

# Derroteros de la Mar del Sur

Año 7

1999

Núm. 7

Lima (Perú) - Mulazzo (Italia) - París (Francia)  
Santo Domingo (República Dominicana)

## DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Patronato Faro a Colón, Santo Domingo, República Dominicana
- Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 París Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú.

teléfono (1) 447-5204, telefax (1) 4445036

e-mail: thalassa@amauta.rcp.net.pe

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

## Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	6
Buscando tesoros. El naufragio de la Capitana de la Armada de la Mar del Sur (1654). Peter T. Bradley	9
Dos descubridores antárticos zarparon de El Callao Ricardo Capdevila	21
Las Casas, Mariner, 1502-1520. Lawrence A. Clayton	27
En torno al curso español en Indias. Oscar Cruz Barney	37
The American Involvement in the Independence of the Latin American Nations. Captain Paul Delano (1775-1842). Jorge Andrés Delano	53
Barcos del primer viaje de Colón. Carlos Etayo	69
Ambrose Higgins, Lapérouse and the Genesis of the Malaspina Expedition. Robert J. King	79
La presence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'indépendance. Christiane Laffite-Carles	89
La Amistad (1839). Domestic and International Repercussions Virginia W. Leonard	103
Un apunte de Fabio Ala Ponzzone sobre el traslado a La Habana de los supuestos restos de Colón. Dario Manfredi	113
La marine française et l'Amérique du Sud au cours du XIXe siècle. Jean Meyer	117
Los cosmógrafos mayores del Perú. Jorge Ortiz Sotelo	135
The Consulados de Comercio and Defense of Maritime Commerce in the Spanish World, 1250-1829. Ralph Lee Woodward, Jr.	149
Noticias Diversas	167
Comentario de Libros	176
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	181

## Editorial

La edición de una revista especializada como la presente constituye un esfuerzo colectivo de un pequeño equipo editorial y nuestros siempre entusiastas colaboradores. Es así que el número que hoy presentamos contiene diversos trabajos, algunos de ellos presentados en eventos organizados por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana o por el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR); y otros escritos de manera especial para su publicación en nuestra revista.

Cada colaboración tiene una historia propia. Las del contralmirante Francois Bellec y del doctor Fernando Jumar corresponden a sendas conferencias dadas en París, en las XII y X Jornadas del CEFIAHMAR. El breve artículo del investigador uruguayo Alejandro Bertocchi fue preparado hace ya algún, mientras que el trabajo del profesor Lawrence Clayton fue presentado en Coloquio Internacional América y Oceanía, llevado a cabo en Lima en 1995, en homenaje al IV Centenario del Segundo Viaje de Alvaro de Mendaña. El profesor Donald Cutter nos alcanza su contribución al Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra, realizado en Lima en 1994; mientras que del II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, llevado a cabo en 1998, tenemos los trabajos del economista costarricense Jorge León Sánchez y los historiadores Cristina Mazzeo y Enrique Otero, peruana y español, respectivamente. El profesor chileno Carlos López Urrutia comparte con nuestro lectores una conferencia dada en la Academia Peruana de la Historia. Finalmente, los investigadores españoles Pedro Dermit y Francisco Mellén aportan dos interesantes contribuciones para este número.

Como en ocasiones anteriores, han sido varias personas e instituciones las que nos han ayudado con este número. No voy a mencionar nombres para evitar alguna omisión involuntaria, pero a todos ellos nuestro más sincero reconocimiento por su apoyo y colaboración.

Jorge Ortiz Sotelo  
Editor General

## Normas editoriales

El Consejo Editorial ha acordado las siguientes normas para nuestros colaboradores:

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de que el tema a tratar sobrepase dicha extensión, podrá ser publicado en dos partes o editado por el Comité o por el Editor, 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 diapositivas, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aprobados serán publicados en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Fijar en cincuenta años atrás el límite temporal para los trabajos a ser publicados. Dicho límite sólo podrá ser obviado en casos de excepción y sólo con la aprobación expresa del Comité Editorial.
- Las colaboraciones podrán ser en todos los idiomas que se hablan en América (castellano, inglés, portugués y francés), apareciendo en su idioma original.

Asimismo, se acordó dejar constancia expresa que las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y que no necesariamente reflejan los puntos de vista del Comité Editorial.

Siglas utilizadas en la revista:

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España
AAB	Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España
AGNM	Archivo General de la Nación, México.
AGN	Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AHNC	Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
AN	The American Neptune, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
ANCh	Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.

BACH	Boletín Antártico Chileno, Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Thayer Ojeda n° 814, Providencia, Santiago, Chile
BCN	Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BL	British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM	Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, Mulazzo, Italia.
CEFIAHMAR	Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM	Revista “Del Mar”, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS	Derroteros de la Mar del Sur, Lima - Madrid - Mulazzo-París-Santo Domingo, publicación anual.
GC	The Great Circle, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
HAHR	Hispanic American Historical Review (Duke University Press).
HC	Historia y Cultura, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
HM	Historia Mexicana, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
IJMH	International Journal of Maritime History,
IJNA	International Journal of Nautical Archaeology, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
MM	The Mariner’s Mirror, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
Mi	Militaria. Revista de Cultura Militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
MNM	Museo Naval, Madrid
Ne	Neptunia, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH	Naval History, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
NSNR	Newsletter of the Society for Nautical Research, suplemento a The Mariner’s Mirror.
OI	Oleaje, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
PRO	Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
PT	Pull Together, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
RAM	Rumbo al Mar, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
RAME	Revista Secretaría de Marina - Armada de México, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	Revista de la Armada, Caracas, Venezuela.
REEP	Revista Española de Estudios del Pacífico, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	Revista General de Marina, Armada Española, Madrid, España.
RHMP	Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, Perú.

RHN	Revista de Historia Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España
RIHM	Revista del Instituto de Historia Marítima, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
RMB	Revista Marítima Brasileira, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
RMCh	Revista de Marina, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
RME	Revista de Marina, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
RMP	Revista de Marina, Dirección de Información, Lima, Perú.
RNU	Revista Naval, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
Ru	Rumbos, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A.
U.	Universidad o University
SH	Sea History, National Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A.
WSR	World Ship Review, World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

## Buscando tesoros. El naufragio de la Capitana de la Armada del Mar del Sur (1654)

Peter T. Bradley\*

La historia del galeón *Jesús María de la Limpia Concepción*, que el mundo conoce ahora simplemente como *la capitana*, empezó para mí cuando realizaba investigaciones sobre la administración del Conde de Alba de Liste, virrey del Perú a mediados del siglo diecisiete. A partir de centenares de documentos conservados por el Archivo de Indias de Sevilla, en 1989 pude publicar en Estados Unidos un análisis detallado del siniestro, en el cual se discute porqué ocurrió, la investigación para descubrir los culpables y sentenciarlos, las repercusiones para la construcción naval en el Perú, y el tema que últimamente ha suscitado mayor interés, qué le ocurrió al cargamento que transportaba, sobre todo su plata.<sup>1</sup>

El 18 de octubre de 1654, la escuadra que se llamaba presuntuosamente la Armada del Mar del Sur, zarpó del puerto de El Callao transportando los caudales y productos del virreinato peruano al istmo de Panamá. Constaba de la capitana, *Jesús María de la Limpia Concepción* de unas 1,150 toneladas de capacidad, construida en los astilleros de Guayaquil entre 1641 y 1644, como almiranta un buque mercante de 400 toneladas, *San Francisco Solano*, y un chinchorro cuya tarea era la de dar aviso de cualesquier pirata, evaluar la condición del mar y de los vientos, y estarse atento a los puntos conocidos en la costa que los pilotos solían buscar. Siguiendo la práctica de entonces, ya se había enviado en adelante otro chinchorro para llevar noticias anticipadas de su arribada al Presidente de Panamá, para que él asegurara que los galeones en Portobelo estuvieran listos para embarcar la plata peruana. El comandante de la escuadra era Francisco de Sosa, hombre con 37 años de experiencia en el Mar del Sur.

\* Profesor en la Universidad de Newcastle, Inglaterra, y miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Gran Bretaña.

1.- Peter T. Bradley, *Society, Economy and Defence in Seventeenth Century Peru: the Administration of the Count of Alba de Liste, 1655-1661* (Liverpool, Institute of Latin American Studies, University of Liverpool, 1992), y "The loss of the flagship of the *Amada del Mar del Sur* (1654) and related aspects of viceregal administration", *The Americas*, 45, n° 3 (1989), pp. 383-403. David Horner, *The Treasure Galleons: Clues to Millions in Sunken Gold and Silver* (Londres, Robert Hale, 1973), pp. 143-152. Los principales documentos se encuentran en el AGI, Indiferente General (IG), 2574 y Escribanía de Cámara (EC), 560A.

Después de varios días de navegación, el general Sosa decidió prescindir de la ayuda del chinchorro que los acompañaba, enviándolo a Panamá. Desgraciadamente, el día 24, cuando un informe se refiere a una ‘cerrazón del horizonte que no aclaró’, los pilotos comenzaron a expresar dudas sobre su posición exacta. A mediodía dos días después navegaban sin ver la costa, hasta que a las once de la noche, ‘con luna clara’, les asustó vislumbrar una punta de tierra muy cerca. Inmediatamente dispararon dos cañones con que tuvieron éxito en avisar a la almiranta del peligro. Aunque intentaron evitar el peligro, poco más de media hora después la capitana empezó a tocar fondo, perdiendo el timón a la tercera vez, en un lugar que se conocía como la Punta de Chanduy a unos cien kilómetros al oeste del actual puerto ecuatoriano de Guayaquil. Según Diego Andrés de Rocha, fiscal de Quito, ‘tocó la nao otras muchas veces dando muchas trompadas en lo más peligroso del bajo, con que despidió muy gran parte de la quilla, dieron fondo y fué el ancla y cable por las manos y salió el galeón a once brazas de agua, y allí se dio fondo’.<sup>2</sup>

Aunque se pasó toda la noche tratando de reducir el nivel del agua con las tres bombas, al amanecer, completamente agotados, su tripulación se rindió ante lo inevitable. Sin embargo, antes de abandonar el galeón, Sosa convocó una junta de oficiales donde se resolvió primero cortar los palos, y luego para facilitar los trabajos de rescate de la plata, cañones y mercancías, abrir escotillones sobre los paños por el costado, para que los buzos tuviesen claridad dentro del agua. En medio de su dolor, Sosa pronuncia una de las frases más patéticas sobre el desastre, ‘hoy me hallo perdido, con edad y con hijos’.<sup>3</sup> Las víctimas eran unas veinte que murieron ahogadas.

Entre las medidas que se adoptaron enseguida, se buscó la supresión del saqueo y del robo de plata y artículos de valor, el salvamento bajo control oficial de los caudales así de particulares como de la corona, y la investigación de los factores que combinaron para resultar en tan trágico suceso. En el testimonio dado por las personas implicadas en el asunto, se destacaron principalmente cinco puntos por resolver: por qué el general Sosa envió el chinchorro a Panamá, si los pilotos habían seguido el derrotero acostumbrado, las consecuencias del retraso de unas cinco semanas en la salida de la armada de El Callao, hasta qué punto perjudicó la navegabilidad de la capitana el hecho de estar muy sobrecargada, y por fin su gran porte, siendo el galeón más grande jamás construido en el Mar del Sur. En resumen, al General Sosa le declararon libre de toda culpa ‘por no tener obligación de saber de las cosas de la mar y estarle prohibido el entrometerse con los pilotos en lo tocante a la navegación’.<sup>4</sup> Lo cual, evidentemente, era mala señal para el capitán Miguel Benítez, piloto mayor, y

- 2.- AGI, IG, 2574, Diego Andrés Rocha, 19/12/1654, citado en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 384.
- 3.- AGI, IG, 2574, “Relación muy por menor de todo el suceso de la capitana del Mar del Sur”, por Francisco de Sosa, 28/12/1654, citado en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 385.
- 4.- AGI, IG, 2574, Andrés de Villela, 4/9/1656, y AGI, Lima, 59, “Testimonio del estado en que estaba la causa de la pérdida de la capitana”, 18/8/1656, citados en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 393.

su ayudante Juan Caballero, ‘por haber errado el viaje, [y] por no haber visto tierra’.<sup>5</sup> En su defensa el piloto había explicado ‘que la misma derrota que ha hecho desde que hace viajes en galeones de Su Magestad es la misma que trajo este año’, de modo que se apartó más de doce leguas del Cabo Blanco para ‘pasar por fuera de la Punta de Santa Elena más de diez leguas’. El contra maestre Francisco Medero añadió que ‘no le dañó otra cosa que la oscuridad de la noche por ser las corrientes tantas que le obligaron a entrarse en esta ensenada [de Chanduy]’.<sup>6</sup> Sin embargo, a pesar de afirmar los pilotos que cumplieron puntualmente las obligaciones de su oficio, recibieron la pena de muerte, pero lograron huir y buscar asilo en el camino entre Paita y Lima. La misma sentencia se impuso para quienes se aprovecharon de la confusión inicial en Chanduy para robar plata y oro, mientras al maestre de plata responsable de haber permitido que se embarcara plata y mercancías de contrabando, y a otros culpables por su conducta en Chanduy, se les asignó varias multas y servicios obligatorios. Al nuevo virrey, Conde de Alba de Liste, el rey le mandó que no se construyera en adelante en el Perú galeones de más de 500 o 600 toneladas, instrucción que no guardó,<sup>7</sup> que evitara cualquier demora en el envío de las remesas, que tampoco logró realizar, y más imposible de todo, que controlara y redujera el contrabando - imposible según el virrey porque no se podía ‘cerrar los pasos a tantos caminos como hay para extraviar la plata’, y debido a lo que llama ‘la malicia y la ambición’ de los hombres.<sup>8</sup>

Así es la historia de la *Jesús María*. Al narrarla hace diez años se me ocurrió que algún día vendrían verdaderos hombres de la mar, quienes tuvieran la experiencia marítima y supieran utilizar la tecnología moderna para descubrir los restos de la nave, si es que todavía los había. Pero no fue hasta 1995 que se puso en contacto conmigo un grupo que se había formado precisamente con ese intento, que ya había realizado sus propias investigaciones históricas, y quería consultarme sobre dos cuestiones fundamentales - el lugar preciso del naufragio y el cargamento. En efecto, me enteré después que ya en el año 1960 se habían puesto a la venta en Estados Unidos mapas para buscadores de tesoros en que se indicaba con una equis la capitana y su tesoro. Luego, en 1978, por medio de una representación peruana para facilitar la obtención del permiso, una empresa norteamericana (Underwater Salvage Enterprises) realizó

- 5.- AGI, IG, 2574, Pedro Vázquez de Velasco, 28/12/1654, citado en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 394.
- 6.- AGI, EC, 560A, pieza 4, folios 7v-8, 8-8v y 9-9v. Declaraciones de Benítez, Caballero y Medero. Los pilotos describen la derrota así, “gobernando desde el farallón Malgesí diez leguas por fuera de él al noroeste hasta altura de ocho grados o algo más y desde allí al noroeste hasta avante de las islas de Lobos y luego al norte, hasta tanto avante como Cabo Blanco ...[y] por esta derrota iba a pasar por fuera de la Punta de Santa Elena más de diez leguas”.
- 7.- Sobre este asunto ver, Peter T. Bradley, ‘The ships of the armada of the Viceroyalty of Peru in the seventeenth century’, *MM*, 79, n° 4 (1993), pp. 393-402.
- 8.- AGI, Lima, 59, Alba de Liste, 20/6/1657, citado en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 402.

búsquedas en aguas ecuatorianas al oeste del actual puerto de Chanduy, que al parecer sólo sirvieron para revelar lo complejas que eran las faenas de exploración.<sup>9</sup> Se me ha dicho que elementos de este equipo norteamericano renovaron la tarea hace cinco años usando sistemas de detección electrónica. No fueron por mucho los primeros extranjeros atraídos por el brillo del oro debajo del Mar del Sur, ya que en 1684 el famoso bucanero-científico William Dampier anotó en su diario de a bordo que se fue a pique un galeón español muy rico en la Punta de Santa Elena.<sup>10</sup> En 1690, los ingleses John Strong y Richard Simson también narran cómo fueron navegando desde Tumbes a Santa Elena porque tenían noticias de un galeón español, hundido en la arena con un cargamento valorado en doce millones de pesos.<sup>11</sup> Naturalmente, es con esta esperanza de apoderarse de enormes cantidades de metales preciosos que se efectuaron las investigaciones submarinas hace dos años. Igualmente, este es el tema que atrajo a los periodistas del mundo, cuyos aportes a la difusión de la historia de la capitana a veces son confusos. Sin pocas excepciones exageran desmesuradamente el actual valor monetario de la plata y de otros objetos que se supone que se encuentran todavía en la capitana. Ni que decir tiene que desatienden casi completamente cuestiones históricas.<sup>12</sup>

Por tanto, típico de los titulares es la frase ‘Galeón encontrado llevaba diez millones de pesos de oro’, equivocado en cuanto a la clase de metal así como la cantidad.<sup>13</sup> Pero una valoración de nueve o diez millones de pesos representa el mínimo citado en la mayoría de los periódicos y revistas, ya que otros lo aumentan hasta doce o trece millones en el supuesto de que los diez millones constituyan no la plata registrada sino el contrabando. Las consecuencias son que se les cae la baba a todos para decirnos cuanto valdría en el mundo de hoy. Los cálculos suelen fluctuar entre 3,700 millones de dólares norteamericanos hasta 7,500 millones de dólares en la prensa noruega.<sup>14</sup> Evidentemente, con todo esto vamos entrando en el reino de la conjetura,

9.- *El Comercio* (Lima), 13/4/1997, p. A13.

10.- John Masefield (ed.), *Dampier's Voyages* (Londres, Grant Richards, 1906), t. 1, p. 159. También menciona Dampier otro navío rico hundido al norte de la isla de Santa Clara del Golfo de Guayaquil, p. 171. La primera edición se publicó como *A New Voyage round the World* en 1697.

11.- BL, Manuscritos Sloane, 86, “Richard Simson’s voyage to the Straits of Magellan and South Seas”, folio 33v, y Sloane 3295, “John Strong’s journal of his voyage to Magellans Straits and the South Sea”, folio 68. En su versión Strong dice que el galeón naufragó hace 25 años, mientras Simson pone la fecha de 1659. Este año está citado también en Nigel Pickford, *The Atlas of Shipwreck and Treasure* (Londres, Dorling Kindersley, 1994), p. 53, aunque en la página 165 pone la fecha correcta de 1654.

12.- Dos notables excepciones son los artículos de Teodoro Hampe Martínez, “En pos de la ‘capitana’ del Mar del Sur”, y José de la Puente Brunke, “Sobre galeones y contrabando”, *El Comercio* (Lima), 26/3 y 6/4/1997.

13.- *El Comercio* (Lima), 13/3/1997, p. B5.

14.- Alexander Øystå, ‘Gulldrømmen Går i Knas’, *VG* (Oslo), 26/3/1997, pág. 7. Hay una verdadera avalancha de artículos en la prensa noruega durante el mes de marzo de 1997,

por un lado por motivos periodísticos, y por otro puesto que es imprescindible que los buscadores ganen el favor del gobierno ecuatoriano y vayan promoviendo inversiones. Pero cuando los periódicos nos ofrecen por lo menos cinco años distintos como la fecha del naufragio, uno de los pocos hechos incontrovertibles en esta historia, no nos inclina a dar mucho crédito a sus palabras.<sup>15</sup> No obstante, después de todo, uno se da cuenta de la enormidad de las presiones que pesan sobre los que buscan éxito en esta empresa, al ver que por medio del Internet se está ofreciendo a la venta un pequeño palillo de dientes, sacado de los restos de un galeón de la flota de 1733 que naufragó en los Estrechos de Florida, a un precio de \$3,500.<sup>16</sup>

Descartando las hipótesis y las falsedades, lo que podemos decir con seguridad respecto de los metales preciosos a bordo de la capitana, es que para mediados del mes de febrero de 1655 se habían rescatado todas las barras de plata (1,219), todas las cajas de reales (151) y todos los cofres llenos de plata labrada, registrados por cuenta de particulares en el Callao antes de su salida. Además, podemos estar igualmente seguros de que para enero de 1656 faltaba por descubrir solamente el cuatro por ciento del total de las barras de plata por cuenta de la corona (33 de 865). Según el manifiesto de carga, este registro total importaba 3,122,000 pesos.<sup>17</sup> Tal vez se podría aceptar que todo esto indica que la acción de rescate que se montó casi inmediatamente se llevó a cabo de un modo sumamente eficaz. Pero hay más, porque en el último año de la administración del Conde de Alba, 1661, se había calculado adicionalmente que los mismos pasajeros habían confesado ser dueños de otro millón y cuarto de pesos que no figuran en el registro. Esto salió a luz cuando el virrey ofreció una amnistía a los que habían cargado plata de contrabando, que les permitía declarar y reclamar lo que les pertenecía con tal que pagasen el quinto del rey.<sup>18</sup>

Ahora podemos apreciar el dilema y el riesgo a los cuales se enfrentan tanto los buscadores como los inversionistas de hoy en esta empresa, ya que al parecer lo único que les queda como posible fruto de sus esfuerzos es la esperanza de descubrir que la cantidad de contrabando que transportaba la capitana fuera mayor aun de la que se reveló en el siglo diecisiete. En contra de esta teoría, sabemos que aunque siguieron sacando plata hasta 1661, durante los últimos tres años (1659-1661) los buzos negros sólo encontraron 264,000 pesos. Además, desde 1659 los mercaderes de Lima

cuyos cálculos oscilan entre 25, 28, 30 y hasta 50 ‘milliander kroner’, por ejemplo en las páginas de *Aftenposten Interactiv*, <http://www.aftenposten.no/nyheter>. Max García Pinargote, “El todo o nada de la capitana”, *Vistazo* (Quito), n° 710 (20/3/1997), pp. 94-97. *El Comercio* (Lima), 12, 23 y 30/3/1997.

15.- He visto 1645 varias veces, 1664, 1656, 1659 y aún 1564.

16.- “A gold toothpick from the 1733 Spanish plate flota”, 11/4/1997, [http://www.treasureisland.com/shipwreck/toothpick\\_flota.htm](http://www.treasureisland.com/shipwreck/toothpick_flota.htm).

17.- Bradley, “The loss of the flagship...”, pp. 386-389 y 400. El manifiesto se encuentra en AGI, Contratación, 2425.

18.- Los historiadores suelen aceptar que entre 20 y 35 por ciento del cargamento de un galeón de tesoro iba fuera de registro, Horner, *Treasure Galleons*, p. 54.



se habían negado a contribuir más al costo de las labores de rescate, creyendo que ya no valía la pena puesto que poco o nada quedaba debajo del mar, o porque sabían que era demasiado difícil de encontrar. Es posible también que se extraviaron pequeñas cantidades durante los primeros días tras el naufragio, por medio de robos o la rápida diligencia de los dueños de plata y oro de contrabando, deseosos de salvar lo que les pertenecía antes de que se estableciera el sistema oficial de control y recaudación. Sabemos, por ejemplo, del caso de dos individuos encargados de transportar unos 24,000 pesos de oro a la tierra en una balsa.<sup>19</sup> Por contraste, en apoyo de los actuales buscadores de tesoro así activos como pasivos, no hay duda de que el gran galeón navegaba según un informe muy ‘sobrecargado y metido hasta la segunda cinta y así no venía marinero’,<sup>20</sup> de modo que se decía que precisaba de seis o siete brazas de agua y por tanto encalló en las cuatro y media de la Bahía de Chanduy cuando normalmente le bastaban cuatro. Otros informes cuentan que la almiranta a veces tuvo que arriar las velas para no rebasar la capitana, y que en el Callao sacaron las piedras de lastre para reemplazarlas con lingotes de plata. Sin embargo, esto se debía no sólo a los metales preciosos que portaba, sino a otras mercaderías tales como vino, harina, sal y lana de vicuña, algunas también de contrabando. Aunque por estar distribuida la plata entre estas mercancías, tal vez con el propósito de esconderla, debe de haber sido difícil en el pasado verla toda bajo el agua. Otros han visto motivos por creer que quedan aún cantidades nada despreciables en los restos de la *Jesús María* en una forma de prueba indiciaria, a saber, documentos que aluden a ‘la falta de créditos’ en el virreinato durante los años posteriores, y aun a ‘la quiebra de sus mercaderes’.<sup>21</sup> Por fin respecto del tesoro, sus buscadores y los que debaten su futura participación en sus trabajos han de confiar en los escritos antiguos, manuscritos e impresos, cuyos autores certifican que el valor total de la preciosa carga oscilaba entre nueve y trece millones de pesos, el producto de tres años y no de uno.<sup>22</sup> ¿Pero cómo y dónde se podría haber ocultado todo el volumen de la cantidad adicional que esto supone, entre seis y diez millones?

Todavía no hemos hablado del segundo de los problemas que es preciso resolver si se piensa en rescatar la capitana, por fines puramente económicos igual que para realizar investigaciones históricas de las cuales se habla poco en la prensa internacional. Me refiero a la actual situación geográfica de la nave. La gran mayoría de los documentos antiguos, pero no todos, emplean frases como Bahía de Chanduy, Punta de Chanduy, los bajos de Chanduy, pero siempre Chanduy. Lo más fácil, aunque

no necesariamente lo más correcto, sería aceptar que la humilde población de hoy que se llama Chanduy, se encuentra en las inmediaciones de estos nombres. Uno de los equipos (Subamerica Discoveries) optó por esta solución, de modo que pudieron informar a la prensa que ‘nunca tuvimos duda de que el barco estuviera ahí, porque los datos históricos lo ubican con exactitud’.<sup>23</sup> Pero no estoy seguro de que esta decisión represente el resultado de un proceso de riguroso análisis cartográfico e histórico. En cambio, partiendo seguramente de un estudio de escritos y mapas antiguos, el otro grupo decidió dar gran importancia al hecho de que a veces lo que se llamaba también en siglos pasados la Costa Mala de Chanduy se extendía desde la Punta de Santa Elena en el oeste hasta otra punta llamada de Chanduy, el actual Punta Arenas, frente a la isla de La Puná.<sup>24</sup> Conque se hablaba en esa época de una comarca de Chanduy y su costa mala de arrecifes y rompientes, que corría por unos 80 kilómetros a una punta y a un pueblo lejos del actual Chanduy. Este segundo grupo ha resuelto el problema de localización confiando en un pequeño número de manuscritos que sitúan el naufragio en términos de lo que llaman la Punta del Carnero (o de los Carneros). Tal vez significativamente, entre ellos hay documentos que anotan el testimonio de las autoridades locales, y no de los enviados de Lima.<sup>25</sup> Sin embargo, se ha deducido que la verdadera Punta del Carnero que figura en los mapas antiguos, actualmente es la Punta de Ancón, desde lo alto de la cual hoy día se pueden ver bajos rocosos en el mar.<sup>26</sup> Dificultan también la identificación de la última morada de la capitana, los cambios en la propia configuración de esa costa, especialmente en el siglo veinte.

Por tanto, el gobierno de la República del Ecuador otorgó concesiones a dos compañías - la primera, Subamerica Discoveries consiste principalmente en norteamericanos tales como el buzo principal Rob McClung (pero cuyo presidente es el argentino Germán Moro), que trabajaron a una milla náutica del caserío de El Real cerca del actual pueblo de Chanduy, donde se dice que los españoles sentaron sus Reales Oficinas de Recaudación, y la segunda La Compañía de Indias - Expedición Capitana 1654, cuyo presidente es Rony Almeida y cuyo personal es principalmente latinoamericano, pero cuyos inversionistas son noruegos.<sup>27</sup> Son concesionarios de un área de más de cien kilómetros cuadrados más al oeste, frente al puerto de Anconcito.

23.- *El Comercio* (Lima), 20/3/1997.

24.- Partiendo de observaciones introductorias sobre “discordancias geográficas”, “confusión de variedad de nombres”, “enredada geografía” y “vacíos geográficos”, se desarrolla este argumento en el ‘Reporte’, pp. 3-7.

25.- AGI, EC, 560A, pieza 5, folios 124 y 56, Jorge de Rivera, corregidor de Guayaquil, 28/10/1654, y Lorenzo de Castro, contador, 7/11/1654. Se menciona el mismo lugar en las declaraciones de Nicolás de la Rosa, y Francisco Bravo, mercader, hechas en Paíta, 28/11/1654, AGI, EC, 560A, pieza 5, folios 19-21v y 9-14. Según Pedro de Meneses, la capitana “se extravió a la Punta del Carnero”, 15/11/1654, AGI, IG, 2574.

26.- “Reporte”, pp. 6-7.

27.- Øystå, ‘Gulldrømmen’, *VG*, p., 7. García Pinargote, “El todo o nada...”, pp. 95-97.

19.- Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 397.

20.- AGI, Lima, 59. “Testimonio del estado”. Licenciado Caamaño de Figueroa, 1/1/1655, describió “la nao con la última clave debajo del agua por ir sobrecargada”, AGI, IG, 2574. Citados en Bradley, “The loss of the flagship...”, p. 392.

21.- Citado en Rony Almeida, “Reporte. Búsqueda y rescate de naufragios en Chanduy, Provincia del Guayas”, 18/2/1996, anexo 9. (copia del autor)

22.- Por ejemplo, Juan de Valdés y Llano explica que había casi 10 millones de pesos, de los cuales siete no habían sido registrados, 31/12/1654, AGI, IG, 2574.

Cuando las dos empresas abandonaron sus operaciones provisionalmente en 1997, debido a condiciones meteorológicas adversas, sin duda producidas por el fenómeno 'El Niño', se puede resumir de esta manera los avances prácticos que habían conseguido.

Sirviéndose de tecnología norteamericana que se dice capaz de mirar electrónicamente hasta 40 metros por debajo del suelo marino, el grupo latinoamericano anunció el día 8 de marzo de 1997 que había detectado los restos de un gran navío hundido.<sup>28</sup> Durante las semanas siguientes pudieron captar imágenes en vídeo por medio de este escáner, las cuales según la interpretación suya indicaban la presencia de una nave de 120 pies (36.6 metros) de largo, de un ancla y posiblemente de un cañón. Sin embargo, en esa importante fase de su trabajo, sus buzos no lograron sacar ni un solo objeto del suelo submarino.

Mientras tanto, tras estas revelaciones los norteamericanos de Subamerica Discoveries empezaron a tomar la iniciativa en cuanto a ganar la atención de la prensa internacional, anunciando que ellos ya habían hecho hallazgos significantes desde el 19 de noviembre del año anterior, dejando de publicar la noticia por temor a intrusos en el área de su concesión. Su éxito vino de la construcción de un mapa probabilístico de localización, parecido al sistema utilizado por la Marina Norteamericana para hallar submarinos perdidos.<sup>29</sup> Además, durante el mes de marzo y a principios de abril de 1997, casi a un ritmo semanal, comenzaron a mostrar objetos que se dice fueron rescatados a unos doce o trece metros de profundidad: en primer lugar trozos de cerámica y una moneda de plata. Luego, tras momentos de gran expectación y después de desilusión, por fin se pudo preparar la siguiente lista de metales preciosos adquiridos, al parecer, simplemente por medio de limpiar la superficie del lecho marino. Fueron recibidos en la Base Naval de Salinas y ahora son custodiados por el Banco Central del Ecuador: '5,000 monedas de plata, una de oro y otra de cobre', cubiertas de 'concreciones marinas (mezcla de sedimentos, moluscos etc. de estructura muy fuerte) [que] indican que su formación es el resultado de un largo proceso que debió ocurrir hace algunos siglos', platos y cucharas de plata, y bases de candelabros.<sup>30</sup> Además, en otro documento preparado por el arqueólogo, John de Bry, se describen dos barras de plata. La identificación positiva de las marcas que éstas llevan y su inscripción en el manifiesto de carga, quitaría cualquier duda sobre su ascendencia.<sup>31</sup> El equipo estimó

que el valor monetario de sus hallazgos era dos millones de dólares norteamericanos, pero pensaba que el valor total del 'tesoro' podría ser 400 millones de dólares.<sup>32</sup>

Mientras los medios periodísticos y televisivos se apresuraron a presentar historias del fabuloso tesoro de la *Jesús María*, salieron del mar también fragmentos de madera y fibras vegetales, clavos o pasadores de hierro de distintas dimensiones, varias balas de cañón de cobre, prendedores, peinetas y hebillas de plata, junto con anillos y pendientes de oro. Aunque todavía en pequeña cantidad, desde el criterio histórico si fuera aumentando su número serían de una importancia trascendental con respecto de la vida de los pasajeros y de los marineros que servían en la nave, así como de la construcción naval y del armamento de navíos en la época virreinal.<sup>33</sup>

En lo que toca a la capitana misma más bien que a su cargamento, no sin cierta falta de claridad los norteamericanos describen un navío acostado en un lado (no explican cuál), con todas las cubiertas caídas unas sobre otras (no indican cuantas cubiertas). Durante la última semana de sus trabajos, pretendieron además que habían visto la quilla de la nave, la cual junto con otros elementos del casco parecen apuntar a un navío de entre 120 y 130 pies (36.6-39.6 metros) de largo y de un porte de 1,000 a 1,300 toneladas.<sup>34</sup> Estas medidas corresponden a los pocos detalles que tenemos del galeón. Sin embargo, debido a las malas condiciones de visibilidad y la cantidad de material que cubre el sitio, no pudieron determinar la identidad de la sección del barco que está expuesta. Así que, por lo menos en la prensa, la presentación de estos pocos detalles al parecer sugiere que este grupo ha estado realizando las labores de salvamento en un buque que se puede identificar como la ahora famosa capitana. Por su parte, los propios buscadores no lo dicen como a un niño, 'hemos encontrado la *Jesús María*', prefiriendo en cambio esta frase que aparece en el *New York Times*, 'no hemos encontrado nada que indique que no sea la capitana'.<sup>35</sup>

protección catódica de otro metal cercano, por ejemplo balas de cañón. Las monedas fueron acuñadas en Potosí entre 1649 y 1654 y consisten principalmente en valores de ocho y cuatro reales, junto con unas pocas de uno y dos reales. Parece que llevan resellos las monedas a las cuales se puede asignar una fecha entre 1649 y 1651. La moneda de oro fue identificada como de dos escudos, acuñada en 1652 en Sevilla. Una de las dos barras lleva la fecha de 1654 y la señal que indica que su peso es de 128 marcos. En las dos se ven monogramas en la forma de letras. A principios de abril de 1997 aparentemente quedaba por esclarecerse la identidad precisa de sus dueños y su inclusión en el manifiesto de carga de la capitana. Sin embargo, a mediados del mes se escribió, "cotejando estos símbolos con el Manifiesto Oficial de la capitana, el listado con los nombres de los dueños de los lingotes de plata, coinciden totalmente", Veintimilla y Alvarez, "Líneas de evidencia...", p. 1.

32.- [Http://www.newstimes.com/archive97/apr0597/ind.htm](http://www.newstimes.com/archive97/apr0597/ind.htm), 5/4/1997.

33.- De las 44 piezas de artillería de la capitana, en febrero de 1655 ya se habían salvado 40, valorados en 200,000 pesos, y una más para enero del siguiente año. AGI, IG, 2574, Vázquez, 12/2/1655, y Archivo Nacional (Perú), Consulado, legajo 1, cuaderno 6A.

34.- "Status report..."

35.- La traducción mía del inglés, "there's nothing to say it's not the capitana", *New York Times*, 14/4/1997. También se ha dicho, "no existe ningún elemento que pueda sugerir otra identidad", *El Universo* (Guayaquil), 23/4/1997, p. 2.

28.- *El Comercio* (Lima), 13/3/1997, p. B5.

29.- César I. Veintimilla y Rita Alvarez, "Líneas de evidencia en la identificación del galeón la capitana", *Ballenita*, 18/4/1997, pág. 1, (copia del autor). *El Universo* (Guayaquil), 23/4/1997, p. 2.

30.- Veintimilla y Alvarez, "Líneas de evidencia...", p. 2.

31.- "Status report of the project", 30/5/1997, que se publicó en <http://www.telconet/~capitana>, incluso un documento fechado en 2 de abril, "Identifying the capitana". Sorpresivamente, el arqueólogo constató que la mayoría de las monedas estaban en buen estado de conservación y pudieron ser identificadas sin ser limpiadas. Sería normal que las barras de plata estuvieran cubiertas de una capa negra de sulfuro de plata, mientras que en el peor de los casos las monedas por el mismo proceso químico se convirtieron en polvo, a menos que recibieran la

Naturalmente, se puede imaginar la intensa y enconada rivalidad que existe entre estos dos grupos de buscadores. No solamente ¿quiénes fueron los primeros en descubrir restos de un galeón en aguas ecuatorianas?, sino la cuestión fundamental de la veracidad de lo que afirman haber encontrado. La Subamerica Discoveries en cierto sentido lleva la ventaja, ya que pudieron ofrecer a los ojos ávidos del mundo artículos que sin duda han formado parte del cargamento de una nave española hundida hace muchos años. Mientras sus competidores han puesto en duda la autenticidad de esos objetos, y por tanto la sinceridad de sus descubridores. ‘Consortios se acusan de “farsantes”’ reza el titular de *El Comercio* de Lima, en lo que vino a ser una verdadera lucha en público, dándose golpes en defensa de sus propias acusaciones.<sup>36</sup> El meollo del asunto según la Expedición Capitana, y lleva la inferencia de que sus rivales son embusteros, reside en la falta de pruebas definitivas que relacionen los objetos supuestamente rescatados con la capitana. Con razón se opina que la base de estos datos confirmatorios ha de comprender barras y lingotes cuyas marcas de identificación coinciden con las del manifiesto de carga, cañones de bronce de gran calibre con balas de 12 y 18 libras, y anclas de gran porte. Además, se declara con razón que desde hace algunos años ha sido posible comprar en el mercado internacional numismático, monedas cuyas fechas corresponden con las del tesoro de la *Jesús María*. ¿Cómo es esto? En efecto otra historia trágica, ya que los dos primeros envíos de plata rescatada que llegaron al Istmo de Panamá a principios de 1655, fueron embarcados junto con otros en la almiranta de la flota del Marqués de Montealegre, el galeón *Nuestra Señora de las Maravillas* (650 toneladas). Este también se fue a pique a principios del próximo año, en este caso al norte de las Bahamas. Según algunos comentaristas el suceso se debía a una maldición ‘como venganza de la sangre derramada por indios’ en las minas de Potosí. Se descubrieron las primeras monedas del cargamento de *Las Maravillas* en 1947.<sup>37</sup> Evidentemente, por detrás de las afirmaciones a la prensa de los dos grupos de rescate existe el motivo de ganar inversiones para la próxima fase costosa de la empresa. Para ambos equipos, el principal objetivo de cualesquier actividades en el futuro, será descubrir artículos en el fondo del mar ecuatoriano cuyo origen se remonta inconfundiblemente a la capitana. Ni debemos olvidar que en esa Costa Mala, descrita como ‘verdadero cementerio de naufragios, terror de los navegantes’,<sup>38</sup> no aguarda a sus descubridores solamente la *Jesús María*, ya que se presume que se hayan hundido otros buques en la región de la Punta de Santa Elena.<sup>39</sup> Específicamente y tal vez de enorme importancia en el contexto de lo que se ha encontrado hasta ahora, los

36.- *El Comercio* (Lima), 22/3/1997. McClung llamó a Almeida “estafador”, mientras éste acusó a su rival de haberle robado reliquias en el área de su concesión, desestimándole y su equipo como ‘aventureros vulgares’, <http://www.floridainfonet.com/treasure/NEWS/shipwreck1680.htm>.

37.- Horner, *Treasure Galleons*, cap. 12. Robert Marx, *Shipwrecks in the Americas* (Mineola, Nueva York: Dover Publications, 1987) pp. 312 y 316.

38.- “Reporte”, p. 4.

39.- Marx, *Shipwrecks...*, pp. 438-441, en su lista de naufragios en la costa oeste de Sudamérica

documentos antiguos narran cómo vararon en el mismo año de 1654, por lo menos un barco y una fragatilla mientras llevaban plata y tal vez cañones rescatados, desde la capitana a Chanduy y a la isla de La Puná.<sup>40</sup> Con lo que es posible que uno de estas embarcaciones menores, no más, haya sido el objeto de tanta atención hasta ahora. Por fin, en cuanto a la localización exacta del galeón y de estos otros barcos hundidos, como ocurre con cualquier naufragio la tarea de descubrimiento de los restos debe tener en cuenta factores a veces imprecisos, tales como el proceso mismo de su hundimiento y el efecto de las mareas y corrientes que pueden haberlos dispersado tras varios siglos y según su propia naturaleza por un corredor bastante largo. Hay que admitir también que es poco probable que se haya conservado una gran cantidad de material de origen vegetal, por ejemplo madera, a menos que la capitana se hundió no de una forma expuesta sobre un arrecife de coral, sino en un fondo marino lodoso o arenoso que lo cubriera y protegiera de la acción dañina, tanto de las corrientes como de la perforación por *teredos navalis*. Sin esta protección, tras un solo siglo debajo del agua, y no digamos casi tres y medio, poco quedaría de cualquier galeón.<sup>41</sup>

En efecto, tras las labores de exploración y rescate en 1997, la turbulenta historia moderna de la capitana por una parte sufrió una paralización debido a las tempestades e inundaciones traídas por ‘El Niño’, mientras por otra las afirmaciones de sus respectivos buscadores seguían siendo expuestas a una crítica aun más escandalosa, ahora en las páginas del Internet. Por ejemplo, bajo el titular, ‘La Capitana - una verdadera estafa’, se presentó el alegato que el consorcio Subamerica Discoveries no había vuelto a reanudar sus operaciones, porque el lugar en el que habían hecho sus hallazgos y en donde decían quedaba mucho más por descubrir, no era verdadero sino falsificado, confeccionado con el motivo de engañar a los inversores. Además, se explica que a pesar de tener en su posesión documentos que indican que los restos de la capitana deben de hallarse cerca de la Punta Carnero, sus buzos habían trabajado sobre el naufragio de un buque de pesca ecuatoriana, *Isabel Victoria*, que se hundió en 1981 frente a El Real y cuyas coordenadas corresponden exactamente con los trabajos de Sudamerica Discoveries. Esta historia termina con la imputación más rara de todas,

incluye un buque mercante en la isla de Santa Clara en 1680 (¿el mismo que el de Dampier?), otra *Jesús María y Limpia Concepción* en el arrecife de Chanduy en 1721, cargada de tesoro, y la fragata española *Santa Leocadia* cerca de la Punta de Santa Elena el 16 de noviembre de 1800, con dos millones de pesos peruanos.

40.- “Reporte”, p. 10, y anexos 22 y 24. Pickford, *Atlas*, pp. 53 y 165 pretende que hubo tres naufragios en los “arrecifes” de Chanduy: uno en los años 1640 de una nave que “se supone llevaba ayuda para el rey Carlos I de Inglaterra”, nuestra capitana, y otro en 1665 aproximadamente, una fecha basada en la afirmación de John Strong, quien erróneamente dice que ocurrió hace 25 años, el cual en efecto también es la capitana.

41.- Marx, *Shipwrecks...*, pp. 34-61, y Horner, *Treasure Galleons...*, pp. 70-73. Ver también Fernando Serrano Mangas, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII* (Madrid, Ed. Siruela. 1991), sobre varios aspectos de rescates, principalmente en aguas del Caribe y del Atlántico.

a saber que Moro y su equipo, incluso buzos ecuatorianos que habían encontrado la *Isabel Victoria*, la cubrieron con arena en 1995, volviendo dos años después para re-descubrirla con una sorpresa fingida, sacando trozos de cerámica, botijas y monedas limpias y relucientes que ellos mismos habían sembrado allí, entre éstas la sola moneda de oro que según los catálogos había sido acuñada en Sevilla en 1661.<sup>42</sup>

En estas circunstancias pocas favorables desde el punto de futuras inversiones, y cuando un tercer equipo de buzos norteamericanos ha manifestado a la prensa ecuatoriana tras once años de rastreo, su descubrimiento de más de 300 fragmentos de un galeón encontrado en el lecho marino frente al puerto de Manta,<sup>43</sup> quizás lo más prudente sería terminar con las palabras del Director General de la Marina Mercante y del Litoral de la Armada del Ecuador en agosto de 1997. ‘Esta dirección general no ha emitido declaración oficial alguna en el sentido de que los restos encontrados en aguas del Mar Territorial Ecuatoriano pertenezcan al galeón *Jesús María de la Limpia Concepción*.<sup>44</sup>

42.- “La Capitana – a real swindle”, <http://www.floridainfonet.com/wwwboard/messages/1743.html>, 17/3/1998, y <http://www.treasurenet.com/forum/shipwrecks/messages/9606270726.shtml>, 22/3/1998. El autor de estas declaraciones, Christian Torres, asegura que ha seguido la historia de la capitana desde 1995, que estuvo a bordo del barco de Subamerica Discoveries cuando rescataron monedas relucientes, y entrevistó a varios tripulantes. Hasta ahora, parece que no respondió a preguntas sobre su identidad y posibles afiliaciones. Se puede seguir esta controversia y los comentarios de contribuidores que rechazan cualquier comparación con la *Atocha*, en otras páginas de [treasurenet.com](http://www.treasurenet.com) y [floridainfonet.com](http://www.floridainfonet.com).

43.- *El Universo* (Guayaquil), 12/5/1997.

44.- Carta del contralmirante Edgardo Guerra Carrera, 13/8/1997. Hasta ahora no he visto información sobre la propuesta división por parte del gobierno de la República del Ecuador de monedas y materiales guardados por su Banco Central.

## **Dos descubridores antárticos zarparon de El Callao**

Ricardo Capdevila\*

En la historia de los descubrimientos, los primeros avistajes fueron hechos por sendos registros que zarparon de el Callao por el Cabo de Hornos hacia Cádiz: El *León* y el *Aurora* en 1756 y 1762. Esta contribución aporta información documental sobre tales acontecimientos.

### **Introducción**

Las penurias económicas que sufría la corona española promediando el siglo XVIII, especialmente en el manejo de su relación con las colonias, obligó a modificar las formas del tráfico mercantil, hasta entonces sostenido por un gravoso sistema de flotas que cruzaban el Atlántico hacia los puertos americanos de concentración. El sistema sostenido en función del peligro permanente de los ataques piratas y corsarios debió cambiarse por otro que -a la vez que asegurara el traslado de las mercancías y el pasaje- en lugar de gravar las arcas reales, las alimentara con nuevas gabelas. Se debe recordar que los cargamentos del Pacífico, de la provincia de Chile y del Virreinato del Perú, navegaban en la Armada del Mar del Sur hasta Panamá, y en Darién, por tierra se trasladaban hasta Portobelo, puerto donde embarcaban en el convoy real que las conducía a la metrópoli.

La situación descrita dio origen al cambio del sistema de transporte, creándose en sustitución el sistema de los “navíos de registro”, buques mercantes que debían cumplir una serie de normas en cuanto a sus condiciones para ser autorizados a navegar al Mar del Sur, especialmente en lo que concernía a proveer a su propia defensa, con armamento y tripulación adecuadas para el viaje.

El nuevo estado de cosas fue también condicionante para el establecimiento de una nueva ruta marítima permanente, abandonándose la del Caribe al optar por la más larga del riesgoso Cabo de Hornos, al sur de Sudamérica. Esta ruta, larga y difícil por los vientos adversos, se justificaba por lo pingües negocios que posibilitaba a los

\* Historiador de la Dirección Nacional del Antártico, Instituto Antártico Argentino, y miembro del capítulo argentino de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente trabajo fue presentado al II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, organizado por la referida asociación, Lima, 10 y 11/9/1998.

armadores, tanto en la ida como en el tornaviaje.

Las autorizaciones para navegar corrían por cuenta de la Casa de Contratación de Indias y la Real Audiencia, inspecciones mediante, y previa fianza prestada por el armador y el maestre del navío. En algunos casos se sumaba la censura del Tribunal del Santo Oficio, si del manifiesto de carga surgía la existencia de bultos conteniendo libros destinados a colonias. Cumplidos todos los requerimientos, los navíos de registro se hacían a la mar.

Como hemos señalado en otra contribución (“Los llovidos del León. El tráfico humano clandestino hacia América en el siglo XVIII”, IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Madrid, noviembre de 1997) los maestros realizaban un negocio paralelo al tráfico de mercancías: el tráfico humano. Los polizones o “llovidos” eran personas que, no alcanzando las condiciones que fijaba la Corona para trasladarse a América, arreglaban con el maestre por un precio, su embarque en los registros, en condiciones infrahumanas, pero que en definitiva le abrían la posibilidad de cumplir con el sueño de radicarse en América. Las autoridades de la Corona no eran ajenas a este tráfico, por lo que obligaba a una última inspección en la recalada de los navíos en islas Canarias. Este infame tráfico era de gran magnitud, ya que en los casos detectados, se prueba que, con tripulaciones que no excedían los cuarenta hombres, solían llevar sesenta o más polizones. La conducta no fue ajena al espíritu reglamentarista de la corona, y se fijaron en varias oportunidades serias penalidades para los responsables de las naves.

### **El León descubre la Isla de San Pedro (Georgias del Sur)**

A principios de 1756, el navío de registro español *Santo Christo del Auxilio* y *Nuestra Señora de los Dolores*, alias *El León* hacía rumbo desde su fondeadero en El Callao, donde había permanecido durante dos años traficando mercancías de la metrópoli, hacia la isla de Juan Fernández. En el libro “Cuenta del Ramo de Administración del Puerto del Callao” que guarda el Archivo General de la Nación, de Perú, se encuentran las constancias del pago de la guardia de puerto por el apoderado de don Gregorio Jerez, don Joseph Marroquin. Fueron guardias de *El León* don Francisco Díaz de Luna y don Vicente Campuzano.

Los navíos de registro, autorizados para el tráfico con las colonias, entre los numerosos requisitos que debían cumplir para ser autorizados, se obligaban a realizar tareas para la corona española. Esta partida hacia Juan Fernández, cumplía con una visita de inspección ordenada por las autoridades virreinales, que a más le habían cargado con destino a España, cuatro presos y una partida de soldados de custodia. *El León*, al mando del maestre Gregorio Jerez, recaló en el puerto de Valparaíso, donde completó carga y pasaje, contando entre estos últimos a don Domingo Ortiz de Rozas, gobernador que había sido de la provincia de Chile. Octogenario notable, regresaba a la patria con familia y servidumbre para pasar los últimos años de vida en su tierra natal.

El pasaje del Cabo de Hornos recibió mal al navío: un duro temporal, de los que caracterizan permanentemente la zona, mantuvo varios días en vilo a la tripulación

y pasaje, a más de imposibilitar toda medición de posiciones para conocer la situación real, por lo cerrado del celaje y la violencia de los vientos.

Hacia el 28 de junio, por primera vez, el maestre toma posición de la nave, y la encuentra significativamente alejada hacia el este de la estima. Buen día para poner la nave en orden, arrancar la carga, y hacer rumbo hacia el norte. Pero un triste acontecimiento ensombreció el espíritu de los hombres de *El León*: el ilustre pasajero embarcado en Valparaíso, falleció como consecuencia de viejas dolencias potenciadas por las penurias que provocó la mala mar.

El 29 de junio, y con las honras propias de su rango, los restos mortales de don Domingo Ortiz de Rozas, fueron inhumados en el mar. El mismo día, el vigía alertaba al maestre Gregorio Jerez, sobre la presencia de tierras al noroeste del navío. Hechas las comprobaciones del caso, resultó que estas tierras no figuraban en las cartas náuticas de la zona, por lo que el maestre decidió, en los dos días siguientes, hacer un reconocimiento expeditivo del hallazgo.

La descripción que el maestre realizó de las tierras descubiertas en su informe a la Junta de Pilotos de Cádiz, se compadece con la forma, extensión y orientación de las islas que hoy llamamos Georgias del Sur.<sup>1</sup>

El viaje redondo de *El León* fue descrito en la época por el viajero francés sieur Duclos Guyot, de Saint Maló. Existen serias dudas sobre este personaje, con relación al rol que protagonizara en la travesía, ya que él describió todo el viaje, desde la salida de Cádiz, hasta el regreso -un período de tres años aproximadamente- y dicha relación la redactó en primera persona, lo que permite colegir que el francés, probablemente fuera el verdadero propietario del buque. No olvidemos que el *León* era de construcción francesa, había sido adquirido a la firma Boutellier Glemeau, y su último maestre bajo pabellón francés había sido Felipe Juan Dagonest Dumenne. El registro con bandera española fue pedido por el comprador, don Joseph Blacader y Aguilar.<sup>2</sup>

El tráfico clandestino de buques de propiedad no española, vestidos con ropas de la Corona, fue puesto de relieve recientemente por el historiador peruano capitán Jorge Ortiz Sotelo, en la conferencia que dictara en París, en oportunidad de la sesión celebrada el 2 de diciembre de 1997 en el Centre Franco-Ibero Americain d’Histoire Maritime del Institut Catholique de Paris. En su discurso, el distinguido historiador nos cuenta:<sup>3</sup>

- 1.- “Contribución a la historia de la isla San Pedro”, por Laurio H. Destéfani, en *II Congreso Nacional y Regional de Historia* (Comodoro Rivadavia, Academia Nacional de la Historia, 1972),
- 2.- R. Capdevila, *Islario* (Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego, 1988), p. 34.
- 3.- “Lazos Marítimos entre Francia y el Perú. Siglos XVIII al XX”, *Derroteros de la Mar del Sur* (Lima-Mulazzo-París-Santo Domingo, 1997), n° 5, pp. 71 y sgtes.

*Los contactos marítimos entre el Perú y Francia han pasado algunos momentos más o menos definidos. Su inicio puede ubicarse a finales del siglo XVII, cuando bajo el auspicio del ministro Colbert fue constituida la Compañía de la Mar del Sur. Durante casi tres décadas, varias naves francesas, principalmente del puerto de Saint Malo, se dirigieron al Pacífico para comerciar clandestinamente con el virreinato peruano.*

La presencia de franceses en embarcaciones de matrícula española son referidas por el autor mencionado cuando dice:<sup>4</sup> “Estos personajes no solo se interesaron en las mercancías sino también en los buques que las transportaban, siendo así que unas 26 naves francesas que arribaron a costas peruanas cambiaron de propietarios y de bandera”.

El principal interlocutor de la travesía de *El León* y su relator principal, fue entonces, sieur Duclos Guyot, y el documento original fue incorporado a la recopilación que, para proveer al viaje circumpolar del capitán James Cook, preparó Darlymple en Londres en la segunda mitad de aquél siglo. Esta información hace vértice con la del historiador Ortiz Sotelo, y corrobora sus dichos sobre la permanente presencia de buques y marinos franceses en el Pacífico durante el siglo XVIII, pese a las restricciones que puso al comercio extranjero la corona española con relación a sus posesiones de ultramar. Abunda en la misma información el historiador salesiano Juan Esteban Belza en su obra *Rastros sudatlánticos* (Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego, 1982).

El navío de bandera española *El León*, salido del puerto de El Callao, protagonizó entonces el primer descubrimiento de tierras antárticas en el año 1756. Y conforme la costumbre marinera, el accidente fue denominado con el nombre del Santoral Católico. Son las islas de San Pedro, denominadas actualmente islas Georgias del Sur

### **El *Aurora* descubre las Islas del Aurora (Rocas Cormorán y Negra)**

Perdidas en la inmensidad del mar austral, próximas a la línea de la convergencia antártica, y a dos tercios de la distancia que separa a islas Malvinas de las isla de San Pedro, asoman una roca chata, que vela un metro en marea alta; y hacia el noroeste de ésta, un pequeño grupo de islotes enhiestos. Son los accidentes hoy denominados roca Negra e islas Cormorán .

Un derrotero de fines del siglo XVIII que guarda el Archivo del Museo Naval de Madrid,<sup>5</sup> con el título “Derrota del Callao de Lima a la bahía de Cádiz en todo tiempo del año”, dice en lo pertinente:

*En verano se dobla el cavo (de hornos) muchas veces con tiempo que permiten ir a reconocerlas, y en tal caso es un defecto no abalisarse con ellas especialmente si no se pudo practicar observaciones de longitudes desde muchos días antes, pues se logrará fixarla, para procurar después pasar con suficiente certeza a la menor distancia posible de la mas oriental de las Malvinas, evitando las inmediaciones de las islas de la Aurora. La distancias*

*que desde estas a las islas Malvinas, es de 117 leguas, pero no se puede asegurar que se eviten sus cercanías con una longitud incierta: en los regresos del Callao a Cádiz en la fragata San Miguel en 1769, Aurora en 1774 y Princesa en 1790, se vieron esos peñascos inesperadamente.*

El Archivo de Indias en Sevilla guarda documentación referida al *Aurora*, el navío esta descrito en la sección Contratación, signatura 1774 que nos informa: “Arqueo de la fragata nombrada *Nuestra Señora de los Dolores, San Joseph y San Cayetano*, alias la *Aurora*, de fabricación francesa...” Y en la signatura 1762 figura registrado el regreso de la fragata en el año 1764, en lo que fuera el tornaviaje de Lima.

No hemos encontrado en los incompletos registros de entrada y salida de navíos de los puertos de Cádiz y de El Callao de Lima, anotaciones referentes a los movimientos del *Aurora*. Pero en el Archivo General de Indias, en Arribadas, signatura 530, existe la matrícula del maestre Joseph de la Llana, quien en su tornaviaje descubrió las islas del Aurora. El documento dice así:

*Don Joseph de la Llana. Contaduría Principal. En la ciudad de Cádiz, a venty dos de octubre de mil setecientos sesenta y uno los señores Presidente i Oidores de la Real Audiencia de Contratación, a Vuestra Señoría. haviendo visto estos autos Dijeron devian declarar y declararon a Don Joseph de la Llana, natural de la Villa de Castro de Urdiales en el señorío de Viscaya por hábil y capas de comerciar al reyno de Indias y en su consiguiente mandaron que por la Contaduría de Reglamento se le admitan los cargos y consignaciones de mercaderías, assi propio como de encomiendas que se navegaren para su veneficio y venta...*

Este documento, datado en el año 1761, prueba la existencia de una partida del maestre Joseph de la Llana desde la ciudad de Cádiz, en el año anterior al del descubrimiento de las islas del Aurora, cargo que mantuvo en el navío hasta el año 1774, conforme la documentación aportada en el capítulo quinto de nuestro *Islario*, ya citado. Viene a cuento saber que fue el propio Joseph de la Llana quien volviera a avistar las islas por el descubiertas en sendas derrotas en los años 1772 y 1774, año este -hasta donde hemos averiguado- existen registros de sus viajes a América en el Archivo General de Indias.

Con relación al año del descubrimiento, James Weddell, que dudó de la existencias de las islas del Aurora, las buscó, las encontró desplazadas con relación a la denuncia del maestre español, por lo que se permitió rebautizar los únicos accidentes que existen entre las islas de San Pedro e islas Malvinas, con los nombres con los que los distingue la toponimia actual: islas Cormorán y roca Negra. En traducción que realizó el licenciado Néstor E. Iribarren de la obra de James Weddell, *A voyage towards the Pole perfomed in the years 1822.1824*, publicado en Londres en el año 1825, el foquero inglés, descubridor del mar que lleva su nombre, dedica dieciséis páginas a descalificar al descubridor español y otros maestros de la misma bandera que avistaron las Auroras.

Los modernos historiadores ingleses, entre los que merecen destacarse Robert Headland y G. Hattersley-Smith del British Antarctic Survey, han aceptado en definitiva que las islas descubiertas por Joseph de la Llana y las supuestamente descubiertas por

4.- Ibidem p. 72.

5.- Manuscritos 117, documento 17.

Weddell, son las mismas. El último de los autores citados en su obra sobre toponimia de las islas australes señala:

*Rocas Cormorán 55° 33' S; 42° 02' W. Seis rocas principales arregladas en dos grupos de a tres a 260 km. WNW de Georgias del Sur y elevándose entre 30 y 70 m. sobre el nivel del mar, fueron probablemente descubiertas en 1762 por el buque español Aurora... El 18 de abril de 1823 Weddell visitó las rocas Cormorán a las que denominó así por los pájaros que las poblaban y discutió su relación con las supuestas Auroras... Desde entonces la identidad de las islas Aurora con las rocas Cormorán gradualmente parece haberse aceptado."*

La traducción del original inglés, fue realizada por el licenciado N.E. Iribarren.

Existe todavía, un camino investigativo a recorrer en el Archivo General de la Nación, en el Perú, para anotar la estadía del *Aurora* en el puerto de El Callao, pero la documentación hasta ahora reseñada nos prueba que el registro realizó tráfico frecuente entre Cádiz y Lima, que en el año 1761 Joseph de la Llana fue su maestro, y que los autores pacíficamente aceptan su descubrimiento en el tornaviaje de El Callao hacia Cádiz en el año 1762.

## **Colofón**

Las circunstancias económicas de la corona española que obligaron al cambio de sistema comercial con las colonias, produjo a más de una flexibilización de las costumbres comerciales, un significativo aporte al conocimiento geográfico. En orden a este aporte, deben inscribirse los nombres de Gregorio Jerez y Joseph de la Llana, maestros que partieron del surgidero de El Callao, enriqueciendo el conocimiento del hombre con el descubrimiento de las islas de San Pedro, y las islas del Aurora.



## **Las Casas, Mariner, 1502-1520**

Lawrence Clayton\*

Las Casas has come down through the centuries as a multi-faceted man -friar, humanist, historian, defender of the Indians, ethnologist- whose life and career shot through the sixteenth century conquest of the Americas like a comet. Whatever one thought of the Dominican, and there were those who revered him as a saint and others who thought him fanatical and near insane, few could avoid his influence.

He was also, of course, a man with loves and hates, passions and quandaries, acting wisely and sometimes foolishly, who has to be evaluated on many levels, not simply the intellectual and moral planes he occupied so prominently during the course of his life. It is one of these phases of his life that I would like us to direct some attention to today -Las Casas the mariner, perhaps, more exactly, the reluctant mariner. He was the quintessential man of the age of exploration and conquest, and, as such, spent many days, weeks, and months at sea.

In my brief review of the literature this past year, I have found little that focuses squarely on Las Casas the voyager, Las Casas the mariner. The massive bibliography of Las Casas compiled and annotated by Lewis Hanke and Manuel Giménez Fernández, although dated, mentions little in this category specifically, although I must admit to no more than a brief perusal at this stage of my research.<sup>1</sup> Subsequent research spawned by the Quincentenary (1492-1992) produced an almost cataclysmic outpouring of literature on Columbus and his age. Scores of websites are now dedicated to some phase of Columbus's life. I copied and pasted one in (included as Appendix A below) entitled "Examining the History, Navigation, and Landfall of Christopher Columbus" which in turn has links to many other sites, quite a few dedicated to the First Voyage and the controversy surrounding Las Casas's transcription of the Diary.

