 y bloquear el avance rebelde hacia la capital. El batallón de asalto de la policía colaboraría con estos, a los que posteriormente se sumó la aviación.

Ya en el Callao, las fuerzas leales tomaron posiciones para iniciar el develamiento. Una parte de estos atacó el Arsenal Naval, mientras que otro al Real Felipe, para luego proseguir a la Escuela Naval. En la plaza Grau, una sección de tanques respondía el fuego de las embarcaciones rebeldes que intentaban desembarcar personal insurrecto en el viejo muelle de guerra.<sup>63</sup> Los tanques que intentaron reprimir a los rebeldes en el Arsenal tuvieron que enfrentar la fiera resistencia de los insurrectos, quedando algunos de ellos inoperativos.<sup>64</sup> “...pero hemos peleado duro y le hemos sacado la mugre. Nos tumbamos a dos tanques. Fuimos a verlos y las paredes del tanque estaban llenas de sangre. Los que estaban adentro murieron todos porque utilizamos el cañón antiaéreo”.<sup>65</sup> Ante tal respuesta, las fuerzas combinadas fueron reforzadas y contraatacaron poco después, logrando finalmente ingresar a la referida dependencia naval.

Mosto y el personal que lo secundaba fue conminado a rendirse, pero este, en actitud desafiante, se negó acatar la advertencia mientras no recibiera las órdenes de Águila Pardo.

*Vienen y le dicen: comandante Mosto, tengo órdenes del contralmirante de que Ud. se rinda, si no se rinde, procedemos. Mosto le responde: ¡Nosotros no nos vamos a rendir!*

63 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 89

64 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 1, ff. 5-6, informe 100-3 del comandante del Arsenal del Callao, capitán de navío Félix Vargas Prada, al inspector general del Ejército, Callao 15/10/1948.

65 Entrevista a OM (r) Manuel Flores G., Callao 9/5/2010.

*¡Nos vamos a quedar hasta las últimas consecuencias! Se puso bravo el hombre porque para esto ya había distribuido como a 300 marineros en el platanal... Los parlamentarios se fueron inmediatamente. Estos dieron la vuelta con su jeep y no faltó un marinero de por allí y hace dos disparos al jeep, y ante esto salieron a toda velocidad...*<sup>66</sup>

Aproximadamente las 15:00 horas del 3 de octubre, Juan Mosto decidió rendirse ante los oficiales retenidos en el *Bolognesi*.<sup>67</sup> Sin embargo, su rendición no fue obedecida por todo el personal rebelde, pues varios de ellos continuaron combatiendo hasta caer la noche.<sup>68</sup> En medio de la oscuridad, los insurrectos se replegaron cruzando el río Rímac, internándose en los matorrales y campos de cultivos vecinos, para horas después retornar al Arsenal al enterarse que el movimiento revolucionario había fracasado, siendo detenidos por la policía y el ejército, para ser trasladados a las diferentes cárceles de la ciudad donde afrontarían el juicio por rebelión.<sup>69</sup> Sobre la rendición de Mosto existen dos versiones. Según su propia manifestación durante el juicio, éste al sintonizar las radioemisoras de la ciudad escuchó que se transmitía la carrera de caballos, haciéndolo comprender que la ansiada revolución no se había generalizado. La otra versión señala que recibió la orden directa de la dirigencia aprista para detener la lucha, indicando que Águila Pardo lo había engañado.<sup>70</sup>

El enfrentamiento en el Real Felipe resultó el más cruento. Los tanques se apostaron en sus alrededores y en sus primeros intentos por recapturar la fortaleza fueron hostilizados por un grupo de insurrectos apostados en un colegio vecino al castillo, debiendo repelerlos para que no continuaran causando bajas entre las fuerzas leales. “Salieron del Arsenal Naval y conducidos a la calle Colón del Callao a un taller de sastrería adyacente al colegio maristas... se ubicaron en los techos donde se cambiaron disparos de fusil... que ayudaban tres civiles armados”.<sup>71</sup> Durante el enfrentamiento varios civiles armados fueron abatidos en los alrededores de la fortaleza al intentar reorganizarse.<sup>72</sup> Los cadáveres quedaron en el pavimento en medio del enfrentamiento.<sup>73</sup>

Alrededor de las 16:30 horas las tropas leales pudieron ingresar a la fortaleza, atrapando a aproximadamente 300 insurrectos, entre marineros, avioneros y civiles apristas. Varios escaparon trepando los muros, entre ellos el aprista Collantes. Los últimos piquetes rebeldes al interior terminaron siendo doblegados en horas de la no-

---

66 Entrevista a OM (r) Víctor de la Torre C., Callao 12/6/2010.

67 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 13, f. 683, declaración del teniente 1° Jorge Ruiz de Castilla, Lima 17/10/1948.

68 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 2, f. 22, declaración del capitán de fragata José Mosto Mosto, Lima 5/10/1948.

69 Entrevista a OM (r) Manuel Flores G., Callao 9/5/2010.

70 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 89

71 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 2, f. 230, instructiva al cabo 2° electricista Máximo Zenosain Caballero, de las Escuelas Técnicas Armadas, Lima 16/10/1948.

72 “Si salían los civiles del Real Felipe con las manos arriba rendidos, igual les disparaban, no respetaban. Si estaban heridos tirados en la pista, pasaban los tanques por encima y los remataban” [Entrevista a OM (R) Víctor de la Torre C., Callao 12/6/2010].

73 Entrevista al señor Hortensio Lévano, Callao 9/7/2007.

che<sup>74</sup>. “A las tres o cuatro de la tarde es que entraron los soldados y los hicieron salir inmediatamente con los brazos en alto”.<sup>75</sup>

En la Escuela Naval los rebeldes lograron resistir unas horas más, deponiendo su actitud ante los cadetes quienes de inmediato liberaron a los oficiales que permanecían retenidos, luego de recibir los insurrectos una serie de mensajes que crearon confusión.<sup>76</sup> Por otra parte, el Escuadrón de Caza N° 12 atacó a los buques que permanecían en el Callao y las que se dirigieron a Chorrillos. Dichos aviones partieron desde Talara rumbo a Lima,<sup>77</sup> mientras que las aeronaves de Las Palmas se limitaron en realizar vuelos de reconocimiento. Los pilotos pudieron apreciar las primeras reacciones de la tripulación de los buques, quienes agitaban sus brazos en ademán de saludo creyendo que uno de los aviones que sobrevolaba era piloteado por el comandante CAP Conterno, quien había prometido el apoyo aéreo durante el movimiento.<sup>78</sup>

Sin embargo, la posterior actuación de los aviones les hizo comprender que el movimiento revolucionario no se había generalizado.<sup>79</sup> De esta manera, la aviación se sumaba a la represión. “*Hizo un vuelo como observador, en el avión del teniente comandante Escribens Correa quien lo piloteaba... que efectuó vuelos en todas las direcciones. Su misión fue ametrallar los costados de las naves sublevadas*”.<sup>80</sup>