Las Casas' relationship to the sea was, of course, immortalized by his inclusion

\* Profesor en la Universidad de Alabama y miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, capítulo Estados Unidos. El presente trabajo fue preparado para el II Congreso Peruano de Historia Naval y Marítima, preparado por la referida asociación, en Lima, setiembre de 1998.

1.- Lewis Hanke y Manuel Giménez Fernández, *Bartolomé de las Casas, 1474-1566: bibliografía crítica y cuerpo de materiales para el estudio de su vida, escritos, actuación y polémicas que suscitaron durante cuatro siglos* (Santiago de Chile: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1954).

of Christopher Columbus' journal of the 1492 voyage in his own magisterial *Historia de las Indias*.<sup>2</sup> The original log was lost and so Las Casas's copy is the only record we have of Columbus's voyage, sometimes labeled, perhaps without hyperbole, the greatest sea voyage in history.

David Block, an historian and librarian, wrote with some wit and a great deal of knowledge an article on the literature of the Quincentennial and had this to say about the Las Casas and Columbus:<sup>3</sup>

Versions of Las Casas's abstract and transcription of Columbus's log of the 1492 voyage (the closest thing now known to the original) have been published no fewer than twenty times in the last decade. The log is currently available in Spanish, English, German, Italian, Japanese, Swedish, and French in editions ranging from paperback costing less than ten dollars to a facsimile of the original manuscript priced at eleven hundred dollars. For something in between, a collector's edition stamped in twenty-four-karat gold and signed by Lee Iacocca and Virginius Dabney is available for a mere eighty-five dollars. The most meticulous edition to date is that edited by Oliver Dunn and James Kelley.<sup>4</sup>

Las Casas proved to be an appropriate carrier of the Columbus legacy, not simply because he was a meticulous, although oftentimes garrulous and discursive, historian, but because he too had spent so many weeks and months at sea over the course of his life. It is hard, if not impossible, to write of the sea without experiencing it.

It is hard for me, for example, to reconstruct an Atlantic crossing, such as Las Casas did at least four, if not five, times in his lifetime.<sup>5</sup> I've crossed the Atlantic

- 2.- See Samuel Eliot Morison, "Texts and Translations of the Journal of Columbus's First Voyage," *HAHR*, 19:235-261 (1939), for an excellent introduction to the controversies surrounding Las Casas's transcription of the Diary. Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*. The manuscript was probably finished about 1559, with later revisions, and only first published by the Marqués de Fuensanta del Valle y José Sánchez Rayón, as *Historia de las Indias por Fray Bartolomé de las Casas obispo de Chiapas* (5 vols.; Madrid, 1875-1876).
- 3.- David Block "Quincentennial Publishing: An Ocean of Print" *Latin American Research Review*, 29:3, pp. 101-128, 1994. Found in: <http://marauder.millersv.edu/~columbus/papers/block-2.html>, in a massive Columbian/Quincentennial website entitled Computerized Information Retrieval System (CIRS) on Columbus and the Age of Discovery at the following address: <http://www.millersv.edu/~columbus/mainmenu.html>
- 4.- David Block's footnote for this section reads verbatim: "For a representative sample of recent publications of the log, see *Libro de la primera navegacion*, facsimile of the manuscript autographed by Bartolome de las Casas (Madrid: Testimonio Compañía, 1984); *Das Bordbuch 1492* (Stuttgart, Germany: Edition Erdmann in K. Thunemanns Verl., 1983); *Giornale de bordo del primo viaggio, 1492-1493* (Verona, Italy: Cassa de Risparmio de Verona, Vicenza e Belluno, 1984); and *The Diario of Christopher Columbus's First Voyage to America 1492-1493*, transcribed and translated by Oliver Dunn and James E. Kelley (Norman: University of Oklahoma Press, 1989)." In another footnote, Block mentions David P. Henige, *In Search of Columbus: The Sources of the First Voyage* (Tucson: University of Arizona Press, 1991), which is a very critical appraisal of the subject.
- 5.- Henry Raup Wagner, with the collaboration of Helen Rand Parish, *The Life and Writings of Bartolomé de las Casas* (Albuquerque, New Mexico: University of New Mexico Press, 1967), p. 168.

in a jet plane and I've crossed it in a naval warship (LSD 20, USS *Donner*), but I've never SAILED across it in a voyage of weeks and months that somehow comes close to approximating the uncertainties and mysteries that so enveloped the voyagers in the age of discovery. How did Las Casas experience the sea?

We do know something of the material culture of the sea, the ships, the methods of navigation, the hard facts of the voyages. James Axtell's very fine article "Columbian Encounters: 1992-1995" mentions a new book by Roger Smith that brings our knowledge of this aspect of the age up-to-date.<sup>6</sup>

The Iberian opening and early dominance of the age of discovery is explained by Roger C. Smith in *Vanguard of Empire: Ships of Exploration in the Age of Columbus*. From archival documents, contemporary shipbuilding and navigational treatises, and wrecks found by underwater archaeologists, Smith meticulously describes the building, rigging, outfitting, manning, provisioning, arming, navigation, and sailing of the small, speedy, and maneuverable caravels and the larger nao that established Spain's and Portugal's lead in global navigation. These two ship types developed from an international spectrum of influences: "Mediterranean carvel hull construction and the use of multiple sails, the Muslim fore-and-aft lateen rig, the Baltic roundship design for long-distance hauling of bulk cargoes, the North Sea sternpost rudder, and the Biscay tradition of seagoing small craft."<sup>7</sup> Columbus was the first to combine square and triangular sails -in a refitting in the Canaries- to take advantage of the northeasterly trade winds and to preserve maneuverability along with "west Indian" coasts, a pattern that became standard in the Atlantic voltas (ocean tracks).

We also know much about age of exploration navigation, diet and the many other facets of life at sea, from the tedium of calm, windless weather to the terrifying maelstrom of storms at sea. But, after all is said and done, what of the state of mind of the explorers and travelers such as Las Casas? Here we have a fascinating combination of high expectation and profound faith with travel so fraught with errors, perils, and uncertainties as to make the juxtaposition difficult to believe. I am referring, of course, to the intense faith and motivation of a Las Casas, or a Columbus, in his abilities and those of his God, and, by comparison, the fragility of the age with respect to the navigation of the seas. In our age of navigation by satellites in space, propulsion by engines and motors of incredible reliability, and vessels of extraordinary safety and proportions (notwithstanding the TITANIC of course; can't eliminate bad judgement, no matter WHAT he age!), it is hard to make the leap backwards. But, to give the age

- 6.- James Axtell, "Columbian Encounters: 1992-95," *The William and Mary Quarterly*, 3rd Series, Vol. LII, No. 4, October 1995. Found in <http://www.millersv.edu/~columbus/data/rev/AXTELL-1.HTML>.
- 7.- Axtell's note verbatim, reads: "(New York: Oxford University Press, 1993), 208. Smith helpfully provides glossaries of English, Spanish, and Portuguese nautical terms to offset the necessarily technical component of his text."

its due, to truly comprehend the enormity of its vision and acts, we need to make this jump. Las Casas the mariner becomes more than a footnote to the life of Las Casas the defender of the Indians, perhaps the greatest promoter of human rights and the equality of all men in our modern era. It becomes a short view into the mariner as a type, an icon the age, a reflection -no matter how dimmed by time or the interpreter almost half a millenium later- of the spirit of the age that, itself, informs our humanity.

The facts of Las Casas's life as a mariner are not all that clear, even with the massive output of literature on the man in the past half century. He first traveled to the Indies in 1502 in a fleet with Nicolás de Ovando and he made his last transatlantic voyage in 1547, returning to Spain for good after a failed, or triumphant, stint as the bishop of Chiapas, depending on how you interpret that phase of his life. He remained in the islands, Santo Domingo and Cuba, until returning to Spain in September, 1515. Less than a year later, he returned to the Indies in September, 1516. In May, 1517, he once again embarked for Spain. Three years later, in November, 1520, he embarked once again for the Indies, not to return to Spain until 1540. He returned to the Indies in 1545, and made the voyage back to Spain referred to above in 1547. So he made at the least eight transatlantic voyages that we are certain about.

He may also have come across in 1507, on his way to Rome, but we are not sure.<sup>8</sup> He may have made a trip to Rome in 1517. The record is not clear, which is surprising given the voluminous documentation from the period.

Furthermore, he made a number of sea voyages in the Indies, traveling within the islands, between the islands and the mainland (Chiapas, Tierra Firme, Venezuela, etc.), and he attempted to reach Peru in the mid-1530s, but was turned back in a frightening and deadly voyage. Many of his earlier biographers thought he had gone to Spain in 1530 and Peru in 1533, but Wagner, one of the premier modern students of Las Casas, finds the evidence for these trips slender to non-existent.<sup>9</sup>

Part of the reason for our somewhat shaky reconstruction of the many voyages made by Las Casas is the lack of a true autobiography. He mentions some of his travels in his *Historia de las Indias* but its three books only advance the story to about 1520-1521. He probably had six books projected, but, like so many of us, never completed the full work. His *Apologetica historia* does contain some autobiographical detail, but it is incidental to the work, devoted mostly to explaining why the Indians of America were, the very least, the equals in civilization to Europe and other peoples in past ages. Letters have surfaced in various archives over the years, sometimes illuminating an incident or event, adding to the mosaic.

8.- See Helen Rand Parish, editor, translated by Francis Patrick Sullivan, S.J. *Bartolomé de las Casas: the Only Way* (New York and Mahwah, New Jersey: Paulist Press, 1992), pp. 15-16, for details of this voyage whose "events are established by a prime discover -the apparent register of Las Casas' ordination- and additional new materials, in [author's biography of Las Casas in the making] *The Untold Story*," fn. #15, p. 15.

9.- Wagner, *The Life and Writings...*, pp. 78-82.

We know Las Casas, although not born to the sea like Columbus, was nonetheless given an exposure to the sea and its sailors as a boy growing up in Seville. At the age of eight and a half (he was born in 1484, not 1474 as many of his biographers have thought), he witnessed the Genoese Columbus pass through Seville on Palm Sunday on his triumphal return from his First Voyage, heading north for Barcelona to meet with the Catholic Sovereigns, Isabelle and Ferdinand.<sup>10</sup> Helen Rand Parish, one of Las Casas's modern biographers now at work on a definitive biography, "The Untold Story," caught the excitement and color of the moment:<sup>11</sup>

*...the whole town was agog over the return of a crazy Genoese mariner who had just found new lands beyond the ocean sea -and there he was marching in the procession. The boy had to see it through a tightly packed crowd. The crowd witnessed such an amazing combination of elements: the confraternities in their costumes, carrying their statues and emblems, the palm branches... and the solemn horror of the hooded penitents flagellating themselves... Here they came, the prized sight of all: Christopher Columbus in black, his face wind tanned, his eyes hooded; and with him a group of tall, naked, bronze, lean Taino Indians; and his sailors (deloused for the occasion), carrying brilliant red and green parrots, and Indian masks intricately made with tiny shells, and beautiful artifacts of beaten gold plates.*

Las Casas's father, the merchant Pedro de las Casas, was as much captivated as the boy, and signed up to go with Columbus on his Second Voyage. Other relatives of Las Casas had participated in the conquest and settlement of the Canary Islands far out in the Atlantic, and now his father, and at least one uncle, were headed back to the Indies with Columbus later that year. This was a family acquainted with the sea. His father returned from Santo Domingo in 1498 with a present for young Bartolomé, an Indian slave named Juanico. Las Casas may have gone to Salamanca to study canon law in preparation for his chosen profession, the priesthood. In 1502, Bartolomé, then eighteen, embarked on a journey that transformed his life, from Sevilla to Santo Domingo to join his father and help him run the family businesses based on Indian slave labor, the *encomienda* being but an excuse for the mandatory levies of work extracted from the natives by the Spaniards. We know little of this first transatlantic voyage. But, if we can borrow from our own immensely limited and modern experiences, arriving in the warm Caribbean waters, the effect must have been exhilarating on the young man's senses. At a distance, the dark brown, islands slowly metamorph into rich, deep greens of tropical forests. His small ship plows on through, as she has for weeks in the monotonous rhythm of the crossing, in and out of deep blue waters. Plumes of water kicked up by strong breezes, glint in the midday sun. One has to squint, narrow your eyes into slits, to see. As the land slowly grows to cover the entire horizon and one nears the harbor, the chatter of the crew increases, lowering sails, making ready to let go the anchor, preparing for the arrival. And as the ship slips into the harbor of Santo

10.- Helen Rand Parish and Harold E. Weidman, "The Correct Birthdate of Bartolomé de las Casas," *HAHR* 56 (1976).

11.- Parish, *Bartolomé de las Casas...*, p. 12.

Domingo, the verdant colors of the tropics, the smells of anchorage and quayside, redolent of tropical plants, spiced with the pungent effluvia of human occupation, all assault Las Casas' senses. This is a world so different from the dry, ascerbic plains of Andalucia as to constitute, truly, a "new" world. It is an arrival by sea; it is like no other. It means a connection has been made. Las Casas would make many over his long career.

He stayed in the Indies, mostly in Santo Domingo, for a decade before making the short voyage across the Windward Passage (or is this the Mona Passage? Need to check) to Cuba in 1512. One of his modern biographers, Helen Rand Parish, suspects he returned to Seville in 1506 and then traveled to Rome in 1507. She said he traveled with "Columbus' older brother Bartholomew, who was bent on securing the inheritance for the Discoverer's legitimate son, Diego. Isabella had died in 1504, and the regent Ferdinand had remarried and gone to Italy on his honeymoon. In Seville, Las Casas was ordained a deacon. He then set off for Rome in company with Bartholomew Columbus."<sup>12</sup>

Parish thinks Las Casas was ordained a priest on March 3, 1507, at the age of twenty-three. Along with this profound passage came an interview with Pope Julius II in the company of Bartholomew Columbus, and then back to Spain. In 1510, Las Casas returned to Santo Domingo in the company of the Discoverer's son Diego Columbus and Bartholomew Columbus, although, Parish adds, "on a lesser boat."

If Las Casas did indeed make this voyage to Rome, it is strange that little else in the record exists to prove it. It *must* have been deeply moving to reach the center of Christendom, although it would soon be under seige from the Lutheran reformists simmering elsewhere in the Holy Roman Empire, about which the wit Voltaire was later to observe was "neither Holy, nor Roman, nor an Empire." But, to be fair, Las Casas often wrote of his trips in cryptic terms. The voyages were a means to various ends, not something of intrinsic value themselves. Priestly mariners such as Las Casas were not America's Cup gentlemen engaged in a great sport. Buoyed by religious sentiments of high character, these Dominicans and Franciscans were transported by spiritual passions to do what was right and scriptural. They were not of this world, in the words of Jesus and his greatest apostle, Paul, but certainly in this world. That meant voyages on the sea. Some carried Las Casas where he needed to go to do good; others almost killed him, and perhaps brought him closer to his Maker.

After three years in Cuba -years which transformed the cleric/encomendero into an impassioned critic of the Conquest -he decided to return to Spain to plea his case directly before King Ferdinand. His itinerary included Santo Domingo, where he recorded a frightening encounter with the sea by his good friend, father Pedro de Córdoba. One of Las Casas's biographers, Wagner, dismissed Córdoba's voyage with the laconic, "Fray Pedro returned [after setting out from Santo Domingo for Tierra

Firme] because of contrary winds."<sup>13</sup> What did Las Casas record?<sup>14</sup>

*Salidos del puerto, sucedióles tan grande tormenta de viento contrario, que les hizo volver la proa al puerto, pero como del mismo puerto ventase otro viento terrible, adverso, y la corriente del rio fuese impetuosa, y las olas de la mar con ella peleasen, toda la ciudad que los estaba mirando los tenia por ahogados.*

Hardly the stuff of a boring, routine voyage!

*Acudieron muchas barcas y bateles a socorrellos, más para que si él navío se anegase, recoger la gente que pudiese llegar a las barcas, que con pensamiento de que la nao ó navío se podia escapar. Estando en este peligro, dijo el padre fray Pedro al principal de los frailes Franciscos, en latin porque no entendia nuestro romance: Pater, hodie oportet nos hic mori pro Christo. Respondió el buen religioso Francisco: Sit nomen domini benedictum.*<sup>15</sup>

The whole city, lined up along the shoreline, prayed for the rescue of the storm-tossed passengers and crew. Finally, God saw fit to intervene. The wind pushing them out to sea abated and they "entraron con grandisimo peligro, teniéndose su entrada por milagro." Some of the smaller vessels that had gone out to rescue the passengers themselves were covered and swamped by the storm's wind-driven waves, and a few of the rescuers themselves perished, especially those that could not swim or were dragged out by the storm's vicious undertow.

Las Casas once again embarked for Spain in September, 1515, reaching Seville in November, 1515. Las Casas called it a "próspero viaje."<sup>16</sup> A crossing of the Atlantic in the cool autumn months, pushing through the seas with a strong westerly to make speed, can brace and invigorate a man's spirit. Indeed, one's thoughts can mirror the immensity and clarity of a sea voyage where the horizon extends far beyond one's view, where by night the firmament rises in all quarters to infinity, to God.

In Spain, he negotiated for the sending of the famous Hieronymite mission to reform the worst of the practices of Spaniards in the Indies, and Las Casas prepared to sail with them early in the fall of 1516. A voyage across the Atlantic took weeks, and one was effectively trapped on board. What a better chance to give the Hieronymites the low down, the full and unexpurgated truth, of conquistador sin in the Indies? Life at sea was not all travail and seasickness. There was a lot of time to think, to read, perhaps to write. Las Casas almost always carried a trunk or two loaded with his books and papers. That, and a sea chest with clothes, was all. The true, traveling scholar. After the initial unpleasantness of the first few days at sea when one got his sea legs, one had a lot of time. The Hieronymites also knew this. Did they wish to be Las Casas' captive audience for a number of weeks? Apparently not. Agents from the colonists in Seville were already slandering and vilifying Las Casas for exaggerating the circumstances

13.- Wagner, *The Life and Writings...*, p. 13.

14.- Las Casas, *Historia de las Indias...*, tomo IV, Cap. LXXXIII, p. 272, from the Valle and Rayon edition.

15.- Ibidem.

16.- Las Casas, *Historia de las Indias...*, tomo IV, Cap. LXXXIII, p. 264.

12.- Ibidem, pp. 15-16.

in the Indies. So the Hieronymite fathers hemmed and hawed, caught between the impassioned Las Casas, and the equally adamant representatives of the colonists.

“Really, reverend Father, you would be MOST uncomfortable on this ship,” the Hieronomites informed Las Casas. “Very cramped quarters for such a long voyage. May we suggest another, larger ship?”

Las Casas suspected the motivation of sailing on separate ships was made with other than his welfare and comfort on the high seas at stake. They wanted “su libertad para hacer lo que despues hicieron,” and they didn’t want to hear Las Casas’ perorations -the truth in fact- that would invalidate their findings.<sup>17</sup> So the cleric embarked on a roomier, more comfortable ship and they all dropped down the Guadalquivir River and set sail from San Lúcar on St. Martin’s Day, or November 11, 1516. They crossed swiftly on the strong trade winds and put into Puerto Rico a few weeks later.

Less than a year later, disgusted with the pusillanimous Hieronymites, Las Casas returned to Spain in May, 1517, in a quick voyage of less than two months, for he made the trip from Santo Domingo to Aranda de Duero, where the ailing Cardinal Ximénez de Cisneros lay near death, in fifty days.

The cleric returned to the Indies in 1520, this time to put his theories into practice. Las Casas was not a mere preacher (if there is such a thing), but an activist with an agenda. He was determined to plant good Spanish farmers and yeomen among the Indians of Tierra Firme and demonstrate how hard work and good will could overcome the monstrous inequities and horrors being created by the conquest of the Indies. The results are well known and I will follow Las Casas in detail in my biography as he attempted to will the nature of the conquest to conform to his vision.

However, for today, we break off the thread and come to an end. Las Casas as mariner ventured out on the high seas numerous other times during the next three decades, ending his extensive oceanic travels only in 1547 with one last transatlantic voyage home to Spain. Part of the reason for cutting this short paper off at this point is the lack of major resources, both documentary and secondary, available to me these past few months. Major biographies such as the two volumes that Manuel Giménez Fernández completed before his death, major Las Casas’ works, such as his *Historia Apologética*, and others I will have to find elsewhere than at the University of Alabama Library, even as I thank that Library for interlibrary loan services and other research facilities that are, in many instances, first class.<sup>18</sup>

17.- *Ibidem*, Cap. XCI, p. 321.

18.- Manuel Giménez Fernández, *Bartolomé de las Casas*, Vol. 1, *Delegado de Cisneros para la reformación de las Indias (1516-1517)* (Seville: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1953, xxvi-763 pp. and *Capellán de S.M. Carlos I, poblador de Cumaná (1517-1523)* (1960) are the two essential works by Giménez Fernández; *Apologética historia sumaria cuanto a las cualidades, disposición, descripción, cielo y suelo destas tierras, y condiciones naturales, policias, repúblicas, manera de vivir e costumbres de las gentes destas Indias occidentales y meridionales cuyo imperio*

Furthermore, given that we are in Lima, I would have liked to devote some time to the relationship that Las Casas had to Peru. Numerous scholars, including Giménez Fernández, Guillermo Lohmann Villena, and Henry Wagner have written on the subject, but, again, a lack of access to resources, and, time of course, precludes such as review.<sup>19</sup> Las Casas may have never completed a journey to Peru, but he certainly did in spirit. One of his most successful modern biographers is, indeed, a Peruvian. Gustavo Gutiérrez’s *Las Casas: In Search of the Poor of Jesus Christ* (Maryknoll, N.Y.: Orbis Book, 1993), translated from the original in Spanish, *En busca de los pobres de Jesucristo*, is considered a modern classic by some.

What of Las Casas as mariner? He certainly had no fear of the sea or ocean and its travails. Indeed, he even considered China as a possible field for evangelization, Magellan’s voyage notwithstanding!<sup>20</sup> One gets the feeling that the vicissitudes of corporal man almost always fell before the spiritual and moral callings on the cleric. Curiously, the superiority that Europeans exercised by command of the sea -not simply in transporting themselves around the world, but also in dominating the native maritime and naval cultures they encountered- was not reflected in the maturing philosophy of Las Casas. He placed a premium on the equality of people, rather than on their differences evidenced by their relative weaknesses and strengths. We can only speculate on the impact of long weeks at sea as the cleric crisscrossed the Atlantic, or plowed the Caribbean Sea and Gulf of Mexico to and from his many ports of call. Perhaps his convictions were refined and crystallized in those days, isolated and away from the physical horror of the Indies or the political and diplomatic high stakes duels in Spain. Perhaps the long voyages simply whetted his appetite to get on with

*soberano pertenece a los Reyes de Castilla*. Edition prepared by Edmundo O’Gorman, with a preliminary study, appendices, and an index of materials (2 vols.: Mexico: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1967, clxxiv-723 and 779 pp. Commented upon by Keen and Giménez, editors and contributors, *Bartolomé de las Casas in History*, p. 606, note 9: “A much more careful edition than the previous one. The preliminary study is intelligent, with an evident taste for paradox....”

19.- Giménez Fernández, “Las Casas y el Perú. Ensayo crítico acerca de las noticias y juicios que respeto al descubrimiento y conquista del Perú formula en sus escritos Fray Bartolomé de las Casas,” *Documentos*, II, n° 1 (Lima 1949-1950), pp. 343-377. This is a survey of Las Casas writings on Peru. Guillermo Lohmann Villena, “La restitución por conquistadores y encomenderos: un aspecto de la incidencia lascasiana en el Perú,” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, XXIII (1966): 21-89; also in *Estudios lascasianos. IV Centenario de la muerte de Fray Bartolomé de las Casas (1566-1966)* (Sevilla: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla - Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966), pp. 21-89. And Wagner on Las Casas, *Los tesoros del Perú*. Translation and annotation by Angel Losada (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto “Gonzalo F. de Oviedo” y “Francisco de Vitoria,” 1958), xxviii-480 pp. Reviewed by G. Lohmann Villena in *HAHR*, XL (1960), 128-129. Wagner deals with *Los tesoros* in his *Bartolomé de las Casas*, pp. 231 ff.

20.- Wagner, *Bartolomé de las Casas*..., p. 123, for details.

## Lawrence Clayton

the work, whether clambering down the ladder in San Juan, Puerto Rico or stepping lively across the gangplank as the ship tied up alongside the quays of Seville. One thing we can be pretty sure of: as the indefatigable warrior stepped off the ship, his friends waited on him with the devotion of apostles, while his enemies prepared their polemics and arguments to diminish and destroy the “protector of the Indians.” The reluctant cleric-mariner was a man of his age, drawn into debates on the very nature of man, immensely informed by his travels on the ocean trails that drew Europeans far beyond the old horizons that had bounded their lives until Columbus exploded on the scene.

## En torno al corso español en Indias

Oscar Cruz Barney\*

La práctica del corso por los españoles fue muy extendida a lo largo de los siglos XVI a XIX, tanto en Europa como en América. Sin embargo, es una institución que merece de mayores estudios desde un punto de vista histórico-jurídico.<sup>1</sup> Trataremos de aclarar el concepto del corso, algunas de sus diferencias con la piratería, y propondremos un concepto que a nuestro parecer reúne los elementos propios de la figura. Haremos también un señalamiento del marco jurídico del corso español y hablaremos de su vigencia en la América española, tema que no deja de tener sus dificultades.<sup>2</sup>

\* Profesor de Historia del Derecho en México en el Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, e investigador externo del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

- 1.- Sobre el corso en la Nueva España véase nuestro trabajo *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997). Existen desde luego otros trabajos como el de Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)* (Madrid, Ed. Naval, 1992); Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy, *El corso rioplatense* (Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996); István Szaszdi León Borja, “El proyecto de Ordenanza de Corso del Marqués de la Ensenada”, en *XI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano* (Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 1997); Juan Antonio García Iglesias, “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)”, en *RHN*, año VI, n° 22 (1988); así como los trabajos de Héctor J. Tanzi sobre la materia marítima entre los que destacan “El fuero militar en el derecho indiano”, en *Boletín histórico de la fundación John Boulton*, n° 42 (Caracas, septiembre 1976), “La Junta de Guerra de Indias”, en *Revista chilena de historia del derecho*, n° 5 (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1969), “La justicia naval militar en el período hispano”, en *Revista de historia de América*, n° 67-68 (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, enero-diciembre 1969), “La navegación en la legislación india”, en *Revista de historia del derecho “Ricardo Levene”* (Buenos Aires, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales “Ambrosio L. Gioja”, 1990); entre otros.
- 2.- El tema lo abordamos anteriormente en nuestro trabajo “En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias”, en *RHN*, año XIV, n° 54 (1996), que ahora actualizamos.

## I. Concepto<sup>3</sup>

Curso deriva del latín *cursus* o carrera; el *Diccionario de la lengua española* define al corso como la “Campaña que hacen por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas”.<sup>4</sup> Algunos autores han dado definiciones del corso, de las cuales anotamos las siguientes:<sup>5</sup> Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano lo definen como “La guerra naval o marítima que hacen algunos particulares autorizados con patente de su gobierno para perseguir a los enemigos de la corona”.<sup>6</sup> Justo Sierra señala que el corso es la guerra hecha por los buques particulares armados por éstos en guerra y autorizados por su gobierno,<sup>7</sup> Azcárraga lo define como “la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos”;<sup>8</sup> para el Dr. Jaime Masaveu el corso es “la piratería con patente y practicada sólo en estado de guerra contra los buques de país enemigo, navegando el corsario bajo bandera del propio”.<sup>9</sup> Sobarzo lo define como “la actividad bélica que un armador particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo, autorizado para ello por su propio gobierno mediante una ‘patente de corso’”.<sup>10</sup> Como elementos comunes de estas tres definiciones podemos destacar:

- Es una actividad realizada por particulares.
- Se está en guerra y se requiere permiso del país beligerante para poder ejercer la actividad.
- Es una actividad que se desempeña únicamente en contra de los enemigos del

país que otorgó la patente.<sup>11</sup>

Observamos que en los conceptos vertidos, únicamente Masaveu señala que el corso es una especie del género “piratería”. Sobre esto, Azcárraga y de Bustamante dice que el “fundamento, origen y piedra angular del corso marítimo se encuentra basado en la piratería”.<sup>12</sup> Es común encontrarnos con la confusión de términos, sin embargo, aunque son varios los elementos que podrían inclinarnos a confundir una figura con la otra, existen características esenciales suficientes que nos permiten afirmar que son distintas e independientes, aunque con puntos en común. La piratería es una acción indiscriminada contra todo buque, en tanto que el corso es sólo en contra de los enemigos del Estado que otorgó la patente; además, la piratería se ejerce sin autorización alguna, en tanto que el corso requiere necesariamente de la misma y junto con ella, cumplir con una serie de requisitos y deberes que en su momento serán analizados. “El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero”.<sup>13</sup> Justo Sierra señala que los corsarios no pueden reputarse piratas ni de hecho ni de derecho, sino en ciertos casos previstos en los tratados de navegación y comercio, por los que se prohíbe que los buques de países neutrales reciban patentes de corso, o en el caso que violen las leyes de la guerra, ya que al hacerlo pierden su beneficio y protección.<sup>14</sup> Finalmente, las ordenanzas de corso establecieron como castigo a aquellos que lo practicaren sin patente el de ser considerados como piratas.<sup>15</sup>

Podemos intentar una definición: *el corso es la actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias; con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben de sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.*

- 3.- Véase la voz “Curso marítimo” que preparamos para el *Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Ed. Porrúa, 1998).
- 4.- Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española* (Madrid 1956).
- 5.- En el *Diccionario de gobierno y legislación de Indias* de Manuel Josef de Ayala, edición de Milagros del Vas Mingo (Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989), 13 t., no se encuentra definición alguna de lo que es el corso, tampoco la encontramos en el *Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación indiana* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987) de Manuel Altamira y Crevea.
- 6.- Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanas* (México, J. Ballezá y Compañía, Sucs., editores, 1905), *sub voce*.
- 7.- Justo Sierra, *Lecciones del derecho marítimo internacional* (México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854), p. 81.
- 8.- José Luis de Azcárraga y de Bustamante, *El corso marítimo. Concepto, justificación e historia* (Madrid, Instituto Francisco de Vitoria, CSIC, Ministerio de Marina, 1959), p. 27.
- 9.- Jaime Masaveu, “La piratería y el corso. Un estudio de orientación penal”, en *Criminalia*, Año XXIX, N° 6 (México 1963), p. 295.
- 10.- Alejandro Sobarzo Loaiza, *Régimen jurídico de alta mar* (México, Ed. Porrúa, 1970), p. 136.

- 11.- Sobre la patente de corso véase Oscar Cruz Barney, “Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica”, en *Revista de derecho privado*, n° 16 (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, McGraw Hill, enero-abril 1995).
- 12.- Azcárraga, *El corso marítimo...*, p. 161. Véase también a Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América* (Madrid, Ed. Mapfre, 1992), p. 35.
- 13.- Escriche y Lozano, *Diccionario razonado...*
- 14.- Sierra, *Lecciones del derecho marítimo...*, p. 82.
- 15.- *ORDENANZA de corso para franceses y españoles*. Madrid a cinco de agosto de 1702. Archivo General de Simancas (AGS). Estado. 4310, Art. 7; *ORDENANZAS, i reglas, con que se ha de hacer el corso contra Turcos, Moros, i otros enemigos de la Corona*. En el Pardo a 17 de Noviembre de 1716, Art. 4; *ORDENANZA prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el Corso contra Turcos y Moros y otros enemigos de la Corona*. 17 de noviembre de 1718. Archivo General de Indias (AGI) I.A. 45/11, Art. 4; Proyecto de ordenanza de corso de 1754, Art. 50; *ORDENANZA de primero de febrero de 1762 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la corona*. El Pardo. AGI BIBLIOTECA, I.A.31/30 e INDIFERENTE 801, Art. 10; *REAL CEDULA en que se inserta la REAL ORDENANZA de Corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*. Madrid, Pedro Marin, 1779. Biblioteca Nacional, México (BNM)



De lo dicho debemos aclarar lo siguiente: Anteriormente se hacía la distinción entre la guerra pública y la guerra privada. En el presente ya no existe tal distinción debido a que todas las guerras actuales son de carácter público, pues la defensa está dentro de las funciones del Estado. Por guerra entendemos la situación de violencia entre dos o más estados aunque no se hayan reconocido mutuamente, acompañada de la ruptura de las relaciones pacíficas. La guerra se dividía “en *privada*, entre particulares; y *pública* entre colecciones; subdividen esta en *civil*, entre facciones; y *pública* entre Estados...”<sup>16</sup>

A partir de 1714, las patentes únicamente se podían otorgar a españoles, pues se prohibió que se les otorgaran a extranjeros. Con esto se era congruente con la disposición contenida en las O.C. referente a que los españoles no podían recibir patentes de otros estados o príncipes y además porque el corso es una actividad de suplencia de la función del Estado.<sup>17</sup>

Las disposiciones sobre el corso eran dictadas por el monarca mediante ordenanzas que podían ser adicionadas mediante reales declaraciones, reales órdenes y reales cédulas. Además, el corsario debía de ajustarse a las instrucciones particulares recibidas junto con la patente, o en el caso de compañías de comercio dedicadas tam-

en adelante) R. 308. MIS.3. Ver también AGI BIBLIOTECA, I.A. 3026. y CONSULADOS, 52 A.; BNM R. 308. MIS.3 y BNM R.308. MIS.3, Art.10; *ORDENANZA prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*. Imprenta de la Viuda e Hijo de Marín, Impresores de la Secretaría del Despacho Universal de Marina, 1794. AGS. Leg.551, Art.10; *ORDENANZA de S.M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la corona*. San Lorenzo, 1796. AGI BIBLIOTECA I.A. 42/19., Art 28; Ordenanza de corso de 1801 (citamos por la siguiente edición: *ORDENANZA DE S.M. QUE PRESCRIBE LAS REGLAS con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*. DE ORDEN SUPERIOR, MADRID, EN LA IMPRENTA REAL, AÑO DE 1805), Art. 29, Archivo General de la Nación (AGN), México, Reales Cédulas Originales, Vol. 195, Exp. 65, Fs. 20.

Nota: por O.C. nos referiremos de ahora en adelante a “ordenanza de corso.”

16.- Véase Alfred Verdross, *Derecho Internacional Público*, Trad. de Antonio Truyol y Serra (Madrid, Ed. Aguilar, 1974), p. 352 y Nicasio de Landa, *El derecho de la guerra conforme a la moral* (Pamplona, Imprenta de Joaquín Lorda, 1877), p. 21.

17.- Véase Antonio Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, CSIC, 1969), t. II, pp. 404-405. Véase también el artículo 1 de la *ORDENANZA de la Señora Reyna Gobernadora á favor de los Armadores, que falieren á Corfo en los Mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes*. Madrid a 22 de Febrero de 1674. Osterreichischen Nationalbibliothek (ONB en adelante) 53.E.2, Art. 17 de 1674 (esta ordenanza se puede consultar también en Oscar Cruz Barney, “Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidos de febrero de 1674”, en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, tomo XLV, n° 199-200 (México, UNAM, enero-abril 1995). Y Prudencio Antonio de Palacios, *Notas a la Recopilación de Leyes de Indias*. Estudio, edición e índices de Beatriz Bernal de Bugueda (México, UNAM, 1979), p. 212.

bién al corso, a la cédula de creación de la misma.<sup>18</sup>

La expedición de las ordenanzas de corso españolas estuvo fuertemente influida, por las múltiples guerras libradas por la España de los siglos arriba señalados.<sup>19</sup>

El corso se utilizaba, entre otras cosas, para causar en vía de represalia, daños al enemigo y ésa es una función ordinaria de las milicias regulares del Estado, no de los particulares a quienes se les equipara por medio de la patente con aquéllas.<sup>20</sup> En cuanto a la existencia de un ejército regular en los siglos XV y XVI, no se puede hablar de él en el sentido que actualmente tiene. Aunque no existía un ejército institucional (lo que no quiere decir que sea imposible hablar de un carácter permanente en las fuerzas armadas existentes), si había una organización militar. Son los cuadros de expertos militares los que tienden a la permanencia. Según Maravall, cabría decir que en cierto momento se vislumbra la idea de un verdadero servicio militar de carácter obligatorio,

18.- Véase el artículo 5 de la O.C. de 1702. Un ejemplo de instrucción particular es la *Ynstruccion de lo que de orden del Rey ha de observar el Jefe de la Esquadra D. Pedro Mesia de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierra firme á que le ha destinado S.M. 29 de junio de 1752, Madrid, El Marqués de la Ensenada*. AGS. Marina 402, f. 65.

19.- En este sentido véase Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias* (Madrid, Imprenta de Don Antonio Espinoza, 1744), tomo IX, p. 372.

20.- A los cabos de los navíos que salieren en corso les eran reputados los servicios que hicieren como si los hubieran ejecutado en la Real Armada; además, la gente de mar y guerra que navegare en los navíos corsarios y sus armadores, gozaban del fuero de marina y de las preeminencias, exenciones, trajes y demás cosas que gozó la milicia. Con lo anterior, se les está equiparando a los corsarios con los miembros de las milicias regulares. Véase *cédula real de 1624 que añade nuevos capítulos a la ordenanza de corso de 1621*, Arts. 1 y 5; de la O. C. de 1674. ONB 53.E.2, Art. 17; de la de 1702, Art. 29-40; O.C.1716, Arts. 36 y 37; O.C. 1718, Arts. 36 y 37; Proyecto de 1754, Arts. 86 y 87; O.C. 1762, Arts. 48 y 49; O.C. 1779, Arts. 48 y 49; O.C. 1794, Arts. 50 y 51; O.C. 1796, Arts. 4 y 5; O.C. 1801, Arts. 4 y 5. Además, en la compra de pertrechos, artillería, armas y bastimentos, existía la orden de que fueran asistidos con el favor y ayuda que en el nombre del Rey pidieren y fuera menester como si fuera para el apresto de los navíos de la Armada, sin que se les encarecieren los precios para ello. Véase *ORDENANZA de su magestad, para navegar en corso, así contra Turcos, Moros y Moriscos, como contra los Rebeldes de las islas de Holanda, y Zelanda*. Dada en el Pardo a 24 de diciembre de 1621. Biblioteca Nacional de Madrid, Art.1; O.C. 1674, Art.1; O.C. 1702, Art. 42; O.C.1716, Art. 40; O.C. 1718, Art. 40; Proyecto de 1754, Arts. 13-17; O.C. 1762, Art. 2; O.C.1779, Art. 2; O.C. 1794, Art. 2; O.C. 1796, Art. 2; O.C. 1801, Art. 2; O.M.M., Art. 7, tít. IX. Finalmente las *Ordenanzas generales de la armada naval*. En la imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra, Madrid, 1793, tomos I y II, Tribunal Superior de Justicia del D.F. Biblioteca (TSJDF) establecen en el Trat. 4.º, tít. I.º, Art. 4º que “Los corsarios Particulares en tiempos de guerra usarán de la misma Bandera que mis bajeles, quando se armen al solo objeto del corso; pero executandolo en corso y mercancía, como lo distinguiran las Patentes, deberán añadir el distintivo que se les señaláre, como los buques de Compañías”. Dicha bandera, será de tres listas, la de enmedio amarilla ocupando una mitad, y la alta y baja encarnadas iguales, esto es, del cuarto de la anchura, con las armas reales de solo los escudos de Castilla y León con la Corona imperial en la lista de enmedio. Trat. 4º, Tit. Iº, Art. I.

mismo que correspondió necesariamente con una cierta permanencia en la organización militar.<sup>21</sup> Se vive un proceso de estatización de la guerra. Se reconoce que “no es admisible otra guerra que aquella que atañe a la República, porque el ejercicio de las armas afecta a la comunidad”.<sup>22</sup> Como ejemplo podemos citar el caso de Nápoles en el siglo XVI en donde el virrey contaba con un “...ejército permanente, formado en su mayoría por españoles.”<sup>23</sup> En cuanto a la armada, en realidad no se contaba con una marina permanente de grandes dimensiones,<sup>24</sup> por lo que el corso vino a desempeñar las funciones que a ésta le corresponden. Antonio de Capmany al comentar la ordenanza de corso de 1356 decía que “Como los Reyes por la forma y constitución de sus estados no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecían de medios para mantener de continuo una armada real. Por consiguiente el corso de los particulares, atraídos de la esperanza de las presas, y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplían la falta de una fuerza pública para resistir ú ofender constantemente á los enemigos de la Corona”.<sup>25</sup> Se puede afirmar que una parte importante del éxito obtenido por las flotas de Nueva España es gracias al corso caribeño.<sup>26</sup> “Aquellos que no consiguieron la marina real, lo lograron sus naves”.<sup>27</sup> López Cantos afirma que la presencia en el caribe de los navíos corsarios de Miguel Enríquez suplía con creces la falta de navíos guardacostas. Más adelante continúa diciendo que “La inoperancia de la Armada de Barlovento no ofrecía garantías, por lo que el único elemento que podía contrarrestar y equilibrar las posibles acciones poco amistosas de los ingleses y holandeses eran los corsos...”

- 21.- José Antonio Maravall, “Ejército y Estado en el Renacimiento”, en *Revista de Estudios Políticos* n° 117-118 (Madrid, mayo-agosto 1961), p. 8.
- 22.- *Ibidem*, nota 17, p. 12. “Hay otros aspectos de este proceso de estatización... [que] se refieren al mismo monopolio de la guerra por el poder del Estado. Ciertamente que, desde muy pronto, la doctrina escolástica de la guerra justa había exigido como un requisito formal necesario que fuese declarada por autoridades legítimas, y se llegó a la conclusión de que sólo era autoridad con tal carácter, esos fines, la del príncipe ... Pero, además, el problema toma un aspecto político y se proclama el monopolio de la guerra y de las armas por parte de la comunidad, mirando hacia el orden interior de cada república y con abstracción de razones de justicia.”
- 23.- Leopold Von Ranke, *La Monarquía Española de los siglos XVI y XVII*. Trad. de Manuel Pedrosa (México, Ed. Leyenda, 1946), p. 138 y ss.
- 24.- En este sentido véase la *Nva. Recopilación, Autos Acordados*, Lib.7, tit.10, L. I y Lib. 6, tit. 4, L. XXI.
- 25.- Véase Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Madrid, Imprenta de Sancha, 1792), tomo III, p. 67.
- 26.- Pablo Emilio Pérez Mallaina Bueno, *La política naval española en el Atlántico 1700-1715* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, 1982), p. 59. También Rodríguez y Arguindeguy, *El corso rioplatense...*, p. 31.
- 27.- Véase Angel López Cantos, *Miguel Enríquez corsario boricua del siglo XVIII* (Puerto Rico, Ediciones Puerto, 1994), pp. 136-148.

Por su parte Hugo O'Donnell afirma que en Perú se creó una compañía corsaria bajo el nombre de Nuestra Señora de la Guía en el s. XVII que practicó el corso en contra de los filibusteros, cuya función fue claramente de guardacostas.<sup>28</sup> Más adelante en 1725 se creó otra compañía corsaria con el apoyo del virrey marqués de Castelfuerte para la represión del contrabando. Ejemplo de compañía corsaria es, desde luego, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,<sup>29</sup> y desde luego, la de Don Pedro Mesía de la Cerda en 1752.<sup>30</sup>

Podemos decir que el corso fue, dentro de la política española, un medio de participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales, en este sentido, similar a la capitulación<sup>31</sup>, figura utilizada durante el proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América en donde predominó el esfuerzo privado sobre el oficial. Es también el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época, de ahí su desaparición posterior.

## II. Marco Jurídico del corso español de los siglos XVI a principios del XIX.

Las fuentes para el estudio del corso español y novohispano se pueden dividir en generales y particulares.

Las primeras fueron cinco: las *Siete Partidas*, el *Fuero Viejo de Castilla*, la *Nueva Recopilación*, la *Novísima Recopilación* y la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias*.

En lo particular entre el siglo XIV y principios del XIX, se dictaron una serie de ordenanzas de corso en España, que regían al corso además de las ordenanzas navales,

- 28.- Véase Hugo O'Donnell, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del mar del sur* (Madrid, Ed. Mapfre, 1992), pp. 215, 219, 238 y 261. Para un panorama de la situación de la Marina Real española en el s. XVIII véase la obra de Mario Hernández Sánchez-Barba, *El mar en la historia de América* (Madrid, Ed. Mapfre, 1992). Para el siglo XIX véase el trabajo de Pilar Castillo Manrubia, *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX* (Madrid, Editorial Naval, 1992).
- 29.- Consúltese su trabajo *La Compañía de Caracas: 1728-1784* (Caracas, Banco Central de Venezuela, 1962). Véase también a Ramón de Basterra, *Una empresa del siglo XVIII, las naves de la ilustración, Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América* (Caracas, Imp. Bolívar, 1925); y a Ramón Aizpurua, *Curazao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la compañía Guipuzcoana 1730-1780* (Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1993).
- 30.- *Ynstrucción de lo que de orden del Rey ha de observar el Jefe de la Esquadra D. Pedro Mesía de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierrafirme á que le ha destinado S.M. 29 de junio de 1752, Madrid, El Marqués de la Ensenada*. AGS, Marina 402, f. 65. Véase también Pérez Mallaina, *La política naval española...*, p. 60.
- 31.- Sobre la naturaleza de las capitulaciones consúltese a Rafael Diego Fernández Sotelo, *Capitulaciones colombinas (1492-1506)* (Zamora, El Colegio de Michoacan, 1987).

las instrucciones particulares y las patentes ya señaladas. Sabemos que se emitieron aproximadamente diecisiete ordenanzas.

Finalmente, además de los ordenamientos antes señalados, el corso se regía por la costumbre, plasmada en una serie de tratados internacionales suscritos por España.<sup>32</sup>

En cuanto a la doctrina de la época, debemos destacar, entre otras que tocan el tema,<sup>33</sup> la obra de Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. (Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746). Este es un manual para corsarios, sus armadores y todos aquellos que tengan relación alguna con el corso o con los juicios sobre presas en el siglo XVIII.

Según sabemos, las ordenanzas de corso dictadas por la corona española durante los siglos XVII a XVIII y principios del XIX fueron las siguientes: Ordenanzas de 1356 “*Sobre ciertas reglas que deuen tenir en los Armaments de Corsairs particulars*”, Ordenanza de corso de 1621., O.C. de 1674., O.C. de 1702, O.C. de 1716, O.C. de 1718 ( y su adición de 30 de agosto de 1739), O.C. de 1734, O.C. de 1739, O.C. de 1751 (el proyecto de ordenanza de corso para Indias fechado en 1754)<sup>34</sup>, O.C. de 1762, O.C. de 1778 (*Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes*

*corsarios contra moros de estas Islas Filipinas*, Manila 1778.), O.C. de 1779 (más las adiciones para su observancia en Indias, la O.C. adicional y real declaración de 1780 a varios artículos de ésta), O.C. de 1794, O.C. de 1796, O.C. de 1801. Posteriormente se dictó la *Ordenanza de Matrículas de Mar* de 1802 que contiene diversas disposiciones sobre corso.

Adicionalmente a lo anterior, las ordenanzas de marina también se aplicaron a los corsarios, fundamentalmente en lo que se refiere a los procedimientos de presas y al uso de banderas, entre ellas podemos señalar las *Ordenanças del buen gobierno de la Armada del mar oceano de 24 de Henero de 1633* (en casa de Francisco Cormellas, Barcelona, 1678, ed. facsimilar del Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1974), las, expedidas por José Patiño, *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España* impresas en Cádiz, 1717; las *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, impresas en Madrid, 1748 en dos tomos, las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, (En la imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra, Madrid, 1793, 2 tomos) y la *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.* (Imprenta Real, Madrid, 1802).<sup>35</sup> Consideramos que las últimas disposiciones que sobre corso tuvieron vigencia en Indias y particularmente en la Nueva España fueron las ordenanzas de corso de 1801 con sus adiciones de 1803 y 1804, además de las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802, las reales órdenes complementarias a dichas ordenanzas de 1806 y que contemplan ciertos aspectos sobre corso, además de las disposiciones dictadas para el armamento de corsarios españoles contra navíos insurgentes.

### III. La vigencia de las ordenanzas de corso en la América española.

En cuanto al ámbito de aplicación de las ordenanzas de corso, al no existir disposición contraria, éstas se aplicaron en todos los territorios de la Corona española, pero con las limitaciones contenidas en las mismas ordenanzas respecto del paso a las Indias sin el permiso previo para ello. Debemos destacar dos cuestiones: la primera es que en Cataluña, al menos durante la segunda mitad del siglo XVII, no rigieron las ordenanzas de corso vigentes en aquella época que fueron las de 1621 y posteriormente las de 1674. La razón, según alega José Monrás es “porque efte Principado [el de Cataluña] se gobierna por fus Conftituciones; Vfages, Coftumbres y Leyes particulares; que no pueden eftablecerfe, mudarfe, ni revocarfe fino en Cortes Generales...”.<sup>36</sup> Ignoramos cuál haya sido la aplicación de las ordenanzas de corso en Cataluña en el siglo XVIII.

35.- Véase Oscar Cruz Barney, *Historia del derecho en México* (México, Oxford University Press, 1999).

36.- Monrás, *Discurso iuridico sobre prefes de armadores...*, p. 46. Utilizamos copias fotostáticas proporcionadas por la Bibliothèque Nationale, Paris, y por el Servicio de Reprografía de la B.N.M.

32.- Sobre el papel de la costumbre en el derecho indiano véase entre otros a Guillermo Floris Margadant, “La *consuetudo contra legem* en el derecho indiano a la luz del *ius commune* (Análisis del pensamiento de Francisco Carrasco y Saz, jurista indiano, sobre este tema)”, en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, tomo II (México 1990); y de Víctor Tau Anzoátegui, “La costumbre en el derecho del siglo XVIII. La doctrina jurídica y la praxis rioplatense a través de los cabildos”, en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, tomo XXXI, n° 101-102 (enero-junio 1976); del mismo autor véase “La costumbre jurídica en la América española (siglos XVI-XVIII)”, en *Revista de historia del derecho...*, n° 14 (1986).

33.- De Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca, su *Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados* (México, Juan Ruiz Impresor, 1658). (Hay ediciones hechas en Amberes de 1683 y 1685, véase José Toribio Medina, *La imprenta en México (1539-1821)*. Edición facsimilar por la Universidad Nacional Autónoma de México, México 1989, tomo II – III; y Antonio Palau y Dulcet, *Manual del librero hispano-americano*. Reimpresión de la 1ª ed., Julio Ollero Editor, Madrid, 1990, tomos V y VI).

De José Monrás, su *Difcurfo Iuridico Sobre Prefas de Armadores y Quinto de su Mageftad, fegún Conftituciones de Cataluña*. Barcelona, 1669. Y *Difcufo IURIDICO fobre Contrabandos y Bienes de Enemigos Naufragados fegun Conftituciones de Cataluña*. Por Iofeph Forcada, Barcelona, 1670.

34.- Sobre este proyecto véase nuestro trabajo titulado “El proyecto de ordenanza de corso para Indias de 1754”, en *Ars Iuris*, n° 14 (México, Facultad de Derecho de la Universidad Panamericana, 1995). El texto del proyecto se puede consultar tanto en nuestros trabajos como en AGS, Secretaría de Guerra, Legajo 6799, fols.198-199. Asimismo véase el trabajo de István Szaszdi León Borja, “El proyecto de Ordenanza de Corso del Marqués de la Ensenada”...

La segunda cuestión es que algunos autores sostienen que<sup>37</sup>, las ordenanzas de 1674 fueron las primeras para un curso propiamente americano; y tuvieron una prolongada vigencia indiana, ya que, las de 1718, 1762 y 1779 no la derogaron porque fueron otorgadas para casos de guerra especiales y áreas no americanas. Esto se explica pues como es bien sabido no existía un sistema de derogación tal y como lo conocemos actualmente, sin embargo, aparentemente dichos autores no tomaron en cuenta las ordenanzas de 1702, 1716. Las de 1702, 1716 y 1718,<sup>38</sup> se dictaron para regular el curso contra “Turcos, Moros y otros enemigos de la Corona”, sin que se especifique la demarcación geográfica concreta, Lucena Salmoral dice que la O.C. de 1718, aunque fue dictada para Europa y África debido a que en su artículo 32 se prohibía el paso de corsarios a Indias sin real permiso,<sup>39</sup> sí tuvo vigencia en América pero complementando a la de 1674. Cabe señalar que las subsecuentes ordenanzas no contenían tal disposición. Celestino A. Arauz Monfante señala que si bien esta ordenanza fue publicada específicamente contra turcos y moros, también incluía a otros enemigos de la Corona, “entendiendo por tales a los ingleses, holandeses y demás contrabandistas extranjeros.”<sup>40</sup> Desconocemos el contenido de las ordenanzas de 1751. En cuanto a la de 1762 en ella se habla de curso contra enemigos de la Corona, sin que se señale específicamente cuáles. Por ello no encontramos el por qué no puedan éstas ordenanzas haber sustituido a las anteriores en su aplicación.<sup>41</sup>

Además, no podemos dejar de lado el hecho de que el texto de todas estas ordenanzas es prácticamente el mismo. Las de 1779, efectivamente se dictaron en virtud de la guerra con Inglaterra y en este caso es muy posible que hayan dejado de aplicarse al final de la guerra. Sin embargo, sabemos que tuvieron amplia vigencia en Indias y que incluso se enviaron hasta mil ejemplares a la Nueva España para su observancia.<sup>42</sup> En cuanto a la afirmación de dichos autores de que la ordenanza de 1674 fue la primera para un curso propiamente americano, podemos decir que el hecho de que hubiera sido la primera específica para América no obsta para que

anteriormente se hubiere practicado con anterioridad a ella, teniendo como ley aplicable la O.C. de 1621.<sup>43</sup> Tan es así, que el curso americano se prohibió el 18 de marzo de 1652,<sup>44</sup> y volvió a practicarse aparentemente a partir de 1674.<sup>45</sup> Ahora bien, y volviendo al tema de la vigencia de las ordenanzas, consideramos que si atendemos a lo dispuesto por la *Recopilación* de 1680, respecto a la supletoriedad de leyes en el Lib. II, tít. I, Ley II misma que en su encabezado reza: “Ley ij Que fe guarden las leyes de Caftilla en lo que no eftuviere decidido por las de las Indias” y que establece que “...en todos los cafos, negocios y pleytos en que no eftuviere decidido, ni declarado lo que fe deve proveer por las leyes de ehta Recopilacion, ó por Cedula, Proviñones, ó Ordenanças dadas, y no revocadas para las Indias, y las que por nueftra orden fe defpacharen, fe guarden las leyes de nueftra Reyno de Caftilla, conforme á la de Toro, afsi en quanto á la subftancia, refolucion y decifion de los cafos, negocios y pleytos, como á la forma y orden de fubftanciar”. Podemos decir que la ordenanza de 1674 tuvo aplicación en Indias de manera plena, hasta la O.C. de 1702, a partir de la cual y hasta la de 1779 las sucesivas ordenanzas se aplicaron de manera supletoria a la de 1674, en aquellas materias no reguladas por ésta. La O.C. de 1779 expresamente disponía que era la voluntad del Rey que “...esta ordenanza se observe puntualmente en mis dominios de Indias en todo lo que no se oponga a su particular constitución, y como esta es diversa en varios puntos de la de España, y allí podría causar graves perjuicios la misma determinación que aquí es ventajosa y aun necesaria...” por lo que resolvió hacer una serie de declaraciones respecto de parte del articulado en los referente a autoridades, quinto de su majestad, reparto de presas, etc.<sup>46</sup> El 12 de agosto de 1779 se publicó esta ordenanza por bando solemne en la capital de la Nueva España y se remitieron ejemplares a los gobernadores y justicias. El 16 de diciembre del mismo año se publicó una segunda real orden ratificando la anterior.<sup>47</sup> Por lo cual, se estaban abrogando las disposiciones específicas anteriores sobre curso, es decir, la O.C. de 1674. Las posteriores ordenanzas, éstas

37.- Como Lucena, *Piratas, Bucaneros...*, p. 256; y Héctor R. Feliciano Ramos en *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)* (Sevilla, Publicaciones de la Excm. Diputación Provincial de Sevilla, 1990), p. 275.

38.- Véase O.C. 1702, prefacción; O.C.1716. Ver prefacción y n° 1; ordenanza de 1711/1718. En la *Nva Recopilación. Autos Acordados*, L. 7. Tit. X. Aut. II.

39.- Lucena, *Piratas, Bucaneros...*, p. 261. Cabe hacer mención de que la ordenanza de curso de 1718 contenida en la obra de Abreu sobre curso contiene un error de copia al no haber transcrito la prohibición del paso a Indias, teniendo sí la de Canarias. La O.C. de 1716 sí contiene la disposición.

40.- Véase Celestino Andrés Arauz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII* (Caracas, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la historia colonial de Venezuela, 1984), tomo I, p. 186.

41.- O.C.1762, p. 1. Ver prefacción y Art.1.

42.- A.G.N. Reales Cédulas. Vol. 117, Exp. 23, F. 1. Se remitieron ejemplares de la O.C. de 1779

al gobernador de Veracruz, al administrador y al ministro de la Real Hacienda; al gobernador de Tabasco y del presidio del Carmen además de un ejemplar a la Real Audiencia.

43.- En este mismo sentido José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las Armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII* (México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997), p. 76, nota 243 y Otero, *Los corsarios españoles...*, pp. 82-83 y 322

44.- *Recopilación de las leyes de los Reynos de las Indias* [Madrid 1681], Ed. facsimilar, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1973. tomo IV, Ley XXXVII. Tit. XXVII Lib. IX.

45.- Véase Lucena, *Piratas, Bucaneros...*, p. 254 y la patente de curso contenida en documentación 8 de la obra de Azcárraga, , *El curso marítimo...*, p. 256-257.

46.- O.C. 1779, véase el texto precedente a las declaraciones para su observancia en Indias. Véase también Francisco Tomás y Valiente, *Manual de historia del derecho español* (Madrid, Ed. Tecnos, 1987), p. 340 sobre la ley en Indias. Consúltese Víctor Tau Anzoátegui, *La ley en América hispana, del descubrimiento a la emancipación* (Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1992).

47.- Biblioteca Nacional R 308 MIS.3

de carácter general, sin disposición alguna de limitación para el paso a Indias u otra similar sustituyeron a la de 1779, y se aplicaron en Indias.<sup>48</sup>

Como ya se dijo, de la O.C. de 1779 se enviaron mil ejemplares a la Nueva España, de la de 1796 se remitieron cuatro ejemplares al Virrey de la Nueva España mediante una real orden de 6 de noviembre del mismo año a fin de que "...conste a V.E. y en el Virreynato de su cargo."<sup>49</sup> De esta ordenanza se enviaron, además, una serie de reales órdenes por las que se remitían las modificaciones a los artículos 10 y 53.<sup>50</sup> Finalmente, la O.C. de 1801 se remitió a Indias el 31 de julio de 1801, recibida en México el 27 de febrero de 1802.<sup>51</sup> Sus adiciones se remitieron en un ejemplar editado en 1805.<sup>52</sup>

Para una mayor claridad, presentamos el siguiente cuadro de las ordenanzas de corso:

Generales	Especiales para Indias
1621	
1674	1702
1716	
1718	
1762	
1779	1779
1794	1794
1796	1796
1801	1801

En resumen: La primera O.C. que se aplicó en Indias fue la general de 1621. Esta fue la única que rigió hasta que se dictó la de 1674, que era especial para Indias. Las de 1702, 1716, 1718 y 1762 fueron generales y, por tanto, supletorias respecto de la especial de 1674. La de 1779 fue general pero, como contenía declaraciones especiales

para su observancia en Indias, también rigió aquí y, tácitamente derogó la especial de 1674. La O.C. de 1674 solamente sirvió como supletoria respecto de la parte general de la de 1779. En cuanto a las O.C. de 1794, 1796 y 1801, ambas generales, sucedió algo similar a lo ocurrido con la de 1779: se enviaron a Indias para su observancia y, por tanto, sucesivamente derogaron a las ordenanzas generales como a las especiales.

#### IV. Aproximaciones a la evolución del corso marítimo en el México independiente.

Durante la guerra de independencia el gobierno insurgente de José María Morelos expidió patentes de corso para apoyar la lucha insurgente,<sup>53</sup> que para el año de 1818, el número de presas hechas por los corsarios mexicanos en las costas de La Habana, Campeche y Veracruz no bajaba de 40. Entre los corsarios estaban los hermanos Lafitte.<sup>54</sup> Posteriormente, la actividad corsaria disminuyó. Sin embargo, el 27 de agosto de 1821 José Félix Trespalacios entregó a Alexandro Williams una patente de corso para hostilizar a los españoles, en un crucero que debía de durar tres meses, otorgando una fianza de dos mil pesos.<sup>55</sup> Según fray Servando Teresa de Mier, en los ocho meses que duró el almirantazgo de Galveston, se rindieron tal cantidad de presas que se recaudaron 78 mil pesos de derechos.<sup>56</sup>

En el México independiente se mantuvieron en vigor la O.C. de 1801 y la ordenanza de matrículas de mar por decretos de 9 de junio de 1824.<sup>57</sup> En él se estableció que:

*El soberano congreso general constituyente, habiendo tomado en consideración la consulta que le hace el gobierno por la secretaría de guerra y marina, fecha 29 de mayo del presente año, ha tenido á bien decretar lo siguiente:*

1. *El poder ejecutivo dará patentes de corso a nacionales y extranjeros.*
2. *Se ajustará por ahora á la ordenanza española contenida en la ley 4a, título 8º, libro 6º, de la Novísima Recopilación de Castilla, con la 5a, 6a y 8a que le siguen en lo adoptable, y que no este en oposición con nuestro actual sistema y leyes vigentes, pudiendo tomar mayores precauciones respecto de los extranjeros no nacionalizados.*

48.- Es decir, las O.C. de 1796, 1801 y la O.M.M. de 1802, a excepción de la de 1794, que aparentemente no se recibió en la Nueva España. Para una explicación de la O.M.M., véase Marcelino Travieso, *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar*. Por F. Serra de Madirolas, tip. de Cámara de SS. MM., Madrid, 1851.

49.- A.G.N. Reales Cédulas. Vol. 165-B, Exp. 159, F. 1. Un ejemplar de dicha ordenanza esta en A.G.N. Reales Cédulas. Vol. 165-B, exp.133, f.17.

50.- A.G.N. Reales Cédulas. Vol.167, exp. 156, F. 2. y A.G.N. Reales Cédulas. Vol.165-B, exp. 206, F. 2.

51.- A.G.N. Reales Cédulas. Vol.180, Exp. 65, F. 1.

52.- A.G.N. Reales Cédulas. Vol.195, Exp. 65. F. 20. Por su rareza, decidimos incluir aquí su descripción bibliográfica que es la siguiente: ORDENANZA/DE S.M. / QUE PRESCRIBE LAS REGLAS / con que se ha de hacer el Corso de Particulares/contra los enemigos de la Corona/viñeta con escudo real / DE ORDEN SUPERIOR / MADRID EN LA IMPRENTA REAL / AÑO DE 1805. Folio menor.-37 páginas, última en blanco. Índice en la página 33. Adiciones en 4 páginas.

53.- El corso se autorizó mediante decreto del 15/7/1815 dado en Puruarán.

54.- Véase José Ignacio Rubio Mañé, *Los piratas Lafitte* (México, Ed. Polis, 1938).

55.- Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia marítima de México, I guerra de independencia 1810-1821* (México, Lito Ediciones Olimpia S.A., 1973), p. 220.

56.- *Actas constitucionales mexicanas...*, tomo X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*. Sesión del día 8, p. 4. Aquí fray Servando habla de 58 corsarios, mientras que cuando se discutió la forma y colores del pabellón mexicano dio como cifra la de 56.

57.- Véase Blas José Gutierrez Flores Alatorre, *Leyes de reforma*. Miguel Zornoza, Impresor, México, 1870, tomo II, parte II, p. 176. Véase también *Colección de los decretos y ordenes del Soberano Congreso Constituyente Mexicano, desde su instalación en 5 de noviembre de 1823, hasta 24 de diciembre de 1824, en que cesó*. Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio, México, 1825, pp. 59-60.

3. *A la posible brevedad formará un reglamento de corso, que remitirá al congreso para su aprobación.*<sup>58</sup>

El 26 de julio de 1846, se dictó el *Reglamento para el corso de particulares contra los enemigos de la nación*. (Imprenta del Aguila, México, 1846.) Este primer Reglamento dejó de estar vigente con la caída del presidente Paredes al día siguiente de su promulgación. El plan del general Mariano Salas establecía en su punto cuarto que todas las leyes y actos emanados del congreso y gobierno de Paredes eran nulos por ser emanados de autoridades ilegítimas, con lo que se dio fin al primer Reglamento de corso mexicano.<sup>59</sup> Sin embargo, ante la necesidad de contar con un marco jurídico adecuado para la actuación y fomento de los posibles corsarios mexicanos, Mariano Salas expidió el 24 de septiembre de 1846, con base en el Reglamento del 26 de julio de ese mismo año, uno nuevo titulado *Reglamento para el corso de particulares en la presente guerra*.<sup>60</sup> Consta de 85 artículos, contra los 110 del anterior, pero en términos generales el texto es prácticamente el mismo.

Finalmente, España en 1908 y México en 1909, se adhirieron a la declaración de París de 1856 que abolió el corso.<sup>61</sup>

México, aun cuando ya había firmado la declaración de París, mantuvo en su *Constitución Política* de 1917 la atribución del ejecutivo federal para otorgar patentes

de corso en su artículo 89 f. IX, del Congreso para reglamentarlo, Art. 73, f. XIII y la prohibición a los estados de la república para expedirlas, art.117, f. II. No fue sino hasta 1966 que por decreto del 11 de octubre de ese año publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 21 que se derogaron las fracciones IX del art.89, II del 17 y se reformó la fracción XIII del art.73.<sup>62</sup>

58.- Véase Manuel Dublán y Jose María Lozano, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*. Edición oficial, Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano, Hijos, México, 1876, tomo I, p.709; y José Brito, *Índice alfabético razonado de las leyes, decretos, reglamentos, ordenes y circulares que se han expedido desde el año de 1821 al de 1869*. Imprenta del Gobierno, en Palacio, a cargo de José María Sandoval, México, 1872, tomo 1.

Para este período consúltese de Johanna Von Grafenstein Gareis, “Los contactos insurgentes con el exterior: corso, tráfico de armas e incursiones armadas”, en *El nacimiento de México*. Coord. Patricia Galeana (México, Fondo de Cultura Económica, Archivo General de la Nación, 1999), Raziél Arroyo García, *Biografía de la Marina Mexicana. (Semblanzas Históricas)* (México, Secretaría de Marina, Talleres Gráficos de la Nación, 1960); Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional* (México, D.F., 1946); Cárdenas de la Peña, *Historia marítima de México...*, v. 1; José María Miquel, *Diccionario de insurgentes* (México, Ed. Porrúa, 1969); también a Ernesto Lemoine, *Morelos y la revolución de 1810* (México, Gobierno del Estado de Michoacán, 1984).

59.- Véase el punto cuarto del Plan en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, tomo 5, p. 144.

60.- *Reglamento para el corso de particulares en la presente guerra*. Imprenta de Aguila, a cargo de Bonifacio Conejo, México, 1846. El texto de este “nuevo” reglamento se puede consultar en la obra de Raúl Figueroa Esquer, *La guerra de corso de México durante la invasión norteamericana 1845-1848* (México, PARMEC-ITAM, 1996). También véase Secretaría de Relaciones Exteriores, *Juan Nepomuceno de Pereda y su misión secreta en Europa (1846-1848)* (México, Dirección General de Prensa y Publicidad, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Segunda Serie, n° 19, 1964).

61.- Véase Gregorio Z. Cabeza, *Esclavitud, piratería y fortificaciones en la Nueva España* (Jalisco, CAAAREM, 1991), pp. 53-55.

62.- Véase Sobarzo, *Régimen jurídico de alta mar...*, p. 138. Véase también en sus artículos correspondientes la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (México, Imprenta de la Cámara de Diputados, 1917).

# Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Balance Económico 1999  
(en dólares norteamericanos)

Ingresos	
Saldo de 1998	50
32 cuotas de 15 dólares	480
Venta de publicaciones	100
total	630
Egresos	
Edición <i>Derroteros de la Mar del Sur</i> n° 7	500
Correspondencia	50
Gastos diversos (papelería, comunicaciones, etc.)	50
total	600
Balance	
Ingresos	630
Egresos	600
Saldo para 2000	30

31 de diciembre de 1999

Carlos Tromben Corbalán  
Tesorero

Jorge Ortiz Sotelo  
Secretario General

## **The American Involvement in the Independence of the Latin American Nations. Captain Paul Delano (1775-1842)**

Jorge Andres Delano\*

Captain Paul Delano (1775-1842) was born at the dawn of revolutionary United States of America in the Township of Dartmouth (today Fairhaven), county of Bristol in the present day State of Massachusetts on June 15, 1775<sup>1</sup>, just two months following the shots “heard ‘round the world” (Ralph Waldo Emerson, 1803-1882) fired in Lexington, Massachusetts on April 19, 1775. He and all his siblings were direct descendants of Philippe de Lannoy (1602-1681), a French Huguenot and founder of the Delano family in the Americas. Philippe de Lannoy arrived on the coast of Massachusetts Bay at Plymouth aboard the 55-ton sailing ship *Fortune*, the second, following the celebrated *Mayflower*, to carry a group of persecuted pilgrims to the New World on November 11, 1621<sup>2</sup>.

The parents of Captain Paul Delano were Nathan Delano (1732-1804) and Sarah Tripp (1730- 1787), both of Dartmouth (Fairhaven), Massachusetts, which is also where they were married on July 23, 1752.<sup>3</sup> The sea fascinated Paul, the thirteenth child of the marriage, from a very early age. By the time he became a young man he had proven himself capable and worthy enough to be given command of a ship. On April 13, 1800, at just about the age of 25, Paul married Ann Ferguson (1774-1847) in his hometown of Dartmouth. In 1801 their first daughter, Mary Ann (1801-1866), was born. During the following year, Eliza arrived, but in December 1803 she died. Earlier in that same year, Paul sold his home at what is today 34 Middle Street in Fairhaven<sup>4</sup> to his cousin, Jabez Delano Sr. (1763-1848), and moved his small family

\* Graduado en Trinity College, Hartford, Connecticut. Trabajo presentado en la reunión del capítulo norteamericano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, Department of the Navy, 22/9/1999.

1.- Joel Andrew Delano, *The Genealogy History and Alliances of the American House of Delano 1621 to 1899* (New York: 1899), p. 461

2.- Ibid. p. 100.

3.- Muriel Curtis Cushing, *Philippe de Lannoy or Philip Delano of the “Fortune” 1621 and his Descendants for Four Generations* (Plymouth: General Society of Mayflower Descendants, 1999), pp. 33, 127.

4.- Fairhaven Town Hall. “Fairhaven Registry of Deeds”. New Bedford, Massachusetts. On 20/4/1801, Joshua and Innocent Loring sold to Paul Delano for the sum of \$500; “a certain lot of land with a dwelling house on same situated in that part of New Bedford called



to New York to start a new life. A son, Paul Hinckley Delano (1806-1881), was born on April 2, 1806, in New York. During the next four years two more boys were born to Paul and Ann Delano, Robert Ferguson Delano (1808-1827) and William Gibson Delano (1810-1877), and the family was complete<sup>5</sup>.

In the years he was based in New York, an American mecca of mercantile shipping, Paul Delano dedicated his time and expertise to being a captain of merchant ships, those grand sailing cargo vessels that carried out the long and treacherous transatlantic crossings to European ports. In 1811, during one such ocean voyage from Savannah, Georgia to Liverpool in England with a hold full of cotton, his entire crew suddenly fell fatally ill with the dreaded yellow fever. All were lost except for Captain Delano, his second mate, and the cabin boy<sup>6</sup>. The three survivors managed, incredibly, to continue navigating the enormous sailing ship, finally arriving at a safe port. The war of 1812-14 forced Captain Delano into temporary retirement with his family on a farm in the New Jersey countryside, there being little happening in the business of merchant shipping during this conflict with England<sup>7</sup>.

In the meantime, the Spanish colonies from Mexico to Tierra del Fuego had been warring with the mother country for their independence under the leadership of various regional military leaders. General Bernardo O'Higgins (1778-1842), Supreme Director of Chile, on March 8, 1817 appointed Don Manuel Hermenegildo Aguirre, a citizen of the United Provinces of Rio de la Plata, Special Envoy to the United States of America.<sup>8</sup> General Jose de San Martin (1778-1850) on April 17, 1817, acting under full powers given by O'Higgins, entered into a contract with Aguirre in Buenos Aires to acquire or to order the construction, in the United States, of two war frigates of 34 guns each for the Government of Chile. The contract contained detailed specifications relative to the measurements of the ships, their masts, sails, and armament. Aguirre's commission was further expanded not only to purchase or to build the vessels, but to completely arm and equip them, as well as hiring the necessary officers and the crew to man the ships. Once fully equipped and ready for sea, Aguirre was to send the ships to Rio de la Plata. The precise instructions also required Aguirre to hire "respectable persons" as officers, specifically promising to pay them the same wages given by the American Navy in wartime. Additionally, Aguirre was to offer the crew half of any prize

Fairhaven". Book 16:21. Also recorded in Bristol County. "Registry of Deeds", Taunton, Massachusetts Book 81:135, on 25/1/1803, Paul Delano, a Mariner, sold the same property described above, for the sum of \$ 750 to Jabez Delano, a Goldsmith, "Fairhaven Registry of Deeds" Book 22:223. Also recorded in Bristol County. "Registry of Deeds", Taunton, Massachusetts Book 99:469 entry # 819.

5.- Delano, *The Genealogy History and Alliances...*, p. 470.

6.- Ibid. p. 472.

7.- Ibid. p. 472.

8.- William Ray Manning, *Diplomatic Correspondence of the United States Concerning the Independence of the Latin-American Nations* (New York, Oxford University Press, 1925), doc 443, v. 2, p. 898.

money from ships captured from the enemy. The crew would have a short, convenient one-year contract with the Chilean Government. Aguirre traveled to the United States with 100,000 pesos, and a promise of another 100,000 pesos, to be delivered to him in three months by Don Miguel Riglos.<sup>9</sup>

Upon arriving in New York in July of 1817,<sup>10</sup> Aguirre contracted with the noted shipyard of Forman Cheeseman, situated on the banks of the East River in Manhattan, for the construction of a warship of 700 tons. Aguirre, following his specific instructions, contracted simultaneously with Adam and Noah Brown, also prominent shipwrights of the day, to construct another vessel of similar design and tonnage. The Spanish consul, Thomas Stoughton in New York, in a deposition under oath, swore that he had a conversation with Noah Brown of the City of New York on September 1, 1817, who

*told him that Don Manuel Hermenegildo de Aguirre, the agent or representative from the Buenos Ayres government, had contracted with him [Brown] and with Mr. Cheeseman [Forman] of this city, to build two vessels, of twenty eight guns each, for the use of the government of Buenos Ayres; that their tonnage would be seven hundred tons each, for which he would pay forty dollars a ton, for the hulls; that they would be launched about the 30<sup>th</sup> December 1817. That they would cost when armed, about eighty thousand dollars each.*<sup>11</sup>

A year later, in July of 1818, both frigates were launched and towed from the East River to their temporary moorings in the North River for outfitting. Now Aguirre began feverishly hiring the officers and crew with the help of Mr. Aaron H. Palmer,<sup>12</sup> a notary, whom he found readily available in the port of New York. Palmer was experienced in drawing up the usual legal documents necessary for the hiring of the officers and crew to man the two new frigates.

The two ships were officially annotated in the New York Registry (of vessels) on July 30 and 31, 1818, with the number designations of 203 and 204 respectively, under the names of *Curiazo* and *Horatio*. Both ships were registered as personal property of the selected captains, Paul Delano (*Curiazo*) and John [Joseph] Skinner (*Horatio*), a necessary strategy employed in those times to avoid confiscation by the United States government, which did not wish to appear complicitous in any illegalities regarding the Laws of Neutrality that prevailed in the United States at the time. According to the New York port registry documents, the *Curiazo* built by Cheeseman, was described as having a square stern and two decks. It measured a scant 130 feet in length and 37.3 feet of beam. The newly constructed vessel proudly sported a figurehead depicting a

9.- Eugenio Pereira Salas, editor, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago: Imprenta Universitaria, 1949), v. 5, pp. 79-83.

10.- Manning, *Diplomatic Correspondence...*, part 1, doc 74, p. 77.

11.- State Papers 1818. 15th Cong. 2 session, Washington: Krafft 1818 v 18 section [48] p. 71. Sworn deposition before George Wilson, New York Notary Public 26/7/1818.

12.- Pereira, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins...*, v. 5, p. 86.

bust of a seaman under her bowsprit.<sup>13</sup>

In the midst of all this planning and scheming by the Chilean patriots, Don Luis de Onis, the Special Envoy and Minister of his Catholic Majesty, the King of Spain, Fernando VII, to the United States began the legal procedures to stop the sailing of the two suspiciously commissioned ships laying at anchor on the Hudson River (North River) in the port of New York. Onis, a shrewd negotiator for the King of Spain, was originally sent by the sovereign to finalize the details of the important Spanish Florida purchase by the United States. Therefore, in negotiating, he used to his advantage the intense interest of the American Government to avoid any possible misunderstanding with the very powerful kingdom of Spain that might in any way compromise the annexation of such a crucial territory. The Spanish, supported by forty declarations from disaffected applicants of both ships' crews, induced New York Supreme Court Judge Henry B. Livingston (1757-1823) to jail Manuel Aguirre as well as Captains Delano and Skinner. They all were accused of breaking the laws of neutrality of the United States. Aguirre traveled to Washington to complain bitterly in person to the Secretary of State, John Quincy Adams (1767-1848), in August 1818. According to Adams' memoirs, Aguirre informed the Secretary "that he had once been arrested in the streets [of New York], and once taken out of his bed at midnight, by processes at law commenced, or instigated, by the Spanish Consul, though [Aguirre thought] I had told him he might consider himself here as a public Minister." Adams let Aguirre know that he could not be considered a Minister "for two reasons -one, because the Government from which he came was not recognized; and the other, because he had produced no credentials, or powers, as a public Minister, his commission styling him only [as an] Agent ... He then went over the history of his mission to this country."

He was charged to build, and dispatch to the Government of Chili (sic), six sloops of war, and came to this country with two hundred thousand dollars in cash and a power to borrow two millions. He was authorized to pledge the faith of both the Governments of Buenos Ayres and Chili (sic) for this loan; but the merchants here demanded other security, and said they would be satisfied with the guarantee of the Government of the United States. He was also authorized to offer a profit of fifty per cent, upon the cost of the vessels to any merchant who would dispatch them. Upon his arrival here, he came and informed Mr. Rush [Acting Secretary of State, March-September 1817] of the object of his mission; and he told him that nothing in the law prevented the building and sending away the vessels as a commercial speculation. They had been built accordingly, and were ready for sea, with their crews on board, lying at New York at an expense of a thousand dollars a day. But the Spanish Consuls and Agents had seduced away some of his officers and a part of his crew. It was upon the affidavits of some of his own officers that he and his Captains had been arrested

13.- Carl Cutler, comp., Card Catalog, New York Ship Registry, G.W. Blunt White Library. Mystic Seaport, Mystic, Connecticut.

by warrants from Judge Livingston. He had also been obliged to make an ostensible transfer of his two ships to his Captains, Delano and Skinner, and have them registered in their names, and now the ships were attached to answer for the debt those Captains. He found it therefore impracticable to execute the orders of his Government. His funds were exhausted, and his only resource now was to sell his vessels just as they are. But they are built for vessels of war, and are not salable for purposes of commerce. He came therefore to enquire if the Government of the United States would purchase them.<sup>14</sup>

At that moment the two newly constructed frigates, quietly anchored in New York port, were running serious risk of being confiscated by the American Government. Adams wrote Aguirre on August 27, 1818, a long explanatory letter on the matter of Neutrality, mentioning the fact that "although you had built and equipped and fitted for Sea and manned, two Vessels suitable for purposes of War, yet as no proof was adduced that you had armed them, you were immediately liberated and discharged by the decision of the Judge of the Supreme Court [Livingston], before whom the case was brought".<sup>15</sup>

Only after the armament and the military equipment had been surreptitiously unloaded from the *Curiazo* and the *Horatio* and secretly reloaded onto another merchant ship as cargo, did Judge Livingston order the suspension of the charges brought against the three men. Captains Delano and Skinner immediately returned to their ships, which they found ready to make sail on a moment's notice. On September 9, 1818, Manuel Aguirre hurriedly boarded the *Horatio* along with his personal servants, appointing Captain Skinner Commodore of the flotilla. They finally set sail that same day, accompanied by the *Curiazo*, each without its precious armaments. Their next port of call was to be distant Buenos Aires on the southeastern shores of South America.<sup>16</sup>

Onis bitterly complained, on November 16, 1818, in a long acrid letter sent to John Quincy Adams citing a series of "abuses, aggressions and piracies" against Spain. Among the long list of presumed wrongdoings, Onis highlighted "the case of two armed ships, the *Horatio* and the *Curiazo*, built in New York, and detained by His Majesty's consul there, on the ground of their having on board thirty pieces of cannon concealed, with their carriages, and a crew of one hundred and sixty men; on which occasion it was pretended that it could not be proved that these guns were not an article of commerce, and they finally put to sea without them, the extraordinary

14.- John Quincy Adams, *Memoirs of John Quincy Adams, comprising portions of his diary from 1795 to 1848* (Philadelphia: J. B. Lippincott & Co 1847-77, v. 1, pp. 123-124.

15.- John Quincy Adams, Secretary of State, to Manuel Hermenegildo Aguirre, Argentine Agent at Washington on 27/8/1818, in Manning, *Diplomatic Correspondence...*, part 1, doc. 64, p. 78.

16.- *New York Shipping and Commercial*, Friday, 11/9/1818, n° 58, v. 4, G.W. Blunt White Library. Microfilm Roll 1. Mystic Seaport Museum, Mystic, Connecticut.

number of officers and crew passing for passengers".<sup>17</sup>

After a little more than two months of cruising through the Atlantic, the *Curiazo* and the *Horatio* arrived without incident at Buenos Aires on November 12, 1818, as was recorded on the Lloyd's List dated London February 12, 1819.<sup>18</sup> The merchant ship, *Sachem*, secretly hired by Aguirre in New York to carry the troublesome war matériel, munitions and cannons to outfit the waiting frigates for combat, arrived in Buenos Aires less than two weeks later on November 25, 1818.<sup>19</sup> These were especially turbulent times for the patriots in the United Provinces of Rio de la Plata. The frequent confrontations among the local leaders had put the Provinces at the brink of a real civil war. It was a very volatile atmosphere in which to be a foreigner with such attractive and dangerous equipment and supplies under one's care. In Buenos Aires, the two ships lay at anchor just off the shore with Captains Delano and Skinner waiting, full of misgivings and impatience, to collect the unpaid wages of their crew members and the final cancellation of the debts contracted by Aguirre in New York. In addition, there still remained an unpleasant issue regarding the delay of the final accounting to the Chilean Government of all monies spent by Aguirre in purchasing, outfitting, and manning the ships in New York.

Months before the arrival of these warships, on April 14, 1818, Manuel Zañartu had been appointed Minister for the Chilean government to the United Provinces of Rio de la Plata, which had its capital in Buenos Aires.<sup>20</sup> The Minister wrote to the Supreme Director of the United Provinces of Rio de la Plata (Juan Martin de Pueyrredon)<sup>21</sup> the following correspondence, dated January 26, 1819:

*Don Manuel Aguirre, in the discharge of his duties that he received from my government [of Chile], built and brought to this port [Buenos Aires] two frigates that, because they were armed in war, could not leave the United States without concealing their true objective by making use of a simulated transaction of their ownership. Captain Delano [of the Curiazo], in the fulfillment of his duties, immediately handed over ownership of the ship he commanded to me, as a representative of the government of Chile, to whom it belongs. But José [Joseph] Skinner, commander of the Horatio, making illegitimate use of that simulated instrument [of ownership], retains possession of the ship to the grave detriment of the interest of my country.*

*He [Skinner] has based his resistance, until now, on the inadmissibility of some letters [of credit] that work in his favor. But [with] in the day this ruse is dissipating, because the letters have been accepted and time is running on the obligations. So it is that this conduct*

*strongly supports the suspicions, held for days, that this individual [Skinner] tried to weigh anchor, stealing this property of my country, to become a privateer by taking on letters of marque from [José] Artigas.*

*Further strengthening these misgivings is the fact that he [Skinner] has recently moved the ship [the Horatio] from its original position, relocating it so as to depart more easily. Therefore, I beg your excellency to arrest this person, the named José [Joseph] Skinner, if in the act of notification he does not give, to my satisfaction, a surety bond in the amount of 100,000 pesos (cost of the ship) as a guarantee that he will not move from his anchorage, and that, in the meantime, the court can rule on a judgement in respect to the payment of damages that the abuses of this man have caused me.*

*May God guard his Excellency for many years.*<sup>22</sup>

After six months of delay the frigate *Curiazo*, without waiting for the *Horatio*, sailed from Buenos Aires on May 13, 1819<sup>23</sup>, bound for the Chilean port of Valparaiso under the command of Captain Paul Delano. She carried a crew of 213 men and was now a warship armed with 32 cannons. After rounding the notoriously dangerous Cape Horn and spending 40 days at sea, the *Curiazo* finally arrived at Valparaiso, Chile on June 23, 1819<sup>24</sup>. Sailing from Buenos Aires, Captain Delano, being commissioned in the Chilean Navy with the rank of Lieutenant Commander, raised the Chilean flag on the *Curiazo* for the first time. On June 15, 1819<sup>25</sup> while Captain Delano was within a week of completing his voyage to Valparaiso, the *Horatio* eluded the vigilance of the authorities of Rio de la Plata, managing to escape from the port of Buenos Aires. Captain Skinner set course for Rio de Janeiro, Brazil, where he handed over the *Horatio* to the American Consul, who then sold her on credit to the Royal Portuguese Navy for 75,000 pesos.<sup>26</sup> The Chilean patriot government never received any compensation for this material loss to its navy. The frigate *Curiazo*, once in Valparaiso, was given the new name of *Independencia* and immediately incorporated into the Chilean Naval Squadron,<sup>27</sup> which was under the command of an English Admiral, the Scotsman Lord Thomas Alexander Cochrane (1775-1860).

Captain Delano wrote to his wife, Anna, in Fairhaven, MA from Santiago, Chile on July 22, 1819, his first hand experiences in the new country:

*I was extraordinary (sic) well received by His Excellency the Supreme Director [General Bernardo O'Higgins] who was at Valparaiso when I arrived [June 23, 1819]. I had the honor to dine with him twice at Valparaiso, and once at a ball with him and I do believe him to be the best man in the world. I came to this city [Santiago] to settle with the government and expect to receive an appointment as Commissioner or Port Admiral at Valparaiso which*

17.- Manning, *Diplomatic Correspondence...*, v. 3, part XIII: Communications from Spain doc 1088 p. 1981 translated and quoted from American State Papers, Foreign Relations, v. 4, p. 531.

18.- *Lloyd's List*. "The Marine List", n° 5360, London, Friday, 12/2/1819. G.W. Blunt White Library. Mystic Sea Port. Mystic, Connecticut.

19.- Pereyra, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins...*, v. 5, pp. 39, 47.

20.- *Ibidem*, v. 5, pp. 1-2.

21.- David Rock, *Argentina 1516-1987. From Spanish Colonization to Alfonsín* (Los Angeles: University of California Press, 1987), p. 93.

22.- Pereyra, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins...*, v. 5, p. 112.

23. *Ibid.* p. 93.

24.- "Consular Despaches - Valparaiso from 1811", The National Archives 1934. Microfilm M146 Roll 1.

25.- Pereyra, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins...*, v. 5, p. 110.

26.- *Ibid.* v. 5, p. 151.

27.- Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario* (Valparaiso: Imprenta de la Armada, 1975) v. 1, p. 137.

will be worth about \$6,000 per year. At present my pay is \$ 2,619 per year and find myself with some privleges (sic) if I even stop on shore. I tendred (sic) my resignation which would not be accepted. They tell me I must not leave the service, but send for my family ...<sup>28</sup>

Cochrane, an experienced fighting Captain, had placed great faith in the use of rockets to attack the port of El Callao, Peru from the sea. In a letter-dated Valparaiso, September 7, 1819, he recommended that O'Higgins appoint Captain Delano Commissioner in charge of securing materials for the construction of such rockets. With the Navy and its personnel in port, prices for supplies and victuals were invariably seen to rise. Cochrane, knowing full well the constant dire economic situation of the Government, realized that a great cost advantage could be gained once the Naval Squadron sailed from port and endorsed the appointment of a Senior Purchasing Officer [Delano] to remain in Valparaiso for that purpose.<sup>29</sup>

On November 30, 1819, Captain Delano joined another 46 Protestant personnel in the service of Chile in a joint petition to the Supreme Director to secure a cemetery for those who were non-Catholics living in the country. Catholic Chile in those days had no provisions for the interment of anyone outside the Catholic faith. Up to that time those who had not converted to Catholicism before death, faced the customary abandonment of the corpse on the many beaches of Valparaiso. By Government decree, O'Higgins approved, on December 14, 1819, the purchase of suitable land by the petitioners, to become a special cemetery [Dissidents] for all Protestant religions in Valparaiso and Santiago.<sup>30</sup>

The next winter, on August 2, 1820, O'Higgins appointed Captain Paul Delano Commander in Chief of the Transport Division, which was to take the Liberation Army, under the command of General Jose de San Martin, to invade Spanish Peru. According to the Chilean National Archives, up until that date Delano maintained the rank of Lieutenant Commander, with his seniority beginning from July 22, 1818, the date he was hired by Manuel Aguirre in New York.<sup>31</sup>

On August 21, 1820,<sup>32</sup> Delano was promoted to the rank of Commander as the Liberation Expedition sailed bound for Peru with 17 transport ships and 12 gunboats under his command. The Chilean Naval Squadron, with orders of Admiral Cochrane convoyed the transports. The sailing ships carried a total of 4430 men, 35 artillery cannons, 800 horses, provisions for six months, extra uniforms and a perfectly supplied and arranged hospital. The transport ships were the frigates, *Dolores*, *Gatidana*,

*Consequencia*, *Emprendedora*, *Santa Rosa*, *Argentina*, *Peruana*, *Mackena*, *Minerva*, *Libertad*, *Nancy*, *Hercules*, and the *Perla*; the brigantines were *Jerezana*, *Aguila* and *Potrillo*, and the schooner *Golondrina*.<sup>33</sup> The expedition arrived in Pisco, Peru on September 7, 1820.<sup>34</sup> The next day the land forces of General San Martin disembarked on the Peruvian shore.

During 1819, Admiral Lord Cochrane had mounted two unsuccessful attacks from the sea on the impregnable Spanish bastion port of El Callao, only to return to Chile empty handed. This time around, Lord Cochrane had the manpower and the warships needed for an effective blockade of the Peruvian port and hoped for a decisive naval battle. His goal was to draw out the Spanish ships at anchor in the bay under the protection of the batteries. Instead of presenting battle, the Spanish ships stayed, annoyingly, in the safe haven provided by the Peruvian port. Two months passed and, in the dark of the night of November 5, 1820,<sup>35</sup> Cochrane launched a daring attack with fourteen small boats against the Spanish ships in El Callao. His purpose was to cut free as many enemy ships as possible and sail them out to sea, destroying the ones he was forced to leave behind.<sup>36</sup> In Lord Cochrane's lead boat went Captain Delano's oldest son, a boy of fourteen, Midshipman Paul Hinckley Delano.<sup>37</sup> The surprise attack was successful and the biggest trophy was the Spanish 44 gun frigate, *Esmeralda*, the best and most powerful enemy flagship that side of the Pacific Ocean. Once the *Esmeralda* was safe in Chilean hands it was added to the Chilean Squadron and renamed *Valdivia*.

The frigate *Lautaro* was put now under the command of Captain Paul Delano,<sup>38</sup> and all Chilean ships resumed the blockade of El Callao. General San Martin had refused to engage the enemy in Lima and, on October 30, 1820<sup>39</sup>, he decided to move his troops from Pisco to Ancon, north of Lima only one week before Cochrane's night attack on El Callao. Then to Cochrane's consternation, San Martin decided to re-board, his troops whose numbers had dwindled considerably because of wide spread fever, onto Captain Delano's transports and landed them in Huacho on November 9, 1820.<sup>40</sup> San Martin had waited for almost a year without attacking, preferring a political settlement of the conflict rather than having to do battle. Finally, the Royalists, despondent at the lack of reinforcements from the mother country, fled to the mountains, abandoning Lima. As a result of the increasing differences of opinion in conducting the war effort, a great animosity grew between Cochrane and San Martin to the detriment of the patriot cause.

33.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 177.

34.- Ibid. v. 1, p. 179.

35.- Jorge Garín Jiménez, editor, *Archivo Histórico Naval*. "ViceAlmirante Lord Thomas Alexander Cochrane" (Valparaiso: Imprenta de la Armada, 1998), v. 1, t. 6. p. 139.

36.- Ibid. v. 1, t. 4, pp. 78-79.

37.- Garín, *Archivo Historico Naval...*, v. 1, t. 4, p. 91.

38.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 188.

39.- Ibid. v. 1, p. 181.

40.- Ibid. v. 1, p. 187.

28.- Delano, *The Genealogy History and Alliances...*, p. 470.

29.- Jorge Garín Jiménez, *Archivo Histórico Naval*. "ViceAlmirante Lord Thomas Alexander Cochrane" (Valparaiso: Imprenta de la Armada, 1993), v. 1, t. 1, p. 200.

30.- Guillermo Feliu Cruz, editor, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 1958), v. 13, pp. 233-235.

31.- Escalafón de Marina 1817-1878, Santiago: Archivo Nacional, 22/5/1951, fs. 107.

32.- Jorge Garín Jiménez, *Archivo Histórico Naval*. "ViceAlmirante Lord Thomas Alexander Cochrane". (Valparaiso: Imprenta de la Armada, 1996), v. 1, t. 4, p. 54.

In the meantime, Cochrane and his Captains had grown restless because of the eight-month-long, grueling blockade duty, the absolute lack of fresh provisions and the non-existent pay for the crews of the entire Naval Squadron. By July 24, 1821, a second surprise attack on El Callao was planned and executed, successfully cutting out of the harbor the Spanish vessels *Milagro*, *Resolucion*, *San Fernando*, and other three small ships.<sup>41</sup> San Martin and his Army entered the abandoned city of Lima. The Independence of Peru was declared on July 28, 1821. On August 3, 1821 General San Martin proclaimed himself Protector of Peru.<sup>42</sup>

On September 2, 1821, Captain Delano, commander of the frigate *Lautaro*, wrote Cochrane:

*The officers as well as the men are dissatisfied, having been a long time on the cruise, and at present without any kind of meat or spirits, and without pay, so that they are not able to provide for themselves any longer, though, until starved, they have borne it without a murmur.*

*The ship's company have now absolutely refused duty on account of short allowance. The last charqui (dried beef) they got was rotten and full of vermin. They are wholly destitute of clothing, and persist in their resolution not to do duty till beef and spirits are supplied, alleging that they have served their time, with nothing but promises so frequently broken that they will be no longer put off.*

*In your Lordship's absence I took the liberty to write to the Government [of Chile] and make their complaints known, but the Minister of Marine did not even give me an answer.*

*The greater portion have now left the ship and are all gone ashore, so that under existing circumstances, and with the dissatisfaction of the officers and the remainder of the ship's company I do not hold myself responsible for any accident that may happen to the ship until these difficulties are removed, as the cables are bad and not to be trusted, and we have no anchor sufficient to hold her.*

*Paul Delano, Captain*<sup>43</sup>

San Martin wrote to O'Higgins from Lima on September 29, 1821, a very long letter condemning Cochrane's unilateral actions after the fall of Lima. At the very end of the letter, he singled out Captain Delano, calling him "another devil like Cochrane. He is [Delano] the most evil man we have in the Squadron".<sup>44</sup> San Martin's vicious comments against Cochrane and Delano stemmed from the continuing circumstances concerning monies owed to the sailors. San Martin, once hearing that the Royalists and their supporters were returning to Lima, had sent a treasure of Spanish gold and

silver for safe keeping aboard one of the transports anchored at Ancon. Captain Delano alerted Cochrane as to the existence of the treasure, and, between them, they resolved to pay their men and replenish the desperately needed supplies of the Chilean naval squadron. On September 15, 1821<sup>45</sup> Cochrane unceremoniously took possession of the treasure held on board for The Protector. The acrimonious and testy relationship of Cochrane and San Martin was finished. Cochrane not only refused to further recognize San Martin as his superior officer but also labeled him an enemy of Chile.<sup>46</sup>

After the Patriots accomplished the complete surrender of the powerful Spanish forts, which had been defending the port of El Callao, Captain Delano returned with the frigate, *Lautaro*, to Valparaiso.<sup>47</sup> The Chilean Naval Squadron under Cochrane went on patrol, searching the Pacific Ocean for the frigates, *Prueba* and *Venganza*, the two remaining Spanish enemy vessels. The Squadron sailed all the way to the California coast arriving at Acapulco on February 2, 1822.<sup>48</sup> Unknown to Cochrane, the Spanish frigates had surrendered to the Patriots at Guayaquil on February 15, 1822<sup>49</sup>. Cochrane returned with the Squadron to a hero's welcome in Valparaiso on June 13, 1822.<sup>50</sup>

Back in Valparaiso in 1821,<sup>51</sup> Captain Delano was charged by the Government to build the port's first dock,<sup>52</sup> which was of his own design and planning. The floating wharf could be hauled up the beach when the Northers (Valparaiso bay was open to the North) became dangerous. This wharf served the maritime community for many decades at this important Chilean port.<sup>53</sup> He continued his Naval career as Interim Captain of the port of Valparaiso from March 1 to September of 1822, and, immediately following that post, Captain Delano served in the position of Interim Commander of the Arsenals in Valparaiso until June 23, 1823<sup>54</sup>.

The Congress of the United States of America formally recognized on March 28, 1822, the independence and sovereignty of the new nations, previously known as the Spanish Colonies in America.<sup>55</sup>

45.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 213.

46.- Ibid, p. 213.

47.- Francisco A. Encina, *Historia de Chile desde la Prehistoria hasta 1891* (Santiago: Editorial Nascimento, 1953), v. 8, p. 269.

48.- Carlos Lopez Urrutia, *La Escuadra Chilena en Mexico-1822* (Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1971), p. 50.

49.- Encina, *Historia de Chile...*, v. 8, pp. 274-275.

50.- Jorge Garín Jiménez, *Archivo Histórico Naval. "ViceAlmirante Lord Thomas Alexander Cochrane"* (Valparaiso: Imprenta de la Armada, 1998) v. 1, t. 6, p. 139.

51.- Rodrigo Fuenzalida Bade, *Marinos Ilustres Destacados del Pasado* (Concepción: Renacimiento 1985), p. 48.

52.- Pedro Pablo Figueroa, "Cronicas Navales", *Album Militar de Chile* (1905).

53.- Delano, *The Genealogy History and Alliances...*, p. 472.

54.- Escalafon de Marina 1817-1878, Santiago: Archivo Nacional. 22/5/1951, fs. 107.

55.- Francisco A. Encina. ed. Leopoldo Castedo, *Resumen de la Historia de Chile* (Santiago: Zig-Zag 1954), p. 2092.

41.- Luis Valencia Avaria, editor, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago: Editorial Universidad Católica, 1963), v. 15, p. 305.

42.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 208.

43.- Thomas Alexander Cochrane, *Narrative of Services in the Liberation of Chili (sic), Peru and Brazil from Spanish and Portuguese domination* (London: James Ridgway, 1859), p. 152.

44.- Eugenio Pereira Salas, editor, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago: Imprenta Universitaria 1951), v. 8, p. 200.

The former Protector of Peru, a defeated and ailing San Martín, who had resigned in Lima on September 21, 1822, arrived at the port of Valparaíso on October 12, 1822. San Martín was on his long journey back to the United Provinces of Río de la Plata from which he would embark to live the remainder of his life in exile in France.<sup>56</sup>

The war was over, leaving Chile in an exhausted economic condition. O'Higgins, always desperate for cash, traveled to Valparaíso on November 2, 1822 and successfully floated a loan from the port's business community, the regular suppliers to his Army and Navy, thereby providing funds to pay the officers and sailors of the Squadron.<sup>57</sup> As a matter of record, on November 19, 1822, about at 22:00 hours, a three-minute major earthquake and its resulting three consecutive 12-foot tsunamis devastated the port of Valparaíso's main buildings, destroying most of the churches and seven hundred homes. O'Higgins was staying at the Valparaíso Government mansion managing, thanks to an aide, to exit the building seconds before it totally collapsed. Cochrane came ashore to bring the Supreme Director to his flagship, the *O'Higgins*, but he stoically decided to remain at the port to provide an example.<sup>58</sup> On December 18, 1822, by a Government decree, it was decided to dissolve the Chilean naval squadron due to the impossibility of paying for its costs. Eight days later, Cochrane raised his ensign in the modest schooner *Monctezuma*, releasing the frigates, *O'Higgins*, *Valdivia*, and *Lautaro* into the custody of the Marine Ministry.<sup>59</sup>

Lord Cochrane renounced his commission as Vice Admiral of the Chilean Navy on January 16, 1823 traveling to Brazil<sup>60</sup>. Don Bernardo O'Higgins, the Supreme Director, soon afterward would be forced by his political enemies in Santiago to abdicate on January 28, 1823.<sup>61</sup> He was later permanently exiled to Peru.

On June 12, 1823, Francisco de la Lastra appointed Captain Delano as Interim Commander of the war frigate, *O'Higgins*, there at anchor in Valparaíso.<sup>62</sup>

President James Monroe of the United States, on December 2, 1823, in his annual message to Congress, proclaimed the "Monroe Doctrine" as a cornerstone of the United States foreign policy "declaring that the Old World and the New World had different systems and must remain distinct spheres ..."<sup>63</sup>

General Ramón Freire (1787-1851), who had replaced O'Higgins as Supreme Director, led an expedition against the remaining Royalist forces in Chiloe, an archipelago in southern Chile. On March 2, 1824, the expeditionary force transporting seventeen hundred infantry soldiers sailed bound for Chiloe from the port of Talcahuano. The

frigate *Independencia* was among the many vessels taking part in the expedition, and once more Captain Delano was appointed Captain of his old ship, the former *Curiazo*. The second attempt to defeat the royalists in Chiloe failed, returning the expedition to Valparaíso on May 15, 1824.<sup>64</sup>

On November 14, 1824, Captain Delano was appointed Commander of the Department of the Navy in Valparaíso. In April 1826, the Chilean Government, in dire need of funds to pay for its Navy, reluctantly decided to sell some of its ships at auction. The United Provinces of Río de la Plata, at war with Brazil at that time, purchased all the Chilean ships available. Among these ships sold in Valparaíso, was the *Independencia*, Captain Delano's old ship *Curiazo* which was auctioned for 40,000 pesos. The new owners changed her name to *Montevideo* and she was soon sailing in the company of the old *O'Higgins* and the *Chacabuco* bound for Cape Horn and Buenos Aires. Extremely bad weather forced the *Montevideo* to seek refuge in Talcahuano where she foundered. Later, she was salvaged, purchased for \$ 20,000 by a local merchant who resold her to the Peruvian Navy. The old frigate *Curiazo* ironically ended her sailing days back at the port of El Callao, Peru as part of a new breakwater.<sup>65</sup>

In a continuing effort to fend off the ever-threatening Northerners, Captain Delano was commissioned by the Government, in 1831, to construct the first jetty at this foremost Chilean port of Valparaíso. A major earthquake struck Concepción on February 20, 1835,<sup>66</sup> partially destroying the city, including the house of Captain Paul Delano. In writing to his cousin, Captain Jabez Delano in Fairhaven, he narrated the event in which he was forced to climb a mountain close by just as a huge return wave swept away his house. The closing lines are truly characteristic: "I have lost every-thing (sic) I possess on earth, and now I am ready for the first fashion, Paul Delano".<sup>67</sup>

On August 8, 1836, Delano was appointed Captain of the port of Talcahuano, in southern Chile, a strategic naval base that served the city of Concepción.<sup>68</sup> Captain Delano had made Talcahuano and its environs his family home since the late 1820's. But, because of the wars against its neighbors, Peru and Bolivia, Captain Delano was once more called upon to serve the Chilean Navy in Valparaíso. On April 25, 1837, he was promoted to "graduate" Captain, overseeing a crucial piece of the Chilean war effort, with the familiar duties of supplying the warships and their equipment.<sup>69</sup> During his stay at Valparaíso, in his capacity as Captain of the port, he built the first lighthouse in the country at Punta Angeles [Angels' Point].<sup>70</sup> To celebrate the Chilean

56.- Ibid. pp. 725, 2092.

57.- Ibid. p. 276.

58.- Ibid. pp. 738-740.

59.- Encina, *Historia de Chile...*, v. 8, p. 276.

60.- Garín, *Archivo Histórico Naval...*, v. 1, t. 6, p. 139.

61.- Encina, *Resumen de la Historia de Chile...*, p. 759.

62.- *Ministerio Principal de Marina de Valparaíso*. Copy from original document. 13/6/1823.

63.- "Monroe Doctrine" *Encyclopedia Britannica Online*.

64.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, pp. 269-274.

65.- Ibid. v. 1, pp. 352-354.

66.- Encina, *Resumen de la Historia de Chile...*, p. 869.

67.- Delano, *The Genealogy History and Alliances...*, p. 473 Transcription from Captain's Jabez Delano Jr. (1799- 1874) Notebook.

68.- *Escalafon de Marina 1817-1878*. Santiago: Archivo Nacional 22/5/1951, fs. 107.

69.- Ibid.

70.- Figueroa, "Crónicas Navales" ...

Independence Day, the new lighthouse he constructed, a simple high tripod with a large lantern was inaugurated on September 18, 1837.<sup>71</sup> Only three days earlier, on September 15, Captain Delano had sailed north commanding seventeen transport ships fully loaded with ammunitions, cannons, horses and 3200 men.<sup>72</sup> This army was comprised of the Chilean troops that were to fight against the combined forces of General Santa Cruz, supreme commander of the Peru-Bolivian Confederated Army. A preposterous peace treaty was signed at Paucarpata between the warring factions on November 23, 1837, which returned the Chilean troops to Valparaiso by the middle of December<sup>73</sup>. By December 18, 1837, the Chilean Government had renounced the treaty in reaction to the general public's indignation. The hostilities were promptly resumed against the government of General Santa Cruz. On July 10, 1838, a second expedition was launched against the same enemies of Chile.<sup>74</sup> Captain Delano, now 62 years of age, coordinated the loading of twenty-six sailing vessels which transported 5,400 officers and soldiers, all fully equipped<sup>75</sup>, to the war zone under the command of the General Manuel Bulnes<sup>76</sup>. The extraordinary work of Paul Delano in organizing, purchasing and supplying this huge expedition revealed once again the great management capacity and professionalism of this veteran navy officer. The Chilean Navy ships landed Bulnes and his troops on August 8, 1838 at Ancon, north of Lima.<sup>77</sup> The Chileans were finally victorious at the battle of Yungay on January 20, 1839, decisively defeating the forces of the Peru-Bolivian Confederacy.<sup>78</sup>

Pedro Pablo Figueroa, a noted Chilean historian, commented about the personality of Captain Paul Delano in his 1905 *Album Militar de Chile*:

*Mr. Delano served the Government until the year of his death, which fell on the February 4, 1842 in Talcahuano, having reached the rank of Captain. He was a great sailor. With a kindly and good natured character, he knew [how] to gain the esteem and appreciation of the Supreme Government, the Military establishment, and his superior officer, Admiral Lord Cochrane, who distinguished him constantly by entrusting him with demanding missions.*

To the day of his death at sixty-six years of age Captain Paul Delano was dedicated to the new life he had chosen in Chile, the country he adopted and served. In a letter dated Santiago, July 22, 1819, sent only a month after his arrival in Chile to his wife in Fairhaven, Massachusetts, he informed her that he had accepted the offer of the Supreme Director of the Government, Don Bernardo O'Higgins, to continue serving in the Chilean Navy. He let her know of his decision to stay in Chile and to

bring the family there, expecting to see her in Valparaiso within the next twelve months.<sup>79</sup> Ann (Ferguson) Delano, Mary Ann (18 years), Robert Ferguson (11 years) and William Gibson (9 years) the rest of the family of then Lieutenant Commander Paul Delano arrived in Valparaiso on February 15, 1821, on board the American Whaling vessel *Lorenzo* after 147 days at sea.<sup>80</sup> They would all stay forever in Chile. Not one member of the original Delano family would return to the country of their birth, the United States of America.

71.- Virgilio Figueroa, *Diccionario Historico y Biografico y Bibliografico de Chile* (Santiago: Establecimientos Gráficos Barcelles, 1928), pp. 553-554'.

72.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 26.

73.- Ibid. p. 405.

74.- Figueroa, "Cronicas Navales"...

75.- Fuenzalida, *Marinos Ilustres y Destacados...*, p. 48.

76.- Fuenzalida, *La Armada de Chile...*, v. 1, p. 428.

77.- Ibid. p. 430.

78.- Ibid. p. 453.

79.- Delano, *The Genealogy History and Alliances...*, p. 470.

80.- *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago: Editorial Universidad Católica, 1963), v. 15, p. 54.

## Barcos del primer viaje de Colón

### Sobre la gran superioridad de mis réplicas sobre las restantes

Carlos Etayo\*

Escribió Colón a los Reyes Católicos en 1493: “*Fui a la Villa de Palos que es puerto de mar donde armé tres navíos muy aptos para semejante hecho.*”<sup>1</sup> Afirmación que ratifica el *Diario* de su primer viaje y el libro de Hernando Colón: *Historia del Almirante*.<sup>2</sup> La objeción de que el mismo Colón afirmó, “que no se requiere para descubrir barcos mayores de 70 toneladas, y que por ser grande la Nao que trajo el 1º viaje, se le perdió...”<sup>3</sup>; no debe ser tenida en cuenta, pues es prácticamente seguro que el propio Colón varó premeditadamente dicha nave.<sup>4</sup>

\* Carlos Etayo, capitán en retiro de la Armada Española, ha cruzado dos veces el Atlántico a la vela, siguiendo la ruta de Colón. En ambos casos navegó en una réplica de la carabela *Niña* especialmente construida para el cruce. El autor señala en este trabajo que varias de las réplicas de las naves de Colón no fueron aparentes para el cruce del Atlántico, usando para demostrar esta aseveración las propias palabras de Colón, probando entre otras cosas que el Almirante varó su propia nao en Cuba debido a que era muy grande y necesitaba retornar más aprisa a España. Hace un detallado análisis de las ilustraciones contenidas en una carta náutica que se conservaba en la Catedral de Sevilla hasta fines del siglo XIX, a las que califica de las más fieles representaciones de las naves colombinas, concluyendo que toda réplica debe aspirar a las proporciones de las referidas representaciones. Además, sus propias experiencias atlánticas (1993 y 1998) lo han llevado a percatarse de las particularidades que debe cumplir una réplica en cuanto a forma de casco, superficie vélica y diversas proporciones entre la eslora, manga, puntal, volumen, etc. El presente artículo fue presentado en la reunión del capítulo norteamericano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, Department of the Navy, 22/9/1999 [Nota del editor Carlos López Urrutia].

- 1.- Cristóbal Colón, *Diario de a bordo* (Madrid, Historia 16, 1985), p. 72.
- 2.- Tanto en el diario de la nota precedente como en Hernando Colón, *Historia del Almirante* (Madrid, Historia 16, 1984) se detalla la navegación colombina en 1492/93. Y se constata tuvieron capacidad de barloventear los tres famosos barcos; y la de la *Pinta* mejor que la de la *Santa María*; y la de la *Niña* netamente mejor que la de la *Pinta*, sobre todo en el regreso. Y aplicando la adecuada Equivalencia: 1 milla utilizada por Colón = 0,705 millas náuticas actuales (establecida por mi en *LA VERDAD sobre la Santa María, Pinta y Niña* (Pamplona 1991); ratificada por dos autores ingleses del siglo XVI) se obtienen velocidades máximas de la flotilla de los tres y de la *Pinta* y la *Niña* en el regreso.
- 3.- Bartolomé de Las Casas, *Historia de las Indias*; al tratar del 3º viaje de Colón.
- 4.- Mi libro *LA VERDAD sobre la Santa María...*, apéndice capítulo III, pp. 53, 63; figs. IV, V y VI.



Es pues condición necesaria para toda réplica aceptable de barcos del 1º viaje de Colón, demostrar una capacidad náutica análoga de la de su modelo.

La carabela *Niña III*, en sus navegaciones los años 1992, 93 y 98, ha demostrado que réplicas conforme a mis conclusiones en el libro citado del 91; poseen la condición necesaria a toda buena réplica.<sup>5</sup>

Ni la réplica de la *Santa María* construida por una Sociedad Estatal en el IV Centenario, ni las tres réplicas construidas por una Sociedad Estatal bajo un Gobierno Socialista con ocasión del V Centenario, han cumplido, ni de lejos, la citada condición necesaria.

Escribió el comandante de la primera, “Día 12 a 13 de Febrero de 1893: el buque gobierna de un modo imposible; los remolinos producidos por la salida de aguas hacen insensible el esfuerzo del timón ... causa guiñadas de 5 a 6 cuartas, - 56 a 67 grados aproximadamente - imposibles de dominar.” Y en relación con la esencial capacidad de barloventear: “Día 14 al 15 de Marzo de 1893- Viento poco y contrario ... vamos haciendo forzosamente la experiencia de navegar de costado entre el abatimiento y el escaso ceñir de la Nao...Distancia recorrida 6 millas.” Esta distancia es la que hicieron en todo aquel día.<sup>6</sup>

Y escribieron los autores del libro *La Santa María, la Pinta y la Niña*: “NA-VEGACIÓN A VELA - Después de haberse navegado al rededor de 10.000 millas y con toda clase de mar y viento, ya se conoce el comportamiento de la nao y las carabelas... Como característica general las carabelas pueden navegar hasta 70 grados al viento ...la *Santa María*... no llega a meterse al viento más de 80°...”<sup>7</sup>

Estas afirmaciones constituyen un reconocimiento implícito de la carencia de sus réplicas de la esencial capacidad de barloventear. Dar ángulos de ceñida sin relacionarlos con la velocidad del viento y la del velero, es una manera de soslayar las pertinentes conclusiones sobre su capacidad citada.

Y esta misma incapacidad se deduce del cuadro que publican en la misma obra (p. 99) en los que dan los desplazamientos a plena carga de sus tres réplicas y las respectivas superficies vélicas (Sv)- en toneladas métricas y en metros cuadrados -

5.- La etapa Palos/Las Palmas, la realizó la *Niña III*, en agosto de 1992, en los mismos seis días que Colón hizo hace 500 años; y en la travesía atlántica Gomera/Santo Domingo, invirtió 38 días, dos más de los que necesitó Colón, que hizo alguna milla más, pero tuvo mejores vientos. Y tanto la citada flotilla como la *Niña III* alcanzaron velocidades máximas de 8,5 nudos. Y la *Niña III*, en agosto de 1998, alcanzó una velocidad de 9,6 nudos, igualando prácticamente a la máxima de la *Pinta* y la *Niña* en el regreso a España en 1493- dieron una máxima de 9,87 nudos: y en la etapa Las Palmas/Barlovento de Lisboa (39° 2' norte y 16° 03' oeste) *La Niña III*, subió en latitud 282 millas en 4,5 días, y ceñió un viento relativo de 20 nudos con un ángulo de 45 grados y dando 6,4 nudos. Demostró así su capacidad para realizar el regreso de Colón en 1493.

6.- Víctor M. Concas, *La Nao Histórica Santa María en 1892 y 93* (Madrid 1914), pp. 62 y 77.

7.- *La Santa María, Pinta y Niña* (Madrid, Sociedad Estatal V Centenario, 1991), pp. 102, 103, 99.

Los valores que dan de estas relaciones son: para la *Santa María*: Sv/D= 1,12; *Pinta*, 1,6; *Niña*, 1,78 Y por mi larga experiencia y aún utilizando velamen latino, para que la capacidad de barloventear sea mediana dicha relación debe superar a 3.

### Otra condición que deberán cumplir las buenas réplicas de los barcos del 1º viaje de Colón.

Según el Catálogo de la Biblioteca Colombina de la Catedral de Sevilla,<sup>8</sup> existía en ella un volumen que contenía la obra de Pedro Mártir de Anglería, *De Orbe Novo Decades* (1516). La Catedral lo heredó de D. Hernando Colón y en tiempos de éste encabezaba dicha obra una epístola -ya desaparecida- seguida de una carta náutica manuscrita que representaba a la isla Española y en la que figuraban dos flotillas de tres barcos, que representaban a la *Santa María*, *Pinta* y *Niña*. Y el autor de dicha carta sería D. Cristóbal Colón. Dicho volumen, lo recibió en herencia la citada catedral de D. Hernando Colón; quien muy probablemente la recibió a su vez por herencia o regalo.

Dijo al respecto D. Cesáreo Fernández Duro, componente muy destacado de la Comisión Estatal del IV Centenario, encargada de construir una réplica de la *Santa María* “Se atribuye a Cristóbal Colón pero es más probable la dibujó D. Fernando, al cual perteneció. Si no quieren representar o copiar las famosas embarcaciones que hicieron el Descubrimiento, como parece presumible, hay seguridad que muestran tipos de la época...”<sup>9</sup> Y esta presunción esta apoyada por el número de barcos en cada flotilla, sus tamaños relativos - “dos navíos pequeños y uno algo mayor...”<sup>10</sup>; la clase de sus aparejos -dos mixtos y uno latino-.<sup>11</sup>

Sobre la probabilidad de que D. Fernando Colón la recibiera por herencia o regalo cabe preguntarse: ¿Quién podría regalarle una carta de la principal isla descubierta por su padre, que la conquistó también, y en la que apareciesen tres barcos que no fueran los que le dieron fama y poder?

A pesar de todas estas razones, los responsables de las réplicas del IV y V Centenario, o copiaron mal la obra muerta de su *Santa María* -Comisión Arqueológica para el IV Centenario-; o rechazaron totalmente la citada representatividad y autoría - DÁlbertis y Sociedad Estatal V Centenario. La gran mayoría de sus objeciones no merecen ni comentario. Cosa que sí merece la afirmación de que el autor de la carta fue Andrés de Morales, como pasó a ser general creencia. Existe una carta de idéntico

8.- *Biblioteca Colombina; Catálogo de sus libros e impresos, publicados bajo la dirección de D. Servando Arbó y Farudo; con notas bibliográficas del Doctor D. Simón de la Rosa y López, catedrático* (Sevilla 1888).

9.- *La Nao Santa María* (Madrid, Comisión Arqueológica, 1892).

10.- Las Casas, *Historia de las Indias...*

11.- Del *Diario de Colón...* se deduce que la *Santa María* tenía aparejo mixto. De Antonio de Herrera, *Historia de los Hechos de los Castellanos...* (Madrid 1601); y de Hernando Colón, *Historia del Almirante...* se concluye que *La Niña* era latina.

perfil exterior. Y aparentemente las mismas poblaciones. Y se sabe que en 1507, el gobernador de la Isla Española, Nicolás Ovando (1502 - 1509) ordenó al citado Morales: “que anduviese todos los rincones de esta isla y pusiese por escrito cuantos ríos y cuantas sierras y cuantos montes y cuantos valles...”<sup>12</sup>

Han cometido un gran error todos aquellos que negaron la paternidad de Colón de la carta en cuestión al atribuírsela a Andrés de Morales. En la de la Catedral de Sevilla no figura la población de Santa Cruz, al noroeste de Salvaleón -en el extremo sudoriental de la Isla-; población fundada por Ovando en 1504<sup>13</sup> y que no podía ignorar Morales tres o cuatro años más tarde. En cambio, Colón si pudo haberlo ignorado, ya que en 1504 sólo estuvo en la Isla del 13 de agosto al 12 de septiembre, fecha en la que la dejó definitivamente.<sup>14</sup>

Por otra parte, la Carta de la Española atribuida a Colón tiene una Escala de Leguas que cubre 190 y escribió éste: “Esta otra Española en cerco tiene más que la España toda desde Colibre ... por costa de mar, hasta Fuente Rabia, en Vizcaya, pués en una cuadra anduve 188 leguas [el subrayado es mío] por recta línea de occidente a oriente”.<sup>15</sup>

Conclusión: la carta náutica de la Española que se atribuye a Colón en la Catedral de Sevilla en 1888, está hecha antes de 1505 y contiene una escala de leguas que casa muy bien con la que pudo dotar Colón a una de la Española después de haber realizado la navegación que afirmó en 1493 que hizo... Y desde luego, no la hizo Andrés de Morales.<sup>16</sup>

Resulta lógico que Cristóbal Colón, desde 1492 hasta que dejó el mando de la Española -primavera de 1500- levantó una carta de su principal dominio; tanto de sus costas como de su interior. Y que copia de ésta tuviesen los gobernadores de la Isla que le sucedieron; y así, cuando Ovando iba a dejar el mando, encargó a Morales pusiera

12.- Las Casas, *Historia de las Indias...*

13.- Casimiro N. de Moya, *Bosquejo Histórico del Descubrimiento y Conquista de la isla de Santo Domingo* (1913). Nota (17e), p. 35 mi libro: *La VERDAD sobre la Santa María...*, según la cual la fundación de Santa Cruz habría tenido lugar en octubre o noviembre de 1504.

14.- Hernando Colón, *La historia del Almirante...*, pp. 347-348 .

15.- La Carta de Colón -15/2/, 14/3/1493, reproducción del texto original español impreso en Barcelona (Pedro Posa, 1493)- Por Carlos Sanz (Madrid 1962), p. 10.

16.- La que hizo muy probablemente Andrés de Morales es el original de la copia en pergamino manuscrito que acompaña a un ejemplar de las Décadas de Anglería de 1516 y que se conserva en la Biblioteca de la U. de Bolonia, ya que presenta mucho más detalladamente los accidentes geográficos, tiene la citada población de Santa Cruz y está coloreada.. Dice al respecto Alonso de Santa Cruz al describir la Isla Española: “Andrés de Morales, Piloto que por mandato del Gobernador D. Fray Nicolas de Ovando, en una pintura y demostración, que de ella hizo, y bien por menudo, afirma tener de longitud 180 leguas y de latitud 80.....” *V. Islario General de todas las Islas del Mundo; por el cosmógrafo Alonso de Santa Cruz* (Edición de 1918). Santa Cruz no habla de dibujo sino de pintura.

al día el estado de las poblaciones de cristianos y mejorase los detalles geográficos del interior de la Isla. Sobre el perfil de sus costas bastaba la que ya tenía, avalada por el prestigio náutico del Almirante de la Mar Océano.

Queda así pues ratificada la información del Catálogo de 1888 de la Biblioteca de la Catedral de Sevilla.

Y a mayor abundamiento, la presencia en la carta en cuestión de dos flotillas y el hecho de que la embarcación latina en una de ellas tenga dos mástiles y en la otra tres, ratifica la misma verdad. Pues del *Diario de Colón* se deduce que tres días después de que Martín Alonso se separa de la flotilla, Colón corta árboles, “para una entena y mastel para la mesana de la carabela *Niña*”.<sup>17</sup> Y que se la puso, se desprende del hecho de la extraordinaria capacidad de ceñir de la citada carabela los días 5 y 21 de enero de 1493. Algo que casa muy bien con las preocupaciones que demuestra Colón en el mismo *Diario*, ante la posibilidad de que Martín Alonso regresase primero que él a España; y con el hecho de que varó muy probablemente a la *Santa María* para, entre otras razones, regresar en la *Niña*. Un estudio del viaje de ida hace patentes los grandes errores de las cartas náuticas que Colón llevaba, así como de las instrucciones que dio a los otros capitanes en aguas de la Isla de Hierro, al comienzo de su viaje de ida.<sup>18</sup> Dichos fallos originaron los motines en las fechas 6 y 9 de octubre; resueltos en gran parte por la intervención de Martín Alonso. Un relato a los reyes de estas verdades, por parte de Martín Alonso, dañaría notablemente el prestigio de Colón como cosmógrafo y podría afectar al cumplimiento de las capitulaciones por parte de los Reyes Católicos.<sup>19</sup>

Conclusión final: por muchas y buenas razones es cierta la información del catálogo de 1888 de la Biblioteca Colombina de Sevilla; por lo que las obras muertas arboladuras y aparejos de las buenas réplicas de los barcos considerados deberán ser copia del dibujo más preciso de las flotillas que muestra la carta náutica de la Española que he estudiado.