La noticia de la rendición del Arsenal Naval llegó a bordo del *Grau* poco antes de caer la noche del día 3, junto con un mensaje enviado por el Estado Mayor General de Marina ordenando la rendición incondicional de los insurrectos, generando la protesta de la tripulación contra los cabecillas del movimiento. Entre los reclamos se oía la intención de volar los paños de pólvora y victimar a los oficiales que permanecían retenidos al interior del buque. Ante esta situación, Águila Pardo aceptó el fracaso de las acciones rebeldes ante los oficiales retenidos y tras descartar huir a Chile a bordo de una de las fragatas cursó un mensaje donde anunciaba verificar su rendición el lunes 4 a las 10:00 horas, asumiendo toda la responsabilidad del movimiento.<sup>81</sup>

Llama la atención la mención de un país vecino cuando el movimiento está camino a su disolución. “¿Y por qué huirían a Chile?: -Por qué ya se había conversado por si acaso se perdía la revolución, ya se habían dado indicaciones y se habían ofrecido estos...”.<sup>82</sup> Otro testimonio menciona:

---

74 Chanduví, *El APRA por dentro*, p. 434.

75 A.H. de M., Zona Judicial de Marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 24, f. 116, declaración del SOA Teófilo Ortega Vásquez, del BAP *Grau*, Lima 19/10/1948.

76 IRA, JLBR-D-1206, f. 18, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios, jefe del estado mayor de Marina, Lima 13/10/1948.

77 Fernández Prada, *La Aviación en el Perú*, II, p. 237

78 Ricardo Napurí, *Pensar en América Latina. Crónicas autobiográficas de un militante revolucionario* (Buenos Aires, Herramienta Ediciones, 2010), pp. 119-120

79 Entrevista a Juan Manuel Ontaneda M., Lima 30/6/2007.

80 A.H. de M., exp. 35, f. 358, manifestación del alférez de Aeronáutica Enrique del Busto Risco, piloto del escuadrón de ataque, Lima 25/4/1949.

81 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 90.

82 Entrevista a OM (r) Víctor de la Torre C., Callao 12/6/2012.



*Nos vamos a rendir pero pidiendo condiciones, dijo Águila. Si no nos dan las condiciones, nos vamos a Chile en el buque. Entonces ese Dávila, que así se apellidaba, dice: si se van a Chile en la fragata ¿qué voy hacer yo por allá? ¡Yo no voy!, dijo y se puso intransigente.<sup>83</sup>*

Así culminaba el domingo 3, con los objetivos de tierra nuevamente bajo el control de las fuerzas leales que sofocaban los últimos focos de resistencia rebelde. Estos entraron en desbande al ver perdida su causa y que la población no había participado del movimiento. En la isla San Lorenzo, en las primeras horas del día lunes 4, Núñez no tuvo otra opción que rendirse junto con el resto de rebeldes ante el comandante general de la Defensa de Costas, siendo recludidos en uno de los ambientes de la base.<sup>84</sup>

Poco antes del amanecer del día 4 los jefes del movimiento se reunieron a bordo de la fragata *Palacios* para ultimar los detalles de la rendición. Fue en esas circunstancias que un grupo de insurrectos tomó el control del buque y procedió a desarmar a los líderes del

83 Entrevista a OM (r) Manuel Flores G., Callao 9/5/2010. Sobre la mención de Chile durante el movimiento, debemos tener en cuenta el viaje que hizo Haya entre abril y mayo de 1946 a dicho país para participar del II congreso socialista. Entre los personajes con quien el jefe aprista se reunió estaban Arturo Alessandri, Salvador Allende y Marmaduke Grove. También visitó la Base Naval de Talcahuano, recorriendo la nave insignia de la marina chilena en compañía del contralmirante Alfredo Hoffmann. La visita tenía como propósito –según la versión aprista– conseguir la devolución del monitor *Huáscar*, gestiones que se mantuvieron hasta el golpe de Odría en 1948. Merece investigar si en dichas reuniones se trató el recibir a los participantes de una futura insurrección en caso de fracasar [Soto, *Victor Raúl, el hombre del S. XX*, p. 495-499].

84 IRA, JLBR-D-1206, informe resumido sobre los acontecimientos acaecidos el día 3/10/1948, del contralmirante Víctor Barrios, jefe del estado mayor de Marina, Lima 13/10/1948.

movimiento, produciéndose una discusión entre el oficial de mar Francisco Dávila y el comandante Águila Pardo. Ambos sacaron sus armas y se dispararon, produciéndose la muerte del último.<sup>85</sup> En medio del fuego cruzado se encontraba Ontaneda, quien resultó herido, al parecer producto del disparo efectuado por Águila al tratar de defenderse.

*Dávila le dice: Mi comandante Águila, ya no podemos soportar esto, ya nos van a bombardear y nos van a echar a pique y yo quiero que se rinda inmediatamente... por favor comandante, ordene inmediatamente la rendición... Águila se ríe, mueve su mano para agarrar su arma... Dávila se adelanta y le dispara dos tiros... y lo tumba matándolo.*<sup>86</sup>

Durante el juicio, Dávila alegó defensa propia, aunque existe la sospecha de que actuó cumpliendo una orden directa de la dirigencia partidaria para eliminar a Águila y evitar que comprometiera a sus líderes<sup>87</sup>. Luego de la muerte de Águila Pardo se procedió a la liberación de los oficiales que permanecían retenidos en el buque.

A pesar de la organización y las previsiones de los conspiradores, el fracaso del movimiento se debió también a la existencia de personal de inteligencia que monitoreaba e informaba de las acciones realizadas por militantes y militares vinculados con el PAP.<sup>88</sup> Al confirmarse el fracaso de lo que aspiraba ser una revolución, algunos militantes apristas intentaron ocultar o destruir documentación que comprometía al partido con el movimiento.<sup>89</sup> Tiempo después, el mayor EP Víctor Villanueva acusaría a la dirigencia aprista como responsable del fracaso del movimiento a dictar a último momento las “contraórdenes”.<sup>90</sup>

## Consecuencias militares y políticas

Por el lado militar, la insurrección ocurrida en el Callao terminó impactando profundamente en el resto de las FFAA. Más de 800 de los casi 5000 miembros de la Armada Peruana tuvieron que afrontar el proceso judicial en el Tribunal Naval. Meses después, corría el rumor que oficiales e inclusive cadetes culpaban a la superioridad naval por lo ocurrido ese día. El comandante general de la Escuadra, el jefe del Estado Mayor de Marina y el director de la Escuela Naval solicitaron su pase al retiro, siendo reemplazados por oficiales norteamericanos.<sup>91</sup> El número de fallecidos como consecuencia del suceso era 60 entre soldados, marinos y policías, mientras que los civiles sumaban 175.<sup>92</sup>

Este hecho terminó por convencer de que el APRA era la mayor amenaza para la disciplina y unidad de las FF.AA. y en consecuencia, dicho partido debía ser tratado con mayor rigor que el empleado por Bustamante. Esta percepción fortaleció al grupo liderado por Odría, quien canalizó el descontento de los militares, permitiéndole deponer

85 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 90.