Sobre las obras vivas de la *Santa María*, *Pinta* y *Niña* podemos deducir que, dado que el tipo más definido era el de la carabela latina y de muchas fuentes se conoce eran muy rápidas y bolineadoras, eran de poco volumen y tenían muy marcados raseles o delgados (partes semiplanas en los extremos de proa y popa) siendo netamente mayor la superficie del de popa. Considérese también lo que dice Thomé Cano en su *Arte para fabricar Naos...* (Sevilla 1611): “RASEL: Son los delgados que la nao lleva a proa y a popa para que las aguas vayan con fuerza al timón y para que la nao volinee”. Lo que implica que a naves muy bolineadoras, corresponden grandes raseles. Y rápidos y bolineadores fueron también sambucs del Indico, jabeques del Mediterráneo, cahiques portugueses.

17.- Colón, *Diario de a bordo...*, pp. 127-130.

18.- *Ibidem*, 25/9/1493, pp. 82-83. Hernando Colón, *La historia del Almirante...*, p.110.

19.- Apéndice al cap. III de mi obra *LA VERDAD sobre la Santa María...*, pp. 53-63.

Respecto a las carabelas de armada y naos ligeras, como era el caso de la *Pinta* y la *Santa María*, sus mayores capacidades de carga y vélica determinaban obras vivas de mayor volumen y raseles menos acusados. Todo ello además de poseer buena capacidad de barloventear o bolinear, esencial para toda flotilla descubridora.

Sobre los portes de los tres famosos barcos y las relaciones entre las dimensiones principales de sus cascos: esloras, y mangas en cubierta y puntal de esta cubierta en la cuaderna maestra.

El porte de un barco de una sola cubierta corrida de proa a popa, como fue el caso de los barcos del primer viaje de Colón, era el volumen ocupado por la carga máxima debajo de dicha cubierta. Siendo utilizadas dos unidades: la tonelada de Sevilla, equivalente a 1,4 metros cúbicos aproximadamente y la tonelada de Vizcaya de 1,686 metros cúbicos. Siendo más empleada la de Sevilla.

Porte de la *Santa María*: es conocido el criterio de Colón sobre que los barcos para descubrir no deberían sobrepasar las 70 toneladas. Y también es conocido el porte de la capitana que llevó en abril de 1494 para continuar el primer viaje: 60 toneladas;<sup>20</sup> también el que llevó en su cuarto viaje, efectuado para descubrir, -70 toneladas-<sup>21</sup> aunque probablemente planificado para regresar a España dando la vuelta al Mundo. Resulta lógico atribuir a la del primer viaje, la *Santa María*, 60 toneladas, ya que pudo elegirla, como la de 1494, entre muchas<sup>22</sup> y la elección fue sólo dos años antes.

Por otra parte, Colón conoció muy detalladamente el portentoso éxito de Bartolomé Díaz en 1487/88: el vencimiento del Cabo Tormentoso,<sup>23</sup> Vencimiento efectuado con una nave capitana de cincuenta toneladas, probablemente portuguesas, equivalentes a una sesenta de Sevilla.

Todo ello apoya la veracidad de lo que, según el Padre Angel Ortega, afirmó Martín Fernández de Navarrete, al tratar de los portes de los barcos del famoso primer viaje dijo: "La mayor de sesenta no pasaba, siendo el de las otras dos de 40".<sup>24</sup>

Y que el de la *Pinta* fue 40 lo deduje yo en 1971, sobre la base del intento de cambiarla en las Canarias por el navío de Grajeda, de 40 toneladas.

Respecto al de la *Niña*, de un estudio de flotas empleadas para Descubrir, en la segunda mitad del siglo XV y primera del XVI, deduje en mi obra del 71 que treinta toneladas de Sevilla sería un número muy apropiado. Pero claro está que en la elección que hicieron en Palos Colón y Martín Alonso Pinzón, pudieron elegir una carabela latina de cuarenta. La autoridad de Martín Fernández de Navarrete pide acep-

20.- Carta de Michel de Cuneo, Savona 15-28/10/1495 en Raccolta di....Real Commisione Colombina, Roma 1892

21.- Colón y el Descubrimiento de América; Manuel Ballesteros, José María Martínez Hidalgo, *Las Naves del Descubrimiento y sus hombres* (Madrid, Colecciones Mapfre, 1992).

22.- *Colección Documental del Descubrimiento* (Madrid, Editorial Mapfre América, 1994), I, p. 97.

23.- Autógrafo marginal en el libro de Aliaco, *TRACTATUS DE Imagine Mundi*, La Rabida; Angel Ortega, editor, (Sevilla 1925), t. II, p. 98.

24.- *Ibidem*, II, p. 167.

tar cuarenta como el porte de la *Niña*, pues debe rechazarse el que el Padre Ortega se equivocó, o lo soñó.

Tal vez en tiempos de Navarrete no se había perdido la epístola que encabezaba, juntamente con la carta náutica de la Española atribuida a Colón, la obra de Anglería, *De Orbe Novo Décadas*, y es muy probable que en la misma, figurasen los portes y tripulantes de los tres gloriosos barcos.

Lo raro es que no se hayan encontrado en varios otros lugares.

### Relación entre las dimensiones principales de los Cascos de los 3 famosos barcos.

Siendo el tipo más definido el de la *Niña*, carabela latina, resulta de enorme valor la definición de carabela de García del Palacio; "Navío largo y angosto que trae velas latinas"<sup>25</sup> ratificada por otras varias fuentes y complementada, para mí de modo decisivo, por lo que afirma el Padre Fernando de Oliveira a fines del siglo XVI en su *Livro da fabrica das Naus*,<sup>26</sup> en el que considera navío largo aquel en el que la relación eslora/manga, en cubierta, fuera mayor de 4 y presenta ejemplos de  $Lp/Mp=4,26$ .

Considero un gran error dar a dicha relación el valor de 3,33 como hace Martínez Hidalgo, invocando el *Livro Náutico Português* al tratar de carabelas antiguas;<sup>27</sup> la función a desempeñar siempre fue determinante en las proporciones de los cascos y serían diversas en dichas carabelas antiguas ... En mi opinión, nadie llamaría largo y angosto a un casco en el que la relación eslora manga fuese 3,3.

En cuanto a la relación manga máxima en cubierta, a puntal de dicha cubierta en la cuaderna maestra, estudiando las que hubo en pinazas, sambucs, jabeques y en general barcos que desempeñaban análogas funciones, obtuve para carabelas latinas un valor medio de 3.

Para las carabelas de Armada, con mayores pesos altos: cofa, castillo de proa, más tripulación; obtuve: relación eslora/ manga = 3,8 y manga/puntal = 2,7.

Y para las naos ligeras -frecuentemente dos nombres para un mismo tipo de embarcación-, eslora/manga = 3,7; manga/puntal = 2 a 2,5

### Sobre el cálculo de las dimensiones principales de los cascos de la *Santa María*, *Pinta* y *Niña*.

Resultan de la resolución de dos ecuaciones:

- 1) *Relación entre sus dimensiones principales  $Lp/Mp = k$ ; ;  $Mp/P = k'$  siendo  $Lp$  y  $Mp$ , eslora y manga en la cubierta corrida, y  $P$  puntal de dicha cubierta en la cuaderna maestra.*

25.- *Instrucción Náutica* (México 1587).

26.- *Livro das Naus - O Padre Fernando de Oliveira* (Lisboa, Academia Real das Ciencias, 1898).

27.- Martínez Hidalgo, *Las Naves del Descubrimiento...*, p. 172.

2)  $A = Lp \times Mp \times P \times p \times p'$ ; siendo  $Lp$ ,  $Mp$  y  $P$  los ya especificados;  $p = V/Lp \times Mp \times P$ ; y  $p' = A/V$ ; siendo  $A$  el porte; o sea el volumen ocupado por la carga máxima bajo dicha cubierta,  $V$  el volumen del casco debajo de la citada cubierta corrida.

La experiencia enseña que  $p$  oscila entre 0,6 para cascos de formas finas y 0,72 para cascos de formas llenas; y  $p'$  para este tipo de Veleros, presenta valores medios de 0,71. De donde resulta que un error notable en los portes repercutirá extraordinariamente en las dimensiones. Y si a la *Santa María*, de sesenta toneles, se le supone de más de ciento veinte, o si a la *Niña*, de cuarenta toneles, se le supone de sesenta, se obtienen dimensiones extraordinariamente erróneas por exceso. Y ambos errores cometió la Sociedad Estatal V Centenario.<sup>28</sup>

### Sobre el reconocimiento de la superioridad de mis réplicas

En 1996 Richard Barker me envió la ponencia de Robert Grenier en una conferencia celebrada en 1992 en Kingston, Jamaica, sobre los barcos y viajes de Colón, en la que se señalaba que las réplicas construidas por la Sociedad Estatal V Centenario: llamadas fieles réplicas... niegan décadas de progreso en la arqueología naval y en la historia del diseño de los barcos.<sup>29</sup> Dos años después, Keith A. Pickering, especialista norteamericano en temas colombinos, calificó mi página Web de maravillosa.<sup>30</sup>

Planteada la ida de la carabela *Niña III* a la Exposición Internacional de Lisboa en 1998, la Sociedad España en Lisboa 98, en la p. 26 de su "Programa de Actividades", calificó a la *Niña III* de "replica exacta de la de Colón." Y a partir del 7 de septiembre de dicho año 98, la *Niña III* estuvo en un lugar muy destacado de

dicha Exposición Internacional -junto a la carabela *Boa Esperanza*, réplica de la que mandada por Bartolomé Díaz, venció al Cabo Tormentoso en 1487/88.

Y, después de mi Conferencia en la Academia de la Marinha de Lisboa el 17 de septiembre de dicho año 98, el presidente de dicha academia, el Excmo. almirante Rogerio de Oliveira, me comunicó en noviembre del mismo año que me habían nombrado miembro de dicha Academia.<sup>31</sup>

Y la revista *El Mundo* de fecha 1/8/99, en su p. 70 afirma que la *Niña III*, es réplica exacta de la del primer viaje de Colón.<sup>32</sup>

En definitiva, mis réplicas no son exactas, pero creo que son mucho mejores de las otras que conozco.

28.- Ignorando que la afirmación de Escalante de Mendoza sobre los barcos que utilizó Colón en sus viajes al Nuevo Mundo: "Ser de un Porte muy poco mayor que 100 toneladas ... ver Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales de 1475." No implicaba que así fuesen los portes de todas sus capitanas. Lo demuestra que la que llevó en abril de 1494 era de unas 60 toneladas y la de su último viaje, de 70 toneladas.

Y en cuanto atribuir a la *Niña* del primer viaje, 60 toneladas, al identificarla con la que utilizó en 1494, es disparatado. Ambas tuvieron el mismo apodo pero a la del primero, la calificó Las Casas -*Historia de las Indias*- de navío pequeño y, en la misma obra, a la de abril de 1494, la llama nao grande, y grande también la llama Antonio de Herrera y Tordesillas -*Historia de los Hechos de los Castellanos...* (Madrid 1601). Como se deduce claramente de que la del primer viaje fue el patrullero de la flotilla y la de abril de 1494, la capitana del ya Almirante de la Mar Oceana.

La asombrosa afirmación de José María Martínez Hidalgo de que como ambas tuvieron el mismo propietario: Juan Niño, esto probaba su identidad, debe ser rechazada rotundamente. Nada más natural que el apodo se conservara siendo el apellido del mismo propietario, pero de ninguna manera ello implica la identidad de los barcos [Martínez Hidalgo, *Las Naves del Descubrimiento...*, p. 216.

29.- Carta de Richard Barker (febrero 1996).

30.- Carta de Keith A. Pickering (27/4/98).

31.- Carta del Excmo. Sr almirante Rogerio de Oliveira.

32.- *Revista del Mundo* (1/8/99), p. 70.

## Ambrose Higgins, Lapérouse and the Genesis of the Malaspina Expedition

Robert J. King\*

It may seem a little strange to ascribe the conception of a great Spanish voyage of exploration, carried out under the command of an illustrious Italian nobleman, to the mind of an Irishman serving as a military governor in one of the more remote corners of the vast Spanish empire. Even so, Concepcion may not be an inappropriate name in this context, when the available evidence is considered.

In a despatch dated 18 October 1792, which the Irish-born Captain General of Chile, Ambrose Higgins, wrote to the Spanish Prime Minister, the Count of Aranda, he said:

*What I fear, not without basis, is that the numerous settlers situated at Port Jackson are thinking of extending their colonies from that place little by little throughout the whole Pacific Ocean, as they have already advanced as far as Norfolk, founding there the colony concerning which Mohonro (master of the Mary Ann) has given us notice, passing further and having similar settlements in the Sandwich and Friendly Isles, and those of the Society, or what is more probable, in Tahiti, forming a chain of possessions with which they may approach these coasts and disturb in the near future our own exclusive commerce. My concern in this regard is longstanding, as Yr. Excy. can see from the confidential letter which I wrote to Señor Don José de Gálvez in the year '86, while I was Governor and Commandant General of the Frontiers of this Realm, a copy of which I enclose, recommending it to Yr. Excy.'s attention, because so much that I said then can be of use today, insomuch as the ideas regarding this have taken a much greater extension than I could ever have foreseen.<sup>1</sup>*

Higgins received a reply from Aranda's successor as Prime Minister, the Duke of Alcudia (Manuel Godoy), in a letter dated 18 April 1793:

*The King appreciates the news you communicated by your letter of October last year, concerning the English settlements at Botany Bay and the Isle of Norfolk, which you acquired from the Governor of Valparaíso, to whom it was given by Captain Munroe of the Marianna,*

\* Miembro del capítulo australiano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Trabajo presentado al *Coloquio Internacional, Juan Francisco de la Bodega y Quadra*, Lima, Agosto 1994.

1.- Archivo Nacional de Chile (ANCh en adelante), Capitanía General, Vol. 793, ff. 230-3; Vol. 742, n° 59. Quoted in Ricardo Donoso, *El Marqués de Osorno: Don Ambrosio Higgins* (Santiago, 1942), p. 262.

which came there with the intention of engaging in the whale fishery after having left at Botany Bay the exiles which she had brought from London. His Majesty equally values the reflections you made in the same letter on the ideas of the English in pressing on with their settlements in New Holland, being able thereby to pass on to gain them also in the Sandwich, Friendly and Society Isles, and Tahiti, and to endanger our own rights and commerce; all of which has been timely and useful, as also have those which you made relative to the same points which you recorded with this motive in your letter of 25 March 1786 to his lordship the Marquis of Sonora [Gálvez].<sup>2</sup>

Higgins' letter of 25 March 1786 had been written following the visit of the French expedition led by Jean-François Galaup de Lapérouse to Concepcion. In it he wrote,

...none of the members of the present expedition exhibit any thought but enthusiasm for research, for the improvement of navigation, for the extension of geographical knowledge, the exploration of seas and islands, and for determining with the greatest exactitude the configuration of the Globe and all it contains of use to its inhabitants. That, as it would seem, is the philosophy of these admirable men; but still it is not to be supposed that they will set aside their national interests by neglecting to keep an eye, as chances offer, on the places best adapted for settlement; nor, likewise, to appropriate for colonization at an opportune time (though, for the nonce, it would only be in their mind's eye) some island of suitable resources out of the many they must surely visit in crossing the Pacific Ocean, and in pursuing their course afterwards from the coast of California to the outposts planted in the Western sea by the Russians... to investigate those localities with a view to adopting corresponding measures later on... I have noticed that they say nothing about occupying themselves with any search for a Southern Continent, nor with penetrating the seas towards that Pole, nor about visiting New Zealand either... It may well be that they will not care to lose the time that is so necessary to them for gaining those high latitudes on the other side of the equator where, as I said before, they have much before them, especially in that hemisphere, which Cook performed left unfinished by reason of his unfortunate death.<sup>3</sup>

Lapérouse had sailed from Brest in August 1785 in command of the *Boussole* and *Astrolabe* with a Spanish passport, and so was able to call at the Spanish ports of Concepcion, Monterrey and Manila. He had detailed and comprehensive instructions drawn up with the active participation of Louis XVI. The voyage had been planned in conscious emulation of those of Cook, and a million livres had been spent on its preparation. One of the factors which counted in the selection of Lapérouse as commander of the expedition (and of Paul-Antoine de Langle as his lieutenant in command of the *Boussole*) had been their action in 1782 during the American War in capturing the Hudson's Bay Company's Fort York and Fort Churchill in the northern New South

Wales on the shores of Hudson's Bay. There was still thought to be a possibility that a passage might be found from the North Pacific or Arctic Oceans to Hudson's Bay, and in any case the sailing experience would be useful in navigating the cold, foggy waters of the North Pacific. "Political and Commercial Objects" came first in the King's instructions, followed by investigations into the China trade and the North Pacific fur trade. Reports were to be made on all European commerce and possessions, "which may be interesting... in a military point of view," and likely places for French settlement were to be noted.<sup>4</sup> The voyage has been characterised by the editor of Lapérouse's journal as, "a voyage which would without doubt have an air of discovery in such little known seas as the North Pacific, but before all a commercial and political objective."<sup>5</sup> The French Government had obviously heard, presumably from the hearings of the House of Commons Select Committee on Transportation of Felons, of the proposals for a English colony in the South Seas, and he had been instructed to ascertain "the nature, condition and object" of the colony, which the French Government then expected would be established at Cook's favourite calling place of Queen Charlotte Sound in New Zealand.<sup>6</sup> He was careful not to disclose these objectives to Higgins when he called at Concepcion:

he has not told me what places he is bound to next, and, as it is said he was very reticent on this subject before my arrival, I have not cared to push inquiries unavailingly in the face of an express order not to disclose the scheme of his voyage which no doubt he will have.

Higgins correctly guessed, however, that he was bound for the North West coast of America, and thence to Petropavlovsk in Kamchatka, with the aim of completing the work left uncompleted by James Cook of exploring the seas between China and Japan (as James King had recommended in the 1784 account of Cook's last voyage). When Lapérouse arrived at Petropavlovsk in September 1787, he received despatches from Paris informing him that Botany Bay was the location of the new English colony, and re-directed his course thither, arriving on 27 January 1788.<sup>7</sup>

On 20 July 1786, Higgins wrote again to Sonora, calling attention to the important benefits brought to their respective nations by the expeditions led by Lapérouse and Cook, and strongly recommending that Spain organize a similar expedition to the Pacific:

- 4.- O.H.K. Spate, *Paradise Found and Lost* (Sydney, Australian National University Press, 1988), pp. 155-157.
- 5.- M. de Brossard, in J. Dunmore and M. de Brossard, *Le Voyage de Lapérouse, 1785-1788* (Paris, 1985), Vol. 1, p. 4.
- 6.- *Voyage of La Perouse* (London, Stockdale, 1798), p. 27. See also Dunmore and Brossard, *Le Voyage de Lapérouse...*
- 7.- Fleurieu to Lapérouse, Versailles, 15/12/1786, Archives Nationales, Marine, 3JJ 386, f. 212. Quoted in Paul and Pierrette Girault de Coursac, *Le Voyage de Louis XVI autour du monde: l'expédition de La Pérouse* (Paris, La Table Ronde, 1985), p. 126.

2.- *ibid.*

3.- Copy dated 12/3/1786 enclosed with Teodoro de Croix (Viceroy of Peru) to Sonora, 5/7/1786, AGI, Audiencia de Lima, estante 110, cajón 3; quoted in Bolton Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti by Emissaries of Spain in 1772-1776* (Cambridge, Hakluyt Society, 1914), pp. 416-420.

...because of what may be understood of the Thoughts of the Russians or English of establishing Colonies (although they could not do so without directly offending the Court of Spain) in the aforementioned Sandwich Islands or in those which Cook called the Friendly Isles, and others which he visited in those Seas, it appears to me that it would not be excessively diligent to order that they be surveyed by a pair of Spanish frigates, equipped in Spain, provided with everything for a prolonged voyage, similar to this Expedition by the Count of La Perouse...<sup>8</sup>

Higgins emphasized, however, that “the new expedition under a Spanish commander should concern itself with more immediate objectives, of interest to the State”. He said the proposed expedition should visit the isles of Quiros (present day Vanuatu), Tahiti, and the Sandwich Islands, with a view to preparing the way for their colonisation by Spain. A settlement in the Sandwich Islands would promote development of the fur trade on the coasts of California, from Nootka up to Cook’s Inlet. The furs could be sold to China, either directly at Canton or through Manila. Another advantage would be the ability to exploit the timber resources of the North West coast. The strengthening of Spanish naval and merchant marines in the Pacific would be another benefit. Like those of Lapérouse and Cook, the Spanish expedition would contribute to a great improvement in navigation. Knowledge would be gained of the languages of the native peoples of New Zealand, New Holland, the Friendly Islands, New Caledonia, the isles of Quiros, the Sandwich and many other islands of the Pacific, as also of the American continent from Nootka to the Arctic Ocean.

He drew attention to the fact that, although the expeditions of Cook and those of his fellow countrymen who preceded him as circumnavigators - Byron, Wallis and Carteret - had been promoted by the English under the specious pretext of perfecting geography, navigation and knowledge of the globe, no one could have remained ignorant of the involvement of other ideas which necessarily formed their principal objective, of establishing and possessing colonies in these regions. Nor could the Russians disguise that they were doing the same to increase their commerce in the seas and coasts intermediate between Muscovite Asia and the neighbouring part of Spanish North America.

He concluded by saying that, although during the age of Magellan, Quiros, Mendaña and other Spanish explorers of immortal memory, it was not possible for Spain to reduce to subjection and colonize the many islands of the Pacific, it was now unavoidable in order to prevent foreign powers - English, French and Russian - from realizing their own schemes for establishing colonies in those islands to the detriment of Spanish dominion in the Pacific. A maritime inspection such as he proposed was therefore indispensable. He had therefore considered it his duty to present his conclusions on these matters, which he had come to after reflecting upon the stay at Concepcion

8.- Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, legajo 4289. Also at ANCh, Fondo Vicuña Mackenna, vol. 304, D, ff. 5-26. Published in *Revista Chilena de Historia y Geografía*, n° 107 (1946), pp. 387-401.

of Lapérouse, and after having subsequently (after Lapérouse’s departure) read the Voyages of Captain Cook.

Higgins’ recommendation is especially noteworthy in the context of the Malaspina expedition, because just six months after Higgins wrote it from Concepcion, and while he was still there as governor in February 1787, the port was visited by Malaspina in command of the frigate *Astrea*, sailing on a round-the-world voyage by way of the Philippines.<sup>9</sup> The *Astrea* was under charter to the Royal Philippines Company, and the aim of the voyage was to open up a quicker, less expensive route for merchant shipping to the Philippines than the Acapulco-Manila galleon route. It would be surprising if Higgins and Malaspina did not discuss the concept which led to the production in September 1788, following the *Astrea*’s return to Spain in May of that year, of Malaspina’s proposal for an expedition along the lines set out in Higgins’ letter.<sup>10</sup>

The plan presented in September 1788 by Malaspina and Bustamante to Antonio Valdéz for a scientific and political voyage around the world referred to the recent French and English voyages of exploration, and even stated that the scientific part of the proposed voyage would have as its objectives the fulfilment of the designs of those of Cook and Lapérouse. However, echoing Higgins’ insistence that a voyage undertaken by a Spanish commander should also have more immediate objectives, of interest to the state, the Malaspina/Bustamante plan stated that “a voyage made by Spanish navigators should necessarily involve two other objects: one, the construction of hydrographic charts... and the other, the investigation of the political state of America in relation to Spain and foreign nations.”<sup>11</sup>

9.- Dario Manfredi, *Il Viaggio Attorno al Mondo di Malaspina con la Fregata di S.M.C. «Astrea», 1786-1788* (Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze, La Spezia, 1988), p. 71.

10.- Upon his promotion to Captain General of Chile, Higgins sent a letter dated 2/8/1788 to Sonora’s successor, Valdéz, in which he reiterated the points he made in his letter of 20/7/1786. Fondo Toribio Medina, vol. 204; cited in Donoso, *El Marqués de Osorno...*, p. 122. He again met Malaspina when the *Descubierta* and *Atrevida* arrived at Valparaíso, Chile in April 1790, and may have had contact once more, in October 1793 when they called in at Talcahuano. Prior to their return to Chile he had been thinking of using the ships of the expedition to undertake a survey of the southern regions of Chile, as a precursor to their colonization to prevent the area falling under the sway of foreign powers. Higgins to Florida Blanca, 12/4 and 20/5/1792, Capitánía General (Santiago), vol. 793, pp. 205-207; cited in Donoso, *El Marqués de Osorno...*, p. 274.

11.- “Plan de un Viage Científico y Político alrededor del Mundo, remitido al Excmo. Señor Bailío Don Antonio Valdés, Ministro de Marina, por los Capitanes de fragata Don Alexandro Malaspina y Don José Bustamante, 10 de setiembre de 1788”, MNM, ms. 316; quoted in Pedro de Novo y Colson, *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida, al mando de los capitanes de navio, don Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794* (Madrid, 1885); and in Mercedes Palau, Aranzazu Zabala and Blanca Saíz (eds.), *Diario de viaje* (Madrid & Barcelona, Museo Naval, 1984).

The coincidence is striking between the scope and objectives set out in Higgins' memorandum and those set out in the Malaspina/Bustamante plan, and followed in the actual voyage.<sup>12</sup> In particular, Higgins' concern to prevent encroachment on Spanish dominion in the Pacific is paralleled in the Malaspina/Bustamante plan by the proposal to investigate and prepare confidential political reports on the Russian settlements in North West America and those of the English at Botany Bay and the Liu Qiu islands. It was well known that Botany Bay had been settled in January 1788 (and had been the object of a visit by Lapérouse); in 1788 there was no British settlement in the Liu Qius - nor was there ever to be one - but there was current a plan, which Malaspina had somehow learned of, for a trading factory to be established there by the King George's Sound Company and the Bengal Fur Trading Company, as a means of breaking into the closed Japanese market. The original proposal for the English settlement at Botany Bay, drawn up by James Matra under the guidance of Sir Joseph Banks, had closely connected it with plans for the opening up of the North Pacific fur trade and gaining entry to markets in Japan and Korea.<sup>13</sup>

The proposal to visit Botany Bay fell upon receptive ears in the Spanish Court, which at the same time received a treatise on the British colony from Malaspina's fellow officer and friend, Francisco Muñoz y San Clemente, "Reflexiones sobre los establecimientos Inglesas de la Nueva Holanda".<sup>14</sup> Muñoz said: "The grave dangers, which in time our commerce will experience because of their neighbourhood to South America and the Philippines, has obliged me to treat of the [English] settlements." Muñoz had known Malaspina since 1778 (if not before), when they had served together in the Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. In 1785, the Royal Philippines Company had been re-established, and in August of that year, he had been appointed to command of the frigate *Aguila Imperial*; one of two ships sent under charter to the Company to explore the best direct route to the Philippines from Spain (as opposed to the traditional Acapulco-Manila galleon route). The *Aguila Imperial* was to go by the Cape of Good Hope route, and the *Placeres*, under Alexandro Malaspina, by the

alternative Cape Horn route. Malaspina could not take up his command of the *Placeres* at the time on account of illness,<sup>15</sup> but when he recovered in June 1786 he took the *Astrea* to the Philippines for the Company, going out by the Cape Horn route and returning to Spain by the Cape of Good Hope, arriving at Cadiz in May 1788.<sup>16</sup>

The *Aguila Imperial* sailed from Cadiz for the Philippines under Muñoz in January 1786 and arrived at Manila on 8 August of that year. She sailed on the return voyage to Spain from Manila on 12 January 1787 and arrived at Cadiz on 17 March 1788. Both the outward and return voyages were by the Cape of Good Hope.<sup>17</sup> Shortly after his return he was given leave to go to Madrid to attend to family affairs (his mother had died just after the *Aguila Imperial* had sailed from Cadiz).<sup>18</sup> His presence in Madrid, and his friendship with Malaspina, were referred to in a letter which Malaspina wrote to an English friend from Cadiz on 13 July 1789: "Muñoz and the amiable Greppi are yet in Madrid."<sup>19</sup> It was during this period that he wrote and submitted his "Reflexiones sobre los establecimientos Inglesas de la Nueva Holanda": it is dated San Ildefonso, 20 September 1788. The treatise, which foreshadowed many of the points which Malaspina was to make in his confidential report on the colony, considered the advantages which New Holland offered for settlements to the English, the sea lines of communication between the new colony and India, China, the Philippines and South America; and finally, indicated the dangers which it posed to the Spanish possessions both in peace time from the development of a contraband commerce, and in war time as a base for British naval operations. Taken together with a report in the London press in mid-October 1786,<sup>20</sup> which quoted the section of James Matra's "Proposal for Establishing a Settlement in New South Wales" that emphasized the strategic location of the settlement in relation to the Spanish possessions in the Pacific, the treatise presented irrefutable reasons for Spain to send her own observers to obtain first hand, accurate knowledge of the colony.<sup>21</sup>

- 12.- Diego Barros Arana first called attention in 1902 to the influence Higgins' letter had on the preparation of the Malaspina expedition in his *Historia General de Chile* (Santiago, 1884-1902), Vol. VII, p. 139. Commenting on this in 1942, Ricardo Donoso (*op.cit.*, p.122) said that it was not possible to determine the extent of this influence with exactitude. See also Robin Inglis, "The effect of Lapérouse on Spanish thinking about the Northwest Coast", in Robin Inglis (ed.), *Spain and the North Pacific Coast* (Vancouver Maritime Museum Society, 1992), pp. 46-52. Manfredi said in 1988: "probably, the idea of realizing such an undertaking must have germinated and taken shape in the mind of our navigator during the voyage of the *Astrea*", *Il Viaggio Attorno al Mondo...*, p. 104.
- 13.- PRO, CO 201/1, ff. 57-61; British Library Add. MS 47568, ff. 240-6. Robert J. King, "'A regular and reciprocal System of Commerce' - Botany Bay, Nootka Sound, and the isles of Japan", *The Great Circle*, vol. 19, n° 1 (1997).
- 14.- Dated 20/9/1788. British Library, Add. MS 19264, ff. 259-75; also at Biblioteca de Palacio, Madrid, *Miscelanea de Ayala*, XLII.

- 15.- Expediente de Alexandro Malaspina, AAB; cited in *La Expedición Malaspina, 1789-1794*, Museo Naval y Ministerio de Defensa, (Barcelona, Lunberg, 1987-1996), Tomo I, (1987), edited by R. Cerezo Martínez, *Circunstancia histórica del viaje*, p. 96.
- 16.- José de Gálves to Antonio Valdés, 23/8/1785, AAB; cited in Manfredi, *Il Viaggio Attorno al Mondo...*, p. 26.
- 17.- M<sup>a</sup> Lourdes Diaz-Trechuelo Spínola, *La Real Compañía de Filipinas* (Sevilla, Centro de Estudios de América, n° 157, 1965), pp. 184-186, 343.
- 18.- Expediente de Francisco Muñoz y San Clemente, AAB.
- 19.- Malaspina to William Parsons, 13/7/1789; in private possession; drawn to the attention of the author by Mr Robin Inglis.
- 20.- *The General Advertiser* for Thursday, October 12, *The London Chronicle*, *The St. James Chronicle*, *The Whitehall Evening Post*, *The Morning Post* for Friday, October 13, and *The Daily Universal Register* for Saturday, 14/10/1786.
- 21.- During its stay at Manila from April to November 1792, Malaspina's expedition was assisted by Muñoz, who since August 1790 had occupied the post of Teniente de Rey and Commandant of the Cavite Arsenal.



On 14 October 1788, Valdéz wrote to Malaspina informing him of the Government's acceptance of his plan: its acceptance within such a short space of time indicates that the plan had met prepared minds. Confirmation of the influence of Higgins' memorandum on the Government, apart from the expression of appreciation in the letter signed by Alcudia on 18 April 1793 which would indicate that the Government gave weight to his views, comes from José de Espinoza y Tello, the hydrographer with the Malaspina expedition. In a memorandum he prepared in 1791 on Spanish voyages to the North West coast of America, Espinoza stressed the importance of the information sent by Higgins in stimulating the Government to initiate an extensive program of exploration in the Pacific:

*Because the war undertaken against the English towards the end of the aforementioned expedition [that of the Princesa and Favorita, under Ignacio Arteaga and Juan Francisco de la Bodega y Quadra, in 1779] and the attention which the state of Europe then demanded, voyages of exploration to the Northwest coast of America were abandoned completely, until at the beginning of the year 1787, the Minister for the Indies, the Marqués de la Sonora, in consequence of information sent to him by the Military Intendant at Concepción de Chile... advised the Viceroy of Mexico that it was the wish of His Majesty to prepare at San Blas two ships suitable for reconnoitring the coast to the North to verify if such [Russian] settlements in fact existed.*<sup>22</sup>

This was a reference to the Royal order of 25 January 1787 which led to the departure of the *Princesa* and *San Carlos*, commanded by Esteban José Martínez and López de Haro respectively, from San Blas on 8 March 1788. It may be fair to presume that the impulse given to Spanish policy by Higgins' memorandum did not exhaust its momentum with Sonora's order to the Mexican Viceroy, but contributed significantly, along with information received from other sources such as Spain's ambassadors in Paris, St. Petersburg and London, to preparing a favourable reception for the Malaspina/Bustamante plan, which itself so strikingly resembled his own proposal.

It is not difficult to imagine what would have been Higgins' reaction to Malaspina's imaginative and enlightened solution to the threat to Spanish interests in the Pacific posed by English encroachment. Malaspina's "Political Examination of the English Settlements in the Pacific", prepared after his visit to Port Jackson in March-April 1793 (which Higgins may never have seen) proposed, at the admitted risk of drawing upon himself "the censure of traitor who would defend publicly the great advantages which would result to us from promoting an English settlement at no great distance from our Pacific coasts", the development of a trade in foodstuffs between New South Wales and Chile.<sup>23</sup> While recognizing the strategic threat it po-

sed to Spain's Pacific possessions in time of war, Malaspina preferred the peaceable approach of drawing attention to the commercial opportunity the new colony offered for a trade in food and livestock from Chile and the development of a viable trade route linking that country with the Philippines. Having seen carts and even ploughs being drawn by convicts for want of draught animals in the colony, and having eaten meals with the colonists at which beef and mutton were regarded as rare luxuries, he saw the trade in Chilean livestock as the key to a profitable commerce.<sup>24</sup> He proposed that an agreement be signed with London for an Association of Traders, and for an agent of the colony to be resident in Chile. Conscious that the policy he was proposing was a bold and imaginative one in the face of Spain's traditional insistence on a national monopoly of trade and other relations within her empire, Malaspina declared that "this affair is exceedingly favourable to the commercial balance of our Colonies", and it would have the advantage of calming and tranquilizing "a lively, turbulent and almost insolent neighbour... not with sacrifices on our part but rather with many and very considerable profits". For Malaspina, a pacified trading partner was preferable to a neighbour whose only choices for dealings with Spanish America lay in rapine and contraband.

One can imagine only too well what Ambrose Higgins would have made of the suggestion that, under the terms of a "Contract for the provisioning of New Holland from the Coasts of Chile", an agent of the English colony be permitted to reside in Valparaiso. Higgins was unswervingly loyal in his support of the traditional policies of the imperial regime. Like his contemporaries on the other side of the Pacific who served the Shoguns, and who had thwarted the dreams of those Englishmen who had hoped in these years to open a trade to Japan, Higgins was a firm upholder of the policy

*of the Convict Colony: Alexandro Malaspina's Report on the British Settlement of New South Wales* (Sydney, Allen & Unwin (Paul & Co., Boston), 1990), and Juan Pimentel, *En el Panóptico del Mar del Sur* (Madrid, CSIC, 1992).

- 24.- Fernando Brambila, one of the expedition's artists, had depicted this scene in "Vista de la colonia de Parramata en la Nueva Gales Meridional". A copy of this was prepared as a gift for Francis Grose, Acting Governor of the colony, with the significant deletion of the convicts, in deference to English sensitivities, which were stated eloquently by David Collins: "From the disposition to crimes and the incorrigible character of the major part of the colonists, an odium was, from the first, illiberally thrown upon the settlement; and the word "Botany Bay" became a term of reproach that was indiscriminately cast upon every one who resided in New South Wales. But let the reproach light upon those who have used it as such... if the honour of having deserved well of one's country be attainable by sacrificing good name, domestic comforts, and dearest connections in her service, the officers of this settlement have justly merited that distinction." (David Collins, *An Account of the English Colony in New South Wales* (London, 1798, p. 502); Peter Barber, "Malaspina and George III, Brambila, and Watling: Three discovered drawings of Sydney and Parramatta by Fernando Brambila", *Australian Journal of Art*, Vol. XI (1993), pp. 31-55; also in Mercedes Palau Baquero & Antonio Orozco Acuaviva, eds., *Malaspina '92: I Jornadas Internacionales - Madrid, Cádiz, La Coruña. 17-25 de Septiembre de 1992*. Cádiz, Real Academia Hispano-Americana, 1994).

22.- "Noticia de las principales expediciones hechas por nuestras pilotos del Departamiento de San Blas al reconocimiento de la costa noroeste de America, desde el año de 1774 hasta el 1791, extractada de los diarios originales de aquellos navegantes", in Novo y Colson, *Viaje politico-científico alrededor del mundo...*, p. 428; cited in Warren L. Cook, *Flood Tide of Empire* (New Haven and London, Yale University Press, 1973), p. 115.

23.- MNM, MS 318, ff. 11-37; MS 329, ff. 57-88; quoted in Robert J. King, *The Secret History*

Robert J. King

of closing his country to any kind of intercourse with foreigners. As Captain-General of Chile, and later as Viceroy of Peru, he employed every means at his command to prevent the spread of the ideas of the Enlightenment, and treated every foreign vessel as if they were carriers of plague. In June 1799 we find him writing from Lima to Madrid of the “great anxieties I have in seeing the islands of this Ocean occupied by our enemies who, as masters of them can avail themselves of their commodities to repair their ships, deposit booty and form permanent settlements, which would ruin forever the commerce of this part of America, or serve as bases for greater designs.”<sup>25</sup> Both Malaspina and Higgins saw the impending ruin of the Spanish empire: Malaspina proposed enlightened, radical reforms; Higgins saw no alternative to the time-sanctioned policies of the old regime as enshrined in the Laws of the Indies.

25.- AGI, *Estado*, 73; quoted in Donoso, *El Marqués de Osorno...*, p. 378.

## **La présence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'indépendance**

Christiane Laffite-Carles\*

A la veille des guerres d'indépendance, en 1807, Napoléon Bonaparte, auréolé de victoires, restait assoiffé de nouvelles conquêtes. Il convoitait désormais l'Espagne et le Portugal. Charles IV régnait alors en Espagne même si le pays était dirigé par Manuel Godoy. Ce dernier, favori du roi, n'était pas plus aimé des Espagnols que le futur héritier du trône: Ferdinand de Bourbon.

Napoléon, profitant de la tension qui régnait dans la péninsule, tenta de l'envahir. Il imposa des traités à l'Espagne dont un qui visait à réduire à néant le royaume de Portugal en promettant à Charles IV que le gouvernement français le reconnaîtrait comme empereur des deux Amériques. Il ouvrait ainsi à ses troupes la route du Portugal et en profita pour expédier dans la péninsule quatre fois le nombre de soldats prévus, afin qu'ils s'emparent des principales forteresses espagnoles.

Les conséquences de cette perfidie sont connues et ont été relatées maintes fois: la révolution d'Aranjuez contre Godoy, l'abdication de Charles IV en faveur de son fils Ferdinand, l'intervention française, le voyage de la famille royale à Bayonne etc... Après les événements du 2 mai 1808 à Madrid, les Espagnols se rebellèrent et se soulevèrent en établissant dans chaque province une junte indépendante du gouvernement semblable à celle que Ferdinand avait laissé à Madrid pour gouverner l'Espagne pendant son absence. Les juntas reconnaissaient Ferdinand comme unique roi. La junte de Séville se détacha alors en se dotant des titres pompeux de 'Junta suprême d'Espagne et des Indes'<sup>1</sup>. Mais elle n'en avait que le titre, car l'Amérique espagnole et plus particulièrement la Nouvelle Grenade n'étaient pas encore au courant de ces changements fondamentaux. Les Anglais, maîtres de la mer et en guerre contre l'Espagne, formaient un telle barrière maritime que peu de bateaux pouvaient échapper à leur surveillance et que les autorités espagnoles de la Nouvelle Grenade, sans nouvelles de la métropole, vivaient dans une incertitude qui fut propice aux premiers mouvements indépendants.

\*.- Université de Paris IV-Sorbonne Conférence présentée le 23/11/1999 à la cinquième journée d'études du Centre Franco-Ibero-Américain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR), Faculté des Lettres, Institut Catholique de Paris.

1.- José Manuel Restrepo, *Historia de la Revolución de Colombia (1800-1832)* (Bogotá, ed. Bedout, 1969-1970), t. 1, p.100.

A la fin du mois de juin de l'année 1808, un envoyé de la junte de Séville débarque à Carthagène des Indes pour informer les Neo-grenadins des derniers événements qui se sont produits en Espagne. Le Nouveau Royaume de Grenade veut alors s'allier à la junte de Séville pour déclarer la guerre à Napoléon et proclamer roi Ferdinand VII. Egalement dans le courant du mois de juin 1808, deux envoyés du gouvernement français arrivent à La Guayra sur un brigantin en provenance de Bayonne. Ils viennent annoncer aux Vénézuéliens l'abdication du roi et l'installation en Espagne du roi de Naples: José Bonaparte. Son frère prétendait ainsi attirer à lui les Vénézuéliens. Mais c'était là bien mal les connaître. Le peuple réclama la tête des émissaires français et le capitaine général, don Juan de Casas, dut les faire repartir en cachette vers La Guayra<sup>2</sup>. A l'arrivée d'un délégué de la Junte de Séville à Caracas, les provinces de la Capitainerie Générale de Caracas, comme précédemment la Nouvelle Grenade, reconnaissent l'autorité de cette Junte.

Pourtant, une fois la capitale espagnole aux mains des Français, l'opinion change en Nouvelle Grenade. L'élite intellectuelle pense que ce n'est pas parce que l'Espagne doit succomber au pouvoir colossal de Napoléon que l'Amérique espagnole doit obtempérer. C'est alors que naît, profondément ancré, le désir d'indépendance, suivi des principales batailles de la guerre d'indépendance. Quito se révolte, à la grande surprise des autorités espagnoles qui avaient peur de la propagation de ce premier soulèvement révolutionnaire. Puis Pasto plus au Nord, puis plusieurs villes de la Nouvelle Grenade. Le pays devient alors ivre d'idées flatteuses de souveraineté, d'indépendance et de fédération. La population des villes se réunit de plus en plus souvent sur la grand place pour y faire des pétitions aussi nouvelles qu'extravagantes. Le vice-roi Amar, d'un caractère faible, n'arrive plus à imposer quoi que ce soit. Il est emprisonné avec sa femme, libéré, envoyé à Carthagène des Indes puis, en Espagne, ses biens lui ayant été confisqués selon le désir du peuple. Si son expulsion ramène l'ordre à Santafé, la nouvelle de sa destitution se répand en Nouvelle Grenade et Carthagène imite aussitôt la capitale en établissant une Junte indépendante qui est en réalité un conseil municipal. Cette ville portuaire était le port espagnol le plus important de la côte des Caraïbes, non seulement pour sa place forte, mais encore parcequ'elle était la capitale d'un immense territoire divisé en plusieurs départements<sup>3</sup> et qui portait le nom de province de Carthagène des Indes. Elle sera la première province de la Nouvelle Grenade à déclarer son Indépendance absolue de l'Espagne, le 11 novembre 1810.

Une forte rivalité commençait à se faire sentir, d'une part entre les provinces, d'autre part entre les grandes villes et la capitale. Lorsque les premiers soulèvements s'étaient déclarés à Santafé, les quelques soldats présents n'étaient pas assez nombreux pour intervenir efficacement. Il avait donc fallu recourir aux troupes

2.- Ibid, t. 2, p. 240.

3.- Il s'agissait des départements actuels de l'Atlantique, Bolívar, Córdoba, Urabá, San Andrés et Providencia.

envoyées sur la côte à Carthagène, mais elles y étaient nécessaires pour défendre la ville des Anglais qui l'avaient mise à feu et à sang lors du siège de l'amiral Vernon en 1741<sup>4</sup>. Les habitants de la côte craignaient une nouvelle attaque anglaise et les autorités avaient prévu de consolider les fortifications de la ville et d'améliorer son système de défense. La couronne espagnole avait alors octroyé un revenu annuel d'un demi million de pesos or. Logiquement, à l'Indépendance, cette participation financière disparut et, dès 1812, Carthagène demandait en vain de l'aide aux autres villes néo-grenadines qui, elles aussi abandonnées à leur propre sort voyaient leurs revenus diminuer. C'est alors que le Président Torices favorisa la venue d'étrangers en leur offrant des terres en friche et un accès à l'industrie<sup>5</sup>. Il fit également distribuer des patentes de course. Rapidement, le pavillon tricolore (bleu, jaune, rouge) de Carthagène commença à être reconnu et les corsaires s'engagèrent dans une guerre maritime qui allait être funeste au commerce espagnol. Durant toute la guerre d'Indépendance, de nombreux corsaires étrangers, en grande majorité de nationalité française, anglaise ou nord-américaines allaient servir la République de Colombie, munis d'une patente de course. Leur flotte allait venir renforcer la marine colombienne qui ne comprenait alors que quelques chaloupes canonnières pour surveiller les ports et les fleuves et quelques goélettes et brigantins.

Dans ces guerres de l'Indépendance sur la côte colombienne, il convient de dissocier deux périodes: l'une, pré-républicaine allant de 1810 à 1819, pendant laquelle les Français passant d'un régime bonapartiste à un régime royaliste interviendront comme de véritables aventuriers. L'autre période que nous ne ferons qu'évoquer, sera à la fois plus stable mais plus délicate, car les Français, ayant retrouvé un régime royaliste, se méfieront de ces nouvelles républiques qu'ils tarderont à reconnaître, ce qui ne sera pas sans incidence sur les relations commerciales et diplomatiques bilatérales.

De nombreux corsaires français, après les troubles subis par les colonies françaises en Guadeloupe et en Martinique suite aux différents sièges anglais, restèrent dans les Antilles qui abritaient une population française importante<sup>6</sup>. C'est ainsi qu'en 1812, ils sont sur place pour répondre favorablement à l'appel du président Torices

4.- L'amiral s'était présenté devant Carthagène avec une flotte de 186 bâtiments c'est-à-dire 63 bâtiments de plus que celles qui composait l'Invincible Armada. Cette formidable flotte comprenait 12,600 marins et 23 600 combattants. La défense de Carthagène était assurée par 3,000 hommes plus les marins à bord des six navires de guerre qui protégeaient alors la ville. C'était faible en comparaison, mais les hommes étaient courageux et prêts à défendre leur ville jusqu'au bout car ils n'aimaient guère Vernon qui avait déjà tenté de s'emparer de Carthagène l'année d'avant. Donc lorsque l'amiral dut battre en retraite, les habitants de Carthagène vécurent dans la terreur d'un nouveau siège.

5.- Op. cit. t. 1, p. 222.

6.- Y compris en Louisiane, même après que l'Etat est devenu Nord-américain. Cf. Anne Pérotin-Dumond, "Course et Piraterie dans le golfe du Mexique et dans la mer des Antilles" (1810-1830)", *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe* N° 53/54 (1982).

et servir la cause des patriotes latino-américains. Certes, leur nombre est important<sup>7</sup>, mais certains d'entre eux, animés d'un grand idéal révolutionnaire, se distingueront par leurs actions décisives. Ce seront Pierre Labatut, Louis Bernard Châtillon, Louis Aury ou Renato Beluche pour ne citer que nos marins révolutionnaires dont le rôle joué pendant les guerres de l'Indépendance mérite d'être évoqué ici.

### **Le colonel Pierre Labatut<sup>8</sup> à la conquête de Santa Marta.**

Pierre Labatut est l'un des premiers français à avoir participé activement aux guerres d'indépendance. Les villes de la côte dépendaient alors de juntes composées de patriotes dont l'action limitait les pouvoirs du gouverneur. La junta de Carthagène des Indes avait réussi tant bien que mal à instaurer ce type de gouvernement. Mais le gouverneur de Santa Marta n'en voulait pas et il réussit à destituer les membres patriotes de la junta en les remplaçant par des royalistes, imposant ainsi aux habitants de la ville un retour à l'ancien régime.

Carthagène réagit aussitôt et la guerre fut déclarée entre ces deux villes de la côte colombienne des Caraïbes. Carthagène, en tant que capitale de province, ne pouvait accepter que Santa Marta refuse de se soumettre à la nouvelle constitution (1812). C'est alors que sous les ordres de Pierre Labatut, Bolívar nommé colonel, eut pour mission de reprendre aux royalistes les principales villes du fleuve *Magdalena*<sup>9</sup>. Quant à Labatut, il devait occuper la ville de Santa Marta. Ce n'était pas une opération facile mais cet ancien officier supérieur des armées napoléoniennes possédait d'immenses talents militaires, alliés à une grande intrépidité.

Décidé à avoir gain de cause, il prépare soigneusement son plan de bataille et se rend sur le *Magdalena* accompagné de 200 hommes de troupe, de deux bateaux et de quelques embarcations légères. Il attaque alors les zones fortifiées par les royalistes et, peu à peu, s'empare de leurs pièces d'artillerie, de leurs munitions et de quelques-uns de leurs bongos<sup>10</sup> armés. Rempli d'ardeur après ces victoires, il fait de nouveaux préparatifs et, avec l'aide de 340 hommes, il réussit à occuper leur principal centre de résistance<sup>11</sup>, le 18 novembre 1812. L'ennemi se retrouve désormais sans artillerie et avec cinq embarcations en moins dont 4 bongos de guerre et une chaloupe canonnière. C'est alors que Labatut peut prendre le commandement du fleuve. Sans perdre de temps, afin de profiter du désordre régnant chez les royalistes dont le port se trouve maintenant

- 7.- Pérotin-Dumond ("Course et Piraterie dans le golfe du Mexique...", p. 53) parle de 400 flibustiers.
- 8.- Né à Cannes vers 1770, il entra dans les armées napoléoniennes où il devint officier supérieur. Il fut destitué pour indiscipline pendant la guerre d'Espagne. Emprisonné à Cadix, il s'en évade en 1811 (Service historique de l'Armée de Terre, 1<sup>o</sup> Division, bureau de la solde).
- 9.- Ce fleuve qui se jette dans la mer à Barranquilla, ville située entre Santa Marta et Carthagène, est relié à Carthagène par l'intermédiaire du Canal du Dique.
- 10.- Ce sont des bateaux plats à faible tirant d'eau. Ils ont un canon placé à la proue.
- 11.- Il s'agit du Guaímaro à quelques kilomètres au Sud de l'embouchure du fleuve.

menacé, il s'empare de Santa Marta où il rentre en vainqueur le 6 janvier 1813. La ville était vide et abandonnée à elle-même, car, la ténacité du Français avait inquiété le gouverneur qui, se sentant incapable de se défendre, s'était embarqué pour Portobelo. Pierre Labatut devint un héros et acquit une réputation qu'il ne lui fut malheureusement pas possible de garder par la suite. Promu chef militaire et politique de la province de Santa Marta, il ne sut pas servir sa nouvelle patrie. C'était un aventurier et il ne résista pas au désir de s'enrichir. Il fit piller les bateaux espagnols et se mit à acheter tout ce qui lui venait à l'esprit: les magasins, les biens des habitants... Ceux-ci commencèrent à se plaindre, sans résultat, mais ils parvinrent à trouver une solution pour se débarrasser de cet 'usurpateur' en profitant de l'insurrection des indiens Guajiras, de la province voisine, qu'ils firent entrer dans la ville. Le 5 mars, ils l'occupaient. Labatut, qui n'avait certainement pas bonne conscience, prit peur à la vue de ces indiens réputés méchants et, sans même faire appel aux 500 hommes de sa garnison, il prit la fuite en s'embarquant immédiatement pour Carthagène à bord de la goélette *Indagadora*<sup>12</sup>. Il laissait la côte dans une situation très embarrassante. Carthagène n'était pas disposée à abandonner la lutte. Les forces des patriotes s'amenuisaient et s'affaiblissaient dans ces guerres civiles. C'est pourquoi quelques historiens<sup>13</sup> ont, soit dénigré l'action des Français, soit cherché à comprendre les raisons qui ont poussé certains d'entre eux, comme Labatut, à ne pouvoir mener à bien leur entreprise. Il faut reconnaître que des hommes comme lui étaient des aventuriers et non des hommes d'Etat. On ne peut pas appliquer à tous les Français engagés dans les guerres d'indépendance ces propos amers de l'historien Restrepo à propos de Labatut<sup>14</sup>:

*En général ... les étrangers qui sont venus en Amérique offrir leurs services en ces débuts de République firent plus de mal que de bien. Tous donnaient l'air d'être de grands militaires et des politiciens consommés, alors que dans leur pays ils n'avaient été ni l'un, ni l'autre. Remplis d'orgueil chaque fois qu'un commandement leur était donné, ils ont voulu agir à leur guise en refusant d'obéir aux gouvernements établis; ils se croyaient supérieurs aux américains du Sud d'où le mépris qu'ils affichaient même envers les magistrats les plus hauts placés.*

- 12.- Restrepo, *Historia de la Revolución de Colombia...*, t. 1 p. 277.
- 13.- Felipe Larrazábal, *La vida y la correspondencia general del Libertador Simón Bolívar, publicados por el héroe colombiano desde 1810 hasta 1830* (New York, Andrés Cassard, 1883), 2 vols. Restrepo, *La revolución de la República de Colombia...* Sergio Elías Ortiz, *Franceses en la Independencia de la Gran Colombia* (Bogota, Ed. ABC, 1971).
- 14.- Larrazábal, *La vida y la correspondencia general del Libertador...*, t. 1, p. 155: Por lo general ... los extranjeros que vinieron a la América a ofrecer sus servicios en aquella primera época de la República, hicieron más mal que bien. Todos ellos venían aparentando ser grandes militares y consumados políticos, cuando en su país no habían sido ni una ni otra cosa. Llenos de orgullo siempre que se les confirió algún mando, quisieron obrar a su antojo y no obedecer a los gobiernos establecidos; creíanse superiores a los americanos del Sur, y de aquí provenían que mirasen con desprecio aun a los más altos magistrados. Restrepo, *Historia de la Revolución de Colombia...*, t. 1, p. 279.

Et pourtant Carthagène fit encore appel à un étranger, un colonel anglais du nom de Roberston pour gouverner la province de Santa Marta et à un autre français, Louis Bernard Châtillon pour reprendre la ville.

### **Louis Bernard Châtillon<sup>15</sup>, commandant en chef des forces terrestres à Carthagène des Indes**

Sans doute les Français et les Européens en général se sentaient-ils légèrement supérieurs aux militaires néo-grenadins qui, naturellement n'avaient pas reçu la même éducation ni le même entraînement, loin de là. Dans certaines régions de la Nouvelle-Grenade, les forces armées étaient composées d'indiens à moitié sauvages, seulement armés de lances<sup>16</sup>. En ce qui concernait la côte atlantique qui s'étendait sur 600 lieues depuis l'embouchure de l'Orénoque<sup>17</sup> jusqu'à Portobelo, elle n'aurait pas été aussi bien défendue sans l'intervention de nos militaires et de nos marins français qui surent parler aux habitants et les gagner à leur cause, à l'image de Bolívar. En effet, d'après un rapport du Ministère de la guerre et daté de cette époque<sup>18</sup>, il était très difficile de manifester une opinion positive sur la discipline des troupes et la capacité de leurs chefs:

*Généralement parlant, le soldat américain n'est pas brave, et l'officier moins encore. Dans cette dernière classe, il faut cependant accorder plus d'une exception ..., et nous en avons la preuve, d'une part lors du siège de Carthagène par le général espagnol Pablo Morillo en 1815, d'autre part dans les combats navals qui opposèrent les royalistes aux indépendants.*

Mais revenons à Châtillon qui fut désigné par le Président Torices pour reprendre la ville de Santa Marta que Labatut n'avait pas su garder. Profitant du désordre succédant à la fuite de Pierre Labatut, le Président Torices organise cette deuxième expédition. Il la confie à un nouveau français dont il connaît la réputation et la valeur et que Bolívar apprécie. Ils ont navigué ensemble sur la goélette *Jesús María y José* depuis La Guayra jusqu'à Carthagène, après avoir laissé derrière eux Miranda<sup>19</sup>. Châtillon se trouve à la tête de six goélettes et d'un brigantin à bord duquel il navigue, et sous un vent favorable, il sort du port de Carthagène le 6 mai 1813. Il s'arrête à Sabanilla pour arraisonner l'une des trois embarcations en provenance de Portobelo,

15.- Originaire du Périgord, et aristocrate de naissance, Châtillon était officier dans l'armée française. Imbu des idées de la Révolution, il craignit des représailles, changea de nom en supprimant sa particule puis émigra en Amérique. Arrivé à Caracas en 1811, il entra dans l'armée des Indépendants comme officier d'Etat-major (Elías, *Franceses en la Independencia de la Gran Colombia...*, p. 115.)

16.- Idem, p. 162.

17.- Ce fleuve, long de 2,500 kilomètres naît au Venezuela dans les monts de Parime et se jette dans l'Atlantique par 50 bouches dont 7 navigables. Colomb dans son troisième voyage vit l'Orénoque et de sa largeur conclut à l'existence d'un très vaste continent.

18.- Archives du Service Historique de l'Armée de Terre, Mémoire sur l'état militaire de la République de Colombie, par le lieutenant colonel Esménard, 28/6/1827.

19.- Elías, *Franceses en la Independencia de la Gran Colombia...*, pp. 116-117.

chargée de familles d'émigrés. Le 10 au matin, il arrive en vue de Santa Marta mais les habitants du coin essaient de l'empêcher de débarquer. Un certain mulâtre du nom de Crespo et originaire de Santa Marta convoqua alors toute la population pour l'aider à défendre la côte. Lorsqu'il comprit que les patriotes allaient essayer de débarquer il prépara une embuscade. Châtillon, accompagné de six cents hommes, força la résistance des royalistes dont le nombre était pourtant trois fois inférieur. Le véritable combat commença dès le 11 au matin et ne dura que deux heures. Ce fut un véritable désastre pour les patriotes:

*Se sentant attaqués de toutes parts, et voyant les pertes subies sans savoir par où se défendre, les hommes de Châtillon, dans la plus grande confusion, essayèrent de s'en sortir en prenant la fuite. Nombre d'entre eux se jetèrent à l'eau et furent criblés de coups de couteaux par les hommes de Crespo qui se lancèrent à la nage, à leur poursuite. Seuls en réchappèrent ceux qui, à genoux, s'abritaient sous le nom adoré de Ferdinand VII. Les rescapés, presque tous blessés, regagnèrent leurs bateaux d'où ils jetaient à la mer ceux qui se mouraient...<sup>20</sup>*

Ce fut un carnage et un désastre. Il y eut 305 morts du côté de Châtillon et 95 prisonniers alors que dans l'armée des royalistes avec Crespo à leur tête, on ne comptait que cinq morts et neuf blessés. Châtillon et neuf de ses officiers avaient péri au combat. Il n'avait été aucunement question de manque de courage ou de mauvais commandement. Simplement, les Royalistes avaient surpris les patriotes et avaient parfaitement su profiter de leur avantage. La côte restait ainsi doublement vulnérable puisque Santa Marta continuait à résister. L'acharnement des patriotes pour essayer de conquérir cette ville portuaire voisine ne faisait que commencer. Carthagène savait que pour arriver à maintenir la première République, elle devait convertir à sa cause toute la côte colombienne. C'est alors qu'elle prépara une troisième expédition dont fut chargé à nouveau Labatut qui voulait se racheter et portait désormais le titre de commandant des forces de terre et de mer de Carthagène. Il arma sa corvette *Indagadora* et prit la mer avec quelques corsaires en direction de Santa Marta. Cette fois-ci, l'expédition était beaucoup plus importante que la précédente puisqu'il s'agissait d'une double expédition par mer et par la lagune. La première se composait de deux brigantins, quatre canonnières, et onze goélettes. La deuxième qui devait arriver à Ciénaga, sur la côte juste avant Santa Marta et par l'intérieur, était composée du nombre colossal de cent dix-huit bateaux fluviaux (sompans, barques plates etc...) de guerre et de transport, sous le commandement de Labatut<sup>21</sup>.

20.- Ernesto Restrepo Tirado, *Historia de la provincia de Santa Marta* (Bogotá, ABC, 1953), p. 532: sintiéndose atacados por todas partes y viendo las bajas que les hacían sin saber por dónde defenderse, los de Châtillon, en la mayor confusión, buscaron la salvación en la huída. Muchos se botaron al agua y fueron pasados a cuchillo por los de Crespo, que, tras ellos se arrojaban a nado. No se salvaron más que aquellos que de rodillas se escudaban del adorado nombre de Fernando VII. Los restantes, casi todos heridos, se retiraron a los barcos, desde donde arrojaban al mar a los que iban muriendo ...

21.- AGI, Correo 72 A, Rapport de Francisco Rodríguez (n° 1), Santa Marta, le 13/10/1813.

Le 13 août 1813, Labatut et ses troupes accompagnés de cinq bâtiments essaient de surprendre la forteresse de *Morro* située au Sud-Ouest de la ville. Pris sous le feu des batteries, ils doivent se retirer rapidement. Le 15 du même mois, une seconde attaque est entreprise et deux à trois mille hommes débarquèrent. Ils durent se retirer dès le lendemain, ne pouvant pas faire face aux feux des batteries. En outre, un événement survint qui allait les contraindre à la retraite: le 9 septembre, un convoi en provenance de Portobelo arrivait en renfort. Les Indépendantistes, pris entre deux feux, s'enfuirent honteusement après toute une journée de lutte<sup>22</sup>. Labatut fut alors rétrogradé, puis exilé. Le plus inquiétant était tout ce que les patriotes laissaient entre les mains des royalistes (embarcations, canons,...) et qui allait servir au général espagnol Morillo pour reconquérir la côte. Encore une fois l'ingéniosité et le courage d'un français, le commodore Louis Aury permirent à de nombreux patriotes de ne pas tomber sous le joug du général espagnol.

### **Le commodore Louis Aury<sup>23</sup>, commandant de la marine de guerre des indépendants**

Alors que le colonel Labatut allait être désavoué, Louis Aury, corsaire français et à la tête d'une jolie petite flotte, faisait son entrée à Carthagène dans le courant du mois de mai 1813. Le gouverneur de la province, don Juan de Dios Amador, tout comme le commissaire des Provinces Unies de la Nouvelle Grenade, Juan Marimón, le reçurent à bras ouverts, lui conférant immédiatement le titre de Lieutenant de marine. Il se trouva alors à la tête de la toute jeune marine de guerre des indépendants. Il fallait qu'il organise la guerre maritime contre l'Espagne et, pour cela, il agit en sorte que le général Marimon lui délivre une patente de course<sup>24</sup>. Il confia alors une partie de sa flottille à ses compagnons de navigation, français expérimentés comme Lauminet<sup>25</sup>, Courtois<sup>26</sup> et Collot<sup>27</sup>. Après s'être donné le titre de commodore, pendant deux

ans, entre 1813 et 1814, il sillonna les eaux antillaises depuis l'île de la Marguerite jusqu'au golfe du Mexique sous le pavillon de Carthagène. Dès qu'il entendit parler de l'expédition pacificatrice sous le commandement du général Morillo et de la flotte des royalistes qui allait envahir la baie de Carthagène, il réunit ses bâtiments et se tint prêt à coopérer à la défense de la ville. Mais, en raison des nombreuses pertes (bâtiments et matériel de guerre) dues aux précédents soulèvements entre les villes de Santa Marta et de Carthagène et aux mésententes entre certains chefs républicains<sup>28</sup>, cette défense allait s'avérer très difficile malgré la résistance héroïque dont firent preuve les patriotes. Sur les dix forts de défense disséminés çà et là, à des endroits stratégiques, dans la baie, deux d'entre eux étaient commandés par des Français: le fort de San Felipe par le colonel Rieux<sup>29</sup> et le fort de San Fernando par le colonel Ducoudray-Holstein<sup>30</sup>. Quant à Louis Aury, il commandait l'escadre de la baie. Le général Castillo, commandant de la place forte, le chargea alors d'une mission importante, celle de s'emparer de la frégate espagnole *Ifigenia* chargée de quarante quatre canons, et qui, à cause du mauvais temps, avait dû se réfugier face à l'île de Barú. Désobéissant aux ordres, il échoua dans son entreprise:

*Le général Castillo ordonna que quatre cents hommes d'élite ainsi qu'une partie de son Etat Major s'embarque à bord des embarcations qui s'étaient avérées nécessaires à cette entreprise, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Aury. Ce dernier, qui n'était pas du même camp que Castillo, suscita des difficultés pour l'attaque de la frégate, et, contrevenant aux ordres reçus, fit un débarquement dans l'île de Barú, à Santana, sous prétexte de se rendre maître de cet endroit et d'assurer ainsi l'abordage de l'*Ifigenia*. L'infanterie, après avoir débarqué le 25 septembre, en désordre et sans précaution, se dirigea*

22.- Christiane Laffite Carles, *La costa colombiana del Caribe (1810-1830)* (Banco de la República, 1995), p. 223.

23.- Né à Paris vers 1788, il en partit à l'âge de 16 ans pour se rendre aux Antilles et fit son apprentissage de marin sur des bateaux de commerce. En 1810, il commença à se mettre à son compte en acquérant son premier bateau, la goélette, *la Venganza*. En 1814, il en avait sept de plus: *Constitución, Estrella, General Bermúdez, Americana, Presidente, Ejecutivo et Fogoso*.

24.- Elías, *Franceses en la independencia de la Gran Colombia...*, p. 195.

25.- Ce français commença son métier de marin dans les mers des Antilles dès 1810, date à laquelle il rejoignit le commodore Aury à Savannah. Sa goélette *Jupiter* fut l'un des rares bateaux qui arrivèrent à tromper l'ennemi lors du blocus de Cartagena en 1815 (Elías, *Franceses en la independencia de la Gran Colombia...*, p. 226).

26.- Ce français était le compagnon d'Aury. Il lui succéda au commandement de la flotte corsaire. Il participa, entre autres à la bataille du lac de Maracaïbo, à bord de son brigantin *l'Intrépide*.

27.- Marin français, également compagnon d'Aury et commandant d'une partie de la flotte corsaire.

28.- Le général Castillo qui commandait la place forte de Carthagène pendant le siège de Morillo, n'était pas aimé et fut remplacé, pendant le siège, par le général vénézuélien, José Francisco Bermudez.

29.- Né à Montpellier vers 1755, Louis François de Rieux a été envoyé par le gouvernement français en 1783, pour faire des recherches d'histoire naturelle à Saint-Domingue, puis l'année suivante à Carthagène. Les vice-rois de la Nouvelle Grenade l'accueillirent à bras ouverts pour lui confier différentes missions. Il sera tout à tour, médecin, militaire, scientifique, propriétaire terrien ... Revenu à Carthagène en 1821 après quelques années passées entre Madrid et Santafé puis le Venezuela, il sera alors nommé colonel, commissionné par le général en chef de la côte colombienne et signera les «Accords de Carthagène» en 1821, au moment de la capitulation royaliste. Considéré ensuite par la République comme un véritable colombien, il occupera des postes importants, tels que gouverneur de Santa Marta, Sénateur de la République puis député de l'Assemblée Constituante.

30.- Henri Louis Villeneuve de Ducoudray, citoyen français est né en Brandebourg le 23/9/1772. Il a servi dans les armées de la République de 1793 à 1796. En 1795, il est nommé chef de bataillon et on le retrouve avec ce titre en 1811 à l'Etat Major de l'armée de Catalogne. Destitué le 2 septembre, pour trahison, par un décret de Napoléon, il suit un traitement à l'hôpital de Barcelone. Il réussit à s'évader en novembre 1811, après avoir trompé la vigilance de ses gardiens (Service historique de l'Armée de Terre, Série 2YF). Il rejoint les Antilles et dès son arrivée, il demande à faire partie de l'unité corsaire du commandant Aury. Leur amitié explique son aide précieuse lors de la fuite des patriotes.

vers le village de Santana, avec une partie des équipages des bateaux; au moment où ils s'y attendaient le moins, les républicains furent attaqués par un corps de royalistes dirigé par le Lieutenant Colonel de génie, don Juan Camacho: la colonne des indépendants fut dispersée sous cette poussée et perdit vingt cinq morts, trente cinq blessés et cent trente fusils, les autres remontant à bord précipitamment. C'est ainsi qu'avorta le plan primitif, car les Officiers étrangers qui commandaient les bateaux corsaires, provoquèrent des rivalités et désobéirent aux ordres de Castillo qui dut regagner la ville<sup>31</sup>.

Cela eut des conséquences fatales. Malgré tout, et face à de puissants ennemis, les querelles internes entre patriotes continuaient. Aury participa à l'emprisonnement de Castillo. Il lui était reproché de n'avoir pas pris les mesures nécessaires pour assurer plus rapidement la défense de la ville. José Francisco Bermudez, général vénézuélien, le remplaça, devenant ainsi le nouveau chef de la ville assiégée. Il fit ce qui était en son pouvoir pour essayer de tout réorganiser en faisant face à la famine et aux épidémies. En effet, malgré les bombardements des royalistes, les habitants ne se rendaient pas. Les Espagnols dominaient presque toute la baie et les indépendants, à l'intérieur de la ville commençaient à mourir de faim. Les forces militaires diminuaient également. Le colonel français Rieux, qui commandait le fort de San Felipe, n'avait plus sous ses ordres que trente sept combattants au lieu de cinq cents<sup>32</sup>. Il en était de même pour les autres forts de défense. La ville était désormais devenue incapable de se défendre. En raison des nombreux morts qui l'encombraient et de la peste qui commençait à sévir, il fut alors résolu d'essayer de s'échapper par bateau. Le général Bermudez se chargea d'organiser cette tentative de fuite. Il s'agissait d'embarquer environ deux mille individus sur treize bateaux dont sept de guerre et six de commerce sous le commandement de Louis Aury. Naturellement il était difficilement envisageable de transporter tant de passagers et ce, pour deux raisons essentielles: d'abord le manque de place et ensuite des provisions d'eau et de vivres insuffisantes. Encore une fois il fut reproché à Aury d'avoir désobéi aux ordres en ne faisant pas le plein d'eau. Or il était réellement difficile

de s'approvisionner en quoique ce fut étant donné que les Royalistes étaient partout. Le commodore se vit donc dans l'obligation de laisser quelques soldats dans la baie, au risque de les voir tomber entre les mains du général royaliste, ce qui revenait à les laisser aller à une mort certaine. D'un autre côté, les embarcations étaient tellement surchargées que de nombreux passagers ne survécurent pas à la traversée. Pendant ces préparatifs, les Royalistes ne perdaient pas de vue les bateaux républicains et s'organisaient pour empêcher leur fuite. Ils avaient établi quatre batteries: deux de chaque côté de la baie et vingt-deux chaloupes et bombardes formaient une barrière dans le chenal de la baie pour en boucher la sortie<sup>33</sup>. Mais les patriotes étaient décidés et courageux. Il y avait parmi eux des femmes et des enfants et rien ne les retenait, pas même l'idée de mourir. Ils avancèrent donc dans la baie, refoulant les forces ennemies jusqu'à se trouver à portée de leurs batteries. Ils forcèrent le barrage et arrivèrent en nombre réduit devant le fort de San Fernando à Boca Chica. Heureusement pour eux, le général français, Ducoudray les y attendait alors qu'il aurait parfaitement pu abandonner son poste. Il fit porter tous les vivres et toutes les munitions qui lui restaient, à bord des embarcations, et la petite flotte put lever l'ancre

*Au milieu de la nuit, comme le vent avait fraîchi, la flottille appareilla dans un grand désordre, car le commandant Aury n'avait arrêté aucun plan précis pour que ses bateaux pussent se reconnaître entre eux. C'est ainsi qu'elle passa au centre de la flotte espagnole dont une grande partie s'était déjà réunie au vent des îles du Rosaire. Entre trois et quatre heures du matin, le mauvais temps redoubla et chaque bateau dut prendre une direction différente, selon les circonstances de son départ et l'état de son grément; trois d'entre eux seulement restèrent ensemble avec la goélette Constitution sur laquelle naviguait l'Etat Major Général et quelques illustres magistrats de Carthagène ...*<sup>34</sup>

Les autres embarcations avaient été capturées par les Espagnols ou bien s'étaient échouées. Il n'y eut donc que quatre bateaux qui arrivèrent à destination et débarquèrent aux Cayes sous le commandement de Louis Aury qui lui, était à bord de *La Constitution*. Bolívar le rejoignait peu après, à bord d'une goélette, commandée par son propriétaire, le lieutenant de vaisseau Renato Beluche.

### Les missions du Contre-amiral Renato Beluche<sup>35</sup>

Ce marin avait une excellente connaissance de la mer des Antilles, puisqu'en 1800, dès son vingtième anniversaire, il commandait son propre bateau de pêche et

33.- Restrepo, *Historia de la Revolución...*, t. II, p. 83.

34.- Idem, p. 85: A media noche, habiendo refrescado el viento, la escuadrilla se hizo a la vela sin orden ni concierto alguno, pues el comandante Aury no fijó un plan de señales para que se reconocieran los buques. Así atravesó por medio de la escuadra española, mucha parte de la cual se había reunido ya a barlovento de las islas del Rosario. Entre las tres y cuatro de la mañana, arreció un temporal que hizo tomar a cada buque diferente rumbo, según las circunstancias de su marcha y el estado de su aparejo; sólo tres quedaron reunidos con la goleta Constitución, en que iba el Estado Mayor General y algunos magistrados principales de Cartagena...

35.- Français de Louisiane, il rendit de grands services à la République. Il était également très

31.- El general Castillo dispuso que se embarcasen cuatrosientos hombres escogidos y parte de su Estado Mayor a bordo de las embarcaciones que se habían calculado necesarias para la empresa, mandados por el teniente de navío Aury. Este, que era de un partido contrario a Castillo, suscitó dificultades para el ataque de la fragata, y contraviniendo a las órdenes que había recibido, hizo un desembarco en la isla de Barú, sobre Santana, bajo el pretexto de apoderarse de aquel punto y apoyar el abordaje de la *Ifigenia*. Hecho el desembarco en desorden y sin precauciones (septiembre 25), se encaminó la infantería hacia el pueblo de Santana con parte de las tripulaciones de los buques; cuando menos lo esperaban los republicanos, fueron atacados por un cuerpo de realistas dirigido por el Teniente Coronel de ingenieros don Juan Camacho: con este empuje se dispersó la columna independiente, que perdió veinticinco muertos, treinta y cinco heridos y ciento treinta fusiles, reembarcándose los demás con mucha precipitación. Así abortó el primitivo plan, pues los Oficiales extranjeros que mandaban los buques corsarios, promovieron competencias y desobedecieron las órdenes de Castillo, quién tuvo que regresar a la plaza. Restrepo, *Historia de la Revolución...*, t. II, pp. 62-63.

32.- Laffite, *La costa colombiana del Caribe...*, p. 237.



naviguait depuis la Floride et Cuba jusqu'à Mexico et le long de la Côte Ferme. En 1812, alors qu'il commandait le brigantin goélette *Jenny*, Beluche servit la cause bonapartiste et amena au port de Bordeaux un chargement d'or en provenance de Veracruz. Sa mission dans ce port du Sud-Ouest de la France où il avait déjà séjourné plus de dix ans auparavant, alors qu'il commandait l'artillerie dans la garnison de la ville d'Arcachon<sup>36</sup> eut des conséquences décisives puisque, dès son retour dans les eaux antillaises, il se dirigea directement vers la Nouvelle Grenade pour offrir ses services de marin au gouvernement de Carthagène des Indes<sup>37</sup>, son idéal révolutionnaire l'ayant incité à aller proposer directement ses services au Libérateur. A son tour, il prendra part à une expédition contre Santa Marta. Il s'y distinguera et obtiendra le titre de lieutenant de vaisseau. Dès l'année suivante, alors qu'il parcourt en tout sens la mer des Antilles sous pavillon et avec une patente de course de l'Etat de Carthagène, il participe à la bataille de la Nouvelle Orléans sous les ordres de Jean Laffite et sous pavillon de Carthagène avec tous les corsaires de Barataria<sup>38</sup>. Il commandait alors une petite flottille de bateaux armés en course, parmi lesquels la goélette qui portera le nom de *Bolívar* après son débarquement aux Cayes en 1816. C'est donc aux côtés du Libérateur et sous les ordres du capitaine de frégate Louis Brion<sup>39</sup> qu'il continuera la lutte pour l'Indépendance de la Colombie puis de l'Amérique du Sud. Sa goélette *Bolívar* qu'il aura désormais l'honneur de commander comme bateau enseigne de la flotte du Libérateur sortira du port des Cayes au printemps 1816<sup>40</sup>. Ensuite il continuera à sillonner la mer des Caraïbes avec le titre de capitaine de vaisseau et à combattre pour la République, le plus souvent aux côtés de l'amiral Brion. En 1822, il reçut le commandement de la flotte qui faisait le blocus de Puerto Cabello, puis il fut appelé dans les eaux vénézuéliennes pour croiser au large de Maracaïbo et priver ainsi les royalistes de toute aide et de tout soutien. Ces derniers disposaient d'une flotte plus importante que celle des républicains et le 1<sup>o</sup> mai 1823 commençaient les combats meurtriers entre les deux camps. Ils devaient durer près de trois mois au cours desquels de nombreux bateaux seraient coulés. La ténacité et le grand calme de Beluche

apprécié de Bolívar, contrairement à Aury et ses marins. Resté au service de la Colombie, il deviendra général (*Bolívar y los emigrados patriotas en el Caribe*, Paul Verna, p. 88).

36.- Francisco Alejandro Vargas, "Homenaje al contralmirante Renato Beluche", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, tomo LXV, n° 258 (avril-juin 1981), p. 336.

37.- Idem.

38.- C'était le repaire des corsaires français de la Nouvelle Orléans. Ils agissaient sous le commandement de leur chef Jean Laffite. Leur nombre s'élevait à 400 et certains d'entre eux ont été attirés par les guerres de la Côte Ferme: Beluche, Aury, Lauminet, Châtillon, Labatut ... Ils détenaient ensemble une vingtaine de goélettes battant le pavillon de Carthagène [Anne Pérotin-Dumon, "Course et Piraterie dans le golfe du Mexique..."]

39.- Créole, natif de Curaçao. Il fut nommé par Bolívar amiral et chef de la marine colombienne au grand dépôt de Aury. Mais il était très lié avec Beluche que le Libérateur appréciait beaucoup et sur qui il savait pouvoir compter.

40.- Vargas, "Homenaje al contralmirante Renato Beluche"... , p. 337.

l'aidèrent à mener à bien sa mission, après une dernière bataille navale mémorable: il commandait alors le bateau enseigne *Independiente* et dut lutter contre les forces ennemies qui se dirigeaient vers lui afin de le prendre à l'abordage:

*Le 24 juillet, la flotte républicaine attaqua et anéantit complètement celle des royalistes, arraisonnant onze bâtiments et une felouque, et s'emparant en plus du brigantin goélette Esperanza; cassant ses beauprés, le brigantin Independiente se lança sur le San Carlos, la charpente de celui-ci craqua, les marins cyclopéens, transformés en lions, ivres de courage et dans un élan dévastateur; lui brisèrent ses antennes à coups de hache. Animés d'une force peu commune, ils égorgèrent sans miséricorde, balayèrent la poupe, coupèrent les drisses, descendirent dans les carrés, jusqu'à ce que le reste des survivants soit jeté à l'eau...*<sup>41</sup>

Cette grande victoire lui permit de rester maître de ce territoire maritime, libérant définitivement les côtes vénézuéliennes.

Entre temps avait été proclamée l'union de la Nouvelle Grenade et du Venezuela lors du congrès d'Angostura, le 17 décembre 1819. La reconquête de la côte touchait à sa fin et aucun nouveau marin français n'apparaissait à l'horizon. La course était en perte de vitesse, sa suppression avait été évoquée en France et aux Etats-Unis. Certains corsaires comme Beluche continuaient à mettre toute leur énergie à participer jusqu'au bout au maintien de cette liberté si durement acquise sur les côtes colombiennes. Les nouvelles interventions françaises après 1819 seront plus officielles, à l'image des missions du Vice-Amiral Jurien de la Gravière<sup>42</sup>. Chargé de protéger les ressortissants français dans les Etats émancipés d'Amérique du Sud et d'apporter des renseignements sur l'évolution de ces Etats, le Vice-Amiral se distinguera sur les côtes vénézuéliennes en essayant de maintenir une politique de neutralité imposée par la France. En juillet 1821, après avoir repris Caracas, Bolívar et ses hommes se dirigent vers le port de la Guayra, l'encerclent, empêchant ainsi toute retraite de la Division royaliste du Colonel Pereyra. Décidés à mourir de faim plutôt que de se rendre à Bolívar, cette troupe de neuf cents hommes ne devra son salut qu'à l'amiral français qui sut négocier avec le Libérateur. Il parvint à faire monter à bord de ses trois bâtiments, *Le Colosse*, *Le Sylène* et *l'Egérie*, environ un tiers des forces du Colonel Pereyra, le reste des troupes ayant préféré passer du côté des indépendants. C'est ainsi qu'il débarqua à Puerto Cabello, encore aux mains des royalistes, des hommes affamés et épuisés mais sains et saufs<sup>43</sup>.

41.- Idem, pp. 340-341: El 24 de julio siguiente la Escuadra republicana atacó y destruyó completamente a la realista apresándole once buques y un falucho, y volándole además el Bergantín-Goleta Esperanza; rompiéndole los beaupreses, el Bergantín Independiente se echó sobre el San Carlos, el maderaje de éste crujió, se le partieron las antenas a los hachazos de los ciclópicos marinos, transformados en leones, ebrios de coraje y en un impulso de exterminio, con vigorosa pujanza degollaron sin misericordia, barrieron la popa, cortaron drizas, bajaron a las cámaras, hasta que hicieron tirar al agua el resto de los sobrevivientes.

42.- *Souvenirs d'un Amiral. Mémoires du Vice-Amiral Jurien de la Gravière (1772-1849)* (Paris, Association des amis du Musée de la Marine, 1977).

43.- Archives de la Marine, Série BB4, 1752 bis, rapport n° 151, en rade de Puerto Cabello, à bord du *Colosse*, le 7/7/1821.

Ce service rendu par les Français dans le respect de la neutralité devait assurer à notre nation des liens commerciaux privilégiés avec la nouvelle république. Or il n'en fut rien étant donné que la France ne voulait pas la reconnaître. La politique française resta ainsi indécise jusqu'en 1826 date à laquelle les instructions que reçurent les chefs des missions navales et commerciales françaises devinrent plus libérales tout en continuant à écarter toute possibilité de reconnaissance officielle<sup>44</sup>. Ce n'est qu'en 1830, à la fin du règne de Charles X, que la France proposa à la Colombie de signer avec elle un traité de paix, de commerce et de navigation.

Si la présence française sur la côte colombienne s'est caractérisée à la fois par l'intervention d'aventuriers et de marins en mission officielle, l'action de ces derniers, bien que notoire, ne représente qu'une infime participation et une action plus politique ou commerciale que combative. Seuls les aventuriers ont réellement joué un rôle décisif en faveur de l'Indépendance. Leur attachement à un certain idéal révolutionnaire aura été le moteur de leur réussite, selon sa durée, sa constance ou sa fidélité. Leur succès sera le reflet de leur engagement total à la cause des patriotes et de leurs tactiques de combat en flottille et en opération individuelle. Car le corsaire indépendant aura cette supériorité sur les Espagnols, le fait de connaître à la fois la bataille en solitaire et en flottille. C'est ce qui nuira au corsaire français Louis Aury puisqu'il n'acceptera jamais de concurrents et c'est ce qui fera la gloire et la réussite de Beluche. Enfin, outre l'aide qu'ils ont apporté aux nouvelles républiques, les Français laissent la voie ouverte à une étude plus approfondie de la guerre de course selon qu'elle se consacre aux agressions commerciales, aux opérations individuelles, aux blocus ou à la guerre navale. Dans cette dernière, ce n'est pas toujours le nombre qui importera mais, comme nous l'avons vu, la qualité des marins et de leur chef avec toute leur expérience de la course indépendante.

44.- *L'Amérique latine et la France*, Paris, la Documentation française, 24/4/1964.

## *La Amistad* (1839) Domestic and International Repercussions

Virginia W. Leonard\*

The sea has meant death and bondage for millions taken in vessels from Africa. Yet, it has also provided emancipation and escape for thousands. The case of the *Amistad* illustrates the duality of the sea for 53 Africans returned to Africa after being kidnaped to Cuba. The story demonstrates the complexity of maritime law, national law, treaty law, and politics and the connections of these with slavery and the slave trade. It also illustrates the determination of the British to end both, and the intent of the Spanish Government to keep Cuba, its prize colony, by continuing the slave trade, regardless of the Anglo-Spanish Treaty of 1817, which was expected to stop the trade after May 30, 1820. It shows the steadfastness of the United States courts in upholding the laws, and the resolve of slave owners to retain slavery itself.

In the summer of 1839 more than several hundreds of Africans were transported to Cuba on the Portuguese slaver *Teçora*. Shortly after their arrival two Spanish-Cubans Pedro Montes, age 58, and José Ruiz, age 24, purchased 53 Africans in Havana. They decided to move the 49 adult males and 4 children to their plantations in Puerto Príncipe in Cuba at night to avoid British anti-slaver patrols. Their schooner *Amistad* never arrived.

On the night of July 1, 1839, the recently enslaved Africans escaped by picking the locks of their shackles with a nail, and took control of the schooner. During the struggle the ship's captain, one of the rebels, and a mulatto cook, who had jokingly told the slaves that the white men would eat them, were killed. Two crewmen jumped overboard to escape, and probably drowned. The cook was killed with cane-chopping knives taken from the hold. The captain's sixteen-year old cabin boy, Antonio, an African slave who spoke Spanish, successfully begged for mercy. The Spaniards José Ruiz and Pedro Montes were spared to sail the ship. The leaders of the insurrection, Cinque, Grabeau, and Burnah ordered the Cubans to sail the schooner toward the morning sun, home to Africa. By night Ruiz and Montes steered the vessel northward with sagging sails hoping to attract a British or U.S. navy vessel to investigate. After two months

\* Profesora en Western Illinois University. Trabajo presentado a la reunión del capítulo norteamericano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, en el Washington Navy Yard, 22/9/1999.

of malnourishment and sickness resulting in ten deaths, the schooner was sighted at anchor off Montauk Point, New York, by a U.S. Navy brig *Washington*, Lieutenant Commander Thomas R. Gedney, commanding. At that time, Cinque and a party of Africans, none of whom spoke English, were ashore trying to buy food and water, and arrange passage back to Africa. Henry Green and other Long Island seamen, who were interested in salvage rights to the ship and cargo, pretended they would take them to Africa, and were furious when the *Washington* took possession of the *Amistad*. Lt. Commander Gedney hauled his prize to New London, Connecticut, to condemn it, as slavery was not yet illegal there, whereas it had been abolished in New York 12 years before, in 1827, making the “slave cargo” without value as a prize.

### Background

The cessation of the African slave traffic had been agreed to by the English and Spanish Governments in the Treaty of 1817 that took effect in December 1820.<sup>1</sup> The purchasers of slaves in the Havana market obtained false papers (passports) from corrupt Spanish officials, who received \$5 per slave. An example of this would be Cinque, the leader of the takeover of the schooner. Joseph Cinque (c. 1817-?) was from the Mende region of Sierra Leone, and his name is the Spanish approximation of *Sing-gbe*. He was in his early twenties, married, with three children when captured by African slave traders. The false document stated that Cinque was a “*ladino*,” i.e., in Cuba before slave imports were outlawed. In reality, he was a “*bozal*,” illegally imported from Africa.<sup>2</sup>

Spanish officialdom on land and sea ignored the Anglo-Spanish Treaty prohibiting the slave trade and profited greatly for looking the other way. The British Consul-General at Havana reported to the Secretary of State for Foreign Affairs in 1859 that “violation” of the Treaty “has been connived at by all the officers of the Spanish Crown from the date of its celebration to the present time...”<sup>3</sup> Spanish officials along with Spanish-Cuban slave traffickers returned to the mother country of Spain with immense fortunes as celebrities (“*convertidos en grandes personajes*”).<sup>4</sup>

- 1.- Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade, 1440-1870* (New York: Simon & Schuster, 1997), p. 604.
- 2.- Howard Jones, *Mutiny on the Amistad: The Saga of a Slave Revolt and Its Impact on American Abolition, Law and Diplomacy* (New York: Oxford University Press, 1987), pp. 14-16.
- 3.- Consul-General Joseph T. Crawford to Sec. of State for Foreign Affairs Lord John Russell, ST Dispatch n° 40, 3/12/1859, FO 84/1080, f. 206-207.
- 4.- Fernando Garrido: *La España contemporánea. Sus progresos y materiales en el siglo XIX* (Madrid, 1867), as quoted in José Luciano Franco, *Comercio clandestino de esclavos* (Havana: Editorial Ciencias Sociales, 1996), p. 217.

### Domestic Repercussions

**The U.S. Courts.** The 39 Africans, including three girls and a boy, in addition to the cabin boy, Antonio, who had survived, were held in confinement for the next two years while their case was heard by Circuit, District and Supreme Courts. Abolitionists (those who wanted to abolish slavery immediately) and others called attention to their plight, raised money for their defense, and found Mende-speaking interpreters James Covey and Charles Pratt.<sup>5</sup> In September 1839 the Circuit Court met in Hartford and Justice Smith Thompson dismissed the charges of murder and piracy as the events had occurred within Spanish jurisdiction. Judge Andrew Judson of the Circuit Court ruled in January 1840 that they were not legally slaves since Spain, in accordance with the Treaty of 1817, had abolished slave imports from Africa after 1820. Lt. Gedney received one-third of the value of the *Amistad* and its freight in spite of Green’s claim. The Africans were not included as part of the cargo and salvage rights. Montes and Ruiz returned to Cuba empty-handed to avoid civil personal injury lawsuits brought against them in the New York Court of Common Pleas by Cinque and others for their mistreatment on the *Amistad*.

The Martin Van Buren administration continued to support the pro-slavery constituency in the Democratic Party, supporting the demands of Spain to have the vessel, its cargo, and the Africans returned to Cuba, where the Africans faced certain execution. The Attorney General took the case to the Supreme Court where five of the nine judges, including Chief Justice Roger B. Taney, were southerners who had been slaveholders. Roger Baldwin, the attorney for the Africans in Connecticut, and former U.S. president John Quincy Adams, argued that the *Amistad* captives were free and had always been free. They also accused the Van Buren administration of illegally interfering in the judicial process. Newspapers called the case “the trial of one President by another.” In March 1841, Justice Story held that the captives were free and that Spanish law and Pinckney’s Treaty requiring the safe return of vessel and cargo did not apply. The legal system had done justice in the midst of domestic and international turmoil. John Quincy Adams wrote to Lewis Tappan “The captives are free!”<sup>6</sup> The Spanish had failed to prove the Africans were legally enslaved, and the Africans had merely exercised their right as free people to defend themselves from kidnappers and had, therefore, entered the U. S. as free blacks. However, Justice Joseph Story’s opinion did not recognize blacks as persons-slaves were property under the law. The anti-slavery people knew it was a hollow victory, and also knew that they could only eliminate slavery by arousing public opinion against unjust laws.

**Abolition Movement Strengthened.** The *Amistad* case strengthened those

- 5.- Covey and Pratt had been discovered in New York harbor on the British warship *Buzzard*. Covey was from Sierra Leone and Pratt from Mende. The British commander released them from naval duty so that they could assist as interpreters during the trials.
- 6.- John Quincy Adams to Lewis Tappan, 9/3/1841, quoted in Jones, *Mutiny on the Amistad...*, p. 194.

Americans who wished to abolish slavery. Abolitionists Lewis Tappan, Joshua Leavitt, and Simeon Jocelyn saw this as a cause sent by God, and immediately formed Friends of the *Amistad*. This New York City-based “Amistad Committee” marshaled support and resources for the Africans in churches and anti-slavery societies throughout the North. Their goal was to use all legal remedies to secure the blacks’ liberty. They unsuccessfully sought a writ of habeas corpus to release the prisoners, who remained detained for 18 months! The issues of slavery and race became viewed by many as a struggle for human rights—here were Africans who had fought for their freedom and won, yet were confined for nearly two years just because they were black. The evils of slavery in the south became a civil rights issue rather than an issue of property for northerners like John Quincy Adams.

Black abolitionists joined up with white anti-slavery persons to free the *Amistad* captives. Among them were preachers James W. C. Pennington (First Colored Congregational Church in Hartford); Jehiel C. Beman (African Methodist Episcopal Zion Church in Middletown), his wife Nancy and children Amos and Clarissa Beman; James Covey the Mende interpreter; and a missionary couple Henry and Tamar Wilson. The blacks founded the Union Missionary Society in Hartford. Its job was to oversee the white and black missionaries who were to accompany the *Amistad* Africans back to Sierra Leone. They were to found a mission.

Abolitionists, fearing the Africans would be surrendered to Spain, and face certain death in Cuba, took measures to guard the blacks from seizure. They also managed to carry the slave boy Antonio to Montreal, Canada, where there was no slavery.

**Southerners Incensed.** This case hardened the opinions of pro-slavery southerners, many of whom feared slave rebellion. The South’s congressmen continually disregarded the Supreme Court decision and sought compensation for Spain in bills in the House and Senate until the advent of the Lincoln administration and the Civil War mooted the question. Southerners who wanted to annex Cuba as a slave territory tried to recognize and pay the Spanish claims. After the 1844 election, every president and secretary of State opposed the Supreme Court’s decision and tried to indemnify Spain.

**The Van Buren Administration.** The anti-slavery activists had feared that the administration would interfere with the trials, and they were correct. Van Buren’s goal was reelection, and he bowed to the pro-slavery element in his Democratic party. Unfortunately, he went well beyond paying lip service by instructing U. S. district attorney William S. Holabird to represent the Spanish Government claims in District and Circuit Courts in Connecticut.

Secretary of State John Forsyth and Attorney General Felix Grundy agreed with Spain that the Pinckney Treaty of 1795,<sup>7</sup> which provided for safe harbors and prompt return of vessels and cargos to Spanish control without a trial. The abolitionists demanded a trial and won. The U.S. Government appealed the Circuit Court’s decision

to the District Court. Van Buren and Forsyth, confident that Judge Judson would send the Africans back to Cuba, tried to prevent an appeal by secretly ordering the U. S. Navy to send the USS *Grampus*, then patrolling the coast of West Africa for slave ships, to New London to await a court verdict. The *Grampus* would quickly take the captives to Cuba before the decision could be appealed since it was expected that Judson would loyally rule according to White House wishes. This blatant obstruction of justice would present a *fait accompli* and rid the administration of a problem on the eve of the 1840 presidential election.

However, Judson ruled in favor of the Africans on most counts -though they were to remain in captivity until the President arranged for their return to Africa as provided by a law of 1819- and the *Grampus* departed quietly. Still, the Van Buren administration refused to drop the case, and immediately appealed back to the Circuit Court, which met in April 1840. After that case was lost the administration then appealed to the U.S. Supreme Court.

There were other examples of executive bias and duplicity: Forsyth failed to provide necessary State Department documents to the attorneys for the Africans; John Quincy Adams noted an “error” in translation of Spanish documents provided to Congress. The Africans were called “*ladinos*”, which meant they were born in Cuba before 1820, rather than “*bozales*”, or born in Africa after 1820. Adams considered this error to be fraudulent and another example of executive interference. Most Americans did not believe the abolitionists’ charges of executive obstruction of justice, however the *Amistad* case may have been a factor in Van Buren’s loss of six Northern states he had won in 1836, and, thus, his loss to the Whig William Henry Harrison. When Van Buren ran again in 1848, Adams and abolitionists revived the charges of executive interference in the *Amistad* case.

**American Missionary Association.** In 1841, the Union Missionary Society<sup>8</sup> and the Amistad Committee wanted American missionaries to accompany the Africans back to Africa. They refused to accept money from slaveholders. Cinque and nine of the captives went on tour to raise money for the passage to Africa. They sang, spoke, and displayed their new-found Christian fervor, raising about \$1,500. A number of persons volunteered to establish a mission in Sierra Leone—a black abolitionist couple Henry Richard and Tamar Wilson, an Oberlin College, Ohio graduate, Rev. James Steele, and Rev. William Raymond and his wife Eliza. The interpreter James Covey returned with them, too, to help the intended mission and see his homeland again. As a result of the *Amistad* case, the Amistad Committee of Lewis Tappan, Joshua Leavitt, and Simeon S. Jocelyn merged with other missionary societies to form an integrated American Missionary Association in 1846.

Blacks were integrated into missionary activities at home and abroad and the AMA continues to this day to support many missions worldwide. In addition, the

7.- See below, Articles 8 and 9 of Pinckney Treaty under “International Repercussions.”

8.- See above, “Abolitionist Movement Strengthened.”

AMA helped to establish and fund many black institutions such as the black colleges of Hampton, Talladega, LeMoyne, Dillard, Tougaloo, Huston-Tillotson, Atlanta, Fisk and Howard. The Amistad Research Center, founded at Fisk in 1966, now located at Tulane University in New Orleans, has over eight million items, including paintings and sculpture dealing with African Americans' heritage.

**Back to Africa.** The Supreme Court set the Africans free, and they chose to return to Africa. Lewis Tappan and other supporters had converted them to Protestantism and taught them English; the slave Antonio had been spirited away so he could not be returned to Cuba. The five missionaries and teachers and 35 African survivors sailed in November 1841, under the auspices of the Union Missionary Society, which blacks had formed in Hartford to oversee the founding of a Christian mission in Africa. Ultimately, however, every *Amistad* African left the mission and Christianity except the girl Margru (renamed Sarah Kinson), who returned to the mission after studying at Oberlin College, Ohio at AMA expense.

### International Repercussions

**Spain.** Foreign relations with Spain soured over this case, and Spain constantly requested that the U.S. Government compensate her for the *Amistad's* cargo and slaves in accordance with Pinckney's Treaty of 1795 between the U.S. and Spain. The relevant articles were numbers 6, 8 and 9:<sup>9</sup>

*ARTICLE VI. Each party shall endeavour by all means in their power to protect and defend all Vessels and other effects belonging to the Citizens or Subjects of the other, which shall be within the extent of their jurisdiction by sea or by land, and shall use all their efforts to recover and cause to be restored to the right owners their Vessels and effects which may have been taken from them within the extent of their said jurisdiction whether they are at war or not with the Power whose Subjects have taken possession of the said effects.*

*ARTICLE VIII. In case the Subjects and inhabitants of either Party with their shipping whether public and of war or private and of merchants be forced through stress of weather, pursuit of Pirates, or Enemies, or any other urgent necessity for seeking of shelter and harbor to retreat and enter into any of the Rivers, Bays, Roads, or Ports belonging to the other Party, they shall be received and treated with all humanity, and enjoy all favor, protection and help, and they shall be permitted to refresh and provide themselves at reasonable rates with victuals and all things needful for the sustenance of their persons or reparation of their Ships, and prosecution of their voyage; and they shall in no ways be hindered from returning out of the said Ports, or Roads, but may remove and depart when and whither they please without any let or hindrance.*

*ARTICLE IX. All Ships and merchandise of what nature soever which shall be rescued out*

9.- The *Pinckney Treaty* between United States and Spain on "Friendship, Limits, and Navigation," signed at San Lorenzo el Real, 27/10/1795, and entered into force 25/4/1796. Articles II, III, IV, and the second clause of Article XXII were invalidated by the *Adams-Onís Treaty* of 1819. The *Pinckney Treaty* of 1795 was terminated in April, 1902.

*of the hands of any Pirates or Robbers on the high seas shall be brought into some Port of either State and shall be delivered to the custody of the Officers of that Port in order to be taken care of and restored entire to the true proprietor as soon as due and sufficient proof shall be made concerning the property there of.*

The Spanish Government pressed for indemnity for Ruiz and Montes, the owners of the *Amistad*. Bills had been submitted to the U.S. Congress for claims of \$50,000, which would have covered the price of the Africans as well as the vessel and legal fees incurred: in 1847, the Senate had approved the claims but the House had rejected them. In 1849, the President of the United States had recommended payment in the State of the Union message, and in 1860, an agreement between Spain and the U.S. recommending payment had been rejected by the U.S. Senate.<sup>10</sup> Anti-slavery congressmen blocked payment on the grounds that the courts had decided that the Africans were free and illegally enslaved by the Spanish-Cubans, 1839-41. Northerners in Congress also fought the claims to impede paving the way for acquisition of Cuba by the U.S. from Spain, which would have strengthened slavery in the U.S.

The Spanish also were hopeful that the U.S. State Department would argue for their reimbursement in the U.S. Congress when mutinies took place on U.S. vessels engaged in the still legal domestic slave trade. One such case was the coastal slaver *Creole*. In November 1841, slaves mutinied and sailed the *Creole* to the British islands of the Bahamas where the British had set all slaves free in Acts of 1833 and 1838. The U.S. Secretary of State Daniel Webster demanded that the British compensate the owners of the slaves and the British refused. The Spanish rushed to point out the similarities of the two cases. However, Webster replied that the U.S. Supreme Court's decision on the *Amistad* "would close the correspondence on this subject." The two cases were different since the Africans on the *Creole* were legally enslaved and those on the *Amistad* were not.<sup>11</sup>

The Spanish Government and Captain General of Cuba also threatened, in 1842, to offset the payment of interest on a loan owed to the U.S. unless the *Amistad* claims were satisfied. Sec. of State Webster protested that there was no connection since Spain's debt was "secured by formal and solemn treaty stipulations."<sup>12</sup> The Spanish acquiesced, especially since the U.S. had recognized the legal right of the British in Nassau to decide the case of the *Creole*.<sup>13</sup>

**Britain.** The British were abolitionist, having freed all slaves in the empire in 1833 and 1838. It was the British, too, who had negotiated the Anglo-Spanish treaty of

10.- Letter from Spanish Minister Facundo Goñi in Washington, DC, to D. F. Castro in New York City, 2/4/1868, Legajo 7796, Archivo General de la Administración [hereafter cited as AGA], Alcalá de Henares, Spain.

11.- Letter from Sec. of State Daniel Webster to Spanish Minister to U.S. Pedro Alcantara de Argaiz, 21/6/1842, legajo 7796, AGA.

12.- Letter from Sec. of State Daniel Webster to Argaiz, 29/8/1842, legajo 7796, AGA.

13.- Dispatch n° 213 from Argaiz to Spanish Minister of State Count Almodovar, 31/10/1842, legajo 7796, AGA.

1817 by which Spain prohibited the importation of slaves into the Americas by 1820. Both American and British abolitionists asked the British government to take an active role in the *Amistad* case in June 1840. Although they feared that the British would use this example of Spanish-Cuban flaunting of the Anglo-Spanish treaty as a pretext to seize Cuba, they felt they had no choice. The *Amistad* Committee requested the “British and Foreign Anti-Slavery Society” to speak to the British Foreign Secretary Lord Palmerston. They wanted the British to punish Cuba for violating the Treaty of 1817. However, they only gave moral support. On the eve of the Supreme Court decision, the British Minister Henry Fox wrote the United States Attorney General John Forsyth that the Africans were “entitled” to their freedom under terms of the Treaty of 1817 between Great Britain and Spain that outlawed the African slave trade.

It is under these circumstances that Her Majesty’s Government anxiously hope that the President of the United States will find himself empowered to take such measures in behalf of the aforesaid Africans, as shall secure to them the possession of their liberty to which without doubt they are by law entitled.<sup>14</sup>

Forsyth replied to Fox that “the Executive has neither the power nor the disposition to control the proceedings of the legal Tribunals [Supreme Court and lower courts].”<sup>15</sup> If the Supreme Court should decide that Spain had jurisdiction over “the Negroes” of the *Amistad*, Forsyth said they would be returned to Cuba and the U.S. would not “investigate such questions” covered by the Treaty of 1817 between England and Spain.<sup>16</sup> After the Supreme court decision of March 9, 1841, British Minister Henry Fox rushed to write Viscount Palmerston of the favorable decision and that “Fortunately, all further interference in the case on the part of Her Majesty’s Authorities, either in America or in Spain, is now rendered unnecessary by the just and virtuous decision of the Supreme Court of the United States.”<sup>17</sup>

**Postlude.** After the Supreme Court decision, the British saw no need to interfere in U. S.-Spanish affairs. However, they were amenable to providing a British ship of war to transport the *Amistad* Africans back to Africa after the Supreme Court reversed Judge Judson’s holding that the Law of 1819 did apply. Citing the inapplicability of this Law, U. S. President John Tyler, who succeeded William Henry Harrison after his sudden death, refused to provide a U.S. vessel to carry them back since they had not been illegally imported as slaves. Nor did Congress provide for such assistance. Since winter was coming, supporters of the Africans did not think it wise to wait for a British vessel and chartered the American bark *Gentleman*. In November 1841, the *Amistad* Africans sailed from New York, returning to Africa as free persons in mid-January

1842, after almost three years of captivity. British naval officers along the African coast and the British governor of Sierra Leone provided protection and assistance.

Cinque, who had led the takeover and served as spokesman for the Africans throughout their three-year absence from Africa, found his family was gone, probably shipped to the Caribbean by slavers. He may have gone to search for them. Rumors of his returning to the mission to die in 1877 or 1879 are unsubstantiated. There is also no evidence that he became a slave-catcher himself as some have claimed. His subsequent history is not known.<sup>18</sup>

### Selected Bibliography

- Barber, John W. *A History of the Amistad Captives*. New Haven: Hitchcock & Stafford, 1840. Reprint, New York: Arno Press, 1969. Compilation of newspaper accounts, court testimony, State Department memoranda, Van Buren’s secret warrant, biographies and engravings of the Africans detained in New Haven. James Covey interpreted.
- Cable, Mary. *Black Odyssey: The Case of the Slave Ship Amistad*. New York: The Viking Press, 1971. The appendix contains a reprinting of John Barber, *A History of the Amistad Captives*. New York, 1840. This has the profiles and biographies of the African captives.
- Chepesiuk, Ron. “The Amistad Research Center: Documenting the American Experience.” *Wilson Library Bulletin* 67, no. 6 (February 1993): 57-59, 118.
- Jones, Howard. *Mutiny on the Amistad: The Saga of a Slave Revolt and Its Impact on American Abolition, Law and Diplomacy*. New York: Oxford University Press, 1987. The best secondary source on the story of the Amistad.
- Levy, Todd. “The Amistad Incident: A Classroom Reenactment.” *Social Education* 59, no. 5 (1995): 303-308.
- Logan, Rayford W., and Michael R. Winston. *Dictionary of American Negro Biography*. New York: W. W. Norton, 1982.
- Mannix, Daniel P. and Malcolm Cowley. *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865*. New York: The Viking Press, 1962.
- Martin, Bert Edmon. *Freedom and the Puritan Conscience: American Destiny and the Defenders of the Amistad Africans*. Diss. Waco: Baylor University, 1979.
- Martin, Christopher. *The Amistad Affair*. New York: Abelard-Schuman, 1970.
- Rundle, James U., ed. “The Amistad Incident: Four Perspectives,” *The Connecticut Scholar*. No. 10. Middletown: Connecticut Humanities Council, 1992. Good background reading for teachers with advanced students. Contains 4 excellent papers on the mutiny, maritime history of slavery, precursors of the mutiny, and abolitionism.
- Urofsky, Melvin I., ed. *The Supreme Court Justices; A Biographical Dictionary*, Vol. 1851. New York: Garland Publishing, 1994.

- 15.- Dr. Clifton Johnson, founder and director of the Amistad Research Center (1966-1992), telephone conversation with author, 21/3/1997.

- 14.- Henry Fox to John Forsyth, 20/1/1841. FO 84/376, ST n° 2, 9/3/1841, folio 94.  
 15.- Sec. of State John Forsyth to British Minister Henry S. Fox, 1/2/1841. FO 84/376, ST n° 2, 9/3/1841, f. 97.  
 16.- Ibid., folios 97-98.  
 17.- British Minister Henry S. Fox to Viscount Palmerston, ST Dispatch n° 2, 9/3/1841, FO 84/376, f. 87-89.

## Un apunte de Fabio Ala Ponzzone sobre el traslado a La Habana de los supuestos restos de Colón

Dario Manfredi\*

Hace ya algunos años tratamos en esta misma revista sobre ese joven italiano que sirvió oficial en la Real Armada española, Fabio Ala Ponzzone, acompañando a Alejandro Malaspina en la gran expedición científica de los años 1789 a 1794.<sup>1</sup> En ese artículo se pueden encontrar noticias biográficas sobre este personaje que acá no vamos a repetir.

Cabe añadir que, al regreso del gran viaje, Malaspina incluyó a Fabio en el limitado número de oficiales destinados a seguirlo a la corte para colaborar en la organización de los materiales traídos y en la redacción de las relaciones geográficas y políticas.

Como es sabido, a consecuencia de sus intentos de inducir a Carlos IV a alejar del gobierno a Manuel Godoy y a cambiar de política, Malaspina fue detenido el 24 de noviembre de 1795 y casi de inmediato sus colaboradores recibieron la orden de entregar todos los documentos sobre la expedición y dirigirse a diversos destinos.

A esta suerte no pudo sustraerse Fabio Ala Ponzzone, quien, entregado sus documentos, regreso a Cádiz en diciembre de ese mismo año.

En el puerto andaluz el oficial se embarcó en la fragata *Juno*, que el 12 de marzo de 1796 zarpó con rumbo a Santo Domingo.

Desde esa fecha hasta 1800, Fabio Ala Ponzzone participó en varias campañas en el Seno Mexicano. Desembarcado de la *Juno*, navegó por períodos más o menos breves con el navío *Asia* y con la fragata *Nuestra Señora de la O*. Con seguridad eran breves viajes de rutina, pese a lo cual el oficial sacó el mayor provecho posible (debido a su experiencia al lado de Malaspina). En efecto, se había acostumbrado a tomar apuntes sobre todos los acontecimientos históricos y sobre las condiciones socioeconómicas

\* Miembro del capítulo italiano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y director del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", de Mulazzo, Italia.

1.- "Fabio Ala Ponzzone, oficial de la Expedición Malaspina, en la costa noroeste de América (1791)", *DMS* nº 3 (1995), pp. 83-95. Sobre este marino véase también D. Manfredi, "Un nobile cremonese nella spedizione Malaspina: Il cav. Fabio dei conti Ala e marchesi Ponzzone", *Rivista Araldica*, LXXXV (1987), nº 831, pp. 86-96; D. Manfredi, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzzone: Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, Il Mulino, 1999).



de los lugares visitados; de estas observaciones no quedaban excluidos los aspectos de carácter arqueológico y costumbrista.

Hacia 1802, Fabio fue transferido a Campeche y se encontró embarcado en el bergantín *Alerta*, que se hallaba empeñado en una campaña hidrográfica al mando de Ciriaco Cevallos (otro oficial que había participado en la Expedición Malaspina)<sup>2</sup>.

En los años siguientes recibió encargos más sedentarios, tanto en Campeche como en Veracruz. Fue probablemente en ese periodo cuando emprendió la compilación de un manuscrito cuyo interés hoy solo podemos evaluar parcialmente, puesto que nos ha llegado mutilado: un Diccionario Geográfico de América<sup>3</sup>.

El oficial regresará a Europa sólo en 1815. Poco después, tras obtener una licencia para visitar a sus familiares, se traslada a Milán, falleciendo repentinamente en la ciudad lombarda la noche del 3 de marzo de 1817.

El curioso documento que aquí vamos a presentar se encuentra entre los papeles traídos de España por Fabio y que ahora se guardan en los archivos del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina” (Mulazzo, Massa-Carrara)<sup>4</sup>. Probablemente Fabio pensaba incluirlo en el diccionario ya mencionado. Este es el texto:

*Hablando de la muerte de Colón debe ponerse en nota que se pasaron sus cenizas a la capital de Santo Domingo, en la catedral, de donde a fines del año de 95, con motivo de la entrega de esa isla a los franceses, pasaron a La Havana, embarcándose en el río y en el bergantín de guerra El Descubridor, mandado por el Teniente de Navío Don Pedro Pantoja. Las cenizas se pusieron en una caja de plomo y su retrato, tributándose los honores debidos a su fama y mérito, con buen acompañamiento al embarcarse y con repetidas salvas por una parte de la marina y por los fuertes de tierra. Iguales honores se le hicieron en La Caldera cuando pasaron al navío San Lorenzo, mandado por el Capitán de Navío Don Tomás Ugarte, el cual las llevó a La Havana, donde no fueron menos escasas las salvas que le hicieron a su desembarco y al acompañamiento que tuvo que pasar a la catedral, donde permanecen actualmente.*

Hasta aquí Fabio. Hoy la mayoría de los historiadores creen que esos restos,

trasladados tan solemnemente a La Habana no eran de Cristóbal Colón<sup>5</sup>, sino de su hijo Diego<sup>6</sup>. Y seguro que si hubiera tenido alguna sospecha, Fabio no habría perdido su tiempo en transcribir la noticia con todos estos detalles.

Por otro lado, hay que señalar que existen serias dudas de que el capitán de navío Tomás Ugarte haya participado en estos hechos, pues normalmente se refiere que fue Gabriel de Aristizábal<sup>7</sup>. Sea como sea, esta hoja de Fabio ha sido un pretexto para tratar otra vez sobre este oficial, quien probablemente tuvo más méritos de los que se piensa.

2.- E. Belloti – D. Manfredi, *Contributo alla biografia di Ciriaco Cevallos (lettere inedite 1803-1814)* (Mulazzo, Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, Quaderno 2, 1993), pp. 14.

3.- No obstante el título, este diccionario no abarca sólo las Américas, sino que se extiende a las posesiones españolas en Asia. A esta compilación (cuyo índice, también mutilado, nos revela la presencia de unas 1800 fichas, de las cuales nos han llegado poco más de la mitad) Fabio quiso anteponer, a título de introducción, una cronología razonada de los viajes españoles de descubrimiento. Dicha introducción comienza por el viaje de Luis de Cerda (1334) y termina con noticias sobre la Expedición de Malaspina y sobre el viaje de las goletas *Sutil y Mexicana* (1792), comandadas por los oficiales Dionisio Alcalá Gallano y Cayetano Valdés.

4.- D. Manfredi, “Inventari dei fondi ‘Ala Ponzzone’ e Ramón Ximenez” conservati nell’Archivio del Centro ‘Alessandro Malaspina”, *Giornale Storico delle Lunigiana*, Nuova Serie, XL (1993), pp. 135-160.

5.- A. Alvarez Pedroso, “Los restos mortales del descubridor de América Don Cristóbal Colón”, *Studi Colombiani* (Génova, Civico Istituto Colombiano, 1952), vol. III, pp. 15-23.

6.- G. Pistarino, “Le cinque tombe di Cristoforo Colombo”, *Columbus* 92, III (1987), n° 3, pp. 28-33.

7.- E. Beerman, “The Man who moved Columbus”, *Guidepost*, XXVII (1987), n° 18, pp. 12-13.

## La marine française et l'Amérique du Sud au cours du XIXe siècle

Jean Meyer\*

La question à poser est simple: en quoi la marine française en particulier, et les marines de guerre européennes en général, avaient-elles intérêt à s'intéresser à l'ensemble de l'Amérique latine? Il sera peut-être plus facile de trouver une - des - réponse(s) en procédant à une tentative d'histoire rétrospective. Or, nous disposons d'une source anglaise privée qui permet d'aborder le problème sous un angle inhabituel, quoique très explicite: les archives de la firme anglaise Vickers<sup>1</sup>. C'est la grande exportatrice des navires de guerre les plus modernes. De 1903 à 1916, ces exportations «clefs en mains» se répartissent comme suit: 24,53 % pour le Brésil, 6,04 % pour le Chili, 7,72 % pour le Pérou et un petit 0,74 % pour l'Argentine, soit un total de 38,76 %. En comparaison, le Japon représente 36,29 % et la Russie 16,83 %, la Chine 4,36 %. L'Amérique du Sud a effectivement payé un peu plus de 2 millions de livres sur un total reçu en 13 années d'environ 6 710 000 livres (pour le seul Japon 2 432 119 livres (36,29 %). Rappelons que la France est, après l'Angleterre, et avant l'Allemagne wilhelminienne, le deuxième exportateur mondial de navires de guerre avant 1914. C'est-à-dire qu'au début du XXe siècle, l'Amérique du Sud représente pour les chantiers navals d'Europe occidentale, le deuxième grand client. Or curieusement, et de manière assez inexplicable, la France n'envoie en Amérique latine qu'un seul attaché naval officier de la marine, ce en 1913, Henri-Pierre-Marie- Gabriel Bucharde, et ce de manière encore plus déconcertante, en même temps attaché naval et en Argentine, en Uruguay, au Chili<sup>2</sup>. On se demande comment il a pu faire; il est vrai, c'est un sujet brillant. Né en 1854, à Paris, d'une famille d'inspecteurs des forêts, mais marié dans une famille de marins (1887), il est entré au service en 1872 au 15<sup>e</sup> rang (sur 40), mais sorti second sur 48 de l'Ecole Navale; il est promu en 1914 contre-amiral. Tout se passe donc comme si le Ministère avait tenté de compenser cette mise en service tardive

\* Professeur émérite auprès de l'Université de Paris-Sorbonne: Conférence présentée le 13/4/1999 à la quatrième journée du Centre Franco Ibéro Américain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR), Faculté des Lettres de l'Institut Catholique de Paris.

- 1.- Clive Trebillock, *The Vickers Brothers. Armaments and Enterprise, 1854-1914* (Londres, Europe Publications Limited, 1977), voir Appendix B, table 7, p.161.
- 2.- Genviève Salkin-Laparra, *Marine et Diplomates. Les attachés navals, 1860-1914* (Vincennes, Service Historique de l'Armée, 1990), tableaux pp. 88-96.

d'attaché naval par la qualité et les relations du désigné (son beau-père, marin, était devenu planteur en Australie). Concluons: le premier intérêt de la Marine Française eût dû être le placement sur ce marché d'exportation de navires français. Il est vrai que le besoin n'était pas évident, les arsenaux français, trop dispersés, et par conséquent, assez mal outillés, réputés de livraisons lentes, submergés par les commandes de la pré-guerre, ne pouvant répondre à une demande trop importante. Or si l'on consulte *Mémoires maritimes et coloniaux* de la première moitié du siècle, qui débutent en 1815, l'on constate que l'intérêt pour les marines de guerre sud-américaines surtout chiliennes, argentines et brésiliennes, en n'oubliant pas le Pérou est demeuré, jusqu'au Second Empire très grand<sup>3</sup>.

C'est que l'indépendance des pays sud-américains a d'abord été affaire de marine - elle seule pouvait rendre l'indépendance irréversible. Les guerres d'indépendance ont été des guerres navales (pas seulement, bien sûr) entre la vieille marine espagnole et les nouvelles marines sud-américaines (puis entre l'Espagne et les U.S.A.). La formation des Nations-Etats s'est faite, elle aussi, en grande partie par les marines antagonistes. S'étendant sur presque tout le XIXe siècle, elles ont mis en service des matériels les plus divers, mais s'adaptant nécessairement à l'évolution, de plus en plus rapide, des techniques. Si une partie des bâtiments à voiles a pu être construite sur place, le recours, en dehors de la période initiale d'improvisation et de bricolage aux chantiers navals européens, s'est avéré de plus en plus inévitable, surtout pour les vaisseaux de ligne de la fin du siècle.

Ces raisons ne sont pas suffisantes pour justifier l'intérêt porté par la France à l'Amérique latine. L'empire hispano-américain et luso-brésilien avaient été les plus grands producteurs de métaux précieux du monde. Curieusement, l'indépendance a coïncidé avec le déclin des mines de plomb argentifère du Mexique et du Pérou, alors que l'extraction de l'or du Minas Geraes avait commencé à diminuer dès le milieu du XVIIIe siècle. Mais les marchés sud-américains semblaient promettre aux nations industrielles des débouchés importants pour les industries nord-américaines et anglaises. C'est probablement ces espoirs qui ont déterminé l'Angleterre à soutenir indirectement, mais très efficacement les luttes «coloniales» contre leur métropole. Nombre d'officiers de marine de la Royal Navy ont commandé les marines brésiliennes, chiliennes, plus quelques autres. Raison pour la marine française d'y regarder de près. Pour concurrencer les produits anglais il fallait savoir, voir ce qui se passait sur place. Domaine réservé à la diplomatie, c'est-à-dire aux ambassadeurs, mais surtout aux consuls, dira-t-on. Certainement, mais que peut un consul isolé, soumis lui-même à des pressions variées? D'où la nécessité de «montrer le pavillon». Or cet appui devait rencontrer d'énormes difficultés. La France de la Restauration a pratiqué, face aux pays d'Amérique, une politique totalement contradictoire. Pour rétablir le trafic négrier et protéger la plantation sucrière esclavagiste de la Martinique et de la Guadeloupe,

3.- *Annales Maritimes et coloniales, partie officielle, 1816-1847, 38 volumes, prolongées par les Nouvelles Annales Maritimes et Coloniales.*

elle a protégé par de fortes barrières douanières le sucre antillais envers les produits concurrents de l'Amérique latine. Il en a résulté une guerre douanière qui a eu pour résultat essentiel de créer un climat très défavorable à la France, qui s'est répercuté d'abord sur les consuls.

#### Les stations navales<sup>4</sup>

Il était donc nécessaire, pour toutes ces raisons, d'avoir une force navale permanente dans le continent sud-américain. Or cet instrument existait: c'étaient les stations navales. L'Angleterre avait créée les stations navales dès le milieu du XVIIIe siècle, et la France avait commencé – timidement d'abord – à suivre l'exemple anglais: d'abord en Méditerranée, puis en Extrême-Orient, et ensuite aux Antilles françaises. Ces stations navales permanentes étaient formées de petites unités assez variées rarement une frégate, plutôt des corvettes et des bâtiments plus petits de faible tirant d'eau, de manière à pouvoir éventuellement remonter les grands fleuves sud-américains. Leur mobilité permettait de les faire intervenir sur les lieux menacés. Ils en imposaient par leur seule présence: la vue du pavillon, éventuellement ponctuée par quelques coups de canons ont résolu bien des problèmes. Leur but était non seulement d'intimider (c'est ce qu'on a appelé la politique de la «*canonnière*»), mais aussi de relever plus exactement les côtes, d'établir des cartes hydrographiques précises, permettant de connaître les plages et les baies propices au commerce ou à un débarquement éventuel. Grâce à Beautemps-Beaupré, l'hydrographie française de l'époque impériale avait pris la tête du mouvement scientifique, amplifié encore après la Révolution par l'arrivée des Polytechniciens<sup>5</sup>. Il fallait, naturellement, des navires robustes, pas nécessairement rapides, à grande capacité de soute, de manière à pouvoir tenir plusieurs mois. Les capitaines des navires, et plus encore les commandants de ces flotilles devaient avoir, et ont eu en général des qualités assez exceptionnelles. Ils étaient à la fois marins et diplomates. Situation peu enviable: ils dépendaient à la fois du ministère de la Marine et de celui des affaires Etrangères. Théoriquement, c'était le consul qui

- 4.- Les stations navales ont connu leur apogée au milieu du XIXe siècle. Dès lors cependant qu'apparaît le navire cuirassé, tous les grands pays d'Amérique du Sud, à commencer par le Pérou, se sont lancés dans la course aux armements cuirassés. A partir de ce moment, même les simples projets d'achats en Europe ont provoqué, par effet de rétroaction, la peur des Etats-Majors navals européens de voir leurs stations navales devenir obsolètes. Le grand handicap en la matière des puissances navales traditionnelles a été constitué par les distances. Comme le rayon d'action des machines à vapeur est demeuré longtemps très limité, il fallait donc construire des navires mixtes, comme en Angleterre l'*Enterprise* et la *Favourite* (1862). Pour simplifier beaucoup, on peut dire que les frégates à voiles ont été remplacées par des corvettes cuirassées, et que les canonnières de rivière ont été progressivement cuirassées. Cf. Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, 2 tomes (Vincennes, Service Historique de la Marine, 1997).
- 5.- Olivier Chapuis, *Beautemps-Beaupré: La naissance de l'hydrographie moderne* (Paris, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999).

décidait du recours à la présence d'un navire, et les directives émanaient pour l'essentiel des affaires Etrangères. Or les relations entre les deux ministères étaient loin d'être toujours bonnes. Quant aux consuls, ils avaient la fâcheuse habitude d'appeler au secours à la moindre occasion. Les marins s'en méfiaient, souvent à juste titre. Il fallait d'ailleurs du temps pour recevoir l'appel de détresse, et autant de temps pour voler au secours... pour faire face à des situations imprévues obligeant à prendre des décisions immédiates, sans possibilité de se faire «couvrir» par le gouvernement. Les choses allaient encore se compliquer avec l'arrivée des premiers vapeurs. Ils offraient des avantages évidents: la vapeur, en rendant le navire indépendant face aux vents, permettait des rayons de giration très serrés, donc d'éviter les écueils non signalés sur les cartes, comme aussi les récifs de coraux de la mer des Antilles. Les inconvénients étaient, de leur côté, nombreux. Dans les premiers temps, les machines à vapeur, d'ailleurs souvent sujettes à des pannes, consommaient énormément de combustible: or il fallait du charbon de Newcastle (Pays de Galles). La nécessité de charbonner souvent limitait drastiquement les rayons d'action de ces petits navires. Il fallait donc établir une logistique de type tout à fait nouveau, supposant des accointances locales, ce qui était loin d'être toujours le cas. Partant, tous les commandants de stations navales devenus amiraux (et ils furent nombreux) privilégièrent rapidement la vapeur, fût-ce à aubes. L'indépendance vis-à-vis du vent permettait, en effet, de résoudre le difficile problème de l'orientation géographique des fleuves, très loin de coïncider avec les vents dominants. On finit par choisir de composer dans les cas difficiles une escadre mixte: quelques vapeurs tirant les voiliers. Comme tout se paie en matière de marine, les roues à aubes, très favorables à la navigation en rivière (cf. l'exemple américain du Mississippi) limitaient drastiquement le nombre des canons latéraux. Il est vrai qu'en rivière, il faut d'abord des canons de chasse à l'avant et des canons de fuite à l'arrière.