86 Entrevista a OM (r) Víctor de la Torre C., Callao 12/6/2012.

87 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 90.

88 A.H. de M., Zona Judicial de marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 35, f. 153, carta manuscrita al ministro de Gobierno y Policía, 26/1/1948.

89 Chanduví, *El APRA por dentro*, p. 429.

90 Entrevista a Juan Manuel Ontaneda Meyer, Lima 30/6/2007.

91 Ortiz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 90.

92 Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno*, p. 171-172.



a Bustamante sin mayores obstáculos semanas después.<sup>93</sup>

Todos los que participaron en la insurrección fueron sometidos a proceso judicial, que se inició dos días después de ocurrido los hechos y que se prolongó hasta enero de 1950. Para entonces, el número de procesados había disminuido a 248 marinos y 50 civiles. Entre los sentenciados, se declaró culpable por el asesinato de un oficial superior al oficial de mar Domingo Castañón Rivera, siendo el único al que se condenó a la pena de muerte, pero que no se hizo efectiva.<sup>94</sup> Se dictó cadena perpetua al marino Ricardo Olaya Mogollón y al OM Francisco Dávila Manrique. Otras sentencias fluctuaron entre uno y catorce años de prisión, que no llegaron a cumplirse debido a la amnistía promulgada en 1956 por el presidente Manuel Prado Ugarteche, luego de negociaciones entre éste —cuando candidateaba por segunda vez a la presidencia— y dirigentes apristas. El comandante Juan Mosto, condenado a catorce años de reclusión, también se benefició con la amnistía dada por Prado.<sup>95</sup>

A nivel político, Bustamante expidió el 4 de octubre un decreto declarando a la Alianza Popular Revolucionaria Americana o Partido del Pueblo fuera de la ley, argumentando que sus actividades habían sido contrarias a las estructuras democráticas del país, a la seguridad interna y al orden público, cancelándole así cualquier forma de actividad, sometiendo a todos sus dirigentes a la justicia como causantes de los hechos del 3 de octubre.<sup>96</sup> La policía intervino todos los locales del PAP e incautó la documentación al interior de estos y en el domicilio de Haya de la Torre en Chosica. Entre los papeles incautados estaba una carta enviada por Águila a Haya en abril de 1948, donde refería la preparación de un movimiento revolucionario. Ante tales evidencias, Haya manifestaría luego “que no dio importancia a las sugerencias de Águila y no contestó la misma”<sup>97</sup>. No obstante, varios dirigentes buscaron asilo político, y Haya se refugió en la embajada colombiana en enero de 1949.<sup>98</sup>

A pesar de los intentos por capturar a Haya de la Torre, ya bajo el régimen de Odría, el gobierno peruano llegó a un acuerdo con su par colombiano para que se permitiera el ingreso de dos integrantes del Tribunal Naval y tomaran la instructiva al jefe aprista. Este acto tuvo lugar el 5 de abril de 1954. Aquel día Haya rechazó las acusaciones, pero una de sus declaraciones resultó comprometedoras, al referirse a su encuentro con Águila Pardo en Nueva York en enero de 1948 durante una fiesta social y posteriormente en Lima.<sup>99</sup>

Sobre lo anterior, una de las agencias de inteligencia de los EE.UU. había vigilado la estada del jefe aprista en ese país y las amistades que había entablado en los primeros

---

93 Domingo Tamariz, “50 años del cuartelazo de Arequipa”, en *Caretas* n° 1539 (1998), p. 74.

94 Masterson, *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno*, p. 189.

95 Ortíz, “Rebeliones Navales en el Callao: 1932 y 1948”, p. 93.

96 Bustamante, *Tres años de lucha por la democracia*, p. 183.

97 A. H. de M., Zona Judicial de marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 62, f. 10, diligencia instructiva a Víctor Raúl Haya de la Torre, Lima 5/4/1954.

98 Idem., f. 5.

99 Idem., f. 8

meses de 1948. Dicho órgano entregó en agosto de 1949 un documento detallando tales movimientos al gobierno peruano, siendo remitido al Tribunal Naval.<sup>100</sup> Este documento desarmó la versión del líder político.

Podemos observar que este movimiento intentó provocar una revolución a través de un golpe militar motivado por un partido político; sin embargo, este fracasó al no participar en ella todos los componentes del mismo ni la población. Ante tal situación, cuando se abstienen o se da sólo un apoyo parcial de las FF.AA, es probable que las fuerzas comprometidas no logren alcanzar el triunfo.<sup>101</sup> La represión de este movimiento civil-militar terminó convirtiéndose para los militares en el equivalente de lo que significó la “revolución” de Trujillo para el PAP. Ambos grupos conmemorarían cada año tales fechas,<sup>102</sup> las que culminaron definitivamente durante el régimen del general Francisco Morales Bermúdez, al considerarlas prolongadoras del distanciamiento entre los peruanos.

Finalmente, la insurrección del 3 de octubre de 1948 cerró un periodo iniciado en 1931, cuando el PAP empleó la vía violenta para llegar al poder. Su fracaso dio paso al periodo donde dicho partido político buscó llegar a Palacio de Gobierno a través del voto popular, consiguiéndolo por primera vez en 1985, para asumir la presidencia nuevamente en el año 2006. Repasar este tipo de sucesos, nos permitirá comprender mejor los movimientos políticos y la historia de las relaciones entre civiles y militares de nuestro país.

---

100 A.H. de M., Zona Judicial de marina, “Revolución del 3 de octubre de 1948”, exp. 14, ff. 350-351, carta dirigida al embajador peruano en Washington, Fernando Berckemeyer, de H. J. Anslinger, comisionado de narcóticos del Departamento del Tesoro, 30/8/1949.

101 Eric Hobsbawm, *Revolucionarios: ensayos contemporáneos* (Barcelona, Editorial Ariel, 1978), p. 269.

102 *Revista Militar del Perú*, año XLVI, n° 9 (set-oct 1949).