Les limites de cette stratégie apparaissent d'emblée: les petits navires ne disposaient que de troupes de débarquement très restreintes.<sup>6</sup> Que l'adversaire du moment ne cédât pas au son du canon, les débarquements pouvaient, face à une force terrestre très supérieure, s'avérer singulièrement dangereux. D'ailleurs, un navire ne peut demeurer éternellement sur la même place. Il suffisait d'attendre son départ pour qu'on en revînt au point zéro. Il faut donc distinguer trois types d'intervention: a) l'intervention d'intimidation, sans grande démonstration de force réelle, b) l'intervention de forces importantes pour remonter les fleuves; or, entre-deux c) on ne pouvait compter que sur des débarquements d'unités infimes, qui ont certes obtenu des résultats importants, voire inattendus. Il existe donc un hiatus entre l'intervention ratée et l'intervention en force. Mêmes problèmes sur le plan tactique: *l'adversaire*, face à la dissuasion exercée de loin par les grandes flottes européennes, a d'autant plus systématiquement organisé sa résistance sur les fleuves que par nature, les grandes villes se trouvent situées sur

eux (du moins en Argentine, qui fut le grand adversaire). Or rien de plus facile que de barrer un cours d'eau avec des barrages flottants de navires de toutes dimensions, renforcées de cordages, de madriers etc. Rien de plus facile aussi que d'installer, des deux bords des rivages, des batteries en interdisant ou du moins en rendant difficile l'accès de ces barrages; sans compter avec les tireurs d'élite perchés dans les arbres ou retranchés derrière les rochers. En ces cas, force était de monter une opération d'envergure consistant à débarquer un petit corps d'élite protégé par le feu de l'escadre. Ce corps avait une double mission:

a) faire sauter le barrage et b) enclouer ou détruire les batteries des rivages. Les pertes pouvaient devenir lourdes. Au moment jugé utile, par l'amiral commandant, les navires se muaient en béliers, pour parachever le travail de sape. Aussi ces opérations furent-elles, très souvent «mixtes», internationales regroupant l'essentiel de deux stations navales, l'une anglaise, l'autre française, l'ensemble étant éventuellement renforcé par des apports directs de la métropole. Ce qui supposait que les deux diplomaties se fussent préalablement concertées, que l'Amirauté anglaise et le Ministère de la Marine se soient mis d'accord pour un plan d'opération. Et, préalablement, que les deux pays aient ressenti les mêmes besoins. L'Angleterre pouvait éventuellement se permettre, depuis qu'elle dominait les mers indiscutablement, suite à Aboukir et à Trafalgar, d'opérer seule, certainement pas la France face à un Etat «organisé». C'était, de toute façon, heurter de plein fouet un nationalisme d'extrême susceptibilité.<sup>7</sup>

Joignez au tout un climat délétère, dans lequel sévissaient de manière endémique, malaria et fièvre jaune, ainsi que le tryptique de maladies combinant typhus, typhoïdes et scorbut. L'on disposait de quelques remèdes hérités du pragmatisme marin: choucroute, citrons; mais les citrons ne gardent leur valeur que frais. L'on savait surtout que l'apparition de la maladie ne survenait que 30 à 40 jours après le départ de la terre, et qu'elle disparaissait dès qu'au port l'on recevait légumes et fruits frais. Encore fallait-il les trouver, et surtout les payer. Car le commandant est, de ce fait, aussi un comptable, un homme d'affaires (ne serait-ce que pour radouber sommairement, effectuer les réparations, corrompre un fonctionnaire gênant qui ne demandait qu'à être acheté, comme en tant de pays de nos jours). Imaginez-les donc, dans leur étroite cabine, ces hommes, dont beaucoup moururent, écrivant leurs rapports adressés au Ministère de la Marine, scrutant les cartes, établissant, quand ils le pouvaient et en étaient capables, des cartes, ou à défaut des croquis. Imaginez quand, usés par la maladie, ils étaient obligés de prendre, impromptu, une décision grave se trouvant devant un problème moral ou politique difficile. Imaginez aussi ces équipages réduits aux rations de conserves (les vraies conserves ne s'imposèrent que pendant la guerre de Crimée, qui généralisa le

6.- Sur les troupes d'infanterie de Marine, cf. Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III...*, tome I, pp. 526-533. Leur effectif se situait autour de 16 000 hommes sous le Second Empire.

7.- Cette description, très schématisée, vaut surtout pour la période de 1815 à l'expédition de Crimée. L'on peut dire qu'à partir des années 1860 – et l'expédition du Mexique le prouva d'évidence – la stratégie de la canonnière est devenue obsolète de par le développement militaire des Nations d'Amérique latine. Il est révélateur que le Second Empire passe à la création d'une force de projection typique. Cf. Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III...*, tome II, pp. 725-740: *La flotte pour les expéditions lointaines*.

procédé -nantais- Appert, du nom de son inventeur, et qui correspond tout bonnement à nos boîtes de conserves actuelles). Auparavant, c'étaient morues salées, viande de bœuf salé, et aussi longtemps qu'on avait de la farine, du pain (mais il fallait le cuire...) ou à défaut des biscottes avariées, à la longue grouillant de vers. Quant aux navires de bois, - le bois laissant toujours suinter quelqu'eau - il se formait au fond de la cale, ce que les marins dénommaient le « marais » clapotant, nid de moustiques, rempli d'immondices. C'est pourtant cet instrument qui a été utilisé. Et somme toute, il a bien réussi. Car ces capitaines n'étaient nullement des vat-en-guerre ou des jusqu'au-boutistes. Ils connaissaient trop leurs faiblesses réelles, celles de leurs vis-à-vis comme celles de l'organisation diplomatique et maritime dont ils dépendaient. Passant souvent par dessus la tête - ulcérée - de nombre de consuls. C'est une histoire dont il fallait tracer à gros (trop gros) traits les linéaments. Car il n'est guère question de ces officiers, de ces hommes dans les grandes histoires maritimes nationales, sinon, pour l'Angleterre, dans le bon vieux *Clowes* de 1900. Et pourtant, ces hommes des stations navales ont écrit l'une des plus belles pages de l'histoire de notre marine (comme de la marine anglaise) - avec le non moins ignoré exploit de l'invention de l'hydrographie contemporaine, que la Royal Navy ne tarda pas à imiter, et qui est demeuré valable presque jusqu'à nos jours, exactement jusqu'aux satellites artificiels.

Histoire douloureuse, histoire ignorée, mais histoire riche. Car ces petits navires se prêtaient admirablement à l'expérimentation technique. La plus spectaculaire fut le bombardement de Saint Jean d'Ulloa, le fort protégeant le port de Vera-Cruz. La petite escadre commandée par l'Amiral Baudin, et dans laquelle se trouvait la corvette que commandait le Prince de Joinville, l'un des fils cadet du Roi Louis-Philippe, y a employé pour la première fois des obusiers modernes, dont les obus firent exploser le fort (27 novembre 1838). L'épisode en notre pays terrien, est quasi oublié: il eut pourtant l'honneur d'un discours du Duc de Wellington à la Chambre des Communes, comme d'un rapport d'un officier américain présent en observateur neutre à l'affaire, qui devait devenir l'amiral Farragut. Tous deux notèrent que pour la première fois l'artillerie de mer avait eu raison de l'artillerie de terre, et que c'était là, une date de naissance de quelque chose de très important. Prédiction confirmée le 30 novembre 1853 par la destruction, dans le port de Sinope même, de 7 frégates turques par l'escadre russe de Sébastopol, ce qui déclencha immédiatement la guerre de Crimée, la menace russe paraissant avoir rapidement raison du vieil empire ottoman. Les stations navales explorent, expérimentent, canonent à l'occasion, remontent Parana et Paraguay, cartographient; souffrent, et font... des rapports<sup>8</sup> (par exemple la bataille d'Obligado du 20 novembre 1895 sur le Parana, bataille de rupture du barrage argentin établi sur

le fleuve, qui succède à la victoire franco-anglaise de Montevideo du 2 août 1845).

Les rapports des officiers des stations navales d'Amérique du Sud de la première moitié du XIXe siècle.

Ils constituent l'une des plus merveilleuses sources de documentation d'histoire totale que je connaisse. Ils dépassent infiniment la simple description des campagnes: ces officiers ont aimé, tenté de comprendre pays et hommes. Ils s'informent non seulement auprès des consuls, ce qui était leur devoir, mais sur place, auprès des négociants, des habitants. Ils disposent du temps des longues escales en rade; ils reçoivent aussi somptueusement que possible et comme le savent faire les marins; ils offrent bals et visites: les jolies femmes sont toujours les bienvenues. C'est ainsi que le Prince de Joinville, ce séducteur né, a épousé une fille de l'Empereur du Brésil. Ils ont souvent l'esprit critique et n'hésitent pas à dénoncer ce qui leur paraît condamnable, que ce soient les hommes ou les institutions des pays, arrivent à connaître l'économie locale, tentent de s'orienter dans les maquis des politiques successives et contradictoires. Ils s'opposent souvent au trafic négrier français, clandestin jusqu'en 1828. Ils se refusent à justifier voire à l'occasion, à protéger les privilèges commerciaux des ports français de l'Atlantique. En demi-teinte, s'entend. Ils hésitent beaucoup moins à proposer des solutions nouvelles, à tracer plus que des ébauches d'autres politiques extérieures françaises possibles. Ils peuvent se tromper et se trompent effectivement: une station navale n'offre que bien rarement la possibilité de pénétrer à l'intérieur d'un continent. Ce, sauf dans le cas des remontées en force des fleuves: celles-ci deviennent de plus en plus difficiles à monter. Ils sont, est-il besoin de le dire, courageux à l'extrême, gens de caractère - donc souvent de fort mauvais caractère. Ils peuvent être grossiers- si l'on sait lire entre les lignes - insolents, vindicatifs, méfiants, très portés sur le beau sexe, et en la matière assez peu regardants sur les procédés à employer. D'aucuns sont carrément rustres et le moins que l'on puisse dire, ce ne sont pas des doux. La fidélité conjugale n'est pas le fort de beaucoup d'entre eux: ils s'arrangent pour que les choses ne s'ébruitent pas, les équipages étant complices et pratiquant, à leur manière, la même chasse aux belles de nuit des rades complices comme aux belles des notables du cru. En un mot, moitié bêtes fauves, gant de fer dans - parfois - patte de velours; un homme de tête autant que quiconque. Nombre d'entre eux sont, pour corser le tout des intellectuels à part entière, savants, techniciens, ouverts au monde, à la nouveauté, avarés et prévoyants, filtrant, j'imagine, des regards coulants sous paupières plissée - il en est quelques portraits - sur un monde que leurs écrits condamnent, qu'ils jugent mauvais.

Les Français ne trouvent guère grâce à leurs yeux, ni les consuls, ni les diplomates, ni les ministères, encore moins les fonctionnaires, encore moins les commerçants français de rencontre, qu'ils méprisent cordialement. Ce qui ne veut pas dire qu'ils apprécient l'Anglais, avec lequel on a parfois l'occasion - jugée par certains pénible- de combattre avec lui. L'Anglais: on n'a pas oublié les défaites de la Révolution et de l'Empire; la plupart d'entre eux (60), entre 1815 et 1840, sont issus de la marine révolutionnaire ou impériale. Après 1850, ils sont heureux que la marine ait trouvé en

8.- Entre autres: Jacques Mordal, *25 siècles de guerre sur mer*, tome 2, *Les grandes batailles contemporaines* (Paris, Marabout - Université, 1959), pp. 5-10, 27 novembre 1838 - «L'escadre de Baudin était formée de 3 frégates: l'*Iphigénie* (60 canons), la *Gloire* (52 canons), la *Néréide* (52 canons) ainsi que de 2 corvettes de 24: *Créole* et *Naiade*, remorquées par les vapeurs *Météore* et *Phaéton* de 160 cv. ».

Napoléon III un protecteur et un initiateur de qualité; mais souvent républicains, ou du moins libéraux de tendance; ils s'en méfient. Ils ne portent pas non plus les gouvernements locaux dans leurs cœurs, jugeant les politiciens véreux, instables d'humeur, corrompus à l'extrême, imprévisibles, traîtres, j'en passe et des meilleures.

Tout cela pourrait sentir le rance, l'aigre, la rancœur, et parfois, cela l'est effectivement, dans la mesure où le permet la rédaction d'un rapport tout ce qu'il y a de plus officiel. Il faudrait, pour jauger entièrement la crédibilité de leurs observations, disposer de leurs correspondances. Ils savent très souvent admirablement dessiner: mais qui ne savait dessiner en ces générations successives de la fin du XVIIe jusqu'à la guerre de 1914? Dorment encore dans les greniers inconnus quelques carnets d'esquisses, autre forme de documentation tellement expressive. Je n'en connais malheureusement pas concernant l'Amérique du Sud, dépassée en la matière, par l'exotisme du Moyen et de l'Extrême Orient, du Maghreb. Vous ai-je dit que j'adorais ces hommes? Ils ne devaient pourtant pas être tellement commodes, comme en témoignent quelques homériques querelles avec tel ambassadeur, tel consul, voire le Ministère lui-même. L'admirable en l'affaire est que ce Ministère si décrié a su les faire parvenir aux grades les plus élevés. Les hommes des stations navales du Pacifique, d'Extrême Orient, de Méditerranée orientale, de la mer des Antilles, d'Amérique, ont, en partie, su faire le saut technologique imposé par Napoléon III: passer de la voile à la vapeur, et faire ainsi, un court moment, de la marine française la marine la plus moderne du monde (entre 1855 et 1865). J'achève le portrait: ce sont des solitaires, ayant longuement humé, du haut de leurs passerelles, l'air du grand large, de la liberté, de l'orgueil de commander seul, avec le droit, en partie arrogant, de pouvoir juger -en préjugant- les hommes, les femmes encore plus, et les choses ... en connaisseurs<sup>9</sup>.

Ces hommes qu'ont-ils à nous dire de l'Amérique du Sud? Ils ont compulsé des statistiques, ne les croyant qu'à demi et je ne connais pas d'étude de marché plus pertinente que certains de ces rapports. A la vérité, il en est encore de meilleurs, plus récents: les études du marché chinois et japonais entre 1914 et 1945 des agents de la Compagnie Générale Transatlantique, qui sont modèles du genre, dormant encore trop dans les archives. Ils n'ont d'égal que nombre de rapports de diplomates, de ceux que Berthelot avait mis en place dans son grand projet d'Asie. Mais revenons à nos commandants des stations navales ayant eu maille à partir avec l'Amérique latine.

Leurs rapports sont une manne telle qu'il ne peut être question de les présenter tels quels: il faudra donc se contenter ici d'esquisser un bien bref résumé où j'ai gommé toutes les personnalités. Ces rapports ont d'ailleurs servi à plusieurs rapports et thèses de collègues allemands, en particulier de M. le Professeur R. Schneider de l'Université de Bamberg (autrefois à celle d'Erlangen – Nuremberg, où le regretté Professeur Dr. Kellenbenz, l'un des grands spécialistes de l'histoire économique, avait lancé ces études). Je vais donc faire un amalgame, en comparant ma propre lecture avec celle

de nos collègues allemands.

Les Français d'Amérique du Sud ne trouvent guère crédit auprès de nos capitaines de vaisseau. Ils leur font toute une série de reproches: a) de n'être pas très nombreux, b) de n'avoir pas les qualifications que possèdent souvent Anglais, Américains, c) d'offrir de très mauvais modèles. Peu nombreux: ils se noient dans la «masse» de nos concurrents, ne se trouvent donc pas nécessairement au bon endroit au bon moment, et partant, ne peuvent être capables de nouer des relations commerciales et amicales durables et utiles. Ce sont de petites gens exerçant de bien petits métiers comme: coiffeurs, parfumeurs, démarcheurs, métiers alimentaires; en un mot, ce sont de petits marchands, aux capacités financières limitées, incapables de tenir tête à un négociant en gros. Isolés, ils se marient dans «la lie du peuple» et se privent ainsi automatiquement de toute possibilité de hanter la haute société des planteurs, comme celle du haut négoce, pour ne pas parler de l'élite politique. Buveurs, querelleurs, souvent suppôts de cabarets, une partie d'entre eux sont des épaves: l'image, on le sait, a été reprise par le cinéma, avec Michèle Morgan et Gérard Philippe. Image quelque peu caricaturale, mais qui est loin d'être sans fondement. En un mot, ils manquent de capitaux, d'envergure. Avec cela prétentieux, hâbleurs, bavards devenant rapidement insupportables, n'insistons pas. Mais, à leur avis, nos commandants de navires incriminent surtout la politique française en général, douanière et militaire en particulier. Crédits accordés au hasard, tant par les gouvernements, ce sur des apparences politiques, crédits particuliers concédés sans connaissance suffisante de cause; le tout aussi bien chez les petits que chez les grands dans le désir effréné de faire fortune à tout prix, par n'importe quel moyen, le plus rapidement possible. Nul désir de s'implanter durablement, sauf pour quelques firmes commerciales en nombre très limité. Et de s'en suivre, ce qui était inévitable: on en arrive au terme fatal de crédits insolubles, accumulant capital à rembourser et intérêts exagérés. Ceci est vrai des gouvernements qui se succèdent et ne se ressemblent que dans la volonté, souvent justifiée, de n'être pas exploités à l'excès. Qui plus est, ces rivalités politiques, auxquelles certains de ces commandants avouent ne plus rien y comprendre – rejetant cette tâche, comme de juste, sur les diplomates, dont c'est après tout le métier. Et quand l'argent ne rentre plus, les gouvernements en arrivent à l'emploi de la force, entendez le recours à la station navale, pour intimider d'abord, frapper ensuite. Nos commandants ne sont guère enthousiastes, analysant, comme on le verra plus loin, froidement les rapports de force. De la critique personnelle, on est donc passé à la critique politique. Ils demandent des renforts, rarement accordés, quand il est trop tard; exigent parfois, véhémentement, le remplacement d'équipages entièrement épuisés, une noria de navires adéquats. Ils soulignent, presque tous, à l'envie les incohérences de la politique française. Quel que soit le régime, la France, désireuse de conserver à tout prix ce qui subsiste des «Isles» d'Ancien Régime, les privilèges par une politique douanière sans concession. Le sucre, le café, le cacao, le tabac, les cuirs, le taffia, le rhum, l'indigo, en un mot, toute la gamme des produits de la traite classique d'Ancien Régime sont protégés par des taxes douanières qui les rendent intouchables. Or l'Amérique du Sud, face à une production minière décroissante,

9.- Toutes ces descriptions - qui seront développées ultérieurement – procèdent des rapports dispersés à travers la série Marine B des Archives Nationales.

offre essentiellement les mêmes produits qui entrent directement en concurrence avec ceux des Caraïbes. Question de choix politique: le Ministère de la Marine lui-même est désireux de conserver des points d'appui français dans les Caraïbes. Or c'est une politique qui, si elle peut se défendre sur le plan des options économiques, se trouve en porte-à-faux avec la réalité mondiale et surtout atlantique. La prolongation de la traite clandestine nantaise jusqu'en 1827 (et même après) est une aberration qui a empêché, la reconversion vers des transports plus profitables, comme celui des émigrants européens vers le Canada, les U.S.A., le Brésil et l'Argentine. On y arrive, certes, mais on eût pu le faire bien auparavant. Or nos commandants arraisonnent, à l'occasion, des navires négriers ... Ils se trouvent donc placés en porte-à-faux. Situation d'autant plus gênante que la place laissée à demi- vide par la disparition de la traite anglaise, la diminution lente de la traite française qui ne s'arrête pas en 1827, contraste avec le renouveau brutal que connaît la traite espagnole (Cuba), portugaise, et surtout brésilienne. On estime, de nos jours, (Serge Daget) que la France a armé au cours de la première moitié du XIXe siècle quelque 600 négriers, ou plutôt quelque 750. En 1825, et en 1827 le pic nantais a compté l'armement de près de 80 navires négriers, sans compter les armements effectués aux Antilles même. Mais c'est peu de choses à côté de la traite ibéro-brésilienne, le Brésil ne supprimant l'esclavage que dans les années 1880 après être devenu le plus gros importateur de « bois d'ébène » du siècle, avant les U.S.A., soit, me semble-t-il au moins deux millions d'individus. Nos capitaines le savent, et d'après certains indices, l'ont dit à qui de droit. Quant à l'effet ... Il y a là, entre les stations navales françaises (et anglaises), un conflit sourd direct avec les pays d'Amérique latine. Ils ne le peuvent trop exprimer, mais il vicie les relations. Car ces commandants de navire sont, en majorité, sinon tous des libéraux, du moins acquis (avec des réserves quant aux suites: ils n'ont pas oublié Saint-Domingue) à la suppression de l'esclavage. Or les Etats européens, sont tenus, pour des raisons assez évidentes, à s'accommoder avec cet état de choses, tout en tentant, avec des succès divers, d'agir indirectement. Ce, n'oublions pas, à une époque où le commandant reçoit des ordres périmés depuis parfois 2 à 4 mois, ses propres réponses mettant à peu près autant de temps.

Au total, leur vision des Etats d'Amérique latine est nuancée. Ils aiment ces villes exotiques, ont de nombreuses affinités avec leurs habitants, adorent les escales parfumées et élégantes où ils se replongent dans des villes «civilisées», ou ils peuvent mettre leurs habits de bal, ou de Cour. Mais ils retrouvent les mêmes réticences manifestées par Bougainville. Ils déplorent l'instabilité chronique des Etats, les conséquences dramatiques des innombrables guerres civiles, qui rend leur propre tâche tellement difficile. D'aucuns critiquent la puissance de l'église catholique, sourdement et prudemment sous la Restauration, plus ouvertement sous la Monarchie de juillet. D'aucuns ne possèdent aucun sens religieux. Et puis, ils sont au service de la France, bien obligés d'exécuter les ordres qu'on leur donne, en vrais soldats habitués à se taire face à l'extérieur, quitte à manifester leurs réserves, pour le «bien du service» à qui de droit. Critiques et demandes précises face aux

moyens d'exécution des ordres qui ne sont pas toujours particulièrement adéquats, critiques sous forme de simples remarques en passant, sur les politiques économiques, dénonciation des manquements, voire des crimes des uns comme des autres, qu'ils soient ressortissants français ou étrangers. Enfin, l'on peut lire entre les lignes: exercice si délicat, mais si indispensable pour un historien, exercice constant des diplomates qui savent bien qu'il existe un langage codé que l'on peut comprendre à demi-mot, à demi écrit, en initiés. Et le plus difficile pour l'historien est de démêler ces non-dits affleurant entre le sable qui sèche les encres. L'on pourrait, et ce ferait un très gros livre, au-delà des statistiques jusque là si consciencieusement compilées, «s'éclater» en un gros livre passablement iconoclaste, ou plutôt en deux livres: l'un sur la «mentalité» des officiers de marine français de la première moitié du XIXe siècle, l'autre sur la manière dont ils ont vu les pays d'Amérique latine ... ainsi que leur propre hiérarchie. Cet article, dans les délais et les limites qui lui sont impartis, ne peut être qu'une bien modeste introduction.

Les choses, cependant, se transforment profondément à partir du milieu du XIXe siècle. L'esclavage est désormais partout en recul, la traite disparaît peu à peu, les croisières de lutte anti-esclavagistes peuvent donc s'espacer. Le matériel, de plus en plus rapidement, change, et offre des possibilités insoupçonnées en même temps que des handicaps qui mettront du temps à être surmontés. Les Etats d'Amérique latine évoluent et leur situation se simplifient, même si les conflits inter- Etats aboutissent à des guerres sans merci, tout en s'enfonçant avec la guerre de tous contre le Paraguay à l'intérieur des terres. Paradoxalement, au moment même où s'impose, d'abord dans les faits, puis dans la théorie, la doctrine de Mahan (à notre humble avis le complément inévitable de la doctrine de Monroe de 1823), il devient nécessaire de mener, plus que jamais, une guerre des fleuves à grand renfort de canonnières (les U.S.A. de la guerre de Sécession en ayant donné un exemple frappant). Aussi les marines européennes, l'anglaise surtout, la française un peu plus tardivement, s'intéressent-elles aux tactiques, aux matériels, aux stratégies employées. *Car le rôle majeur de toute marine est de voir d'abord comment tout évolue en Amérique du Sud.*

### **Esquisse chronologique des guerres maritimes d'Amérique du Sud au XIXe siècle.**

C'est, comme il est logique, la préoccupation majeure de nos commandants, ce du moins quand les événements s'y prêtent. Dans un premier temps, de 1810 à 1827 / 30, ce sont les véritables guerres d'indépendance. La marine française met du temps à se remettre des traités et du Congrès de Vienne. La flotte de plus de 100 vaisseaux de ligne, disséminée à travers les grands arsenaux de Hollande, d'Anvers, de Gênes et de Venise, qui avaient remplacé sous Napoléon ceux de Brest, de Lorient, de Toulon, était tombée par bribes successives entre les mains des alliés. Les marines de la Hollande et d'Autriche s'étaient ainsi substantiellement agrandies. Le traité de Paris avait, en outre, partagé le meilleur du reste. Ne demeurait qu'une marine-embryon, réduite au rang de puissance navale secondaire. La France de la Restauration

n'avait, en outre, guère envie de faire l'effort financier indispensable pour remettre sa flotte au niveau de son orgueil national. Qui plus est, les navires qui subsistaient se trouvaient irrémédiablement dépassés. La visite que l'escadre de Toulon, formée par les meilleures unités dont le Ministère était si fier, visite à l'escadre anglaise de Méditerranée aux Baléares, fut un choc épouvantable conté longuement par l'amiral Julien de la Gravière. Du jour au lendemain, l'on se rendit compte que la flotte était irrémédiablement déclassée. Il fut donc nécessaire de reconstruire un certain nombre d'unités modernes. On ne pouvait cependant demander le renouvellement intégral de ce qui existait. A certains moments, l'on pouvait calculer que le simple vieillissement normal aurait, au bout de deux décennies, réduit cette marine française à peu de choses. On utilisa donc ce qui restait dans le but de la rendre utile. On réoccupa, non sans difficultés, Gorée et le rivage du Sénégal, la Martinique, la Guadeloupe, et, dans l'Océan Indien, la Réunion. Non sans problème, comme le montra le lamentable épisode de la *Méduse* à jamais célébrée par la toile de Géricault. On fit des démonstrations navales au large de Saint-Domingue, histoire de forcer la République d'Haïti à accepter le remboursement de vaisseaux en les transformant en navires d'exploration, de circumnavigation. Et surtout, l'on rétablit les stations navales, à petit frais. C'était former équipages et hommes, maintenir les possibilités d'avenir. Quant à se mêler des guerres d'indépendance des anciennes colonies américaines de l'Espagne, on n'en avait ni l'envie, encore moins les moyens. Pourtant, grâce à Portal, et à l'introduction des premiers vapeurs on progressait. Ce en concentrant les moyens dans la Méditerranée occidentale: la stratégie de Colbert pendant la guerre de Hollande abandonnant l'Atlantique à la coalition ennemie, mais acquérant en contre-partie la maîtrise de la Méditerranée, hantait les esprits. La station navale de Méditerranée, avec des hauts et des bas prenait de l'importance, avec, en prime inattendue, la Victoire de Samothrace. Puis ce fut la prise d'Alger (1830). On mesure mal, de nos jours, l'importance internationale de l'événement, que nous considérons toujours sous l'angle presque unique de la politique intérieure. En utilisant le vieux plan de l'Ancien Régime, renouvelé par Napoléon, qui consistait à prendre à revers l'imprenable façade ou « front de mer » avec ses 200 à 250 canons, le débarquement de Siddi Ferruch ouvrait la voie à une autre stratégie: l'amphibie, opération autant de logistique que proprement militaire. Elle ne cessa de hanter les esprits marins de toutes les stations navales, celles des Caraïbes et de l'Amérique latine comprises. Toutes les campagnes navales du Second Empire furent opérations amphibies, pour la première fois menées à grande échelle, et sans combats navals dignes d'attirer l'attention des journalistes. Qui plus est, l'opération mit définitivement fin à ce qui avait été le cauchemar de toutes les marines européennes depuis le XVIe siècle: la «course barbaresque» .

Les guerres d'indépendance ayant définitivement pris fin à la veille de 1830, l'on entre dans l'ère des guerres «civiles» sud-américaines. Guerres civiles elles furent, mais elles étaient bien plus que cela. Elles étaient aussi guerres nationales. A vrai dire, les limites chronologiques de la période sont difficiles à saisir, puisqu'elles accompagnent

parallèlement les guerres d'indépendance. Disons, pour simplifier, qu'elles perdurèrent de 1825 (environ) à 1880. Interfèrent les interventions ponctuelles des marines européennes -anglaises et françaises- depuis les années 1835 jusque vers 1894. Enfin, une quatrième phase recouvre toute la fin du XIXe siècle, celle des guerres civiles arbitrées, surtout au Brésil et en Argentine, par la marine, ce avec des succès divers. On pourrait même y raccorder la période de la dictature militaire argentine d'avant la guerre des Falklands, dans laquelle la marine a joué un rôle important. Sans compter les périodes de tensions politiques sans guerres, mais suscitant des dépenses navales considérables, comme la tension entre le Chili et l'Argentine au sujet de l'extrême-sud des deux pays. Ce schéma n'est clair que pour des raisons pédagogiques. En réalité, beaucoup d'épisodes se chevauchent, se superposent, interfèrent dans un détail souvent très difficile à démêler. Ce n'est pas ce qui importe ici.

L'important a été de signaler l'extraordinaire richesse des archives tant du Service Historique de la Marine à Vincennes, que de celles (au point de vue iconographique) du Musée de la Marine, et surtout celles des Archives Nationales (avec la série Marine B). Il faudrait y ajouter les archives du Ministère des Affaires Étrangères. Il conviendrait enfin, de comparer le tout avec des archives privées (la série P des Archives Nationales) et plus encore étrangères. Je me borne à donner un exemple. Un collègue allemand, Hans-Joachim König, a analysé, en 1981, une correspondance d'un engagé volontaire allemand en Colombie: Carl Richard, pour les années 1820-1821<sup>10</sup>. Elle nous renseigne sur la détresse financière de Bolivar, la désorganisation des armées improvisées de libération, et, indirectement celle des armées espagnoles. Surtout elle nous renseigne sur les filières d'infiltration (et d'exfiltration) des volontaires européens: centres de recrutement européens de Hambourg, de Gand, d'Anvers, et surtout de Dublin (1820-21); centres de concentration américaine, l'île anglaise de la Trinidad, qui dispatche les volontaires en fonction des besoins. Correspondance qui, en outre, démonte les mécanismes de paiement et plus encore de non paiement des soldes, qui dévoile surtout l'importance de la prise de Bogota et du trésor espagnol qui s'y trouvait. Or ces correspondances, sur bien des points plus précis que les rapports de nos commandants (en 1820 ils sont peu nombreux), sont purement ponctuelles. Nos rapports recouvrent tout le XIXe siècle: c'est leur importance capitale. Il faudrait les étudier dans la longue durée: ils permettent de mesurer la montée en puissance financière des Etats sud-américains: à la fin du XIXe siècle, leurs guerres internationales, leurs guerres civiles (comme

10.- Hans Joachim König, *Beobachtungen und Erlebnisse eines deutschen Kriegsfreiwilligen in den Süd-amerikanischen Unabhängigkeitskriegen, zu den Briefen Carl Richards aus Columbien, 1820/1821*, in Festschrift für Hermann Kellenbenz, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, tome 8, Stuttgart, 1981, éditeurs: Jurgen Schneider et Hermann Kellenbenz, pp. 683-706. Etant donné le nombre limité de pages, il n'est pas possible ici d'entrer en plus de détails, encore moins de justificatifs de sources: le tout sera abordé ultérieurement.



celle de 1892 au Chili, et de 1893-1894 au Brésil) sont menées par des machines de guerre de mieux en mieux équipées. Si la dernière rébellion de 1893 échoue, au prix d'une aventure extravagante (la marine brésilienne dominant la baie de Rio, mais n'en arrivant pas à sortir des mois durant, pour réussir la percée qui se dilue dans le vide), celle de 1894 réussit. Il faudrait disposer d'un espace très important pour en décrire le détail. Car ces marines ont constitué d'extraordinaires champs d'expérience. Le premier torpillage par torpille autonome a été réussi pendant la guerre entre le Chili et le Pérou dans les années 1891. La dernière (ou avant-dernière si l'on tient compte du XXe siècle), guerre entre la Triple Alliance dominée par le Brésil et l'Argentine contre le Paraguay est encore, à l'intérieur des terres, guerre navalo-fluviale, tout à fait comparable aux guerres fluviales turco-austro-russes des XVIIIe et XXe, voire XXe siècles, sur l'Orénoque, la Plata, le Paraguay. Il a fallu, à la fois, improviser et des navires adaptés, et construire des monitors de très bonne qualité. Le Chili et le Pérou ont mené de féroces guerres navales pour la possession du plus désert de tous les déserts du monde: celui d'Antofagasta. L'enjeu est mondial: les minerais de nitrates transportés par les derniers grands clippers (les cap-horniers) fournissent à la veille de 1914 le matériau nécessaire à tous les belligérants pour la fabrication des munitions. Le blocus anglais de 1914 avait pour but, en coupant la route des nitrates, d'asphyxier la production allemande de munitions. Si l'industrie allemande n'avait pas réussi le tour de force chez la Badisch Anilin und Soda Fabrick de Mannheim de tirer de l'air l'azote nécessaire, la guerre de 1914 se serait soldée, dès le printemps de 1915, par l'obligation de déposer les armes, faute de munitions. Ce qui explique la férocité de la lutte entre le Chili et le Pérou, et l'achat, à partir des années 1890, du matériel naval le plus moderne et le plus puissant: il fallait maintenir l'équilibre entre les deux puissances du Pacifique. Ce que firent les deux grandes puissances atlantiques: le Brésil surtout, l'Argentine ensuite, pour ne pas se laisser déborder par le Chili et/ou le Pérou. Mais il en a toujours été ainsi tout au long du XIXe siècle. Ensermée dans son carcan douanier protectionniste, la France, le court épisode de libre-échange du Second Empire mis à part, n'a trouvé que des débouchés commerciaux limités en Amérique du Sud, parce que, se coupant des possibilités d'exportation de ces pays, elle ne pouvait, en même temps, y exporter. Ce au « profit » des deux îles des Caraïbes. Ainsi tout est lié. C'est, en une mosaïque terriblement disparate et pleinement contradictoire, le drame de la politique française d'Amérique du Sud, surtout au cours de la première moitié du XIXe siècle. Le maintien des colonies îliennes avait de l'avis de maints commandants de station navale, empêchés de mener une politique cohérente face aux nouveaux Etats indépendants, obligeant ainsi à pratiquer une politique de la « canonnière » pour des affaires d'envergure limitée, et de coups de force contrôlés indirectement par l'Angleterre. Ce qui ne les a nullement empêchés, bien au contraire, de faire leur devoir de manière exemplaire, par exemple à la dure bataille d'Obligado.

### Note Complémentaire

A titre d'illustration des succès d'exportation de navires de guerre anglais et français vers l'Amérique du Sud, on se bornera ici à deux exemples particulièrement significatifs. Côté français, les chantiers des Forges et Chantiers de la Méditerranée (La Seyne) construisirent le garde-côte cuirassé le *Capitan Prat* pour la marine chilienne. Dérivé du *Pelayo* lancé pour la marine espagnole par le même constructeur (1887), ce navire eut une longévité extrême. Allégé en ses superstructures en 1909, il ne fut désarmé qu'en 1940. D'un tonnage de 6,900 tonnes, disposant de machines chauffant encore au charbon, d'une puissance de 12,000 C.V. seulement, il s'avéra un excellent bâtiment. Long de 111 mètres, large de 19, il atteignait un tirant d'eau de 6,95 mètres. De vitesse courante à l'époque (16 nœuds), il était armé de 4 canons de 240 mm, 8 de 120 mm, 8 de 57 mm, 1 de 40 mm et d'un de 37. S'y ajoutaient deux tubes lance-torpilles.

Côté anglais, citons les trois monitors de rivière destinés au Brésil (constructeur: Vickers). Ils furent rachetés par la Royal Navy dès le 8 août 1914. Le *Savary* devint le *Humber*, le *Madura* fut débaptisé en *Mersey* et, enfin, le *Solimoès* prit le nom de «Severn». Ce *Solimoès* ne doit pas être confondu avec son prédécesseur, le cuirassé côtier du même nom, de 3,500 tonnes, échoué et perdu le 21 mai 1892 au large de la côte de l'Uruguay. Ces trois monitors disposaient d'un armement important pour leur tonnage de 1 260 tonnes: 2 canons de 152 mm, 2 de 120, plus 2 canons «de trois livres». Longs de 81,43 mètres, larges de 14,95 ils n'avaient qu'un tirant d'eau de 1,47 mètre. Ils furent mis en service le long de la côte belge à l'instar des trois *Vénérable* anglais, datant de 1899, qui décidèrent avec les autres monitors les 27 et 28 octobre 1914 du blocage des troupes allemandes sur la côte flamande. Les *Vénérable* disposaient naturellement d'un armement beaucoup plus substantiel: 4 canons de 305 mm, et 12 de 152 mm.

Cf. Arthur Banks et Alan Palmer: *A Military Atlas of the First World War A Map History of the War of 1914-1918 at Land, at sea and in the Air*, Londres, Leo Cooper, 1989.

Le succès de ces monitors fut tel que la Royal Navy se hâta de construire trois navires de ce type supplémentaires: le *Marshal Soult* de 6,400 tonnes et *L'Erebus* et le *Terror* de 7,200 tonnes chacun. Ils compensaient leur médiocre vitesse de 12 nœuds par un armement puissant de 2 canons de 381 mm, 8 de 102 mm, 2 de 76 mm et 2 de 40 mm. *L'Erebus* et le *Terror* constituent l'*Inshore Squadron* de la VIIIe Armée d'Egypte et de Libye.

Les navires de guerre sud-américains commandés en Europe furent souvent de tonnage inférieur à celui de leurs homologues européens. Dans les années 1890, le croiseur brésilien *Quinze de November* n'avait que 1,300 tonnes, mais filait ses 17 nœuds. Les petits torpilleurs du type *Ministro Zentevó* chilien n'atteignaient, en revanche, que 330 tonnes et présentaient donc des défauts similaires aux bâtiments analogues de la «Jeune Ecole» française: vitesse insuffisante, tenue de mer très médiocre, armement inadapté.

Les navires de guerre sud-américains en construction dans les chantiers européens en 1914 furent évidemment réquisitionnés dès les premiers jours de la guerre. Celle des deux cuirassés turcs par la Royal Navy fut le prétexte de l'entrée en guerre de la Turquie aux côtés de l'Allemagne, alors que les pays sud-américains rejoignaient le camp des Alliés.

### Reperes Chronologiques

#### A) Guerres d'indépendance

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Argentine (Rio de la Plata)              | 1810-1814 |
| 2. Chili et Pérou                           | 1810-1817 |
| 3. Vénézuéla et Colombie (Nouvelle Grenade) | 1810-1817 |

#### B) Formation de flottes propres (1812-1823)

1. Argentine (1810) William Brown
  2. Vénézuéla (1812-1813) formations d'abord fluviales (Orénoque)
  3. Chili (1816-1818) d'abord avec le général Blanco Encalada, puis, à partir de 1818, sous Lord Cochrane.
  4. Pérou (Amiral Guise) 1820-1825
  5. Brésil (1823) avec Lord Cochrane.
- Ces flottes ont été formées à la fois par les prises faites sur les escadres espagnoles et des achats. On notera l'absence (ou la faiblesse) d'une flotte mexicaine: faiblesse majeure face aux U.S.A.

#### C) Principales interventions étrangères (en dehors des stations navales)

1. 1825-1828 Espagne: guerre de course dans les Caraïbes (William Porter; héros de la guerre anglo-américaine de 1812-1815)
2. 1838: Bombardement de Saint Jean d'Ulloa par l'escadre française de l'amiral Baudin (présence du Prince de Joinville) premier emploi d'obus explosifs: le fort explose.
3. 1845 Anglais et Français s'opposent au Dictateur-Président de l'Argentine qui refuse de reconnaître l'indépendance de l'Uruguay et du Paraguay: bataille navale du Rio de la Plata devant Montevideo, puis Rosas ayant bloqué le trafic fluvial international à Obligado, bataille de rupture du barrage fluvial d'Obligado (25 novembre 1845, Capitaines Trotham et Tréhouart).
4. 1846-1848: U.S.A. contre Mexique.
5. 1864-1866: Pérou et Chili contre Espagne: dernier relent des guerres d'indépendance.
6. 1877: Incident isolé du Huascar (péruvien) contre le Shash (anglais)
7. 1898: Guerre de Cuba (U.S.A. contre Espagne)
8. 1902-1903: Blocus des côtes du Vénézuéla (et de Colombie) par les Anglais, les Allemands et les Italiens: la flotte vénézuélienne prise, puis rendue sur arbitrage des U.S.A.

#### D) Guerres civiles majeures mettant en cause des marines

1. 1891 Chili: Victoire de la marine alliée aux libéraux
2. 1893 Argentine: court épisode
3. 1893-1894 Brésil: victoire gouvernementale sur la flotte brésilienne révoltée.

#### E) Guerres navales et fluviales inter-etats

1. 1825-1828: Argentine contre Brésil: la marine brésilienne domine la mer et le Rio de la Plata, mais le Brésil perd de ses territoires du Sud.
2. 1864-1870: Le Paraguay (attaquant) contre la Triple Alliance (Brésil, Uruguay et Argentine) guerre fluviale par excellence, Paraguay vaincu.
3. 1879-1881: Le Chili contre la Pérou et la Bolivie: guerre essentiellement navale.

#### F) Les innovations techniques navales expérimentées en Amérique du Sud

1. 27 novembre 1838: obus explosifs employés par l'escadre de l'amiral Baudin à Saint Jean d'Ulloa.
2. Mars - juillet 1868: tentative désespérée du Paraguay de s'emparer des canonnières brésiliennes à l'abordage de nuit (par canoë). L'abordage échoue au tout dernier moment, les équipes d'attaque étant décimées par le feu des bâtiments les uns sur les autres (utilité inattendue de la cuirasse).
3. 25 mai 1880: torpillages de nuit, réciproque, des deux torpilleurs péruvien et chilien (torpilles à hampe).
4. 22 au 23 avril 1891 dans le nord du Chili deux torpilleurs gouvernementaux (Admirante Lynch et Admirante Condell de 700 tonnes) coulent le Blanco Encalada libéral (3 500 tonnes) par une attaque en fourchette à la torpille auto propulsée.

#### G) Essai de typologie des principales batailles

- Les marines sud-américaines jouent un rôle majeur dès 1818. Elles assurent:
- a) la maîtrise de l'Orénoque (contre l'Espagne) et des fleuves de l'Argentine. La guerre du Paraguay contre la Triple Alliance est formée exclusivement par des ruptures de barrages fluviaux (renforcés par des batteries de flanquement latéral)
  - b) les guerres de course et de blocus naval
  - c) l'appui-feu naval des sièges de ports attaqués côté terre
  - d) la domination des grands espaces côtiers permettant la projection lointaine des armées de terre (Chili vers Pérou) tout en assurant leur logistique (1820 contre le Pérou espagnol, ou pendant la guerre du Chili contre le Pérou et la Bolivie). D'où:
    - l'interception décisive, le 28 octobre 1818, d'un convoi espagnol par Blanco-Encalada à Santa Maria,
    - une série impressionnante de combats navals violents marqués par nombre de victoires chiliennes.
  - e) l'on peut distinguer trois types d'événements marquants les guerres civiles sud-américaines:
    - le combat isolé entre deux bâtiments: en Argentine celui, avorté dans l'œuf, du monitor

- insurgé Andes contre l'Independencia (2 500 tonnes) à Rosario sur le Parana,*
- *le curieux épisode de la révolte de la flotte brésilienne dans la baie de Rio de Janeiro où elle se trouve bloquée jusqu'à reddition pendant trois mois. La percée isolée de l'Aquidaban s'achève par le torpillage du navire par le torpilleur gouvernemental Sampio (septembre-décembre 1893),*
  - *la guerre civile chilienne est lancée par le départ de la flotte chilienne vers le nord, où elle assure à l'armée de terre la possibilité de conquérir la région centrale, exemple de projection de force de la périphérie vers le centre.*

## Los cosmógrafos mayores del Perú

Jorge Ortiz Sotelo\*

Poca duda cabe que la labor desarrollada por el gran maestro Raúl Porras Barrenechea abrió muchas vetas y filones en el campo de la historia. En nuestro caso, su obra nos ha sido particularmente útil respecto a las matemáticas, a la geografía, a la náutica y a la cartografía, labores todas en las que jugaron papel importante los cosmógrafos mayores que tuvo el Perú durante dos siglos y medio (1618-1873).

La información que da Porras sobre estos personajes resulta un tanto dispersa y no siempre exacta, pues menciona sólo a algunos cosmógrafos y señala que este cargo fue creado 1657. Agrega, asimismo, que a partir de 1680 el catedrático de matemáticas de la Universidad de San Marcos publicó almanaques anuales conteniendo pronósticos sobre el tiempo, los mismos que hacia finales del siglo XVIII incluirían una guía de forasteros. Da finalmente algunos valiosos datos sobre mapas elaborados por estos cosmógrafos.<sup>1</sup>

Naturalmente, con el correr de los años, el avance de la investigación ha llevado a que sepamos cada vez más sobre estos personajes, precisando muchos datos en torno a la vida y obra de cada uno de ellos. Es así que esta ponencia tiene como intención rendir homenaje a Raúl Porras Barrenechea ampliando y actualizando, en la medida en que ha sido posible, la información que él aportara respecto los cosmógrafos mayores del Perú.

Pero, ¿Quiénes eran los cosmógrafos mayores? ¿Qué funciones desempeñaban? ¿Por qué se creó ese cargo? ¿Por qué cesó de existir? ¿Qué aportaron al Perú?

Si bien la etimología nos indica que el cosmógrafo es quien ejerce la cosmografía o ciencia que describe la tierra, la creación de este cargo en el caso peruano tiene su precedente inmediato en el piloto mayor de la Casa de Contratación, cargo asignado a Américo Vespucio en 1507 con el propósito de examinar y graduar a los pilotos, censurar las cartas e instrumentos de navegación, predecir las fases de la Luna, calcular

\* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Ponencia presentada a las VII Jornadas del Inca Garcilaso, organizadas por la Universidad de Córdova y el Ayuntamiento de Montilla, 16-19/9/1997.

1.- Raúl Porras Barrenechea, *Fuentes Históricas Peruanas* (Lima, Instituto Raúl Porras Barrenechea, 1963), pp. 224-225, 354-355, 399 y 425.

los eclipses y ordenar las tablas de cosmografía.<sup>2</sup> Como un necesario complemento a la labor del piloto mayor, en 1524 se estableció el cargo de “cosmógrafo mayor y maestro de hacer cartas”, siendo el primero en ejercerlo el portugués Diego Ribeyro, autor de la “Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta agora”, fechada en 1529, en la que se representa por primera vez el litoral peruano explorado por Pizarro dos años antes.<sup>3</sup> La necesidad de preparar a los pilotos que debían ser examinados llevó a que en 1552 se creara en Sevilla una cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía, siendo encomendada a un segundo cosmógrafo mayor.<sup>4</sup>

Con el correr de los años, las funciones de uno y otro cosmógrafo fueron sufriendo modificaciones, al punto que el cargo se fue alejando de sus funciones náuticas iniciales para concentrarse en los aspectos astronómicos. Finalmente, con la creación de diversas instituciones especializadas durante el siglo XVIII, las funciones de los cosmógrafos mayores españoles quedaron redundantes, siendo así que el rey Carlos III extinguió dicho cargo en 1771, destinando a Juan Bautista Muñoz, quien entonces lo ejercía, a reunir documentación para la historia de América.<sup>5</sup>

En el caso peruano, el cargo de cosmógrafo mayor fue creado hacia 1618, siendo ejercido en forma ininterrumpida por catorce individuos hasta 1874, en que finalmente desapareció. Estos personajes fueron los siguientes: el venezolano Lucas de Quirós (1618-1634), el madrileño Francisco de Quirós (1619-1645), el sargento mayor Diego de León (1646-1661), el orurense Francisco Ruiz Lozano (1662-1677), el belga Juan Ramón Coninck (1678-1709), el limeño Pedro de Peralta Barnuevo (1709-1743), el francés Luis Godín (1744-1749), el checo Juan Reher (1750-1756), el aragonés Cosme Bueno (1757-1798), el canteño Gabriel Moreno (1799-1809), y los limeños José Gregorio Paredes (1810-1839), Eduardo Carrasco (1840-1857), Pedro Mariano Cabello (1858-1873) y Francisco Carrasco (1873-). Cabría agregar que a partir de fines

- 2.- Joseph de Veitia Linage, *Norte de la Casa de Contratación de las Indias Occidentales* (Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1965), pp. 610-617. José Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Libros Mayores, Catedráticos de Cosmografía y Cosmógrafos* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950), p. 11.
- 3.- Porras, *Fuentes Históricas Peruanas...*, pp. 378-79. Belén Rivera Novo y Luisa Martín-Meras, *Cuatro siglos de cartografía en América* (Madrid, Mapfre, 1992), pp. 66-68.
- 4.- Veitia, *Norte de la Casa de Contratación...*, libro II, cap. 11, ptos. 16-17. Pulido, *El Piloto Mayor...*, p. 75. Diego de Encina, *Cedulario Indico* (Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1946), IV, pp. 181-182, real cédula del 4/12/1552. AGI, Indiferente del Perú 1520, 1685-1759. Expedientes sobre nombramiento de Cronistas, Cosmógrafos de Indias, Jueces de Composición de tierras y multas, y otros empleos del Consejo. A principios del siglo XVII la cátedra de Navegación era de “cosmografía mayor de los estados y reynos de las Indias y de matemáticas y Arquitectura”, siendo dictada tanto en el propio Palacio Real como en el Colegio Imperial de los Jesuitas en Madrid.”
- 5.- AGI, Indiferente 1520, “Noticia de los que consta en el Archivo de la Secretaría del Perú acerca del empleo de Cosmógrafo mayor de las Indias”.

del siglo XVIII se estableció un teniente de cosmógrafo para la ciudad de Arequipa, cargo que 1798 era desempeñado por Francisco Gómez.<sup>6</sup>

La experiencia o formación profesional de estos cosmógrafos mayores fue muy variada, pues hubo entre ellos algunos hombres de mar y militares, tres médicos, dos sacerdotes, un astrónomo y hasta un abogado con estudios de ingeniería de minas. Sin embargo, todos tuvieron en común sus conocimientos matemáticos aplicados a la astronomía. Dado que algunos de ellos tuvieron destacada actuación en muy variados campos, han merecido estudios biográficos que nos exoneran de repetir acá datos que resultarían redundantes. Tales son los casos de los primos Lucas y Francisco de Quirós,<sup>7</sup> el general Francisco Ruiz Lozano,<sup>8</sup> los doctores Juan Ramón Coninck<sup>9</sup> y Pedro de Peralta Barnuevo,<sup>10</sup> y el contralmirante Eduardo Carrasco.<sup>11</sup> Sobre los otros existen trabajos menores o que brindan muy poca información sobre su actuación como cosmógrafos. Del único que no tenemos información alguna es el del sargento mayor Diego de León, de quien sólo sabemos que fue cosmógrafo mayor entre 1645 y 1661.

Aún no hemos podido determinar las razones precisas que llevaron al virrey Príncipe de Esquilache para crear este cargo en el Perú antes de 1618, pero sospechamos que estuvieron vinculadas a la creciente amenaza holandesa. Recordemos que en 1615 el puerto del Callao había estado bloqueado por una escuadra de esa procedencia al mando del almirante Spilbergen. El primer trabajo encomendado a Lucas de Quirós parece validar esta idea, pues su magnífica *Descripción Corographica de las provincias del Pirú, Chile, nuevo Reyno y Tierra Firme* actualizaba el mapa que el padre Diego Méndez había elaborado diez años antes, incorporando el Cabo de Hornos y otras islas descubiertas por los holandeses muy poco tiempo atrás.<sup>12</sup>

- 6.- Remedios Contreras y Carmen Cortés (editoras) *Catálogo de la Colección Mata Linares* (Madrid, Real Academia de la Historia, 1970), IV, n° 9862. Real cédula dirigida al Virrey del Perú sobre la confirmación de los títulos de Agrimensor y Teniente de Cosmógrafo Mayor de Arequipa en D. Francisco Gómez, Aranjuez, 23/2/1798, t. CXIX, f. 31.
- 7.- Jorge Ortiz Sotelo, “Los cosmógrafos mayores del Perú en el siglo XVII”, en *El Largo siglo XVII del virreinato peruano* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, en prensa).
- 8.- Jorge Ortiz Sotelo, “Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor del reino del Perú y primer catedrático de matemáticas de la ciudad de Lima (1607-1677)”, *DMS* n° 1 (1993), pp. 69-103. Después de publicar dicho trabajo conseguimos el expediente del AGI, Lima 170, que venimos citando, así como el testamento de Ruiz Lozano ubicado en el Archivo Arzobispal de Lima.
- 9.- Eduardo Dargent Chamot, “El cosmógrafo mayor Juan Ramón Coninck”, *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos e IEHMP, 1992), pp. 39-49.
- 10.- Luis Alberto Sánchez, *El Doctor Océano. Estudios sobre Don Pedro Peralta Barrionuevo* (Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1967). Manuel Moreyra y Paz Soldán, “Peralta Astrónomo”, *Revista Histórica*, tomo XXIX (Lima 1966), pp. 105-123.
- 11.- Jorge Ortiz Sotelo, *El Contralmirante Eduardo Carrasco (1779-1865)* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1993).
- 12.- “Descripción Corographica de las provincias del Pirú, Chile, nuevo Reyno y Tierra Firme en que ai audiencias reales que con de los rreyes, la Plata, Chile nuevo rreyno y Panama y

No obstante esta aplicación defensiva, al igual que su similar sevillano, la función primaria del cosmógrafo mayor peruano estuvo vinculada a la navegación y a los cálculos astronómicos necesarios para realizarla con seguridad. Así, en los nombramientos del siglo XVII se señalaba que debía estar “presente en la casa de la contratación todas las veces que se hubiere de examinar qualquiera persona de Piloto, y asimesmo a los exámenes de los Maestros de los Galeones de su Magestad”, presidiendo en todos los casos el jurado que se formara y emitiendo la carta de aprobación respectiva. Debía además revisar “las cartas, Astrolabios, Ballestillas, y agujas de marear, derroteros, regimientos y demás instrumentos de la navegación que los Pilotos examinados y que se examinaren tiene y tuvieren, corrigiendolos y biendolos si estan ciertos y verdaderos” corrigiendo aquellos que no lo estuviesen.<sup>13</sup>

Organizado de manera muy similar al Protomedicato, el Cosmografiato también debía examinar a quienes aspirasen tener el título de agrimensor, arquitecto o alarife; así como realizar observaciones astronómicas de los cuerpos celestes, especialmente el sol y la luna, calculando sus movimientos y eclipses, así como de los fenómenos que ocurriesen en el espacio.<sup>14</sup>

Estas funciones se mantuvieron básicamente inalteradas hasta finales del siglo XVIII, cuando se aplicaron en el virreinato peruano las reformas al régimen marítimo español, en este caso específico al establecer la Matrícula para la Gente de Mar, en la cual debían inscribirse todos los pilotos examinados para formar el Cuerpo de Pilotos cuyo comandante en jefe era representado por el capitán de puerto del Callao.<sup>15</sup>

La elaboración de tablas astronómicas por los cosmógrafos peruanos se habría iniciado con Francisco de Quirós, pero el primero en publicarlas fue Francisco Ruiz Lozano, en 1654, bajo el nombre de *Reportorios o Lunarios*. Esta publicación anual continuó saliendo hasta 1874, cambiando eventualmente de nombre a *Conocimiento de los Tiempos, Almanaque Peruano y guía de forasteros, Calendario y guía de forasteros de Lima, Calendario y guía de forasteros de la República* y finalmente *Guía política, eclesiástica y militar del Perú*.<sup>16</sup>

tres Arcobispados con diez y seis obispados sufraganeos.- El de los rreyes tiene al Cuzco, Guamanga, Arequipa, Truxillo, Quito, Panama S.Iago de Chile y la Concepcion. En la costa de México a Nicaragua. El de las Charcas, al Obispado de Lapaz, S. Cruz de la Sierra, Tucuman y Paraguai. El de nuevo rreino de Granada a Sta. Marta, Cartaxena y Popayan. 1618.” Mide 638 mm. por 478 mm. Y está a una escala gráfica de 100 leguas españolas. Biblioteca del Palacio Real, Madrid.

13.- AGI, Lima 170, nombramiento de Ruiz Lozano como cosmógrafo mayor, 17/3/1662.

14.- Eduardo Carrasco, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1848* (Lima, 1847), pp. 60-61. Francisco García Calderón, *Diccionario de la Legislación Peruana*, (París, Librería de Laroque, 1879), t. I, pp. 631-32.

15.- Jorge Ortiz Sotelo, “La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana”, en *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana...*, pp. 179-197.

16.- Federico Schwab, “Los almanaques peruanos y guías de forasteros ¿1680? - 1874”, *Boletín*

Hubo algunos casos en que estas publicaciones aparecieron bajo el nombre de otras personas, como fue entre 1744 y 1749, cuando el editor fue José de Mosquera y Villaroel, sustituto del cosmógrafo Luis Godin en la cátedra de matemáticas. Posteriormente, entre 1801 y 1809, siendo editor Gabriel Moreno, la parte astronómica propiamente dicha corrió por cuenta de José Gregorio Paredes, igualmente su sustituto en la cátedra de matemáticas. Finalmente, en las ocasiones en que este último se tuvo que ausentar (1811 a 1813 y 1826 a 1828), quienes editaron las guías fueron su maestro el padre Francisco Romero, el capitán de fragata Eduardo Carrasco, cosmógrafo sustituto, y Nicolás Fernández de Piérola y Flores.<sup>17</sup>

Pero el aporte de los cosmógrafos al desarrollo de la astronomía en el Perú no se limitó a estas publicaciones periódicas, pues elaboraron diversas tablas para uso específico de los pilotos, como fueron las de declinación solar y de estrellas de primera magnitud preparadas por Ruiz Lozano hacia 1660, con ajuste al meridiano de Lima.<sup>18</sup> En este mismo rubro se ubican las observaciones a los fenómenos celestes, como la que le permitió al mencionado Ruiz Lozano escribir su *Tratado de Cometas, observación y juicio del que se vio en esta ciudad de los Reyes, y generalmente en todo el Mundo, por los fines del año 1664 y principios de 1665* (Lima 1665), obra que fue la primera de índole científica impresa en Sudamérica.<sup>19</sup> También merecen citarse las observaciones que realizó Pedro de Peralta a tres eclipses de Luna, los resultados de los dos primeros fueron publicados en sus *Observationes Astronomicae* (1717) y sirvieron para determinar la posición de Lima respecto al Meridiano de París. Décadas más tarde, dichas observaciones sería utilizadas como referencia tanto por la expedición Malaspina como por Alejandro de Humboldt para hacer sus propios cálculos.<sup>20</sup>

En este mismo aspecto cabe señalar que Luis Godin, cosmógrafo mayor de 1744 a 1749, era astrónomo del Observatorio de París, habiendo tomado parte en la expedición para medir un grado de longitud en el Ecuador. Luego de su corta estada limeña pasó a España para dirigir el Observatorio de San Fernando y la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, donde publicó un valioso *Compendio de matemáticas* (1758), en cuya carátula colocó su condición de antiguo catedrático en San Marcos.<sup>21</sup>

*Bibliográfico* (Lima, Biblioteca Central de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos), año XXI, n° 1-2 (junio 1948), pp. 78-125.

17.- Scwhab, “Los almanaques peruanos y guías de forasteros...”, p. 87. Porras, *Fuentes Históricas Peruanas...*, pp. 224-25. Piérola fue padre del infatigable conspirador, caudillo y presidente del Perú Nicolás de Piérola y Villena.

18.- AGI, Lima 170, Memorial de Ruiz Lozano, enero/1662. MNM, ms. 1202.

19.- Será próximamente reeditado en Lima por Margarita Suárez y Marco Aurelio Zevallos.

20.- MNM, ms. 292, f. 123. Antonio Raimondi, *El Perú* (Lima, 1879), II, pp. 248-249.

21.- Manuel Catalán Pérez-Urquiola, “El Instituto y Observatorio de Marina, consecuencia científica de la medida del grado de meridiano en la América Hispana”, *La Forma de la Tierra. Medición del Meridiano. 250 aniversario* (Madrid, Museo Naval, 1986), pp. 35-36.

Finalmente, los cosmógrafos peruanos también realizaron docencia en el campo de la astronomía, teniendo como discípulos a personajes como el padre Francisco Romero Mathos, cuya cercanía con Cosme Bueno lo llevó a plantear el establecimiento de un observatorio astronómico en Lima en 1793. Dicha propuesta recibió el aval científico de los astrónomos de la expedición Malaspina y la eventual aprobación del virrey Gil de Taboada, pero que por diversos no llegó a cristalizarse.<sup>22</sup>

La geografía y su representación cartográfica, especialmente aquella de utilidad para los pilotos, también quedaba bajo la competencia de los cosmógrafos mayores, conforme lo demuestra la primera mención a este cargo, en la *Descripción Corographica de las provincias del Pirú, Chile, nuevo Reyno y Tierra Firme*. Con el correr del tiempo, los cosmógrafos fueron produciendo numerosas descripciones geográficas, representaciones cartográficas y derroteros náuticos. Entre estos últimos destaca el que Francisco Ruiz Lozano tenía listo en 1661 y que abarcaba toda la costa del Pacífico desde el Estrecho de Le Maire hasta el Cabo Mendocino en California. En los años siguientes, el mismo cosmógrafo se ocupó en formar “derroteros, Cartas y Tablas correctas y nuevas para este Meridiano de las declinaciones del Sol y Luna, horas de pleamar y menguantes, Variación de la aguja, fábrica usso y corrección de instrumentos, asimesmo la del Relox Nautico universal para el acierto dellas”.<sup>23</sup> Lamentablemente, muy poco de ese trabajo ha llegado a nuestros días, pero es indudable que fue empleado por quienes lo sucedieron en el cargo o por los pilotos que compilaron posteriores derroteros.

También resulta notoria la labor que llevó a cabo en este mismo sentido el contralmirante Eduardo Carrasco, quien además de cosmógrafo mayor era director de la Escuela Náutica y del Depósito Hidrográfico. Ambas instituciones habían sido establecidas a finales del siglo XVIII por el piloto Andrés Baleato, maestro suyo y de José Gregorio Paredes en la Academia Real de Náutica de Lima. Gracias a eso fue que en 1835 pudo brindar un gran apoyo a la labor cartográfica que el capitán Robert FitzRoy llevaba a cabo a bordo del H.M.S. *Beagle*.

En cuanto a lo geográfico, sabemos que hacia 1709 Juan Ramón Koenig había reunido material para escribir un libro sobre geografía peruana y había grabado, además, un mapa del virreinato con toda la información disponible. Aquel material se perdió, pero lo que sí llegó a nuestros días fueron las descripciones geográficas de Cosme Bueno, que comenzaron a aparecer en los *Conocimientos de los Tiempos* a partir de 1764 y que abarcaron los obispados de Lima, Arequipa, Trujillo, Huamanga, Cuzco, La Plata, La Paz, Santa Cruz de la Sierra, Asunción del Paraguay, Tucumán, Chaco, Buenos Aires, Santiago y Concepción.<sup>24</sup>

22.- Eduardo Dargent Chamot, “El observatorio astronómico de Lima”, *DMS* n° 3 (1995), pp. 29-36.

23.- AGI, Lima 170, nombramiento de Ruiz Lozano como catedrático de matemáticas, 14/3/1665.

24.- Scwhab, “Los almanaques peruanos y guías de forasteros...”, pp. 112-15.

En cuanto a la labor cartográfica, además del mencionado mapa de Sudamérica realizado por Quirós en 1618, que actualiza la *Corografía Peruana* del padre Diego Méndez (Sevilla 1608) y que fuera empleada por López de Caravantes para ilustrar sus *Noticias del Perú*,<sup>25</sup> debe mencionarse la *Descripción del Puerto del Callao de la Ciudad de los rreyes de las provincias del Piru*, hecha en 1631.<sup>26</sup> Este bello mapa representa la bahía y puerto del Callao durante el bloqueo llevado a cabo por el almirante holandés L’Hermite en 1624, brindando valiosa información tanto sobre el puerto como sobre las naves peruanas y enemigas. También deben ser referidos los mapas que Juan Ramón Coninck hizo de “las provincias de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán” y de la cuenca del Río de la Plata “hasta las juntas del Paraná con el Río Uruguay y Río Negro”.<sup>27</sup>

Tal como había ocurrido en España en el siglo XV, la inicial función de examinar a los pilotos llevó a que se vieran ciertas deficiencias en su formación matemática. Fue por ello que Ruiz Lozano, quien había atendido a la cátedra de matemática del padre Diego Rodríguez en la Universidad de México, representó al virrey Conde de Santiesteban señalando “la grande falta que ay en este Reyno de Maestro que enseñe Mathematicas, especialmente la Aritmética y Arte Mayor de Algebra y los seis primeros libros de la Geometría de Euclides, y explicación de la esfera elemental y celeste en que pueden exercitarse, así las personas nobles como las que desean saber de la Arquitectura militar, escuadrones, uso de la artillería, medidas de Tierras, Conducción y Repartición de Aguas, y con particularidad el Arte de Navegar, tan útil y necesario a todo el comercio”.<sup>28</sup>

El resultado de esta propuesta fue la creación de cátedra de matemáticas de la ciudad de Lima en marzo de 1665, debiendo funcionar en el Hospital de Marineros

25.- *Noticia General de las Provincias del Perú, Tierra Firme y Chile* (Madrid, Ed. Atlas, Biblioteca de Autores Españoles, 1985-1986), 2 vols.

26.- “Descripción del Puerto del Callao de la Ciudad de los rreyes de las provincias del Piru es el mas apacible que se conoce en toda la costa del mar del Sur porque tiene una ysla que la guarda del viento Sur que es el general que corre en ella y la frialdad del agua preserva de broma a los navíos. Esta en altura de doze grados y un tercio meridional y dista de la Ciudad de los Reyes dos leguas. A esta letra significa el fuerte de nuestra señora de Cobadonga tiene seis culebrinas de alcance, la B significa el fuerte de St. Francisco que es lo mismo que el de nuestra señora de Cobadonga, la C significa el fuerte de Santa Ana, la D cassas Reales, la E Sant Agustín, F la Compañía de Jesús, G la Yglesia mayor, la H Santo Domingo, la I Sant Francisco, y la L la merced.” En otra cartena sigue dando referencias a otros puntos del puerto y a las embarcaciones, tanto de la Armada como de la flota holandesa. Ambos se encuentran en la Biblioteca del Palacio Real, Madrid.

27.- Guillermo Lohmann Villena, *Las defensas militares de Lima y Callao* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964), p. 168. Víctor M. Maurtua (editor), *Juicio de Límites entre el Perú y Bolivia. Contestación al Alegato de Bolivia* (Buenos Aires, G. Kraft, 1907), vol. I, pp. 93-105.

28.- AGI, Lima 170, nombramiento de Ruiz Lozano como catedrático de matemáticas, 14/3/1665.

del Espíritu Santo.<sup>29</sup> En 1678, siendo ya cosmógrafo mayor Juan Ramón Coninck, esta misma cátedra fue creada también en la Universidad de San Marcos, siendo dictada en ambos locales hasta la muerte de Coninck en 1709. La pinacoteca de la referida universidad conserva un cuadro de Ruiz Lozano, hecho posiblemente después de esta última fecha, en el que erradamente figura como primer catedrático de matemáticas de esa casa de estudios.

Posteriormente, el sueldo del catedrático de matemáticas fue reducido y por ello sus sucesores dejaron de dictarla en el hospital del Espíritu Santo. En las décadas siguientes, el cargo de cosmógrafo mayor estuvo firmemente asociado al de catedrático en San Marcos, siendo el caso que algunos de ellos -Gabriel Moreno y José Gregorio Paredes- fueron asistentes de cátedra antes de ser nombrados cosmógrafos.

Vinculadas a sus funciones como catedráticos de matemáticas, estuvieron las contribuciones que los cosmógrafos hicieron en el campo de la geometría. Entre ellos destacó Juan Ramón Coninck, quien publicó en 1696 un trabajo titulado *Cubus et Sphaera Geometrice Duplicata*, que versaba sobre el viejo problema de la duplicación del cubo, problema que sólo fue solucionado a principios del siglo siguiente con el desarrollo del cálculo infinitesimal.<sup>30</sup> Significativas fueron también las contribuciones de Pedro de Peralta, quien entre sus numerosas obras incluyó un “Tratado físico-matemático sobre los medios de apartar el mar”, un “Papel sobre la muralla del Callao” y un “discurso político militar” sobre la defensa de Lima, todo lo cual armonizó luego en su *Lima Inexpugnable* (1740). Peralta también escribió un “Tratado músico matemático”, un “Nuevo sistema astrológico demostrativo para observaciones matemáticas” y una “Geometría especulativa y aritmética”.<sup>31</sup>

Paredes publicó en 1822 unas *Lecciones de Matemáticas*, pero su sucesor -Eduardo Carrasco- no llegó a hacer lo propio con unas “Lecciones de Trigonometría” y unas “Sinopsis astronómicas”, que se perdieron poco después de su muerte. Lo que Carrasco sí alcanzó a publicar fue un informe sobre el problema de la trisección del triángulo, incluyendo en él la opinión de Juan de Dios Salas, su teniente de cosmógrafo en Arequipa.<sup>32</sup>

Otra área en la cual los cosmógrafos iniciales tuvieron injerencia fue en el campo de la milicia, debiendo examinar junto con el Artillero Mayor del virreinato, a todos los que sirviesen esa arma en los galeones de la Armada.<sup>33</sup> Por su parte, Francisco de

Quirós escribió un tratado sobre artillería y Ruiz Lozano fue censor del libro de Antonio Heredia y Estupiñán *Teórica y práctica de esquadrones*, aparecido en Lima en 1660.<sup>34</sup>

Asimismo, casi todo los cosmógrafos fueron consultados o participaron activamente en el diseño u obra de fortificar una plaza o levantar defensas marítimas. El primero de ellos fue Francisco de Quirós, quien opinó sobre las fortificaciones de Lima, Callao y Valdivia, y en torno a la defensa marítima del principal puerto peruano. También podemos mencionar a Ruiz Lozano, quien aún antes de ser nombrado cosmógrafo había diseñado y levantado las defensas marítimas de Panamá. Pero sin duda las tres obras militares más importantes del periodo colonial peruano fueron las murallas de Lima y del Callao, así como la fortaleza del Real Felipe, obras en las cuales les cupo participación directa a los cosmógrafos mayores.

Las murallas de Lima tuvieron una larga génesis, pues ya en 1624 Quirós había sido consultado al respecto, quedando el asunto pendiente de que se completara primero las defensas del Callao. Años más tarde se volvió sobre el tema y Coninck presentó un proyecto que fue finalmente aceptado, aún cuando con diversas variaciones. La obra quedó bajo su supervisión y una vez concluida una inscripción fue colocada en la portada del Callao mencionando a este cosmógrafo y su participación en el diseño. El tema ha sido estudiado extensamente por Guillermo Lohmann, lo cual nos releva de dar mayores detalles.<sup>35</sup>

Las murallas del Callao fueron levantadas por Francisco de Quirós de acuerdo al plan del maestre de campo Isidro Coronado, aprobado en febrero de 1635. Aún cuando los trabajos merecieron fuertes críticas por parte del virrey Marqués de Mancera, el Conde de Chinchón sólo pudo replicar que no encontró “en el Virreinato otro hombre que en esa materia supiese echar una línea”.<sup>36</sup> Lamentablemente, el terremoto y maremoto de 1746 destruyó totalmente las murallas y la población que éstas circundaban, por lo cual el virrey Conde de Superunda pidió a Godin que propusiera un plan defensivo para el puerto. La propuesta de Godin fue el diseño de una fortaleza para el Callao, cuya construcción fue aprobada y puesta en ejecución poco tiempo después. El resultado de esos trabajos fue la fortaleza del Real Felipe, que aún se levanta en dicho puerto. Asimismo, Godin propuso que no se asentara la población en las cercanías del puerto sino que lo hiciera en Bellavista, cosa que aprobó el Conde de Superunda y en consecuencia fundó dicha población.<sup>37</sup>

29.- AGN, Sección Notarial, Fernández Algaba, protocolo 459, f. 449, testimonio de la clase inaugural a petición de Ruiz Lozano, 13/7/1665.

30.- La única copia que conocemos se encuentra en la Biblioteca Nacional del Perú, pero aparentemente el padre Rubén Vargas Ugarte tuvo otra a su disposición.

31.- Sánchez, *El Doctor Océano...*, p. 27-28.

32.- Eduardo Carrasco, *Informe presentado a la Universidad de San Marcos por el Cosmógrafo Mayor del Perú, Catedrático de Prima de Matemáticas, sobre el “Problema de la trisección del Angulo” en el expediente promovido por el Sr. Prefecto de Arequipa que remitió al Supremo Gobierno a esta ilustre corporación para que produjera su dictamen* (Lima 1845).

33.- AGI, Lima 170, nombramiento de Ruiz Lozano como cosmógrafo mayor, 17/3/1662.

34.- Rubén Vargas Ugarte, *Impresos Peruanos* (Lima, 1954), t. VIII, p. 49. José Toribio Medina, *La Imprenta en Lima (1584-1824)* (Santiago, 1904-1907), t. II, p. 60.

35.- AGI, Audiencia de Lima 299. El tema ha sido trabajado en extenso por Lohmann, *Las defensas militares de Lima y Callao...*, pp. 167-196.

36.- Lohmann, *Las defensas militares de Lima y Callao...*, p. 87-90, 159. Guillermo Lohmann Villena, “Un informe veraz sobre la situación del virreinato en 1670”, *Revista Histórica* XXIII (1957), pp. 286-287. Lewis Hanke, editor, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria. Perú* (Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1978-1980) t. III, pp. 75, 133, 186-87. AGI, planos Perú-Chile-203, bis.

37.- Rubén Vargas Ugarte, *Ensayo de un Diccionario de Artífices de la América Meridional*



No faltaron obras civiles en las que los cosmógrafos se vieron involucrados, como fue el caso de las defensas ribereñas de Lima, en 1634, o el reconocimiento de algunos socavones de Huancavelica, tareas ambas realizadas por Francisco de Quirós.<sup>38</sup>

La aplicación de matemáticas a la medición de tierras, una de las tareas que debían atender los cosmógrafos peruanos, llevó a que algunos de ellos se ocuparan extensamente del asunto. Entre ellos podemos mencionar a Ruiz Lozano, quien escribió un tratado sobre este tema; a Coninck, quien contara con instrumentos para ello; y a Eduardo Carrasco, quien eventualmente ofreciera sus servicios como “arquitecto o agrimensor”.<sup>39</sup>

No obstante, en la medida en que las matemáticas comenzaron a difundirse, hubo cada vez más gente que se sintió en condiciones de ejercer las funciones de agrimensores, arquitectos o alarifes, presentándose algunas contiendas de competencia. Esta situación llevó a que a finales del siglo XVIII se creara el cargo de teniente de cosmógrafo en Arequipa y a que en agosto de 1845 se recordase que el cosmógrafo mayor era el único que presidía los exámenes y juzgaba la conducta de los agrimensores, alarifes, arquitectos civiles y tasadores de predios rústicos y urbanos, todos los cuales eran sus subordinados.<sup>40</sup>

Para entonces el Cosmografiato contaba ya con una organización bastante similar a la del Protomedicato, estando constituido por el cosmógrafo, alcaldes extraordinarios, fiscal, escribano y portero. Tenía, como tenientes de cosmógrafo a Juan de Dios Salazar, su representante en Arequipa; a José Antadilla, agrimensor, tasador, arquitecto y maestro mayor de obras públicas; y a Manuel Quezada, Nicolás de Piérola, Pedro Tilly y Fermín Ascencios, agrimensores.<sup>41</sup> Este número de tenientes fue creciendo en los años siguientes, al punto que en 1860 ya eran ocho los que tenían esta condición, incluyendo a Manuel Cáceres, teniente de cosmógrafo en Arequipa.<sup>42</sup>

Una nueva y más profunda reforma se produjo en abril de 1870, cuando el cosmógrafo mayor de la República pasó a ser el director del Cosmografiato, cargo que después de casi dos siglos y medio dejó de ser vitalicio. Dependiente del Ministerio de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia., el nuevo funcionario sería también jefe nato del observatorio astronómico y presidiría la Junta de Pesas y Medidas, teniendo

(Burgos, Imp. de Aldecoa, 1968), pp. 410-411. Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú* (Lima, Milla Batres, 1966), t. IV, p. 264.

38.- Guillermo Lohmann Villena, *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1949), pp. 248, 273, 293, 300 y 311. Perú, Municipalidad de Lima, *Libro de Cabildos, XXIII (1634-1639)* (Lima, Concejo Provincial de Lima, 1964), p. 105, sesión del 26/6/1634.

39.- Ortiz, “Los cosmógrafos mayores del Perú en el siglo XVII”... *El Comercio*, 18/5/1839.

40.- *El Republicano*, t. XIX, n° 62 (Arequipa 20/9/1845), cols. 1-2. Decreto 14/8/1845. Carrasco, *Calendario y Guía... 1848*, pp. 60-61.

41.- Carrasco, *Calendario y Guía... 1848*, pp. 60-61.

42.- Pedro M. Cabello, *Guía política, eclesiástica y militar del Perú para el año bisiesto de 1860* (Lima, Imprenta del Católico, 1860), p. 138.

un subdirector y hasta diecisiete tenientes en los departamentos de la república. También dependería de él un cosmógrafo general de marina, a quien debían ser reportadas las observaciones astronómicas y meteorológicas que efectuaran los comandantes de buques de guerra o mercantes.<sup>43</sup>

Resulta evidente que hacia los años setenta del siglo pasado las vastas funciones iniciales del cosmógrafo mayor habían sido asumidas por diversas entidades. La formación de pilotos y su examen estaban a cargo de la Escuela Náutica y del Comandante General del Cuerpo de Pilotos desde finales del siglo XVIII, la cartografía y las tablas astronómicas utilizadas con fines náuticos eran en inmensa mayoría extranjeras, mientras que nuevas hornadas de técnicos habían llegado al país y eran ellos los consultados para muchas obras de ingeniería. En realidad, tal como había ocurrido en España, las funciones del cosmógrafo mayor estaban destinadas a desaparecer desde hacía casi un siglo, perdiendo lenta pero inexorablemente la exclusividad de las funciones para las cuales había sido creado. Ya Pedro Cabello, penúltimo cosmógrafo mayor peruano, se había percatado de esto, suprimiendo a partir de 1858 la publicación de las efemérides astronómicas. El puntillazo parece haber sido la reforma de 1870, que convirtió en funcionario público a un quien hasta entonces había sido reconocido como una de las mayores autoridades científicas del país.

Una visión de conjunto a esta institución permite afirmar que su contribución al Perú fue muy importante en varios campos. Sus aportes en el campo de la náutica son diversos, pues incluyen tablas astronómicas para la navegación de altura, la descripción y representación gráfica de la costa americana, y variada información de carácter hidrográfico.

También es un mérito atribuible a los cosmógrafos el desarrollo de las matemáticas en el Perú, cuyos inicios estuvieron claramente vinculados a su aplicación en los cálculos astronómicos para la navegación de altura. Esto se hace más evidente al destacar el vínculo que entonces se estableció entre el cosmógrafo y la cátedra de matemáticas en San Marcos.

La astronomía también recibió aportes significativos de parte de este grupo humano, pues al margen de las observaciones y trabajos realizados desde tiempos de Ruiz Lozano, en torno a ellos se agruparon quienes deseaban conocer esta ciencia.

En el campo de la geografía hubo igualmente aportes significativos, como fueron los mapas de Lucas de Quirós, Coninck y Carrasco. Por otro lado, ya citamos las descripciones de Cosme Bueno y el trabajo monumental sobre la geografía del Perú que Coninck tenía listo al momento de su muerte. También hubo aportes sobre determinadas zonas o regiones, como fue el caso del mismo Coninck, quien a finales del siglo XVII escribió una interesante descripción del Río de la Plata y las medidas necesarias para su defensa; o de Eduardo Carrasco, al describir la isla Morro de Viejas, en Bahía Independencia, o hacer lo propio del departamento de Lima en 1842.

43.- García Calderón, *Diccionario de la Legislación Peruana...*, t. I, pp. 631-632.

Pero quizá una de sus mayores contribuciones a la historia peruana sea la que realizaron en las páginas de esos pequeños anuarios que comenzaron a publicar en 1654 como *lunarios* o *reportorios* y terminaron en 1874 como *Guía política, eclesiástica y militar del Perú*. La sola existencia de una publicación que salió en forma regular durante doscientos veinte años constituye un verdadero mérito, pero su valor estriba justamente en la información que contienen. Lamentablemente, la serie sólo se conserva a partir de 1721, aún cuando fragmentos de los *Lunarios* correspondientes a 1696 y 1699 han sido ubicados no hace mucho en la biblioteca del Congreso de Estados Unidos.<sup>44</sup>

El magnífico análisis realizado por Federico Schwab hace casi medio siglo mantiene su plena vigencia en cuanto a la riqueza informativa de esa obra colectiva de los cosmógrafos. Para facilitar su análisis divide esos aportes en dos rubros generales, el de las efemérides astronómicas propiamente dichas contenidas en los almanaques que aparecieron entre 1721 y 1859; y la enorme cantidad de información que comienza a aparecer a partir de 1764 sobre muy variadas áreas (religión, filosofía, matemáticas, astronomía, geología, medicina, geografía, historia y estadística). Ya hacia finales del siglo XVIII estas publicaciones incluyeron una sección denominada guía de forasteros, que constituye fuente de consulta obligada para conocer la organización política, eclesiástica y militar peruana hasta 1874. Gran parte de su riqueza está dada por la minuciosa información que anualmente debían remitir todos los funcionarios públicos. Ya cercana a su desaparición, en 1870, se dispuso que debía contener los datos del calendario, las efemérides astronómicas y cronológicas, diversas tablas astronómicas, meteorológicas y de conversión, efemérides históricas peruanas, lista de soberanos, calendario eclesiástico, el personal de la administración pública en todos sus ramos, datos estadísticos sobre la población, comercio, navegación, descripción geográfica y física de las provincias, así como otros aspectos que el cosmógrafo juzgue de interés.<sup>45</sup>

Lo cierto es que ya para entonces la guía había adquirido un creciente carácter estadístico, actividad que tampoco podía ejercer en forma exclusiva. El viejo concepto del hombre que dibuja o escribe sobre el cosmos no podía ya sostenerse en el último tercio del siglo XIX, cuando la revolución tecnológica golpeaba con creciente insistencia a la vida peruana. ¿Habría sido eso lo que llevó a que Cabello presentara su renuncia en noviembre de 1873? No lo sabemos a ciencia cierta, pero si conocemos que su sucesor, el capitán de navío Francisco Carrasco tuvo muy poca actividad en un cargo que era ya anacrónico, a pesar de la gran valía intelectual de quienes lo había

ejercido durante el siglo XIX.<sup>46</sup>

Los cosmógrafos mayores representaron un muy peculiar grupo de la sociedad peruana, formado por quienes fueron, en su momento, los más altos exponentes de las ciencias matemáticas en el país. Sus funciones se fueron apartando lentamente de las inicialmente referidas al pilotaje para concentrarse cada vez más en el ámbito de la astronomía y las matemáticas puras, aplicando sus conocimientos a la arquitectura civil y militar, y a la agrimensura. Su pervivencia por más de un siglo después de ser abolido en España, refleja un claro desfase en la forma como se percibía la ciencia en el Perú, siendo uno de sus principales aportes en este largo periodo el que brindan a la historia a través de las efemérides y las guías.

44.- Juan Ramón Coninck, *Lunario. Pronostico de Temporales, y accidentes particulares de los Astros del año 1696. Bisiesto, y Calendario de los Santos novisimos, y antiguos de cada día* (Lima, Imprenta Real de Joseph de Contreras, 1696), p. 1.

45.- Decreto Supremo del 13/5/1870 [García Calderón, *Diccionario de la Legislación Peruana...*, I, p. 632].

46.- *El Peruano. Boletín Oficial*, año 31, t. II, 2° semestre, n° 20 (Lima 15/11/1873), p. 607. col. 1. 4/10/1873.

## **The Consulados de Comercio and Defense of Maritime Commerce in the Spanish World, 1250-1829**

Ralph Lee Woodward, Jr.\*

One of the more enduring institutions throughout the rise and decline of the Spanish Empire were the *Consulados de Comercio*. These privileged and royally chartered guilds of merchants and maritime interests came to be the guardian and *fuero* of the large-scale merchants in Spain and America. Perhaps the consulado's most distinguishing feature was its tribunal that afforded merchants prompt and sympathetic hearings in commercial litigation, but the institution also came to play a major role in the protection of mercantile interests and a promoter of economic development along lines convenient to both the merchants and the state. In its origins and throughout its existence, the consulados were primarily, although not exclusively, concerned with maritime commerce. The earliest Spanish consulados arose along the Mediterranean in the thirteenth century, at Barcelona, Valencia, Mallorca and elsewhere. The *Consulat de Mar* of Barcelona was especially important in the evolution of maritime law and custom in the Mediterranean, and its code eventually became the standard for maritime law and practice throughout the region.

In those medieval times, there were no national navies or coast guards to protect the mariner on the high seas or even along friendly coasts. The rapid expansion of Catalonian commerce following the stimulus given by the Crusades in the eleventh century, however, required protection from pirates and enemies. Christian control of Levantine ports in Syria, Egypt, Lebanon, Turkey, etc., opened the way to for commerce with the East. The Italian ports of Venice, Genoa, and Pisa were first to profit from the new opportunities, but the Catalonians were quick to follow. Soon Barcelona was among Europe's wealthiest trading centers. Its merchants faced serious danger on the high seas. Minimal knowledge of navigation, inadequate charts, lack of proper navigational instruments or aides, and the limitations of their vessels in serious weather often resulted in long delays at best, shipwreck, lost cargoes, or death at worst. Or if shipwrecked on foreign shores, custom permitted the local inhabitants to salvage both cargo and vessel and on enemy shores they might well be enslaved, ransomed, or put

\* Penrose Professor of Latin American Studies, Department of History, Texas Christian University, Fort Worth. Trabajo presentado a la reunión del capítulo norteamericano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Washington Navy Yard, 22/9/1999.

to death. Pirates and enemy privateers added to the risks. Travel in convoys offered some safety, but the necessity of hiring armed naval unity for protection this greatly increased the costs of transportation.<sup>1</sup> The merchants thus normally armed their ships and provided defensive personnel and equipment to defend the cargoes they sent and received throughout the Mediterranean. Indeed, as the princes of that era needed naval forces for some campaign, as for example in the Catalanian invasion of Mallorca in 1229, they created such forces by assembling such armed merchant ships as they could.<sup>2</sup> Organizing in guilds, Mediterranean merchants sought to maximize their resources in such defenses, as well as to provide sympathetic courts for the hearing of commercial disputes.

With the rise of national states by the fifteenth century, the beginnings of national navies that accepted the obligation of protecting overseas commerce began to evolve, but the tradition of merchant responsibility for the own defense of their shipping lingered on as a substitute or supplement to such protection even into the nineteenth century. In the Spanish Empire, the consulados often fulfilled that role and, in addition to developing ports and navigational aids in the harbors of its jurisdiction, also provided coastal defenses, armaments for merchantmen, and the armed privateers that sought to protect the shipping lanes of its constituents. From the twelfth century forward a body of law and custom evolved to define and regulate this activity.<sup>3</sup> Título XII of these *Antiguas costumbres del mar* detailed the established rules and customs regarding privateers, armed ships on the high seas, and relations with enemy ships.<sup>4</sup> In 1227 by the Act of navigation of King Jaume I, Barcelona received the guarantee of a monopoly on Mediterranean navigation and assured the merchants of that port rapid growth throughout the Mediterranean. The Conquest of Mallorca two years later extended Catalan maritime power considerably. In the 13th century, especially under King Jaume of Aragon (1243-1276) and his successors, Catalanian merchants developed great wealth and power as they courted royal favor with gifts and loans and received numerous concessions and privileges. Barcelona built a commercial empire that stretched throughout the Mediterranean.<sup>5</sup>

- 1.- Stanley Jados, *Consulate of the Sea and Related Documents* (Tuscaloosa: University of Alabama Press, 1975), p. vii.
- 2.- Ramón Rosselló Vaquer, *Relaciones entre Sant Feliu de Guíxols i Mallorca, segles XIII-XIV* (Mallorca, 1997), p. 7.
- 3.- Ferrando Francés, ed. & trans., *Llibre del Consolat de Mar* (Valencia, 1977), pp. xvii-xix; J. M. Font Rius, "Síntesis actual de la formación y desarrollo del libro del Consulado del Mar," in his "Prólogo" to Antonio de Capmany, *Libro del Consulado* (Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1965) pp. 409-37. 1965), p. xxxii; Carme Batlle, *L'expansió baixmedieval, (segles XIII-XV)* (Barcelona: Ediciones 62, 1988), vol. 3 of Pierre Vilar, ed., *Història de Catalunya*, 8 vols. (Barcelona: Edicions 62, 1987-90), p. 131; Robert S. Smith, *The Spanish Guild Merchant* (Durham, North Carolina: Duke University Press, 1940), p. 4.
- 4.- Capmany, *Libro del Consulado...*, pp. 409-37.
- 5.- Batlle, *L'expansió baixmedieval...*, p. 132-33; Robert W. López, "The Trade of Medieval

The merchant guild of Barcelona received a formal charter from James I in 1257, but its roots are undoubtedly much earlier.<sup>6</sup> Detailed regulations on the outfitting and arming of corsairs appeared in Barcelona about the same time.<sup>7</sup> These Catalanian merchants and adventurers -men such as the infamous Roger de Flor- carrying commerce and plunder throughout the Mediterranean through the fifteenth century, were primarily responsible for the expansion of the Kingdom of Aragon, making Barcelona a serious competitor of Genoa and Venice.<sup>8</sup> By the 14th century diplomatic correspondence of the Mediterranean reflected the major importance of the Barcelona corsairs.<sup>9</sup> Meanwhile, their guild also evolved into a more formal institution representing the power of their wealth and the recognition of the Crown, formalized by Pedro el Ceremonioso into a formal tribunal and chamber of commerce, privileges repeated and extended by subsequent monarchs. The great House of Trade, or Llotja, in Barcelona stands today as a monument to the strength and power of the merchant community there.<sup>10</sup> In addition to the major consulados at Barcelona, Valencia, and Mallorca, other were chartered at Tortosa (1363), Girona (1385), Perpignan (1388), and Sant Feliu de Guíxols (1443), so that by the end of the 14th century the sea consulate was well established in most Mediterranean trading centers. All, to one degree or another, participated in the fitting out of armed vessels for the protection of commerce. The merchants also constructed shore fortifications.<sup>11</sup> Further Catalanian expansion, however, was stunted

- Europe: The South", in M. M. Postan and E. E. Rich, *Trade and Industry in the Middle Ages*, Vol. 2 of *The Cambridge Economic History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1952), pp. 302-03.
- 6.- Font Rius, "Síntesis actual de la formación y desarrollo..." p. xxxvi; Smith, *The Spanish Guild Merchant...*, p. 9; Pedro Voltes Bou, "Repertorio de documentos referentes a los consules de ultramar y al consulado de mar, conservados en el Instituto Municipal de Historia de Barcelona," *Documentos y Estudios: Aportaciones a la Historia Económica y Social de la Ciudad* (Instituto Municipal de Historia, con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona y Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona), 13 (Julio 1964), p. 24.
  - 7.- *Ordenanzas de los armamentos marítimos para la guerra de corso insertas en las costumbres antiguas del mar del Libro de Consulado, y trasladadas al castellano del catalán antiguo en que recopilaron los Barceloneses a mediados del siglo XIII los Usos navales del Levante*, in Antonio de Capmany, *Libro del Consulado...*, pp. 719-733.
  - 8.- Jados, *Consulate of the Sea...*, p. vi.
  - 9.- See, for example, Voltes Bou, "Repertorio de documentos referentes a los consules..." pp. 31-33.
  - 10.- The present edifice dates from the 18th century, but stands on the site of two previous consulado buildings dating from the fourteenth century. Joan Bassegoda i Nonell and Jordi Gumí i Cardona, *La Casa de Llotja de Mar de Barcelona: Estudi Històric, crític i descriptiu de l'edifici i de les seves col·leccions d'escultura i pintura* (Barcelona: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1986), pp. 13-24.
  - 11.- Batlle, *L'expansió baixmedieval...*, pp. 302-303. Typical was the permission granted by King Martín on 11/7/1408 to arm a *galeota* for the protection of the merchant marine of Sant Feliu Guíxols, Arxiu de la Corona de Aragó, reg. 2183, fol. 96.

in the mid-14th century by the Black Death and by continuing warfare, especially the terrible, bloody, and destructive war between Pedro de Aragón and Pedro el Cruel of Castile, which forced the king of Aragon to make major demands on the Catalan towns.<sup>12</sup> Nevertheless, the Catalan merchant communities maintained their guilds and zealously protected their commerce by subsidizing privateers and cooperating with municipal governments in dispatching naval expeditions recommended by the merchants and shippers. The consulados usually paid at least a third of the total costs of arming and maintaining coast guard vessels and also assisted in building shore fortifications, lighthouses, wharves and drydocks, and other public works in support of commerce. They also proposed and promoted navigational aids and regulations. Various fees and duties assigned to the consulados provided significant sources of income for these activities. As the consulados became wealthier and well established, they were also pressured to support other activities, such as religious and civic affairs, but most of their resources were usually directed principally toward protection of and promotion of commerce.<sup>13</sup>

Merchants also, of course, often held numerous seats on the municipal councils of port cities. In Barcelona, for example, merchants were guaranteed from 1455 forward a quarter of the seats on the Consell de Cent. There the merchants were often successful in gaining municipal support for the arming of ships in defense of commerce.<sup>14</sup>

Meanwhile, the merchants of Burgos had thrived on the woollen trade with Flanders and in 1494 had become the first Castilian community to receive royal privilege to a consulado. Its ordinances, obviously taken from the Catalan models, authorized the Consulado of Burgos to outfit corsairs and arm its merchants' ships. Many of these Spanish merchants by 1500 were operating not only in Flanders and the Netherlands, but also in England and elsewhere in Northern Europe. Soon the wars between Charles I and Francis I heightened the need for these to protect the Castilian fleets that departed from Bilbao in March and October of each year for Flanders and other northern ports. To these conflicts, the wars arising from the Protestant Revolution added religious zeal to the Spanish intensity to protect their commerce. Eventually, the Dutch war for independence would bring a virtual end to this lucrative trade. By 1600 it had declined notably, leaving many Burgos merchant houses in ruins. By then, the primary focus of Spanish shipping had already shifted to the Indies.<sup>15</sup>

12.- J. Lee Shneidman, *The Rise of the Aragonese-Catalan Empire, 1200-1350*, 2 vols. (New York, 1970) 1, pp. vii-x.

13.- Robert S. Smith, "The Early History of the Spanish Sea Consulate," *Política* (Feb. 1935), pp. 318-322.

14.- Juan F. Cabestany Fort, "Nomina de la 'Matrícula de Mercaderes' de Barcelona (1479-1646)," in *Documentos y Estudios...*, p. 168.

15.- Manuel Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Librería Científica Medinaceli, 1963), pp. 156-57, 172, 214; Gordon Connell-Smith, *Forerunners of Drake: A Study of English Trade with Spain*

With the discovery of America, of course, defense of the *Carrera de Indias* came to be an obsessive and driving force for the royal government for the next three centuries. Here Spain turned to a Portuguese rather than a Catalan model in erecting the Casa de Contratación at Seville in 1503 to supervise and police the vital trade between the peninsula and the Indies, although eventually, in 1543, the merchants of Seville were granted the privilege of a *Consulado de Comercio*. The Seville Consulado was made clearly subordinate to the Casa de Contratación, but nonetheless in time came to have a powerful monopoly over the legal trade with the Indies and a vital interest in protecting that trade. Its *Ordenanzas* of 1554 defined the practice of the trade with the Indies for years to come.<sup>16</sup> Seville had arisen in importance as a maritime port following the Castilian conquest of that city in 1251, and the maritime community through its Confradía de los Cómities Sevillanos had policed the river and maintained order among the ships and shippers.<sup>17</sup>

Although the trade with the Indies had initially been quite open to private initiative and enterprise, the challenge of French Corsairs, which took a heavy toll on Spanish shipping and shore settlements in the Caribbean in the 1530s and 1540s, soon forced the Crown to require that the traders travel in annual convoys to the respective viceroalties of New Spain and Peru.<sup>18</sup> The merchants of Seville contributed heavily to the defensive vessels that accompanied the fleets through ever-increasing taxation and by direct contributions. Toward the end of the 16th century the *avería* tax collected on the *Carrera de Indias* stood at 14%. This in addition to *almojarifazgo*, *alcabalas*, and other duties and fees imposed on the traffic. The Seville consulado warned as early as 1596 that such a high *avería* could destroy the commerce and urged that it be lowered to 6%. The high cost of defense against the French and English had led to the periodic increase in this tax, but the Crown now responded favorably to the merchants and lowered the tax to 7%, but by 1644 it had again risen to 12%.<sup>19</sup> Earlier,

*in the early Tudor Period* (London, New York: Published for the Royal Empire Society by Longmans, Green, 1954), pp. 15-16.

16.- *Ordenanzas para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la Ciudad de Sevilla* (Sevilla, 1554) were supplemented by an insurance code in the following year. Antonio Díaz Domínguez, *Tratado elemental de derecho mercantil conforme a la filosofía, la historia y la legislación vigente en España y en las principales naciones de Europa y América* (Granada, 1908) 1, p. 262.

17.- José Cervera Pery, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1997), pp. 56-57, 91.

18.- Rafael Antúñez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales* (Madrid: La Imprenta de Sancha, 1797), pp. 2-3, 15-16.

19.- Joseph de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (Buenos Aires: Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945), Libro I, Título XX, paragraph 11 (p. 202); Clarence H. Haring, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1918), p. 10.

the Catholic Monarchs made the decision to exclude foreigners from trade with the Indies, a decision that Spain was never able to enforce fully and which in time became a virtual dead letter.<sup>20</sup>

From 1500 to about 1620 the Seville monopoly enjoyed a rising commerce, with the system operating for the benefit of state as well as private interests, but from the 1590s forward, the challenge of foreign interlopers and contraband traders began to break the system and the monopoly. Despite continuing prosperity and the continued flow of American silver, there began a strong contraction of the commerce both in numbers of ships and tonnage they carried. This would not begin to turn upward again until the middle of the eighteenth century, providing the statistical foundation for the hypothesis of a serious 17th-century depression in the Spanish world.<sup>21</sup> The founding of Manila in 1570 resulted in another inroad into the Seville monopoly, as an annual Galleon plied between Manila and Acapulco, supplying the Mexican merchants with Far Eastern goods that competed successfully with the expensive European goods of the Seville fleets.<sup>22</sup>

Yet although foreigners were excluded from direct legal trade with the Indies, there were nonetheless many foreign merchants in Seville and elsewhere in Spain. By operating through Seville merchant houses, in effect they participated legally, although indirectly in the trade.<sup>23</sup> To this was added a rising contraband trade that in the seventeenth century challenged the Seville monopoly substantively, so that despite the decline in the size and tonnage of the fleets, the amount of goods that flowed into the American dominions actually increased throughout the century, enriching the merchant communities of Lima and Mexico, who also received the privilege of their own consulados at the end of the sixteenth century.<sup>24</sup> The Lima and Mexican merchants

- 20.- Antúñez y Acevedo, *Memorias históricas...*, p. 42, provides the “Instrucción” given to the “Comendador [Nicolás de] Obando on 17 September 1501” in which he was ordered “que no permitiese extrangeros en las Indias,” an order frequently repeated in the years following. *Ibid.*, pp. 279-283.
- 21.- Cervera, *La Casa de Contratación...*, p. 63; Antúñez y Acevedo, *Memorias históricas...*, p. 24
- 22.- The standard work here is William L. Schurz, *The Manila Galleon* (New York: E. P. Dutton, 1939).
- 23.- Connell-Smith, *Forerunners of Drake...*, pp. 7-8. Francis Armytage, *The Free Port System in the British West Indies: A Study in Commercial Policy, 1766-1822* (London: Published for the Royal Empire Society by Longmans, Green, 1953), pp. 13-27, provides a neat summary of British trade with the Spanish Indies from the sixteenth century forward.
- 24.- The Mexican merchants had begun to request their own consulado about 1580. The Crown authorized the Mexican Consulado on 15/6/1592 and it was functioning by 1594. Robert S. Smith, “Antecedentes del Consulado de México, 1590-1594,” *Revista de Historia de América* 15 (Dec. 1942), p. 300, and “The Institution of the Consulado in New Spain,” *HAHR* 24 (1944), pp. 62-63. Philip II authorized the Lima Consulado came in a Real Cédula of 29/12/1593, but the Lima merchants were much slower than their Mexican counterparts to organize their consulado, which did not begin to operate until 1613. Robert S. Smith,

also collected an *avería*, introduced in the 16th century to cover the rising costs of the Carrera de Indias.<sup>25</sup> The Mexican consulado, aware of the maraudings of Thomas Cavendish, Richard Hawkins and other English sea dogs in the Pacific, quickly took steps to protect the Manila galleons. Cavendish had destroyed the galleon in 1587. Consulado officials met on 25 July 1594 to study the problem. They agreed to charter an armed vessel and immediately send it to warn the incoming Manila galleon of a possible attack by «English corsairs,» and imposed another .5% *avería gruesa* on the incoming Philippine merchandise to repay the merchants who had advanced the funds (on the Consulado’s guarantee) for the project.<sup>26</sup> Soon after the Mexican Consulado also began an active port improvement and defensive installations in the port of Veracruz, including the creation of a private police force to patrol the road between the port and the capital.<sup>27</sup> The establishment of the Mexican consulado coincided with the peak of Mexican Spanish trade (1595-1625), but it trailed off steadily after 1625 as the Mexican merchants found rising and less expensive goods than those provided in the annual Seville fleet.<sup>28</sup> In the Viceroyalty of Peru, too, rising contraband on the Pacific as well as the growth of Buenos Aires and the Río de la Plata began to drain off Peruvian silver away from the *galeones* from Seville.<sup>29</sup> During the second half of the seventeenth century this trickle through the Río de la Plata had become a torrent. Despite the combined efforts of the Crown and the Lima consulado, African slaves, machine goods, sugar, and textiles poured into the Río de la Plata to be sold all along the route to Potosí, whose silver now drained away through the South.<sup>30</sup>

- “Estudio histórico del Consulado de Lima, 1593-1887,” in *El Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima* (Lima: Ministerio de Hacienda y Comercio, Archivo Histórico—Sección Colonial, 1948), pp. xiv-xvii.
- 25.- Smith, “Estudio histórico del Consulado de Lima...”, p. xlii. On the *avería* in general see Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de las Indias* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1945).
- 26.- C. Norman Guice, “The Consulado of New Spain, 1594-1795,” unpublished Ph.D. dissertation, University of California, Berkeley, 1942, citing Archivo Histórico de Hacienda (México) (Hereinafter cited as AHH) 218/15; 132/20. On Cavendish and other sea dogs see Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Armonk, New York: M. E. Sharpe, 1998), pp. 49-61; and Kenneth R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), pp. 223-255. See also
- 27.- Guice, “The Consulado of New Spain...”, p. 32, citing AHH 599/2.
- 28.- Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge: Harvard University Press, 1934), p. 34; Guice, “The Consulado of New Spain...”, p. 48.
- 29.- Mario Rodríguez, “The Genesis of Economic Attitudes in the Río de la Plata,” *HAHR* 36 (1956), pp. 171-89 provides an interesting analysis of the growth of the Platine trade in the 16th century. See also Ricardo Levene, *A History of Argentina* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1937), pp. 101, 109.
- 30.- James Scobie, *Argentina, a City and a Nation* (New York: Oxford University Press, 1964), p. 53.

The slave *asientos*, first to the Portuguese, but in the eighteenth-century to the French and the English as well, opened even wider doors to smuggling and erosion of the Seville-Cádiz monopoly. Even if in 1580 the Spanish annexation of Portugal made Spain the leading naval power in the world, the rising challenge of Britain and other northern Europeans left Spanish commerce exposed to increasing attacks which forced the merchants to devote greater and greater sums to supplement the government's naval and coast defenses in Spain and the Indies. At the root of a growing division between the interests of the Seville-Cádiz merchants and those of the Indies was that the colonials depended less and less on the metropolis, while the metropolis depended more and more on the colonies. The Seville monopoly was a system of scarcity that in fact encouraged contraband, which further undermined the system. By the end of the sixteenth century the largest part of the Seville-American trade were shipments by agents of the large colonial merchant houses or of foreigners, not of members of the Consulado of Seville themselves, who increasingly were acting only as agents for the foreigners or colonials.<sup>31</sup> The rising demand for goods from a growing population in the Indies from 1660 forward was accompanied by the availability of cheaper foreign goods. This could exploit the Spanish closed system dominated by the Seville-Cádiz merchants and characterized by delays, high transport costs and taxes, complicated credit terms, inefficiency and corruption. Thus contraband became the norm in both vicerealties of the Indies, financed with American treasure and supplied especially by the English industrial revolution and sophisticated Dutch merchants. In Veracruz, for example, according to the estimate of an alcabalas official, by 1685 the volume of contraband trade amounted to twice that of the legal trade.<sup>32</sup> Thus what had become a «century of depression» for Spain was for the Indies a period of rising affluence, with a creole population drifting increasingly apart from their peninsular counterparts.<sup>33</sup>

One approach to the defense of the Spanish trade was to develop larger ships that could carry both more cargo and armament. Alvaro de Bazán was the first Seville merchants to employ the larger Galeón in the American trade, developing galleons

patterned after the Genoese and Venetian galleas or galeaza, which he began to build in February 1550. These larger ships came to characterize the annual fleets that carried the king's treasure back from Peru and Mexico.<sup>34</sup>

The early seventeenth century witnessed a peak of enemy attacks on the American trade and the costs of defense soared. The Seville Consulado imposed another 1% avería on the American commerce in 1625 specifically to support an Armada being sent to the South Sea. Ships outfitted by the Dutch West India Company, however, captured the entire returning New Spain fleet in 1628, requiring new loans from the Consulado of Seville to the royal government.<sup>35</sup> As the Dutch swept the Spanish from the seas in those years, a Real Cédula increased the Mexican Consulado's avería collection to 0.4% to help defray the costs of defense.<sup>36</sup> And the *alcabala* went up to 6% soon thereafter.<sup>37</sup> In the Caribbean, the Spanish maintained the *Armada de barlovento* to protect the comings and goings of the fleets there. While this was a force basically maintained by the Crown, the merchants of the consulados were often asked for supplemental support for it, and in practice this armada itself often proved unreliable, with its officers themselves engaged in corrupt practices that encouraged the very contraband and attacks it was established to prevent.<sup>38</sup> Even after peace with Holland in 1648 the Dutch continued to encroach on Spanish commerce, for given the privilege of applying for privateering licenses to attack the shipping of Spain's enemies, they now were permitted entrance into Spanish and Spanish-American ports, enabling them in actual practice to carry on a rich contraband trade with from Buenos Aires to Havana. By 1655 such abuses were so widespread that a *real cédula* forbade the issuance of further privateering patents to Dutch subjects.<sup>39</sup> But by this time the rise of American-based buccaneering had brought an even greater challenge to Spanish maritime defenses.

- 31.- Lutgardo García Fuentes, "Cambios en la demanda y monopolio de la oferta: un nuevo enfoque de las relaciones comerciales entre España y las Indias (1580-1630)," in Carmen Yuste, cord., *Comercio marítimo colonial: Nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997), pp. 152-53, 160-61. On Spanish naval development in the seventeenth century, see David Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997) and Carla Rahn Phillips, *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1986).
- 32.- Antonio García de León, "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII," in Yuste, *Comercio marítimo colonial...*, pp. 28-29.
- 33.- Severo Martínez Peláez, *La patria del criollo: ensayo de interpretación de la realidad colonial guatemalteca* (Guatemala: Editorial Universitaria, 1971), p. 109, provides a rich description of this process in the Kingdom of Guatemala near the close of the seventeenth century.

- 34.- Ruth Pike, "The Sevillian Nobility and Trade with the New World in the Sixteenth Century," *Business History Review* 39 (1965), p. 447, citing C. Fernández Duro, *Armada española* (Madrid, 1895) 1, p. 327, and Clarence Haring, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge, Mass., 1918), p. 264.
- 35.- Veitia Linage, *Norte de la Contratación...*, Libro I, Título XVII, par. 53 (p. 159).
- 36.- Real cédula of 25/1/625. Implementing orders were issued by the Viceroy of Mexico, the Marqués de Cerralvo, on 24/1/1626. Guice, "The Consulado of New Spain..", pp. 45-48, citing AHH, 599/1.
- 37.- Agustín Cue, *Historia social y económico de México (1521-1854)*, 3a ed. (México: Trillas, 1963), p. 94.
- 38.- Antonio García de León, "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII," in Yuste, *Comercio marítimo colonial...*, pp. 29-30, citing Archivo General de la Nación (México), Reales Cédulas Originales, 2, 10 parte, 82-83: 167-68, 1645, and 20 parte, 144, 310-310v, 1647.
- 39.- Rodríguez, "The Genesis of Economic Attitudes...", p. 181, citing the real cédula of 2/3/1655 in Archivo de la Nación Argentina, *Epoca colonial: Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* (Buenos Aires, 1911), p. 335.

It is well known that excessive Spanish reliance on precious metals and too little attention to a broader-based economic development rooted in industry and commerce left Spain well behind her European rivals by the eighteenth century.<sup>40</sup> As the cost of maintaining the defenses continued to rise, the consulados of Seville, Mexico, and Lima lent and donated millions of pesos to the Crown in this futile effort. Indeed these consulados became the principal liaison and royal supporter between the wealthy merchant-capitalists and the Crown.<sup>41</sup> The Lima consulado bore an increasingly heavy portion of the cost of maintaining the *Armada del Sur*, the fleet of four to six warships that protected the traffic between Lima and the fairs in Panama. Yet by the beginning of the eighteenth century, these ships were in miserable shape and the merchants were increasingly resistant to paying the cost of their maintenance.<sup>42</sup> The Consulados, of course, were not limited in their support of the defense establishment to maritime matters. These existed in both Mexico and Peru, but were especially important in Mexico where the commercial militia was often used to quell internal disturbances as well as to protect overland routes of commerce.<sup>43</sup>

The higher taxes required for the defense of Spanish commerce not only encouraged foreigners to break into the system, but alienated Spanish subjects as well, who periodically revolted openly against high taxes, but much more frequently passively resisted them through purchasing smuggling goods and trading with Spain's rivals. By the end of the seventeenth century the legal commerce with the Indies had collapsed. In addition to the English and the Dutch, the French had become major contraband traders, especially in the Pacific. Even the legal trade was largely dominated by foreigners. The Spanish merchants had perhaps no more than 5% of the legal trade, with the French participating at a level of 25%, the Genoveses at 22%, the Dutch 20%, and the English and Flemish about 11% each, and with various German merchants taking about 8%.<sup>44</sup> Under the Bourbons, Spanish ministers made a concerted effort to rationalize Spain's antiquated commercial system, but clung tenaciously to outdated ideas, most notably the maintenance of the fleet system. The numbers of fleets that could actually be sustained, dwindled notably during the War of the Spanish Succession, and attempts to revive the annual fleets to New Spain and Peru were notably unsuccessful in the

years following.<sup>45</sup> The state accelerated its efforts to stamp out contraband and defend the legal commerce, but the burden still fell heavily on the merchants within the legal system. Establishment of coast guard ships in the Caribbean sought to diminish the numerous threats to the fleets there. They were largely supported by the Seville and Cádiz consulados which beginning in 1722 paid 6% of the value of their imports from the Indies to pay for it. This tax was reduced to 4% in 1732.<sup>46</sup> The consulados were called upon repeatedly for loans and donations to supplement the increased naval and coast guard expenditures. During these years the Spanish ministers, as Geoffrey Walker has put it, «faced not only the diplomatic and military hostility of their European rivals and the interloping on a grand scale of friend and foe alike, but, perhaps most intriguing of all to the historian, they encountered the stubborn reluctance of their own flesh and blood, the merchants and residents of the colonies themselves, to cooperate commercially with Spain except upon terms which were tacitly dictated to the Crown by the businessmen of Lima and Mexico City.»<sup>47</sup> Eventually, reality forced Spain to abandon the fleet system in the 1740s, although efforts to revive it persisted for decades. Not surprisingly, the commerce enjoyed a notable upsurge as Bourbon reforms allowed an increased volume of separate sailings and finally broke the Seville-Cádiz monopoly over legal trade with the Indies.<sup>48</sup> With the increase in individual sailings, however, the need for defense against those who would attack became even greater. The Lima merchants continued to maintain a major fleet in the Pacific, whose ships operated from Chile to Panama with mixed success. The War of the Austrian Succession brought new foreign forays into the Pacific, such as that of George Anson, 1741-43, who took the Manila Galleon on 20 July 1743, containing more than \$2,000,000 in gold, coin, and merchandise.<sup>49</sup> The Spanish also maintained privateers in the Río de la Plata estuary for protection of legal shipping and suppression of contraband.<sup>50</sup> Yet the contraband still flourished, even more in the peripheral areas than in the centers of Spanish authority.<sup>51</sup> These outlying areas, such as Central America, Venezuela, and the Río de la Plata, especially benefitted from the end of the fleet system and the

45.- On this period see the excellent work by Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade...*

46.- Ibid. pp. 150-151

47.- Ibid., p. ix.

48.- Antonio García-Baquero González, «Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli», in Yuste, *Comercio marítimo colonial...*, pp. 181-186.

49.- Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández, Historia verdadera de la isla de Robinson Crusoe* (Santiago, 1883), pp. 191-195.

50.- Clifton B. Kroeber, *Growth of the Shipping Industry in the Río de la Plata Region, 1794-1860*. (Madison: University of Wisconsin Press, 1957), p. 137.

51.- See, for example, Barbara Potthast, «Centroamérica y el contrabando por la Costa de Mosquitos en el siglo XVIII», *Mesoamérica* 36 (1998), pp. 499-516, who details the significant British trade into 18th-century Central America, with an estimated value of as much as 43,000 sterling in 1750.

40.- See Manfred Kossok, «Comercio y economía colonial de Hispanoamérica», in Fernand Braudel and Eugenio Pereira Salas, eds., *Temas de historia económica hispanoamericana* (Paris: Mouton, 1965), p. 67.

41.- María Encaración Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo xvii* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1960), pp. 12-13.

42.- Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789* (Bloomington: Indiana University Press, 1979), pp. 41, 254.

43.- Guice, «The Consulado of New Spain...», pp. 59-63, 134-59, has detailed the history of the merchant militia in Mexico, the *Regimiento Urbano del Comercio*, first established on 9/6/1692.

44.- Cervera, *La Casa de Contratación...*, p. 157.



expansion of *buques de registro* in the mid-18th century.<sup>52</sup> The War of the Spanish Succession advanced British expansion into the Spanish colonial economy greatly, as Great Britain gained the right to sell slaves within the Spanish dominions and to send an «annual ship» to Porto Bello and Veracruz. That phase ended with the British capture of Havana and Manila in 1762 allowing even greater British penetration of the Spanish-American markets.<sup>53</sup>

The ills of the Spanish commercial system were described in a series of reports and essays by Spanish and other writers in the mid-eighteenth century, but especially influential was the brilliant exposé of the Italian Abbé Beliard, in the employ of the French government, who at the conclusion of the disastrous Seven Year's War published his *Grand mémoire sur le commerce des Indes* (1763). It undoubtedly played a major role in the substantial political and economic reforms that followed in Spain, leading to substantially freer and expanded trade.<sup>54</sup>

By the end of the colonial period the practice of merchant guild direct involvement in the defense of Spanish trade was well established and still expanding. In addition to continuing the privateers mentioned above, by 1782 the Consulado of Cádiz had outfitted a privateer exclusively for patrolling the Gulf of Honduras, for example, as the indigo trade from Central America had risen in importance.<sup>55</sup> Such efforts were always only partially successful, and the renewed outbreak of war following the French Revolution brought a new upsurge in piracy and assault to the Spanish commerce.

In the 1790s, following up rather slowly provisions provided in the Free Trade Act of 1778, the Crown authorized eight new American consulados, extending such privileges to the merchant communities of Caracas, Guatemala, Havana, Buenos Aires, Santiago de Chile, Veracruz, Guadalajara, and Cartagena de Indias. Not long after the resumption of war in 1796 the Crown made clear its desire that at least some of these new consulados fit our corsairs, as it sent them copies of the ordinances for outfitting privateers:

*Deseando el Rey fomentar en sus Dominios de América el armamento de Corsarios que protejan nuestras costas, y hostilicen al enemigo, concediendo con este objeto las gracias y franquicias que proporciona a los que arman en corso la última Ordenanza de este ramo de 12 de Octre. del año p1.p1., y su adición de 6 de Novre. del mismo, ha resuelto S. M. que se remita a V. S. como lo executo, un exemplar de uno y otro, para que por su parte coadyuve a tan importante empresa.*<sup>56</sup>

- 52.- Adolfo I. Baez, El Consulado, primer tribunal de comercio. Unpublished monograph in the Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Sala VII, Anaq. 12, Est. 3, n° 5. 1929, pp. 60-61; Scobie, *Argentina...*, p. 59.
- 53.- Yuste, *Comercio marítimo colonial...*, p. 12.
- 54.- Arthur Aiton, "Spanish Colonial Reorganization under the Family Compact", *HAHR* 12 (1932), pp. 272-75.
- 55.- Archivo General de Centro América (Hereinafter cited as AGCA), A3.1, leg. 1940, exp. 30, 140.
- 56.- Real Orden to Prior y Consules del Consulado de Buenos Aires, 9/3/1797, Archivo General

The Buenos Aires merchants, who had already built up a large temporarily legal trade with neutrals, eliminating the Spanish middlemen and contributing to the rapid economic growth of the region, quickly complied and began the fitting out of corsairs to protect the trade.<sup>57</sup> This was a first step in the formation of a privateer navy in the Río de la Plata region after 1800. Additional *avería* taxes were authorized to pay for these ships.<sup>58</sup> In Caracas as well as in Buenos Aires the new consulados fitted out urban militias made up of merchants in response to the fear of British invasion.<sup>59</sup> In 1800 the Buenos Aires Consulado maintained one of their privateers specifically for the defense of Montevideo, where a rival merchant guild had developed, but the Buenos Aires Consulado complained that it needed more help from the viceregal government. By 1802 the Buenos Aires privateers had distinguished themselves by taking a number of prizes and had in fact laid the groundwork for the Argentine privateer navy that would emerge as a major factor in the struggles for independence throughout the hemisphere during a decade in which piracy and privateering reached new heights.<sup>60</sup> Even in less commercially active places, such as Central America, the new consulados took an active role in defense. The Guatemalan consulado developed the new port of Izabal, including its fortifications.<sup>61</sup> The resumption of the war at the end of 1804 and specifically the Spanish defeat at Trafalgar in 1805 meant serious new difficulties for Spanish naval power, forcing the Crown to rely more than ever on the consulados for maritime defense. English attacks and blockades further restricted Spanish commerce, forcing her increasingly to rely on neutral shipping. One innovative measure taken by the Consulado of Santiago de Chile on 9 September 1805 authorized reward payments of one hundred pesos paid to fishermen who notified commercial ships on the high seas of the presence and whereabouts of enemy ships.<sup>62</sup>

de la Nación, *Consulado de Buenos Aires, Antecedentes—Actas—Documentos*, 4 vols. (Buenos Aires: Kraft, Ltda., 1936-47) 2, p. 552.

- 57.- Kroeber, *Growth of the Shipping Industry...*, p. 30.
- 58.- Germán Tjarks, *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*, 2 vols. (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 1962) 2, pp. 522-525. A large quantity of records of the Buenos Aires Consulado's activities with privateers, including their logbooks, during the period 1800-07 are found in Archivo General de la Nación (Buenos Aires), Sala IX, Cuerpo 4, Anaquel 8, Núm. 2.
- 59.- Mercedes Alvarez F., *Temas para la historia del comercio colonial* (Caracas: Tipografía Vargas, 1966.), pp. 33-44; Tjarks, *El Consulado de Buenos Aires...*, 1, pp. 199-200.
- 60.- Tjarks, *El Consulado de Buenos Aires...*, 2, pp. 523-557, 929-930. Tjarks provides detailed descriptions of the ships and activities of the Buenos Aires consulado's privateers. On the later Buenos Aires privateers in the wars for independence see Lewis W. Bealer, "The Privateers of Buenos Aires, 1815-1821: Their Activities in the Hispanic American Wars for Independence," Ph.D. dissertation, University of California, Berkeley, 1935. Also useful for this period is Benjamin Keen, *David Curtis DeForest and the revolution of Buenos Aires* (New Haven: Yale University Press, 1947).
- 61.- Real Orden de 19/12/1804, AGCA, B10.8, leg. 3483, exp. 79641, fol. 347.
- 62.- Elsa Urbina, El Tribunal del Consulado de Chile, 1795-1865 (Santiago: Memoria de Prueba

While the empire began to disintegrate after 1810, Cuba remained a stronghold of Spanish strength in the Indies, with Havana enjoying increasing prosperity via permission to trade both with the United States and with Spain's rebellious colonies. The Havana Consulado representing Spain's most loyal colony was repeatedly called upon to contribute and administer defensive measures throughout the wars for independence. In 1809 it established a system of merchant vigilance committees, with some success, but contraband and piracy remained a major problem. In 10 July 1816, therefore, the Intendent, Alejandro Ramírez, called on the Consulado to establish a system of coast guards. Funds, as always, came from new duties, chiefly a 2% tax upon imports in foreign vessels and 1% on those imported in Spanish ships. These duties did not apply to coastwise shipping, except for sea-borne sugar. In anticipation of this revenue the Consulado quickly armed more than 20 merchant vessels and two or three warships made available to patrol the Cuban coasts. Two additional brigs were purchased and began operating against the pirates and enemy privateers. In addition to this force, individual privateers were also patented so that a substantial defensive force challenged the interlopers and in a short time had taken or sunk seven hostile corsairs, while disabling several others.<sup>63</sup> Even so, these efforts did little to stem the larger tide of destruction to Spanish shipping in the western hemisphere. A New York dispatch in *Le Moniteur* (Paris) reported on 24 October 1816, «Insurgent privateers have all but entirely interrupted commerce between Spain and South America. ... No Spanish vessel dares navigate the Gulf of Mexico.» On 18 December 1816 a Madrid dispatch in the same paper lamented «We await with impatience . . . news of Mexico, whence correspondence, undoubtedly intercepted by privateers, has been long delayed in reaching us.»<sup>64</sup> The Havana consulado's armed vessels in the end were too few and too slow to seriously disrupt the privateers flying the flags of Buenos Aires, Cartagena, and other rebellious colonies.<sup>65</sup> Even Cádiz itself suffered blockade by the privateers by 1816.<sup>66</sup>

para optar el título de profesora de historia, geografía y educación cívica, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Educación. Instituto Pedagógica de la Universidad de Chile, 1959), citing the Archivo Nacional de Chile, Libro del Consulado, n° 26, Acuerdo de Junta de 9/9/1805.