## Comentarios de libros

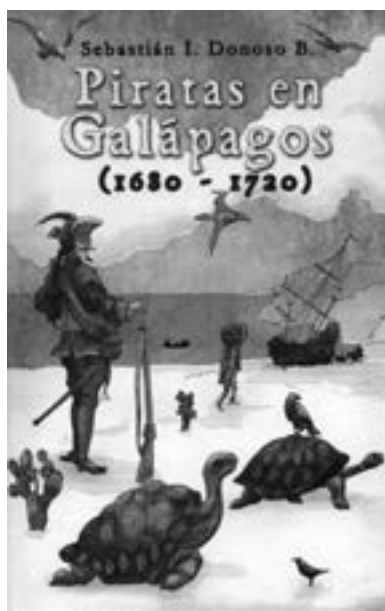
Sebastián Donoso B. *Piratas en Galápagos (1680-1720)* (Quito, Editorial Ecuador, 2012), 268 pp.

Si bien las autoridades coloniales calificaron como piratas a la gran mayoría de naves extranjeras que actuaron hostilmente en aguas del Pacífico Sudamericano a lo largo del periodo colonial, lo concreto es que la presencia de estos ladrones de mar se limitó a un periodo relativamente breve, 1679 a 1695. Llamados también bucaneros o filibusteros, la mayor parte arribó a la Mar del Sur por el istmo panameño, logrando capturar pequeñas embarcaciones para cometer diversas tropelías e incluso capturar naves en las que atacaron tanto al comercio como a los puertos coloniales. Algunos, los menos, se las ingeniaron para arribar al Pacífico por el cabo de Hornos, cruzando a lo largo de la costa americana durante varios meses incluso años. En todo ese periodo, las islas Galápagos fueron lugar de recalada de las embarcaciones piratas, y ese es el tema que Donoso aborda en su trabajo.

Emplea para ello algunas interesantes fuentes primarias, aunque se basa más en las diversas publicaciones que sobre el tema han aparecido desde principios del siglo XVIII.

El libro aborda sucesivamente las tres oleadas de piratas que actuaron en la Mar del Sur, incluyendo algunos que no llegaron a recalcar en las Galápagos, como fue el caso de Bartholomew Sharp (1680), único representante de la primera de esas oleadas. En la segunda oleada (1684-1688), refiere las visitas realizadas por el *Batchelor's Delight* y el *Nicholas* en 1684, analizando los nombres con que los ingleses pasaron a referir a las islas del archipiélago a partir de entonces. Como parte de esa oleada, también estuvieron en Galápagos Harris, Davis y Knight (1685), Grognet, Le Picard y Dew (1687) y nuevamente el *Batchelor's Delight* (1687).

La tercera oleada es quizá la más abundante, y al tratar sobre ella Donoso relata las ocho visitas que los piratas efectuaron entre 1687 y 1695, así como otros elementos



vinculados a su presencia en las islas en ese lapso.

Aborda luego otros dos temas. La visita realizada por la expedición de Gouin de Beauchesne en 1700, y las que llevaron a cabo los corsarios ingleses Rogers y Clipperton en 1709 y 1720, respectivamente. Finaliza su texto con un conjunto de leyendas vinculadas a la presencia de los bucaneros en Galápagos.

El libro incluye índices onomástico y toponímico, así como un número relativamente abundante de ilustraciones.

Consuelo León Wippke y Mauricio Jara Fernández, editores, *Valientes muchachos. Vivencias en la Antártica chilena en 1947* (Valparaíso, LW editorial, 2007), 248 pp.

Es raro encontrarse con un libro que tiene dos carátulas, y las más usuales carátula y contracarátula, y además su texto empieza por los ambos lados. Pero la rareza editorial que nos presentan Wippke y Jara tiene una explicación que, aunque algo curiosa, no deja de tener sentido. Se trata diarios que el capitán Arturo Ayala Arce y el teniente primero Boris Kopaitic O'Neill, oficiales de ejército y marina, respectivamente, escribieron en 1947 sobre sus experiencias antárticas. Los editores han llegado a esta exótica solución para evitar que un texto preceda al otro, pues ello podía ser interpretado como que uno es más destacable que el otro, cuando ambos tienen similares méritos.

El diario del Kopaitic, va del 15 de junio al 29 de diciembre de 1947, mientras que el de Ayala corre del 26 de enero al 13 de abril del mismo año. Sus viajes respondían al interés chileno por consolidar los derechos chilenos en el territorio antártico, atendiendo a la declaración que en noviembre de 1940 había hecho el presidente Pedro Aguirre Cerda.

A principios de 1947 Kopaitic y un pequeño grupo de personal naval habían llegado a isla Greenwich, Shetland del Sur, para establecer un observatorio meteorológico y radiotelegráfico, denominado base Soberanía, hoy Prat. El diario publicado no recoge los primeros meses de su estada en dicho lugar, y no queda claro si existió o se perdió, pero lo que los editores nos entregan contiene un cúmulo de datos técnicos y personales, en una combinación que deja entrever las duras condiciones que debieron soportar tanto él como sus subordinados. A través de la radio se van enterando de diversos sucesos, como que el arribo a Santiago de un avión, procedente del Perú, con los restos de la madre del libertador Bernardo O'Higgins; o sobre la huelga de los obreros del carbón. Consigna también las dificultades que van surgiendo entre sus hombres, las



comunicaciones radiales que sostienen con sus familiares y, los problemas de salud que van surgiendo. En síntesis, da una idea del tipo de vivencias que pueden surgir en un grupo humano aislado durante un periodo relativamente prolongado, y bajo condiciones climáticas extremas.

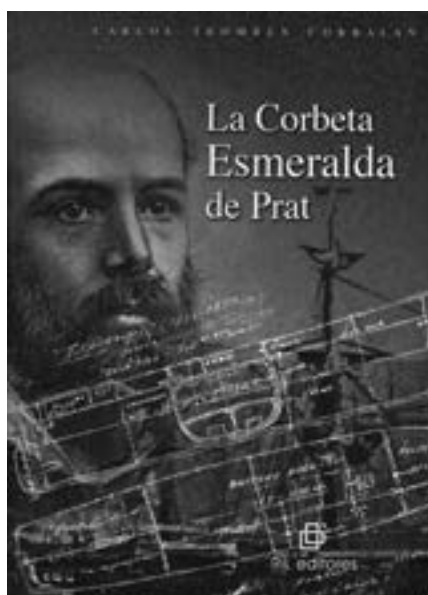
Ayala forma parte de una delegación del Instituto Geográfico Militar, que dirige el mayor Pablo Ihl, y su diario va desde la partida del continente hacia la Antártica hasta su retorno al mismo. El viaje se hace a bordo del transporte Angamos, que va tocando en diversos puntos de las Shetland del Sur y del Mar de Bellinghousen, en varios de los cuales el grupo dirigido por Ihl baja a tierra y lleva a cabo exploraciones de diversa duración. Visitan en esa travesía a bases británicas y norteamericanas, así como instalaciones balleneras noruegas, algunas de ellas abandonadas temporalmente, y se encuentran con buques británicos y argentinos. El relato es más bien formal, e incluye un pequeño número de dibujos de los lugares tocados, entre ellos de algunas bases. Ayala brinda información complementaria a la de Koipatic, pues viajan en la misma nave y brinda los nombres de los cinco tripulantes que van a formar la primera dotación de base Soberanía.

Uno y otro aportan fotografías a su relato, contribuyendo de esa manera a dar una mejor idea de lo que fue ese periodo de la historia antártica americana.

Carlos Tromben Corbalán. *La corbeta Esmeralda de Prat* (Santiago, Ril Editores, 2011), 207 pp.

La corbeta *Esmeralda* es, qué duda cabe, una nave histórica para Chile. No solo por las circunstancias de su hundimiento en el combate de Iquique, el 21 de mayo de 1879, en el que perecieron su comandante, capitán de fragata Arturo Prat, y muchos de sus tripulantes; sino porque durante largos años fue el buque escuela de su armada. Pero, más allá de la simpatía que el pueblo chileno siente por esa nave, los datos que sobre ellas se tenían eran relativamente escasos y algo confusos.

Desde hace unos veinte años el capitán de navío, ingeniero y actualmente doctor en Historia Marítima, Carlos Tromben, se interesó en investigar a la corbeta, tratando de conocer tanto su forma original como la que tuvo al momento de ser hundida por el monitor peruano *Huáscar*. Este interés tenía antecedentes por parte de la Armada de Chile, y se vio impulsado por las regulares estancias que Tromben en Gran Bretaña, como parte de sus estudios doctorales, donde pudo consultar importantes fuentes sobre la tecnología



naval en la época en que la Esmeralda fue construida. A ello se sumaron dos factores adicionales, los avances en la arqueología subacuática, que brindaban nuevos datos sobre el buque, y el ofrecimiento de la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi de financiar la reconstrucción de un modelo a escala 1:1 de la corbeta, el mismo que sería obsequiado a la ciudad de Iquique.

La conjugación de todos estos factores impulsó un proyecto de investigación cuyos resultados se han traducido tanto en La corbeta Esmeralda de Prat como en el Museo Corbeta Esmeralda, que incluye la referida réplica y que es operado en Iquique por la Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile.

El libro está organizado en tres partes. La primera se centra en los orígenes de la corbeta, planteando inicialmente una suerte de estado de la cuestión sobre el conocimiento de la nave, para abordar luego lo que corresponde a la gestación de la idea de contar con ella, a su diseño y al proceso de construcción. La segunda parte está dedicada a la nave el día de su hundimiento, y se inicia con una descripción bastante detallada de la misma, para pasar luego a referir lo relativo a su sistema de propulsión, así como al armamento y a las modificaciones que había sufrido desde su construcción. La tercera parte se inicia con las conclusiones del autor sobre la construcción y características técnicas de la corbeta, dedicando luego algunas páginas a los aspectos humanos de aquellos que fueron sus tripulantes el 21 de mayo de 1879. Cierra esta parte una descripción del combate y del hundimiento propiamente dicho.

En siete anexos, Tromben brinda información complementaria sobre la cronología de la nave, sus dimensiones, distribución de camarotes, planos de naves similares, tonelaje, dotación y su comparación con otras naves británicas. El libro cuenta con los siempre útiles índices onomástico y toponímico, así como con un glosario de términos náuticos para los no iniciados.

Un aspecto que cabe resaltar, además de la calidad de la investigación, cosa que no nos sorprende en el autor, son los magníficos dibujos y fotografías que ilustran la obra.

Iván Valdez-Bubnov. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México/Bonilla Artiga Editores/Iberoamericana, 2011), 516 pp.

La siempre compleja relación entre el gobierno y el poder militar es la materia central del libro de Valdez, analizando el caso particular de la evolución poder naval español bajo los Austrias y los Borbones. Son muchos los factores que intervinieron en la construcción de dicho poder, tanto desde el lado estatal, necesitado de integrar los espacios americanos a la metrópoli, protegiendo las flotas que transportaban hombres y bienes de un lado a otro del Atlántico, y de defender sus intereses europeos; como desde el punto de vista de aquellos que vinculados a los enormes intereses económicos que giraban en torno a dicho poder, y a las inherentes rivalidades que surgían entre individuos, corporaciones y ciudades.

En una larga introducción el autor explica los objetivos de su investigación y la

forma como la ha abordado. En el campo geopolítico, precisando la forma como las dos dinastías españolas enfocan sus diferencias con Francia y Gran Bretaña; en lo político, señalando los diferentes enfoques que Austrias y Borbones dan al poder naval dentro del aparato estatal; en el campo económico, destacando la rivalidad entre las élites comerciales de Sevilla y Cádiz, como elemento que influye tanto en la evolución de la construcción naval como del poder naval español. Cierra su introducción con un destacable ensayo sobre la historiografía naval española.

En el primer capítulo estudia la forma como la monarquía española y los comerciantes interactuaron para encontrar una fórmula aceptable para ambos en el uso de las naves como instrumentos de guerra y de comercio.

Para ello, revisa las razones que llevaron a optar por un creciente empleo de naves mercantes artilladas para defender la crecientemente importante ruta americana, al punto que hacia el último tercio del siglo XVI la monarquía hispana dejan de lado el empleo de galeras y otras naves de esa familia, que tan buenos resultados habían dado en el ámbito mediterráneo. Esta situación llevó a la corona a entrar en una compleja y difícil relación con los comerciantes sevillanos, que detentaban el monopolio del tráfico transatlántico, y eventualmente producir sus propias embarcaciones. El autor hace un interesante examen de ese proceso, que se manifestó en el establecimiento del sistema de flotas y armadas, tanto en la península como América.

Con los esfuerzos borbónicos por establecer un estado centralizado se introdujeron cambios significativos en la organización del poder naval español. Las flotas y armadas fueron unificadas en la Real Armada, estableciéndose un cuerpo de oficiales para el mando de la gente de mar y de guerra, y se creó el Ministerio de Marina para la administración de los recursos económicos que se asignada a dicha institución. También se produjeron notorias modificaciones en el diseño de las naves. Ambos temas son abordados por Valdez en sus siguientes capítulos, dedicados a la tecnología y el poder, al paradigma de la intervención estatal, y a la política dinástica y su política de construcción naval.

Pasa luego a analizar los factores que llevan al sustantivo crecimiento naval español emprendido a mediados del siglo XVIII, en buena medida influido por tecnología naval británica, y la forma como dicho crecimiento impactó en su política exterior y a la vez en el fortalecimiento del estado borbónico. Señala, con acierto, como este crecimiento trajo, entre otras consecuencias, quebrar algunas redes de clientelaje vinculadas a la



construcción naval por asiento, del que no estuvieron ajenos miembros del Cuerpo Político de la Armada.

Los dos últimos capítulos están dedicados a explicar la paradójica situación española de llegar a contar con una flota relativamente sustantiva en el momento en que entra en crisis el estado borbónico y con ello la construcción naval española.