- 63.- Acuerdo de la Junta de Gobierno del Consulado de la Habana, 20/9/1820, AGI, Ultramar, leg. 320; Ramón de la Sagra, *Historia económica-política y estadística de la isla de Cuba; ó sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*. (Habana: Impr. de las Viudas de Arazoza y Soler, 1831), pp. 230-235, 258, 269; Jacobo de la Pezuela y Lobo *Historia de la isla de Cuba*, 4 vols. (Madrid: C. Bailly-Baillière; Nueva-York, Baillière hermanos, 1868-78) 4, pp. 39-45; Edward H. Hunnicutt, "The Consulados of Caracas and Havana: A Comparative Study", Unpublished M.A. thesis, Department of History and Government, University of North Carolina, Chapel Hill, 1932, pp. 49-50.
- 64.- Bealer, "Privateers of Buenos Aires...", pp. 66-67.
- 65.- Stanley Fay, "Commodore Aury", *Louisiana Historical Quarterly* 24 (1941), p. 637.
- 66.- *Niles Weekly Register*, 9/11/1816, cited by Bealer, "Privateers of Buenos Aires...", p. 111.

Geoffrey Walker has neatly summarized the Spanish failure to understand the weakness of their commercial policies in the Indies and their slowness failed to recognize the resentment toward peninsulares that was already becoming evident by the early eighteenth century. «Even by mid-18th century», he writes,

*Spain still could not understand that for nearly a hundred years she had been endeavoring to retain a position of commercial control over the Indies which ignored economic realities. The increasingly powerful capitalists in Mexico and Lima, whether Spanish-born or not, could no longer see any reason why their weak Andalusian counterparts should be allowed to force commercial practices upon them which patently worked against their interests, prevented them from making a better living, and subjected them to the outrageous price structures imposed by the fleet system. Obviously the colonial merchant came to resent the Peninsular merchant. Of course he welcomed the smuggler. Naturally he sought as much freedom as possible from commercial domination by compatriots who lived in the mother country, and who, despite their economic impotence, thought they had the right to dictate the terms of trade.*<sup>67</sup>

The Napoleonic wars first, and then the wars for independence had demanded substantial reorganization and expansion of Spanish military and naval forces. In an attempt to further consolidate and control his naval forces Fernando VII ordered on 6 June 1817 that all of the consulado navies of Spain be abolished and incorporated into the regular naval establishment. The Crown's motives here were clearly aimed at strengthening the naval response to the devastating privateering campaign being waged by the Latin American insurgents.<sup>68</sup> The consulados were called upon to collect the additional taxes required to pay for the suppression of the American rebellions.<sup>69</sup> In Havana, however, the Consulado, facing a frightening volume of hostile privateering attacks from the likes of Louis Aury and others, petitioned the crown through the Captain General of Cuba to allow it to continue to arm commercial ships, «ya que la Marina militar, por su decadente estado, no se halla en disposición de hacer este servicio.» Then, in December 1819, even more desperate, the Havana Consulado had requested, with endorsement by the Cuban Intendent and Captain General, that the fleet system be restored. The Crown rejected these proposals, arguing that it would be better to devote such funds to the strengthening of the Navy, although on 2 August 1821 it did allow the Havana Consulado or individual merchants to outfit privateers against the insurgents, as long as the cost was born entirely by the merchants from private funds, «sin hacer imposición sobre buques, cargamentos, &ca, por que en este caso el gobierno adquiriría el derecho de investigar la inversión de unos fondos, que, siendo públicos, deben estar a su cuidado.» The Crown also promised that adequate warships would soon be dispatched to assist the defense of Cuba's commerce and to

67.- Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade...*, p. 14.

68.- Francisco de Paula Escudero al Sr. Secretario del Despacho de la Guerra, Madrid, 2/8/1821, AGI, Ultramar, Leg. 320.

69.- A Real Orden of 30/11/1816 called on the Consulados de Comercio to collect and remit to Spain the *Arbitrio de Remplazo*, AGCA, A3.5, leg. 103, exp. 2058, fol. 2.

escort commercial ships back from Mexico and Havana.<sup>70</sup> By this time, however, the threat had largely passed, and independence had come to most of the mainland region.

Meanwhile, Aury had turned his attention to the Central American coast, where, operating from the tiny islands off Belize, he wreaked havoc in 1819 in the Gulf of Honduras, taking several Spanish prizes as well as well as substantial booty at Izabal after taking the fortress at San Felipe.<sup>71</sup>

By 1820 the consulados had become burdened with increasing responsibility for collecting taxes and loaning money to the besieged Spanish monarchy. A report from the Lima Consulado in September 1819 had listed ten separate taxes the consulado was now required to collect, indicating an enormous burden on the merchants.<sup>72</sup>

- 70.- Consulado de la Habana, sobre que se establezcan tres convoys ... fechada en el Consejo de Yndias el 12/2/1820; El Yntendente de Exto. de la Habana, Alejandro Ramírez, al Secretario de Estado y del Despacho de Hacda. de Yndias, 20/12/1819; Capitán General de Cuba, Juan Manuel de Cagygal al José de Iniaz, Havana, 25/12/1819; Francisco de Paula Escudero al Sr. Secretario del Despacho de la Guerra, Madrid, 2/8/1821, AGI, Ultramar, Leg. 320.
- 71.- Faye, "Commodore Aury..." pp. 663-685; Acuerdo del Ayuntamiento de Guatemala, AGCA. A1.2, leg. 2193, exp. 15745, fol. 35v. In addition to the attack in the Golfo Dulce, Aury attacked Omoa in 1819, Trujillo in 1820, and again in the Río Dulce in 1821. AGCA, A2.1, leg. 29, exp. 721, fol. 3; B2.8, leg. 37, exp. 835; B5.4, leg. 59, exp. 1373; B6.9, leg. 99, exp. 2731.
- 72.- Smith "Estudio histórico del Consulado de Lima..." pp. xlv-xlv described the report in the following terms: "Derechos que recaude este Consulado": 1. *Derecho de Ordenanza*: También se llamaba *avería* y fué establecido por las Ordenanzas (art. 30) para costear los salarios de Prior, Cónsules, y Juez de apelaciones, Asesores, y Letrados, Escribano, y otras muchas cosas ... Consistía en un dos por mil (0.2%) sobre el valor de todas las mercaderías, esclavos, y otras cosas, que entraren, y salieren por Mar, y Tierra en esta Ciudad, y Puerto de Callao; pero en 1819 había subido hasta 1.5%. En esta fecha se hizo nota que sus empeños están reducidos a 372,000 pesos; estos proceden de los donativos y servicios hechos al Rey y al Estado como de los gastos en el Armamento en Corso de las fragatas [hechos] a solicitud de Superior Gobierno por no poderlo hacer la Real Hacienda.
2. *Derecho de Impuesto*: Se cobró a razón de 1.5% sobre la plata y .75% sobre el oro exportado de los puertos del Perú. Este derecho se estableció en 1777 con motivo del préstamo que pidió Su Magestad a este Tribunal de 1,500,000 pesos sin interés ni premio alguno.
3. *Derecho de Corsarios*: Un impuesto adicional de .25% sobre todo lo que ya pagaba derecho de ordenanza e impuesto de la plata y oro. Se inició en 1805.
4. *Derecho patriótico*. Se exige por este ramo 1.5% de la entrada de los efectos de lícito Comercio y de los de ilícitos, 3%; y 0.5% or los de salida, recaudándose el mismo 3% en los de ilícito. También se cobra en la plata que se extrae 1.5%, y 3/8 en oro.= Tuvo su origen en el donativo de un millón de pesos hecho al rey en 1809.
5. *Derecho de Subvención*. También se estableció en 1805, para satisfacer las necesidades de la monarquía, y consistía en 1.5% sobre la plata y oro.
6. *Derecho de Igualación*. Se cobra otro derecho de 5.25% en los efectos de lícito comercio y 2.75% de los de ilícito Comercio ... a su introducción en Lima en los efectos extranjeros procedentes de Panamá.
7. *Derecho de Arbitrios*: Se cobraba un peso por cada fanega de trigo y quintal de sebo que

The consulados had been among the Crown's staunchest supporters in America, even as they had competed fiercely with their Andalusian counterparts. But by 1821 their patience and their pocketbooks had been stretched beyond reasonable limits, and in both Mexico and Peru, the consulados gave up the fight and accepted independence.<sup>73</sup>

Even after independence, some consulados continued to outfit privateers in defense of commerce,<sup>74</sup> but with the restoration of peace and an end to the privateering wars this kind of activity largely ended. Buenos Aires, the most important charterer of anti-Spanish privateers, abolished privateering under its flag on 6 October 1821.<sup>75</sup> The Cuban Consulado continued to complain of the losses to commerce occasioned by the lack of adequate armed protection, but it was now called upon increasingly to support abortive Spanish efforts to reconquer the mainland dominions.<sup>76</sup> At the same time the Crown allowed the Cuban merchants to continue to trade with the new Latin American states as long as they were not outfitting privateers against Spain.<sup>77</sup> The consulados were abolished in Spain in 1829 and most of them had also disappeared in America by that date, although a few, in Guatemala, Chile, and Peru, survived until

se introducía por mar. Esta imposición se hizo por la Junta de Tribunales de 23 de febrero de 1815 para auxiliar las necesidades del Estado, y se comisionó a esta Real Tribunal para su cobranza.

8. *Derecho de Reemplazos*. Consistía en el 1% de todos los géneros, frutas, y efectos que se transportaran de puerto a puerto de América; el 2% sobre la plata y el 1% sobre el oro, empezando su cobranza en 1817.

9. *Derecho de 0.5% Cedida a Corsarios*. Asimismo se cobra 0.5% con el título de aumento a corsarios de todo lo que se recaude el 0.25% ante expresado. Empezó en 1818.

10. *Derecho de Armamento*: Un impuesto de 1.25% sobre todo aquello que contribuye el de Corsarios. Su gravamen es el de 1,000,000 pesos de empréstito forzoso, pedido por la superioridad. También se inició en 1818.

Conviene, finalmente, hacer constar que el Consulado, durante los últimos años del coloniaje, se vió obligado a pagar crecidos intereses por los empréstitos de capital, pero tuvo poca expectativa de saldar los principales".

- 73.- John T. S. Melzer, *Bastion of Commerce in the City of Kings: the Consulado de Comercio de Lima, 1593-1887* (Lima: CONCYTEC, 1991), has especially argued the importance of the Consulado in Peru for finally abandoning the Crown and thereby making possible Peruvian independence.
- 74.- See for example Jose Antonio Rodríguez, Ministro de Hacienda, to SS. del Tribunal del Consulado, Santiago de Chile, 8/8/1821, ANCH, Tribunal del Consulado, Vol. 18, which authorizes the Chilean Consulado to outfit and arm at the consulado's expense the corvette *Chacabuco* to protect the commerce from a pirate brigantine that had been armed by the enemies.
- 75.- Keen, *David Curtis Deforest...*, p. 110.
- 76.- Hunnicut, "The Consulados of Caracas and Havana..." p. 51, citing *Obras del Excmo. Señor D. Francisco de Arango y Parreño*, 2 vols. (Habana: De Howsen y Heinen, 1888), 2, p. 481.
- 77.- Prior y Consules del Consulado de la Habana al Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda de Yndias, Habana, 29/1/1828; Ministro de Hacienda de Yndias al Sria. de Marina, et al. Madrid, 16/2/1829, AGI, Ultramar, leg. 324.

the late nineteenth century, primarily as courts of commercial litigation and promoters of economic and commercial development.

The tradition of private arming of corsairs and privateers, well established in medieval Catalonia, persisted well into the modern period. The Spanish Crown was forced to depend on the consulados to assist it in the enormous task of defending its commerce from foreign interlopers and other enemies. While the merchant served their own interests in such endeavors, it was nevertheless inconsistent with the rising role of the state by the eighteenth century. Spain, already forced to admit the failure of its commercial policy, eventually would reserve this kind of activity to the royal navy by the early nineteenth century.

## **Noticias Diversas**

### **Australia**

El capitán de navío Peter Hore, director del Maritime Strategic Studies Institute del Ministerio de Defensa británico, nos informa en el segundo número de su boletín que el 22 y 23 de julio se llevó a cabo un conferencia en Canberra, sobre historia naval y estrategia: nuevas tendencias.

El 1 y 2 de febrero de 2000 tendrá lugar en el Sydney Convention and Exhibition Centre, la conferencia internacional “Maritime War in the 21<sup>st</sup> Century: the medium and small navy perspective”, organizada por el Programa de Estudios Marítimos de la Real Marina Australiana. Interesados escribir al Maritime Studies Program, HMAS Creswell, Jervis Bay NSW 2540 (hmas.creswell-msp@navy.gov.au).

### **Brasil**

Los días 25 al 29 de octubre tuvo lugar en Río de Janeiro, el V Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Servicio de Documentación General de la Armada de Brasil, bajo la coordinación del contralmirante Max Justo Guedes. Contó con la participación de un gran número de expositores de diversos países (entre ellos Argentina, Australia, Brasil, Chile, España, Perú, Reino Unido y Uruguay).

En forma simultánea a dicho evento se llevó a cabo el IV encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, coordinado por el profesor Ricardo Capdevila, del Instituto Antártico Argentino. Participaron en esta reunión Consuelo León Wooke y Mauricio Jara, de Chile, el norteamericano Jason Kendal Moore, el peruano Darwin Rengifo Ríos y la uruguaya Cristina Montalbán. Se presentaron diversas ponencias y se propuso llevar a cabo el próximo encuentro (el año 2001) en una base antártica argentina.

### **Chile**

En mayo, con ocasión del aniversario de la Armada de Chile, dicha institución presentó la V Exposición Naval y Marítima de Viña del Mar, en el Mall Viña Shopping; llevando a cabo además, en la galería de arte Escalante, una exposición de óleos alusivos al mar.

La misma institución publicó el libro *Sanidad Naval, pasado y presente*. Los

autores son Carlos Tromben Corbalán, Carlos Tromben Reyes y Jorge Garín Jiménez. El primero es el coordinador de Thalassa (Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana), para Chile.

La revista de la Armada *Vigía*, publicó un artículo del José Miguel Barros Franco, ex embajador de este país en Lima y miembro de Thalassa, en que se aclara que el primer zarpe de la Escuadra Nacional fue el 10 de octubre de 1818 y no el día anterior, como se ha publicado muchas veces. El mayor interés del artículo está en haber revelado el origen del error que incluso está en el parte del propio comandante en jefe de la época, capitán de marina de primera clase Manuel Blanco Encalada.

La Academia de Historia Naval y Marítima de Chile eligió una nueva Junta Directiva para el período 2000 a 2003. Quedó constituida por los académicos de número Renato Valenzuela Ugarte (presidente), Carlos Martin Fritz (secretario), Sergio Paravic Valdivia (censor), Enrique Merlet Sanhueza (tesorero) y Jorge Garín Jiménez (bibliotecario). Esta Academia ha publicado ya tres boletines conteniendo trabajos y noticias.

Se efectuó el lanzamiento del libro *Bernardo O'Higgins, el Estado de Chile y el Poder Naval en la Independencia de los países del Sur de América*, de Renato Valenzuela Ugarte. La ceremonia se realizó en Santiago, en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos en Santiago. La obra fue editada por Andrés Bello.

Carlos López Urrutia, miembro de Thalassa residente en Estados Unidos, es el autor de *Chile a Brief Naval History*, lanzado en una ceremonia desarrollada en el Club Naval de Valparaíso, presidida por el almirante Jorge Arancibia Reyes, comandante en jefe de la Armada. Estuvo presente el autor de este libro en idioma inglés que fue editado por la citada institución.

En un acto separado, la Liga Marítima de Chile concedió al Dr. López el primer premio en un concurso de biografías sobre el vicealmirante Cochrane.

## **Dinamarca**

Del 30 de julio al 1° de agosto tendrá lugar en la localidad danesa de Esbjerg, el III Congreso Internacional de Historia Marítima, patrocinado por la Asociación de Historia Marítima-Económica Internacional. Los interesados contactar al prof. Paul Holm, Centro de Historia Marítima y Regional, Tarpshøjvej, SDK-6710 Esbjerg V, Dinamarca, cmrhpho@inet.uni-c.dk, <http://inet.uni-c.dk/cmrhpho/index.htm> o al prof. Lewis R. Fisher, Dpt. Of History, St. John's, NF AIC 5ST, Canada, lfisher@morgan.ucs.mun.ca

## **España**

Del 21 al 23 de abril tuvo lugar en Barcelona el V Congreso de Innovaciones e Investigaciones en Tecnologías Marítimas, organizado por el Dpto. de Ciencias Náuticas e Ingeniería de la U. Politécnica de Cataluña. Los interesados dirigirse al referido departamento, Edificio de la Facultad de Náutica, Pla del Palau 18, 08003 Barcelona, cen@fnb.upc.es

## **Estados Unidos**

El día 22 de setiembre tuvo lugar la primera reunión del capítulo norteamericano de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El evento, coordinado por el profesor Carlos López Urrutia y el doctor Bill Dudley Director del Naval Historical Center, Washington Navy Yard, en cuyas instalaciones tuvieron lugar las sesiones. Leyeron ponencias Ralph Lee Woodward, Carlos Etayo, Jorge Andrés Delano, Virginia W. Leonard y Robert Schiena. Se distribuyó el trabajo de Oscar Cruz Barney. Estuvo presente Jorge Ortiz Sotelo, Secretario Ejecutivo de Thalassa y Edward Marolda que actuó como coordinador del evento. Varias personas asistieron como observadores. Las ponencias presentadas a este evento se publican en el presente número de *Derroteros*.

El día 23 de setiembre se reunieron en el Naval Historical Center, Washington Navy Yard, historiadores navales de 19 países. Como resultado se decidió iniciar la publicación de una revista de historia naval internacional, posiblemente en Internet. Los interesados en colaborar con esta iniciativa pueden dirigirse a Gary E Weir al correo electrónico Weir.gary@NHC.NAVY.MIL quien está actuando como coordinador del proyecto.

Del 23 al 25 de setiembre tuvo lugar el XIV Simposio de Historia Naval, organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval norteamericana. En esta oportunidad no hubo sesión dedicada a temas iberoamericanos, pues estos fueron tratados el día previo en la reunión de Thalassa-USA. Los interesados en mayor información dirigirse al capitán de corbeta Randy Balano, Dpto. de Historia, U.S. Naval Academy, Annapolis, MD 21402-5044, balano@nadu.navy.mil

## **Francia**

El Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima (CEFIAHMAR) ha llevado a cabo un intenso programa de actividades, que incluyen las V Jornadas de Estudios, en marzo, en las que la profesora Chstiane Laffite, de la U. de París IV – Sorbone, presentó el tema “La presencia francesa en la costa colombiana durante las guerras de independencia” y el profesor Philippe Raxhon, de la U. de Liege, expuso sobre “El general San Martín de un continente a otro: historia y memoria”. Asimismo, anuncia sus VI Jornadas para febrero de 2000 con la participación de la doctora Catherine Marin, profesora de la Facultad de Letras del Instituto, quien disertará sobre “La redefinición de la Misión en el siglo XVII: un texto fundamental, las instrucciones a los misioneros de Propaganda Fide”; mientras que Pascale Cornuel, de la U. de París, expondrá sobre “Los religiosos entre tierra y mar: la Congregación de San José de Cluny en América en la primera mitad del siglo XIX”. Las VII Jornadas se llevarán a cabo en marzo del 2000 con la participación de Patrick Villiers, de la U. del Litoral, con una exposición sobre “Un filibustero francés en asalto de las costas del Pacífico: Raveneau de Lussan (1683-1686)”; y de Silvia Marzagalli, de la U. Michel de Montaigne-Burdeos III, quien presentará el tema “Burdeos y el comercio americano durante

las guerras revolucionarias e imperiales (1793-1815)".

Por otro lado, del 8 al 10 de diciembre tuvo lugar el Coloquio Internacional "Sous la Mer ou le 6° Continent", organizado por CEFIAHMAR con la colaboración de varias entidades -Institut Francais de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), el Institut Géologique Albert de Lapparent (IGAL), el Institut Océanographique, el Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie Maritime a l'Epoque Moderne y el Service Hydrographique et Océanographique de la Marine Nationale (SHOM). Participaron en el evento distinguidos investigadores, entre ellos Christian Montenat, Claude Homasset, Philippe Haudrere, Jean Meyer, Olivier Chapuis, Francois Bellec, Jean Pierre Beauvois, Mario Soares.

Del 16 al 18 de marzo de 2000 tendrá lugar el seminario "Los puertos en el área caribeña hispanohablante (desde 1762 hasta el siglo XX)", organizado por la U. de Pau. Para mayor información dirigirse a Michèle Guicharnaud-Tollis (michele.tollis@univ-pau.fr).

## **Gran Bretaña**

La Hakluyt Society continúa avanzando con el ambicioso proyecto de preparar la primera edición en inglés del diario de la más importante expedición científica española del siglo XVIII, dirigida por Alejandro Malaspina entre 1789 y 1794 y que recorrió todos los amplios dominios españoles en América y Oceanía, además de visitar Australia y China. El trabajo es llevado a cabo por un equipo editorial formado por el Prof. Glyndwr Williams, el Dr. Felipe Fernández-Armesto, Carlos Novi y Andrew David, con el apoyo de muchos especialistas en temas malaspinianos. En la reunión anual de la Sociedad, llevada a cabo el 7 de julio de 1999, Andrew David informó sobre los avances del referido proyecto.

El Maritime Strategic Studies Institute, dirigido por el capitán de navío Peter Hore, miembro de Thalassa-Gran Bretaña, ha publicado su primera obra titulada *Royal Navy and Royal Marines Operations 1964 to 1996*. Como su nombre indica contiene todas las operaciones llevadas a cabo en ese periodo, algunas de las cuales tuvieron como escenario a Iberoamérica. El profesor Geoff Till escribe una breve pero interesante nota introductoria y se agrega, a manera de apéndice, un listado de pedidos de buques realizados por diversas oficinas del gobierno británico entre 1857 y 1862, varios de los cuales también corresponde al ámbito iberoamericano.

Del 9 al 12 de agosto tuvo lugar Eclipse '99: The Impact of Navigation on the History of Science, un evento organizado por la U. de Plymouth. Los interesados dirigirse a Denise Horne, Faculty of Technology, U. of Plymouth, Plymouth PL4 8AA, dhorne@plymouth.ac.uk

Del 12 al 14 de enero de 2000 tendrá lugar en Portsmouth la conferencia internacional Sea Power at the Millenium, Trade, Navies, Resources, Enviroment and Society. La conferencia analizará los diversos aspectos del poder naval y su influencia a través del tiempo, especialmente en la última mitad del siglo XX. Para mayor información dirigirse al secretario de la conferencia, The Royal Naval Museum, HM



Naval Base (PP66), Portsmouth PO1 3NH (seamill@royalnavalmuseum.org).

La Royal Institution of Naval Architects ha puesto en funciones una página WEB sobre temas históricos (www.rina.org.uk)

En el marco de las conferencias Maps and Society, organizadas por el Warburg Institute, de Londres, el 9 de diciembre el prof. Bruce Lenman (Departamento de Historia Moderna, U. de St. Andrews), presentó el trabajo “War a Catalyst for Cartography: The Cases for Cartagena de Indias and Havana, 1660-1762”. Los interesados en mayor información pueden escribir a Tony Campbell, Map Librarian, British Library Map Library, 96 Euston Road, London NW1 2DB, tony.campbell@bl.uk

## Italia

El Instituto Italo Latino Americano (IILA) organizó una conferencia internacional sobre el Fenómeno de El Niño y sus efectos, la misma que tuvo lugar en su local, en Roma, los días 18 y 19 de mayo. Asimismo, en diciembre inauguró la exposición “Sartori 1924 – crociera della Regia Nave Italia nell’America Latina” con algunas obras del notable artista italiano Giulio Aristide Sartorio.

El Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, de Mulazzo, llevó a cabo varios eventos. Los días 14 al 16 de mayo tuvo lugar el conversatorio sobre Alejandro Malaspina y la conquista intelectual del globo. La coordinación estuvo a cargo del prof. Raffaele Giura Longo, de la U. degli Studi di Bari, habiendo participado los profesores Giuseppe Benelli (U. degli Studi di Genova), Claudio Greppi (U. degli Studi di Siena), Andrea Miroglio (U. degli Studi di Roma Tre), Pasquale Rossi (U. degli Studi di Bari), y los investigadores del Centro Blanca Sáiz, Francesca Guastalli y Dario Manfredi. Asistió al evento la investigadora española Mercedes Palau, quien hizo entrega de una bandera de su país para señalar que el Centro di Studi Malaspiniani se ha convertido en un trozo de España en Italia.

El 29 de enero de 2000 será presentado el libro de Dario Manfredi, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, Il Mulino, 1999), en los salones del Municipio de Pontremoli. Tomarán parte en el evento el embajador Bernardino Osio, secretario general del IILA, el prof. Percy Cayo, de la U. de Lima, el Dr. Jorge Ortiz Sotelo, secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, y el prof. Giuseppe Benelli, de la U. degli Studi di Genova. El 6 de marzo se llevará a cabo la presentación en Madrid y en fecha posterior se hará lo propio en Roma y Cremona.

A principios de diciembre de 2000 tendrá lugar en Venecia el IX Simposio Internacional sobre arqueología de botes y buques: Botes, Buques y Astilleros, bajo los auspicios de la U. de Venecia. Los interesados escribir al Dr. Carlo Beltrame (marked IX ISBSA), Dpto. di Science dell’Antichitáce del Vicino Oriente, Sez. Archeologica, Università Ca’ Foscari, Palazzo Bernardo Favero, 1997 San Polo, Venecia (beltrame@unive.it).

## Noruega

Del 3 al 13 de agosto del 2000 se llevará a cabo en Bergen y Oslo el XV Congreso de la Comisión Internacional de Historia Marítima. Interesados escribir a Adrian Jarvis, Secretario General ICMH, Centre for Port and Maritime History, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool L3 4AQ, Gran Bretaña.

## **Perú**

III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, “Los Puertos: punto de conexión entre la tierra y el mar”. El capítulo peruano de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana convoca al referido evento, el mismo que tendrá lugar en Lima los días 13 y 14 de setiembre. Los interesados pueden contactar a Jorge Ortiz Sotelo ([thalassa@amauta.rcp.net.pe](mailto:thalassa@amauta.rcp.net.pe)) o escribirle a la redacción de esta revista.

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra llevó a cabo varias exposiciones a lo largo del presente año, entre ellas podemos destacar “Entre meridianos y paralelos. Viaje alrededor del mundo de la corbeta *Vettor Pisani*”. Preparada por el Instituto Italo Latino Americano (IILA), la muestra fue presentada en el Museo Casa Grau de Lima del 20 de julio al 15 de setiembre.

## **Portugal**

El 2, 3 y 4 de mayo de 2000 tendrá lugar el Coloquio internacional “Caminhos do mar”, organizado por el Departamento de Cultura de la Câmara Municipal do Funchal, Madeira. Las comunicaciones deberán ser presentadas en portugués o inglés. Los interesados pueden dirigirse a Alberto Vieira, CEHA, Rua dos Ferreiros, 165, 9004-520 Funchal, MADEIRA, telef.(351)291229635, Fax:(351)291230341, Email: [avieira@nesos.net](mailto:avieira@nesos.net)

## **República Dominicana**

El Gobernador del Faro a Colón, Sr. Pedro Morales Troncoso, nos envía una nota sobre una de las actividades llevadas a cabo en dicho monumento a la memoria del Almirante del Mar Océano.

Recientemente y con motivo de la celebración en el país del Seminario Internacional Africa en el Caribe, el Patronato Faro a Colón inauguró en sus pabellones de exhibición, el museo relacionado con la cultura del vasto continente africano, el cual se ha denominado: “Africa en América”.

En un acto que contó con la participación de su Eminencia Reverendísima, Nicolás de Jesús Cardenal López Rodríguez, la sra. Secretaria de Educación, Lcd. Ligla Amada Vda. de Cardona, la Dra. Celsa Albert Batista, Directora del Instituto Dominicano de Estudios Africanos y Asiáticos “Sebastián Lemba”, el Gobernador del Faro a Colón Don Pedro Morales Troncoso y distinguidas personalidades, militares y autoridades de la nación, se dejó instalado el museo africano en la segunda planta del monumento Faro a Colón.

El museo “Africa en América”, exhibirá piezas y artefactos representativos de la cultura africana, y constituye además el único en su género en toda América.

Con la apertura de este museo, representativo del vasto continente africano, el Patronato Faro a Colón busca recoger y mostrar los elementos coincidentes de esta cultura con los de los pueblos del Caribe y en particular con la República Dominicana, como una forma de fomentar y reconocer nuestras raíces comunes, las cuales se manifiestan en diferentes formas y que están presentes cotidianamente entre los dominicanos, en áreas como la música y la comida, entre otras.

El área que se inauguró forma parte de un proyecto más grande, que luego será ampliada con la apertura de más pabellones, que permitirá mostrar la influencia africana en América y el Caribe.

El Patronato Faro a Colón, con la apertura de este museo, sigue llenando su cometido como un centro que recoge no sólo la cultura de América, sino de otras partes del mundo, para exponerla al público nacional e internacional que a diario nos visita.

Dentro de esa filosofía se tiene contemplado en los próximos meses la apertura de los museos de Guatemala y México.

## Uruguay

El 8 de marzo, en el marco de la inauguración de las actividades académicas del Centro de Altos Estudios Nacionales, el general auditor del Cuerpo Jurídico Militar de España, José R. Cervera Pery, dio una conferencia sobre “El ingreso de España en la OTAN y sus repercusiones en Iberoamérica”.

Con ocasión de los 230 años del primer correo ultramarino Montevideo-La Coruña-Montevideo, se emitió en 1998 un sello postal que representa a la fragata correo *La Princesa*.

La Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial ha estado muy activa a lo largo del año, llevando a cabo un nutrido programa de conferencias, entre las que podemos mencionar la de Julio César Coteló “Medio siglo de historia de la historiografía política de las Islas Malvinas desde 1944”; la de Raúl Praderi, “H.W. Tilman, el último explorador a vela de Sud América”; y la de Walter Rela, “Viajeros y marinos en el Río de la Plata en el siglo XVII”. El 17 de julio se presentó el libro *Puertos Marítimos y fluviales del Uruguay e Hidrovía Paraguay-Paraná, Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira – Ciclo de Conferencia 1998*, compilado por Francisco Valiñas. El 7 de octubre, la referida Academia organizó un seminario titulado “Arribo a Montevideo en 1769 de la Escuadra del Río de la Plata del Reino de España, al mando del capitán de navío Juan Ignacio Madariaga”; y el 9 de diciembre llevó a cabo otro evento en torno a la “Batalla Río de la Plata – diciembre 1939 – antecedentes, el combate naval y sus consecuencias”. En ambos eventos participaron varios miembros de dicha institución, entre ellos Alejandro Bertocchi, Daniel Castagnin, Carlos Bauzá, Francisco Valiñas, Adolfo Kinsch, Mario Mascarello y Juan José Fernández Fernández Parés.

## Comentario de Libros

Prott, Lyndel V. y Srong, Ieng (editores), *Background materials on the protection of the underwater cultural heritage* (París, UNESCO y Nautical Archaeology Society, 1999), 210 pp.

La Arqueología Submarina es una ciencia de reciente aparición, en cuyos orígenes debió marcar una clara separación con una vieja actividad marítima: el rescate de tesoros hundidos. En esa línea, la UNESCO está llevando a cabo una importante labor para fomentar la protección del patrimonio cultural de la humanidad que se encuentra bajo las aguas. En ese contexto se ubicó el temprano libro *Protection of the underwater heritage* (1981), con diversos trabajos de especialistas como Colin Martin, mi profesor en la U. de St. Andrews, Colin Pearson, Richard Harrison, Patrick O'Keefe y Lyndel Prott.

Casi veinte años después, el prof. Prott acompañado esta vez por Ieng Srong, vuelven a tocar temas referidos a la legislación internacional sobre protección del patrimonio sumergido. Para ello presentan algunos ejemplos de legislaciones nacionales promulgadas entre 1961 y 1994 (Australia, China, Estados Unidos, Francia, Portugal, Reino Unido y Túnez). Naturalmente, existen diferentes aproximaciones al tema, pero justamente ello le permite al lector formarse una mejor idea de las diversas formas como se ha enfrentado el tema. Por otro lado, la inclusión de acuerdos entre los Países Bajos y Australia, y entre Estonia, Finlandia y Suecia, muestra una manera eficiente de cooperación interestatal.

Una sección del libro reúne algunos ensayos sobre casos específicos de excavaciones, algunas bien y otras más ejecutadas. Entre ellas encontramos el caso del navío *Geldermalsen*, de la Compañía Holandesa de la Indias Orientales, hundido en 1752 y prácticamente destruido en los años ochenta de este siglo para rescatar su carga. Los otros casos tratados son los balleneros vascos del siglo XVI en la costa de Labrador, el del buque pirata *Whydah*, hundido en 1717 en la costa de Massachussets, Estados Unidos, el buque ruso *Unicorn*, hundido en la costa noruega en el siglo XVII, y el de un buque romano encontrado en la costa francesa del departamento de Var.

La última sección del libro está destinada a recoger diversos textos y artículos periodísticos que tratan sobre el tema de arqueología y rescate submarino.

Giura Longo, Raffaele; y Rossi, Pasquale (editores), *Con Malaspina nei Mari del Sud* (Bari, Edizioni B.A. Graphis, 1999), 268 pp.

La más importante expedición científica española del siglo XVIII, dirigida por Alessandro Malaspina (Mulazzo 1754 – Pontremoli 1810), ha despertado gran interés

en su patria natal en los últimos tiempos. Varios artículos y libros se han sucedido aportando nueva información sobre el personaje y el viaje. El libro que comentamos corresponde justamente a un reciente esfuerzo en esta misma dirección, recogiendo las ponencias presentadas en un congreso que se llevó a cabo en Mulazzo, del 14 al 16 de mayo de 1999, organizado por el Centro di Studi Malaspiniano “Alessandro Malaspina”.

En un trabajo relativamente corto, Francesco Surdich trata sobre la finalidad científica y objetivos político-económicos de la expedición. Raffaele Giura Longo se extiende casi setenta páginas al explicar la crisis de la política colonial española. Pasquale Rossi se refiere al viaje que, durante la estada de la expedición en Filipina, hace el naturalista Luis Nee de Sorsogon a Manila. El mismo Rossi hace un breve ensayo sobre la Colonia del Sacramento, visitada igualmente por Nee en 1794. Guido Luisi se ocupa de los aspectos médicos del viaje, mientras que Raffaele Giura Longa y Giuseppe Santospirito tratan sobre la compleja trama del proceso que llevó a prisión a Malaspina. Finalmente, Dario Manfredi presenta un interesante trabajo sobre el arresto del navegante, planteando algunas nuevas hipótesis en torno a este tema.

El libro cuenta con cuatro apéndices, el primero corresponde a las reflexiones sobre la paz entre España y Francia escritas por Malaspina a principios de 1795. El documento ha sido transcrito por Manfredi de una copia que se conserva en el Archivo del Palacio Real, en Madrid. El siguiente apéndice aparece como biografía de Malaspina pero corresponde en realidad a una cronología de su vida. A ello sigue unas notas biográficas de los principales colaboradores del navegante, tomada del trabajo de Blanca Saiz, *Alejandro Malaspina, la América Imposible* (Madrid 1994). El último apéndice contiene una útil tabla de equivalencia de diversas unidades de peso, volumen y monedas.

El libro finaliza con una útil y actualizada bibliografía y con un completo índice de personajes y otro de lugares.

Latorre, Octavio. *El Hombre en las Islas Encantadas. La historia humana de Galápagos* (Quito, FUNDACYT, 1999), 446 pp.

Tras largos años de investigación, y usando una rica bibliografía, el autor nos presenta un interesante trabajo sobre la historia de las Galápagos. Como es natural, la obra se inicia con una descripción geográfica de las islas, pasando luego a tratar sobre sus primeros visitantes (de la costa del área norandina) y su descubrimiento por padre del obispo Tomás de Berlanga. Esta parte de la historia insular es más o menos conocida, así como la que corresponde a las vicisitudes coloniales, en que fueron utilizadas por piratas, corsarios y posteriormente por balleneros norteamericanos y británicos.

Donde el libro se torna más interesante es al tratar sobre la etapa que siguió a la toma de posesión del archipiélago por parte de Ecuador (1831). Fue durante los primeros años de la colonización, a cargo del coronel José Villamil (1832), que arribó la expedición del H.M.S. *Beagle*, llevando a bordo al científico Charles Darwin, quien

tomará su experiencia en Galápagos como un elemento principal para elaborar su teoría de la evolución de las especies.

Entre 1841 y 1866 se estableció una colonia penal en la isla Floreana, lo cual ocasionó algunos serios incidentes con las naves que arribaban. Explica luego lo sucedido en la década siguiente, cuando se llevó a cabo una intensa explotación del líquen orchilla, abundante en las islas, siendo seguido por una etapa de dominio casi absoluto de Manuel J. Cobos, que estableció un pequeño imperio agrícola, ganadero y pesquero, en la isla San Cristóbal (1879-1904). Refiere luego algunos intentos de colonización extranjera (1918-1938) y los primeros intentos de explotación turística de las islas llevados a cabo por la baronesa Wagner Bosquet a principios de los años treinta.

En las últimas décadas juega un papel importante Estados Unidos, que logra instalar bases militares en el Archipiélago en su esfuerzo por proteger el vital Canal de Panamá. Por otro lado, es en este periodo que se revalora la riqueza natural de las islas y se les libera de la siempre compleja tarea de albergar prisioneros para comenzar a atraer un creciente flujo de turistas.

El libro finaliza con varios apéndices documentales, entre los cuales se incluye un interesante cuadro con los diversos nombres que las islas han tenido a través del tiempo, un cuadro de fechas claves y otro con la población de las islas entre 1831 y 1998.

Instituto Italo-Latino Americano. *Sartorio 1924 - crociera della Regia Nave "Italia" nell'America Latina* (Roma, Edizioni de Luca, 1999), 128 pp.

Por sugerencia del gran poeta italiano Gabriel D'Annunzio, el Duce Mussolini decidió enviar a Latinoamérica a la Regia Nave *Italia*, al mando del capitán de navío Carlo de Grenet, transformada para la ocasión en una exposición flotante de la industria y el arte italiano. La nave zarpó de La Spezia en febrero de 1924, arribando primero a Belem do Para, desde donde inició su recorrido hacia el extremo sur del continente, tocando en siete puertos brasileños, Montevideo, Buenos Aires y Bahía Blanca, antes de cruzar el Estrecho de Magallanes. En el Pacífico recaló en siete puertos chilenos, dos peruanos y Guayaquil antes de dirigirse al Canal de Panamá. En el Caribe visitó puertos en México, Cuba, Haití, Colombia y Venezuela antes de iniciar el cruce del Atlántico para arribar a su puerto de partida el 20 de octubre de ese mismo año.

El libro que comentamos más que referirse al viaje en sí mismo, se concentra en la obra del pintor Giulio Aristide Sartorio (1860-1932), colaborador de D'Annunzio en la revista *Il Convito* y responsable artístico del viaje. Reúne varios trabajos y las obras de Sartorio que se lograron ubicar para la exposición que con el mismo título se presentó en el local del IILA entre diciembre de 1999 y febrero de 2000. Encontramos así a Bruno Mantura quien trata sobre Sartorio poco antes y poco después de su viaje a América Latina; Ludovico Incisa di Camerana nos explica el papel que cumple la nave *Italia* como vitrina de los avances italianos de la época; y Teresa Sacchi Lodispoto concentra su trabajo en los preparativos y la realización del viaje en sí. Viene luego el catálogo de la exposición presentada en Roma por el IILA, conteniendo treintitrés

ilustraciones de Sartorio, algunas de las cuales no están vinculadas al viaje pero sí a su registro de la Primera Guerra Mundial.

Maria Paola Maino hace una breve presentación de la exposición que llevó la nave y luego, junto con Teresa Sacchi Lodispoto, describen los cuadros pintados por Sartorio durante el viaje, varios de los cuales no han sido ubicados.

El libro concluye con la relación de Giovanni Giurati, encargado de la expedición en su conjunto, a Benito Mussolini, fechada 12 de octubre de 1924. A esta relación siguen otras dos de Sartorio al mismo Mussolini.

Manfredi, Dario. *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, il Mulino, 1999), 488 pp.

La Expedición Malaspina congregó a un importante núcleo humano, no sólo los marinos y científicos de la Real Armada española sino también de otros puntos de Europa y de la propia América. Entre ellos se encontraba el joven guardiamarina Fabio Ala Ponzone (1770-1817). Pertenece a una noble y antigua familia de Cremona, lejanamente emparentada a la familia Malaspina, fue educado bajo la supervisión del jesuita español Ramón Ximénez de Cénarbe, con quien intercambiará varias cartas durante la expedición.

Manfredi hace un interesante estudio previo en el que explica la relación entre Malaspina y el joven Fabio, así como las vicisitudes de éste durante su larga estada en México (1796-1814). Vienen luego una nota que explica los criterios que el editor ha utilizado para seleccionar la correspondencia que presenta, que en el caso de Malaspina son setentitrés, veintisiete de ellas inéditas; mientras que en el caso de Fabio Ala Ponzone son cuarentiséis, sólo cinco de las cuales habían sido publicadas previamente.

Las cartas cubren un periodo entre setiembre de 1788 y diciembre de 1803, brindando una nueva e interesante perspectiva a los acontecimientos que rodearon la expedición. Además de las misivas que intercambiaron, se incluyen varias cartas de Ala Ponzone a su preceptor, el ya mencionado padre Ximenez, así como a su padre y a Felipe Bauzá. También las que Malaspina envía a diversos personajes, entre ellos su hermano Azzo Giacinto y su amigo Greppi.

El libro cuenta con seis apéndices, además de los índices respectivos. En los apéndices se incluyen los árboles genealógicos de Fabio Ala Ponzone y un árbol simplificado para demostrar su vinculación con la familia Malaspina. También se brinda al lector una reseña bio-bibliográfica de los principales miembros de la Expedición Malaspina.

Soler Pascual, Emilio. *La aventura de Malaspina. La gran expedición científica del siglo XVII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico* (Barcelona, Ediciones B, 1999), 354 pp.

Con mano ágil y pluma ligera, Emilio Soler describe a Expedición Científica dirigida por Alejandro Malaspina, utilizando como elemento primario las diversas

versiones del Diario del referido oficial que se conservan en el Museo Naval de Madrid. Agrega a ello un breve apunte biográfico, algunas notas sobre el proyecto de la expedición y otra sobre la conspiración que lo llevó a la prisión en La Coruña.

La obra sigue la secuencia del viaje y se concentra, quizá con exagerada proporción, en la costa norteamericana, especialmente en la zona de Nutka.

Jorge Ortiz Sotelo  
Thalassa



## Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas Historia Marítima y Naval Iberoamericana en general, incluyendo algunos títulos que si bien se centran en temas extracomunitarios, brindan información referencial. Se han incorporado tópicos relacionados, tales como Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc.

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía producida en 1998, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

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

Ageitos, Juan María. "Museología y arqueología antártica", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 92-95.

Alegría Amar, Marcelino. *Antártida y la historia antártica del Perú* (Lima, Publiluz Editorial, 1999), 240 pp.

"Antecedentes históricos de la presencia del Perú en el continente antártico y las expediciones contemporáneas Peru-Antar I, II y III", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 10-26.

Arciniega Ávila, Hugo Antonio. "El puerto de San Blas con las marismas por muralla", *México en el Tiempo...*, pp. 42-47.

Argentina. Dirección Nacional del Antártico. *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos* (Buenos Aires, Instituto Antártico Argentino, 1999), 166 pp.

Balmelli Urrutia, J. Horacio. "Juan José Tortel: nuestro primer capitán de puerto", *RMCh*, vol. 116, n° 849 (marzo abril 1999), pp. 161-163.

Barros Franco, José Miguel. "La incursión de Richard Hawkins en Hispanoamérica y su epílogo", *RHN*, año XVII (1999) n° 65, pp. 63-77.

Barros González, Guillermo. "Salvamento de la Expedición Shackleton por el piloto Luis Pardo V.", *RMCh*, vol. 115, n° 847 (noviembre diciembre 1998), pp. 596-604.

Bauzá, Carlos A. "Un fabricante de jarcias en el Arroyo Pantanoso en 1787: Joseph Regueira, 'corchados de jarcias'", *RNU* n° 33 (marzo 1999), pp. 115-117.

"El velero inglés *Sunbeam* en Montevideo (1876)", *RNU* n° 34 (set. 1999), pp. 53-58.

Bayly, George. *A life on the Ocean Wave: Voyages to Australia, India and the Pacific from the Journals of Captain George Bayly* (Melbourne, The Miegunyah/Melbourne U. Press, 1998), editores Pamela Statham y Rica Erickson.

Bellec, Francois. "Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de Marine français au 19 siècle", *DMS* n° 6 (1998), pp. 9-29.

- Bertocchi Morán, Alejandro N. "La gigantesca obra de la demarcación de límites", *DMS* n° 6 (1998), pp. 31-33.
- Bjork, Katherine. "The link that kept the Philippines Spanish: Mexican merchant interest and the Manila trade, 1571-1815", *Journal of World History*, vol. 9, n° 1 (1998), pp. 25-50.
- Bogart, Charles H. "Peruvian Army and Navy of 1925", *El Dorado* (Londres, The South and Central American Military Historians Society, 1999), vol. VIII, n° 4, pp. 173-175.
- Buchet, Christian. *Marine, Économie et Société. Un exemple d'interaction: L'Avituellement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans* (París, Éditions Honoré Champion, 1999), 424 pp.
- Buchet, Christian; y Thomasset, Claude. *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu a l'Institut Catholique de Paris les 28, 29 et 30 janvier 1998* (París, Editions Honoré Champion, 1999), 448 pp.
- Byrne Vidal, Fernando. "Recordando el hundimiento del *USS Maine* en 1898, frente a La Habana", *RMP*, año 92, n° 3 (julio setiembre 1999), pp. 83-88.
- Capdevila, Ricardo. "América y Antártida en el V Centenario del Descubrimiento", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 48-52.
- "Arqueología Histórica en la Antártida", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 53-64.
- "Notas de investigación histórica", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 65-73.
- Casaretto Alvarado, Fernando "Navales del Aire", *RMP*, año 92, n° 2 (abril junio 1999), pp. 68-80.
- Ceballos-Escalera Gila, Alfonso. "Una navegación de Acapulco a Manila en 1611: el cosmógrafo mayor Juan Bautista de Labaña, el inventor Luis de Fonseca Coutinho, y el problema de la desviación de la aguja", *RHN*, año XVII (1999) n° 65, pp. 7-42.
- Clayton, Lawrence A. "Twentieth Century Argonauts: First Flights Over the South Sea. A Brief History of Aerial Exploration of the Great South Sea in Honor of Alvaro de Mendaña", *DMS* n° 6 (1998), pp. 35-44.
- Cock, Randolph. "Precursors of Cook: the voyages of the *Dolphin*, 1764-8", *MM*, vol. 85, n° 1 (febrero 1999), pp. 30-52.
- Consejo Cultural Filipino-Mexicano. *Galeón de Manila. Un mar de historia* (México, JG Editores, 1997).
- Corporación Andina de Fomento. *Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana* (Caracas, CAF, 1998), 244 pp.
- Cruz Barney, Óscar. *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, U. Autónoma Nacional de México, 1997), 568 pp.
- Cutter, Donald C. "El amigo indio de Bodega: Maquinna, jefe de Nutka", *DMS* n° 6 (1998), pp. 45-54.
- Delgado, James P. *British Museum Encyclopaedia of underwater and maritime archaeology* (Londres, British Museum Press, 1997), 493 pp.
- Denoon, Donald (editor). *The Cambridge history of the Pacific Islands* (Cambridge, Cambridge U. Press, 1997), 518 pp.
- Dermitt, Pedro. "La expedición de Diego de Almagro a Chile", *DMS* n° 6 (1998), pp. 55-79.
- Durán Bachler, Samuel. *El incidente del Luxor* (Concepción, Ediciones U. de Concepción, 1998) 197 pp.
- Durán Rey, Rafael. "En torno a la fructífera visita de la Comisión de la Escuela Naval a la Academia Naval de Annapolis", *RMP*, año 92, n° 3 (julio setiembre 1999), pp. 29-39
- Fernández, Belén. "Los libros del 98: una aproximación reflexiva", *RHN*, año XVI (1998) n° 63, pp. 15-22.
- Ferrer Fouga, Hernán. "La sesión de la Cámara de Diputados del 2 de julio de 1864 y sus proyecciones", *RMCh*, vol. 116, n° 851 (julio agosto 1999), pp. 394-403.
- Fifer, Valerie. *William Wheelwright (1798.1873): steamship and railroad pioneer: early Yankee enterprise in the development of South America* (Newburyport, Mass: History Society of Old Newbury, 1998), 150 pp.
- Fontana, Luis Roberto. "Base General San Martín – año 1951. La avanzada más austral de nuestros

- legítimos derechos antárticos”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 96-107.
- Foucrier, Annick. “Rivalité européennes dans le Pacifique: l’affaire de Noutka Sound (1789-90)”, *Annales Historiques de la Revolution*, n° 307 (1997), pp. 17-30.
- Friedman, Norman. *New Technology and Medium Navies* (Sydney, Royal Australian Navy Maritime Studies Program, 1999), 44 pp.
- Furlán, Luis Fernando. “La marina guaraní. 1ª parte”, *RNU* n° 34 (setiembre 1999), pp. 37-48.
- Galende Díaz, Juan Carlos. “Vocabulario de términos marinos en la edad moderna”, *RHN*, año XVII (1999) n° 65, pp. 93-114.
- Galimberti, Samuel. “Navegando en Convoy”, *RNU* n° 33 (marzo 1999), pp. 79-83.
- García-Huidobro Correa, Felipe. “Centenario del primer viaje de instrucción de la corbeta General Baquedano”, *RMCh*, vol. 116, n° 852 (setiembre octubre 1999), pp. 504-506.
- Gesnet, Eugenio A. *Pujato y la Antártida Argentina en la década del cincuenta* (Buenos Aires, Secretaría Parlamentaria, 1998, 90 pp.)
- “Estado del Sistema del Tratado Antártico”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 108-118.
- Giura Longo, Raffaele; y Rossi, Pasquale (editores), *Con Malaspina nei Mari del Sud* (Bari, Edizioni B.A. Graphis, 1999), 268 pp.
- González, J. Batista. “Presencia de españoles en la Antártida”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 27-36.
- Grunberg, Bernard. “Corsaires français et Luthéranisme au Mexique en 1560”, M. Acerra y G. Martiniere, *Les protestans et la mer* (Coligny 1998), pp. 81-90.
- Gueguen, Alain-Gilbert, “L’histoire véritable du capitaine Bruneau et le Nouveau Monde”, Acerra y Martiniere, *Les protestans et la mer...*, pp. 247-260.
- Hardy Videla, David. “El Cuerpo de Infantería de Marina durante las campañas de Antofagasta y Tarapacá de 1879”, *RMCh*, vol. 115, n° 847 (noviembre diciembre 1998), pp. 578-583.
- Hayes, N.C., “The Sandinista Rebellion in Nicaragua, 1927-1932”, *El Dorado...*, vol. VIII, n° 4, pp. 175-189.
- Hore, Peter (editor). *Royal Navy and Royal Marines Operations 1964 to 1996* (Londres, The Naval Historical Branch, 1999), introducción de Geoff Till, 122 pp.
- Hotus, Alberto. “Histórica violación de derechos humanos del pueblo Rapa Nui”, *REEP* n° 8 (1998), pp. 157-178.
- Huanambal Peralta, Sixto. “En torno a la fructífera visita de la Comosión de ESNA a la Academia Naval de Annapolis en 1958”, *RMP*, año 92, n° 2 (abril junio 1999), pp. 44-48.
- Italia. Instituto Italo-Latino Americano, *Conferenza Internazionale El Niño e i suoi effetti* (Roma, IILA, 1999), 256 pp.
- Sartorio 1924-crociere della Regia Nave “Italia” nell’America Latina. Catalogo* (Roma, Edizioni de Luca, 1999), 128 pp.
- Johnson Edwards, Carlos. “El tesoro del Dresden”, *RMCh*, vol. 116, n° 853 (noviembre diciembre 1999), pp. 584-594.
- Jordan, Roger. *The World’s Merchant Fleets 1939* (Londres, Chatam, 1999), 640 pp.
- Jumar, Fernando. “El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVII”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 81-101.
- King, Robert J. “Terra Australis, New Holland and New South Wales: the Treaty of Tordesillas and Australia”, *The Globe (Journal of the Australian Map Circle)* n° 47 (1998), pp. 35-55.
- Klooster, Wim. *Illicit riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden, KIYLV P. 1998), 283 pp.
- Lambert, Andrew. *The Foundations of Naval History: Joh Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession* (Londres, Chatam Publishing, 1998), 256 pp.
- Latorre T., Octavio. *El hombre en las Islas Encantadas. La historia humana de Galápagos* (Quito, FUNDACYT, 1999), 446 pp.
- Leal, Mario A. “Cómo se vive en una carpa durante

- una patrulla antártica”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 119-140.
- Le Maire, Jacob. *Mirror of the Australian Navigation* (Sydney, The Australian National Maritime Museum, 1999), 162 pp.
- León Sánchez, Jorge. “De la otra costa’: comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 103-113.
- López Urrutia, Carlos. “Lord Cochrane y la expedición a México, 1822”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 115-129.
- Lozano y Nathal, Gema. “El vaivén que viene de la mar, la Feria de la Flota en Xalapa, 1720-1777”, *México en el Tiempo...*, pp. 26-33.
- Luna Erreguerena, Pilar. “Galeones en el Golfo de México”, *México en el Tiempo...*, pp. 58-63.
- Manfredi, Dario. “Sulla prima edizione del viaggio di Malaspina: S. Pietroburgo, 1824-1827”, *Giovanni Caboto e le vie dell’Atlantico settentrionale. Atti del Convegno Internazionale di Studi, Roma 29 settembre 1 ottobre 1997* (Génova, Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, 1999), pp. 485-504.
- Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, il Mulino, 1999), 488 pp.
- Marley, David F. *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the Present* (Santa Barbara, California: ABC-Clio, 1998), 722 pp.
- Martínez del Río de Redo, Marita. “Los ‘pichilín-gues’ en las costas novohispanas”, *México en el Tiempo...*, pp. 50-57.
- Martínez-Valverde, Carlos. “Cosas del novena y ocho (Recordadas en 1908 con motivo de la visita a La Haban de la corbeta *Nautilus*)”, *RHN*, año XVI (1998) n° 63, pp. 71-75.
- Marzet, Pablo Boggio. “Diplomacia de cañoneras en el Atlántico Sur. Antecedentes del 2 de abril de 1982”, *RNU* n° 33 (marzo 1999), pp. 105-114.
- Mayorga, Horacio A. *No vencidos. Relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur* (Planeta 1998), 382 pp.
- Mazzeo, Juan José. “Bases para la reorientación de la investigación y exposición de la historia antártica”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 37-47.
- Mazzeo de Vivó, Cristina Ana. “Comercio ‘neutral’ y comercio ‘privilegiado’ en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 131-145.
- McDowell, Jim. *José Narváez: The Forgotten Explorer. Including his narrative of a voyage on the Northwest Coast in 1788* (Spokane, Washington: The Arthur H. Clark Company, 1998), 189 pp.
- McGrail, Seán. *Swtudies in Maritime Archaeology* (Oxford, British Archaeological Reports British Series 256, 1997), 374 pp.
- Mellén Blanco, Francisco. “Noticias genealógicas del teniente de navío D. José de Morales y Montero”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 147-154.
- Merino Castro, José Toribio. *Bitácora de un almirante. Memorias* (Santiago, Ed. Andrés Bello, 1998), 53 pp.
- Musicó Aschiero, Ana María, “Los orígenes de la sede náutica del Club Naval”, *RNU* n° 34 (setiembre 1999), pp. 71-73.
- Olmos Sánchez, Isabel. “Fuentes documentales sobre las relaciones España-América durante el periodo virreinal, existentes en el Archivo de la Armada de la Zona Marítima del Mediterráneo”, *RHN*, año XVII (1999) n° extraordinario.
- Otero Lana, Enrique. “El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles”, *DMS* n° 6 (1998), pp. 155-167.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Gabriel de Castilla y la expedición de 1603”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 74-89.
- “La Sociedad Fraternal de Marina”, *RMP* año 92, n° 1 (enero marzo 1999), pp. 104-110.
- El almirante Miguel Grau (1834-1879). Una aproximación biográfica* (Piura-Lima, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura-Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1999), 316 pp.
- Pérez-Mallaina, Pablo E. *Spain’s Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth*

- Century (Baltimor y Londres, The Johns Hopkins University Press, 1998), 300 pp.
- Placer Cervera, Gustavo. "La acción naval de Santiago de Cuba: aspectos cuantitativos", *RHN*, año XVI (1998) n° 63, pp. 27-40.
- Pope, Dudley. *The Battle of the River Plate* (Londres, Chatam Publishing, 1998), 260 pp.
- Portella Roca, Jorge. "Manuel Francisco Herrera Castellanos, mentor del adolescente Miguel Grau", *RMP* año 92, n° 1 (enero marzo 1999), pp. 111-115.
- "Recordando a Edward March Rudolph de Lisle, pintor británico marinista", *RMP*, año 92, n° 3 (julio setiembre 1999), pp. 98-103.
- Prot, Lyndel V. y Strong, Ieng (editores), *Background materials on the protection of the underwater cultural heritage* (París, UNESCO y Nautical Archaeology Society, 1999), 210 pp.
- Quevedo Paiva, Adolfo E. "El Polo sur y su conquista", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 141-150.
- Rizzi, Milton. "Historia de la primera transfusión en el Uruguay, efectuada con la sana, joven y vigorosa sangre de un oficial médico de la Armada", *RNU* n° 34 (setiembre 1999), pp. 59-69.
- Rodríguez Asti, John. "El crucero portahelicópteros *B.A.P. Aguirre* (ex HrMs De Seven Provincien)", *RMP* año 92, n° 1 (enero marzo 1999), pp. 57-67.
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel. "El crucero acoirazado *Cristóbal Colón*, desde su botadura hasta su partida hacia Cuba", *RHN*, año XVI (1998) n° 63, pp. 41-70.
- Rossi, Pasquale. "Colonia del Sacramento: una rocaforte sul Rio de la Plata", Giura Longo y Rossi, *Con Malaspina nei Mari del Sud...*, pp. 151-155.
- Romero Gordiano, Carlos. "Aquellos tiempos de galeones", *México en el Tiempo* (México, Ed. México desconocido, 1998), n° 25, pp. 10-13.
- "Breve historia de la nao de Manila", *México en el Tiempo...*, pp. 16-17.
- Sales Colín, Ostwald. "El puerto de Acapulco, enlace con Filipinas, destino final en América", *México en el Tiempo...*, pp. 18-25.
- Salmón de la Jara, Federico, "Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano", *RMP*, año 92, n° 2 (abril junio 1999), pp. 32-43.
- Sánchez Bravo, Mariano. "Ecuador, la Antártica en su historia", *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos...*, pp. 90-91.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. "Francisco Hudson, un destacado marino poco conocido en nuestra historia", *RMCh*, vol. 115, n° 847 (noviembre diciembre 1998), pp. 551-562.
- Soler Pascual, Emilio. *La aventura de Malaspina. La gran expedición científica del siglo XVII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico* (Barcelona, Ediciones B, 1999), 354 pp.
- Stanford, Peter. "How the races of mankind came together in the immense mixing bowl of the Pacific: The Cape Horn road", *SH* n° 84 (1998), pp. 10-15.
- Steffy, J. Richard. *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks* (Londres, Chatam Publising, 1998), 314 pp.
- Stevens, David. *Prospects for Maritime Aviation in the Twenty First Century* (Canberra, Maritime Studies Program, 1999) Papers in Australian Maritime Affairs n° 7, 124 pp.
- Surdich, Francesco, "Finalita schientifiche e obiettivi politico-economici nelle grandi spedizioni della seconda meta del Settecento", Giura Longo y Rossi, *Con Malaspina nei Mari del Sud...*, pp. 5-34.
- Toledo Leal, Guillermo. "Continuidad histórica y orgánica de la Infantería de Marina en la Armada de Chile", *RMCh*, vol. 116, n° 853 (noviembre diciembre 1999), pp. 522-543.
- Tromben Corbalán, Carlos; Garín Jiménez, Jorge; y Tromben Reyes, Carlos. *Historia de la Sanidad Naval. Pasado y Presente* (Valparaíso, Orgraf Impresores, 1999), 155 pp.
- La Aviación Naval de Chile* (Valparaíso, Ed. MP & Vising, 1998), 250 pp.
- Vale, Brian. "Almirante William Brown and the Battle of Corales, 1826: winners and losers", *MM* vol. 85, n° 2 (mayo 1999), pp. 162-171.
- Vila Miranda, Carlos. *España y la Armada en las guerras de Cuba* (Gijón, Fundación Alvargon-zá-

lez, 1998).

Villar Gálvez, Raymundo. “La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica, III parte”, *RMP* año 92, n° 1 (enero marzo 1999), pp. 116-129.

Wilson, Timothy. *Flags at Sea* (Londres, Chatam

Publishing, 1999), 128 pp.

Wright, C.C. “The Cuban Navy as seen from the United States, 1910-46”, *Warship International*, n° 34 (1997), pp. 143-158, 333-359.