En síntesis, como dijimos al inicio de estos comentarios, el libro analiza la compleja relación entre los gobiernos y su poder militar, y como esta relación incide en la innovación tecnológica, incentivándola o restringiéndola, en función a las grandes líneas de la política exterior y de los recursos, estén estos disponibles o se acepte el costo de comprometerlos a futuro. Cabe destacar que muchas de las conclusiones de Valdez son aplicables para las actuales relaciones civiles militares, en lo que al ámbito del poder naval se refiere, y por ello consideró que su trabajo es un aporte significativo tanto al conocimiento de un periodo de la historia naval española como al de la teoría del Estado, en lo referido a la política de seguridad nacional.

Jorge Ortiz Sotelo

Thalassa-Perú

Jorge Ortiz Sotelo y José Balta Varillas, *Faros de la costa peruana (historia ilustrada)* (Lima, Securitas S. A. C., 2013), 199 p., cartas, croquis, fotos, mapas 31 x 24 cm

La silueta de un faro recortándose en la soledosa línea costera con el mar en lontananza despierta saudades y nostalgias y una atracción inevitable. Aun nuestro faro blanquiazul, tan ciudadano, del malecón Cisneros en Miraflores. Sin embargo, por alguna razón los peruanos desconocemos la presencia de esas valientes lámparas que se yerguen luchando con la oscuridad en nuestro agreste litoral... ¿tenemos faros? Pues sí, además del mirafloresino –que en 1921 fuera puesto en Punta de Coles, Ilo, e instalado en nuestra capital en 1973–, y el del Callao, ambos ahora más bien ornamentales. Tenemos faros, muchos, y algunos existen desde mediados del siglo XIX. Si queremos saber cuáles y cuántos son, cuál es su historia, dónde están localizados, esta obra tiene las respuestas. Registra, hermosamente representados, todos los faros de la costa peruana, desde el extremo norte hasta el confín limítrofe en Tacna.

La más lejana referencia de la presencia de un faro en nuestras costas, se remonta a 1837, cuando en el mes de febrero se instaló el pionero: una estructura blanca sobre la que se erguía un mástil sosteniendo la lámpara cuya luz guiaba a los navegantes, los mismos que al entrar a puerto debían pagar un peso por el servicio. Bien avanzada la República, el Estado asumió la responsabilidad de dotar de faros al litoral peruano. En 1873 se aprobó un plan de faros, no solo luces de aproximación a los puertos sino también de orientación para la navegación. El proyecto se interrumpió cuando se declaró la Guerra con Chile. El tema se volvió a abordar solo después de 1905, por la Comisión Hidrográfica, y a partir de 1908 se iniciaron los trabajos para instalar los faros de las





islas Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera, y Lobos de Tierra, Punta Pariñas, Huarmey y Punta Coles.

En la actualidad, la Dirección de Hidrografía y Navegación tiene a su cargo los 56 faros que funcionan en el litoral peruano, además de los del islote Palominos, isla Lobos de Afuera y Camaná, todos ellos conservados como reliquias, pues ya no se encuentran en servicio. La Dirección es también responsable de los seis faros que funcionan en el lago Titicaca y los siete del río Amazonas.

Jorge Ortiz reseña la historia de cada uno de los faros. Empezando por Tumbes, cuenta las contingencias de su instalación y mantenimiento a través del tiempo. La descripción de cada uno de ellos es sustentada con las hermosas fotografías de José

Balta Varillas. El libro está prologado por el contralmirante Jorge Brousset Barrios, hidrógrafo, quien ha sido director de Hidrografía y Navegación.

Es la primera obra que tenemos en el Perú sobre este tema, sin contar las listas de faros y señales náuticas en publicaciones institucionales del ramo. Hermoso álbum y excelente pieza bibliográfica.

Melitón Carvajal Pareja, *La República 1879 a 1883* (Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2013), *Historia Marítima del Perú*, XI, v. 3, 952 pp. ilus, mapas, planos, retratos

El tercer y último volumen del libro del contralmirante Melitón Carvajal sobre la Guerra del Pacífico: “El inicio de la desintegración territorial”, culmina la trilogía de la guerra marítima en la gran conflagración del Pacífico. Extraordinario trabajo, fruto de veinte años de investigación, esclarece aspectos desconocidos de esa confrontación en la que el mundo, por diversos motivos, incluidos los emocionales, mantuvo los ojos puestos por cuatro largos años.

Este es el panorama de la guerra: Chile, después de su triunfo en Angamos, tiene el control del mar y se apresta a iniciar la última fase de su campaña: el desembarco de tropas para el gran asalto por tierra. Entre el combate de Angamos y la marcha del ejército expedicionario, el 28 de octubre, han pasado veinte días. Así empieza la obra, con los prolegómenos del asalto anfibio en Pisagua, y continúa hasta el final de la guerra.

El Perú ya no cuenta con una armada, aunque la guerra naval no ha terminado. Las fuerzas de su armada ofrecerán aún férrea resistencia en sus puertos bloqueados: Pisagua, Iquique, Arica y Callao. De eso trata el libro: de la doble ruptura del bloqueo

de Arica, la audaz acción de Manuel A. Villavieja con la corbeta Unión, escena que reproduce la pintura que aparece en la cubierta del libro. De las operaciones de la lancha torpedera Alianza en la defensa de Arica y en el asalto y pérdida de la plaza. Del bloqueo del Callao, de los bombardeos y combates navales que aún se producirán hasta la caída de Lima. Y de las acciones de las Fuerzas Sutiles.

El autor se enfoca en las acciones de la mermada Marina, en las medidas preventivas para la defensa del Callao, sitiado desde el día 10 de abril, y de su enfrentamiento en el primer combate naval el día 22 de abril de 1880, y de cómo los ofensores no consiguen hundir la corbeta Unión, el único buque de guerra que le queda al Perú. Resalta la eficaz actuación de las Fuerzas Sutiles, hasta el postrer combate el 11 de diciembre de 1880.

Se trata de una obra de historia marítima, y la guerra naval termina el 16 de enero de 1881 con la autodestrucción de la escuadra, tras las derrotas de San Juan y Miraflores. Sin embargo, el libro se extiende hasta el 20 de octubre de 1883, cuando se firma el tratado de paz. El autor no se centra en las operaciones terrestres, pero resalta la participación de los marinos en la defensa de Lima y la actuación de Lizardo Montero en el gobierno provisorio.

En cuanto a los intereses marítimos, examina el tema de los puertos y aduanas durante la guerra y la ocupación. Hasta ahora no se tenía un cabal conocimiento de lo que ocurrió en los puertos, centros activos de la vida económica del país; Carvajal pone bajo su lupa a los puertos principales: Paita, Pisco, Callao y Mollendo. ¿Qué pasaba con el comercio marítimo, con los intereses de los países neutrales, con la vida civil en los puertos? Revisa la actuación del gobierno de ocupación en la administración aduanera y los cambios que llevó a cabo para optimizar las operaciones buscando conseguir mayores dividendos de las aduanas y de la Empresa del Muelle Dársena, para provecho de Chile.

La obra constituye un acucioso, ordenado y docto estudio a la luz de fuentes inéditas que se añan a una amplia bibliografía que se ha dado a conocer en los últimos años.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*La República 1879 a 1883*

*Melitón Carvajal Pareja*

TOMO XI VOLUMEN 3



Esperanza Navarro Pantac

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

## Bibliografía

- Almozara Valenzuela, Francisco Javier de. “La heráldica personal de la oficialidad de las fuerzas armadas y de orden de la República de Chile”, en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 111-134.
- Arellano Paredes, Alejandro, “Alejandro Malaspina en Guayaquil”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 7-20.
- Balta Varillas, José. *Faros del Perú* (Lima, el autor, 2013).
- Barragán Schenone, Gustavo. “Centenario de la Fuerza de Submarinos del Perú”, en *RMP*, año 104, n° 2 (2011), pp. 63-75.
- Barragán Schenone, Gustavo. “Homenaje al Gran Almirante Miguel Grau Seminario”, en *RMP*, año 105, n° 2 (2012), pp. 63-79.
- Brussel, Marcel van. “The passage between the Atlantic and the Pacific Oceans: the Dutch and Flemish contributions to the Discovery”, en *Brussels Internacional Map Collectors' Circle Newsletter*, 36 (enero 2010), pp. 15-21.
- Calizaya Portal, Jorge. “Evolución histórica de la construcción naval”, en *RMP*, año 105, n° 3 (2012), pp. 109-115.
- Campbell, Douglas S. “Las aventuras y desventuras de la nave USS Wateree, cuando años en aguas del Pacífico (1864-1868)”, en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 11-34.
- Campo, J.N.F.M. “Sea and sadness: porteño identity and maritime imagery in tango lyrics”, en *IJMh*, 22, 1 (enero 2012), pp. 41-62.
- Cárcamo Velásquez, Elsio. “La gran hazaña del piloto Pardo y su tripulación en la escampavía Yelcho”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 79-121.
- Cárcamo Velásquez, Elsio. “Los kawésqar o alacalufes: nómadas del mar”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 167-196.
- Carvajal Pareja, Melitón. *La República 1879 a 1883* (Lima, IEHMP, 2013), t. XI, vol. 3 de la HMP.
- Cordero Aroca, Yenny J. “La visita de la fragata norteamericana *Constitution* a Guayaquil”, en *RIHM*, xxviii, n° 52 (julio 2013), pp. 103-124.
- Dams, Britt. “Elias Herckmans: a poet at the borders of Dutch Brazil”, en S. Huigen, J.L. de Jong y E. Kolfin, editores, *Dutch trading companies as knowledge networks* (Leiden, Brill, 2010), pp. 19-37.
- Dean, James S. “Bearding the Spaniard: Captain John Oxnam in the Pacific”, en *Northern Mariner* (octubre 2009), 19, pp. 379-392.
- Delgado Bañón, Luis. *El navío Asia (el seno mexicano)* (Barcelona, Editorial Noray, 2010). Novela histórica.
- Donoso B., Sebastián. *Piratas en Galápagos (1680-1720)* (Quito, Editorial Ecuador, 2012).
- Estrada Ruiz, Jenny. *Periodo Prehispánico* (Guayaquil IEHM, 2012), *Historia Marítima del Ecuador*, II.
- Forczyk, Robert. *German commerce raiders*

- vs. *British cruisers: the Atlantic and Pacific 1941* (Oxford, Osprey, 2010).
- Fowke, Robert. *The real ancient mariner: pirates and poesy on the South Sea* (Bishop's Castle, Travelbrief Pub., 2010).
- Fritz, Carlos Martin. "Hernando de Magallanes: coraje y tenacidad", en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 65-90.
- Furlán, Luis Fernando y Alfio Puglis, "Cadetes ecuatorianos en la Escuela Naval Militar Argentina", en *RIHM*, xxviii, n° 52 (julio 2013), pp. 131-136.
- Furlán, Luis Fernando. "Visita a Guayaquil en 1947, narrada por un cadete de la Marina de Guerra Argentina", en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 99-108.
- García Castaños, José. "Cien años de submarinos peruanos", en *RMP*, año 104, n° 2 (2011), pp. 27-31.
- Groesen, Michiel van. "Officers of the West India Company, their networks, and their personal memories of Dutch Brazil", en S. Huijgen, J.L. de Jong y E. Kolfin, editores, *Dutch trading companies as knowledge networks* (Leiden, Brill, 2010), pp. 39-58.
- Guardia Salvetti, Fernando de la. "El heroico comportamiento del crucero *Reina Mercedes* en defensa de Cuba", en *RGM*, t. 262 (abril 2012), pp. 437-442.
- Hernández Oliva, Carlos Alberto. *Naufragios barcos españoles en aguas de Cuba (siglos XVI y XVII)* (Sevilla, Renacimiento Colección Isla de Tortuga, 2009).
- Hosty, Kieran. "Wrecks, reefs and guano", en *Signals*, 90 (marzo 2010), pp. 2-9.
- Ibáñez Benítez, Carlos. Capitán de fragata Carlos Ibáñez Benítez, forjador de nuestra armada, su autobiografía", en *RIHM*, xxviii, n° 52 (julio 2013), pp. 125-130.
- King, Robert J. "George Vancouver and the contemplated settlement at Nootka Sound", en *Great Circle*, 31 (2010), 1, pp. 6-34.
- Kukurelo Villalobos, José. "El espacio marítimo durante la campaña libertadora del Perú", en *Pensamiento Conjunto*. Revista de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas I, n° 3 (diciembre 2013), pp. 44-50.
- Laguerre Kleimann, Michel. "Bahía de Guayaquil, una referencia histórica de encuentro", en *RMP*, año 105, n° 2 (2012), pp. 81-94.
- Laguerre Kleimann, Michel. "Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en La Punta (1912)", en *RMP*, año 105, n° 3 (2012), pp. 25-35.
- Lancho Rodríguez, José María. "La protección penal en aguas internacionales del patrimonio histórico sumergido español", en *RGM*, t. 262 (mayo 2012), pp. 663-672.
- López Aréstegui, Héctor. "La tragedia de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*", en *Pensamiento Conjunto*. Revista de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas I, n° 3 (diciembre 2013), pp. 56-64.
- López Martínez, Héctor. *El Perú y el mar, una relación ancestral* (Lima, Cátedra Perú, 2008).
- Mahan Marchese, David. "Teniente Jorge Velarde Castañeda, héroe naval", en *RMP*, año 104, n° 1 (2011), pp. 121-133.
- Maurer, Noel y Carlos Yu. *The big ditch: how America took, built, ran, and ultimately gave away the Panama Canal* (Princeton, Princeton University Press, 2010).
- Milesi Sebastián, Sebastiano. "El USS *Baltimore* en los días post guerra civil de 1891, durante el gobierno del almirante Jorge Montt Álvarez", en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 91-110.
- Millones Santagadea, Luis. *Divinidades bajo las aguas* (Lima, Apus Graph Ediciones, 2013), 203 pp.
- Navarro Pantac, Esperanza. "Contralmirante Federico Salmón de la Jara, en el centenario de su nacimiento", en *RMP*, año 104, n° 13(2011), pp. 85-115.

- Ochoa Loayza, Mariana. “El virrey Pedro de Mendinueta y su informe de 1803 sobre el gobierno de Guayaquil”, en *RIHM*, xxviii, n° 52 (julio 2013), pp. 65-76.
- Ochoa Loayza, Mariana. “La ciudad puerto de Guayaquil vista por un colombiano”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 89-97.
- Olórtegui Romero, Orlando. “La navegación en el lago más alto del mundo: ‘la flota del Titicaca’”, en *RMP*, año 104, n° 1 (2011), pp. 65-76.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “El contraalmirante Eugenio Cortés y Azúa, en Chile, España, México y Perú”, en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 35-50.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Lazos de sangre: la familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)* (Lima, Instituto Peruano de Economía y Política/Universidad Bernardo O’Higgins/Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2013), 243 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *De los botes y la mar* (Lima, Securitas, 2012), 206 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Naves en la Mar del Sur en la primera mitad del siglo XVI”, en Margarita Guerra Martiniere y Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores, *Homenaje a José Antonio del Busto Duthurburu* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012), II, pp. 707-726.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú”, *RMP* año 106, n° 3 (2013), pp. 49-63.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “The South American and Pacific Stations”, *Naval Historical Review*, vol. 33, n° 3 (setiembre 2012), pp. 14-28.
- Ortiz Sotelo, Jorge y José Balta Varillas. *Faros de la costa peruana (historia ilustrada)* (Lima, Securitas, 2013), 200 pp.
- Panizo Zariquiey, Alfonso. “Una fuerza centenaria al servicio del Perú”, en *RMP*, año 104, n° 2 (2011), pp. 21-25.
- Pozo Berenguer, Fernando del. “La guerra naval de las Malvinas treinta años después”, en *RGM*, t. 262 (junio 2012), pp. 863-878.
- Prada Ugas, César. “Centenario de la Fuerza de Submarinos”, en *RMP*, año 104, n° 2 (2011), pp. 9-19.
- Quintela, Sabela P. “Tras los pasos de Pedro Sarmiento de Gamboa”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 123-140.
- Quiros Quiñonez, Rafael. “Reseña sobre la vida del creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú, un marino emblemático”, en *RMP*, año 104, n° 2 (2011), pp. 49-61.
- Ramírez H., Jhonny. “Reseña histórica del Servicio de Inteligencia Naval del Ecuador”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 125-132.
- Rodríguez Aldana, Christian. “Rodil, el Callao y las últimas batallas por la independencia del Perú (1824-1826)”, en *Documenta de Historia Militar*, año 3, n° 3 (enero 2013), pp. 110-134.
- Rodríguez Asti, John. “La importancia de la Historia en los programas académicos de las fuerzas armadas”, en *RMP*, año 105, n° 2 (2012), pp. 7-25.
- Rodríguez Asti, John. “La Escuela Naval, 1884-1912”, en *RMP*, año 105, n° 3 (2012), pp. 7-23.
- Rodríguez Salvatierra, Aida. “El combate naval de Jambelí y su implicación en la provincia de El Oro”, en *RIHM*, xxviii, n° 53 (diciembre 2013), pp. 159-174.
- Rodríguez Salvatierra, Aída. “Primer vicealmirante hidrógrafo del Ecuador”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 109-124.
- Salas Olivari, Miriam. *La República 1879 a 1883* (Lima, IEHMP, 2011), t. XI, vol. 4 de la HMP.
- Sánchez Bravo, Mariano. “Defensa del mar territorial durante la guerra del Cenepa”, en *RIHM*, xxviii, n° 52 (julio 2013), pp. 7-42.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Contraalmirante Napoleón Cabezas Montalvo, recuerdos de su vida* (Guayaquil, INHIMA, 2013).

- Sánchez Bravo, Mariano. *Época colonial* (Guayaquil, INHIMA, 2012), *Historia Marítima del Ecuador* IV.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Academia de Guerra Naval, 50 años de historia* (Guayaquil, INIMHA, 2013).
- Sánchez Bravo, Mariano. “La Armada y su protagonismo durante el periodo Liberal”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 21-45.
- Sánchez Bravo, Mariano. “La Escuela Superior Naval en la historia”, en *RIHM*, xxviii, n° 53 (diciembre 2013), pp. 93-112.
- Sánchez Bravo, Mariano. “Trayectoria histórica de la Escuela de Grumetes”, en *RIHM*, xxviii, n° 53 (diciembre 2013), pp. 147-158.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “Destino de algunos de los buques alemanes que se encontraban en puertos chilenos al comienzo de la Segunda Guerra Mundial”, en *BAHNMCh*, n° 17 (2013), pp. 51-63.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “La única navegación del bergantín *Frederick*”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 67-78.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. “En búsqueda de la verdad sobre el guardiamarina Alexander Campbell de la fragata *Wager*”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 197-213.
- Taylor, Paul D., editor, *Perspectives on maritime strategy: essays from the Americas* (Newport, Naval War College, 2008).
- Tejada Barletti, Renato Patricio. “Evolución histórica de los procesos formativos del personal superior en la Marina de Guerra del Perú”, en *RMP*, año 105, n° 3 (2012), pp. 117-123.
- Tobar Abril, Oswaldo Enrique. “La historia de un galeón militar”, *Documenta de historia militar*, año 2, n° 2 (enero 2011), pp. 100-125.
- Tromben Corbalán, Carlos. *La corbeta Esmeralda de Prat* (Santiago, RIL Editores, 2011).
- Valdez Bubnov, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México/ Bonilla Artiga Editores/Iberoamericana, 2011).
- Valiñas Freitas, “Los corsarios de Artigas en el mar”, en *BAHNMCh*, n° 16 (2012), pp. 47-66.
- Vargas Molina, José Gabriel, “La Armada en el periodo Alfarista y su participación durante la Campaña de Esmeraldas”, en *RIHM*, xxvii, n° 50 (julio 2012), pp. 47-81.
- Zulueta, Julián de. “The battle of Cape Santa Maria, 5 October 1804”, *MM* 96, 2 (mayo 2010), pp. 197-202.