

# Derroteros de la Mar del Sur

Año 8

2000

Núm. 8

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
Don Diego de Prado y Tovar dans la mer du Sud. Annie Baert	9
Ortuño Jiménez de Bertendona, un caso de sinonimia en el Mar del Sur en tiempos de Hernán Cortés, Pedro Dermit	21
El corso insurgente a través del Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828 Feliciano Gámez Duarte	41
The Chilean Naval Mutiny of 1931. Carlos López Urrutia	51
Adam J. Krusenstern y la primera edición del viaje de Malaspina.	65
San Petersburgo (1824-1827). Dario Manfredi	
Pour une histoire des occasions manquées la France et le Bresil 1500-1700. Frédéric Mauro	83
Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú.	
Jorge Ortiz Sotelo	93
Noticias Diversas	123
Comentario de Libros	128
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	134

## Editorial

Por octavo año consecutivo llegamos a nuestros lectores con un conjunto de trabajos que reflejan un creciente interés en temas de historia marítima y naval iberoamericana.

Lo que hoy ponemos en sus manos recoge dos importantes contribuciones de investigadores franceses, que han sido aportadas por nuestro co-editor el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime. Me refiero a los trabajos de Annie Baert, sobre Diego de Prado y Tovar, y de Frédéric Mauro, sobre Francia y Brasil en los siglos XVI y XVII. Asimismo, dos miembros de la sección española de Thalassa, Pedro Dermit y Feliciano Gámez Duarte, colaboran el primero con un interesante trabajo sobre un piloto vizcaíno en tiempos de Cortés, y el segundo con un artículo sobre el curso patriota en Cádiz durante las guerras por la independencia americana.

Dario Manfredi, nuestro co-editor italiano, vuelve a hacerse presente en las páginas de Derroteros con un trabajo sobre la primera edición del diario de Malaspina; mientras que Carlos López Urrutia, coordinador del capítulo norteamericano de Thalassa, aporta a este número con un trabajo sobre el motín de la Armada Chilena en 1931. Finalmente, quien estas líneas escribe contribuye con unos apuntes sobre la historia de la Armada Peruana.

No debo dejar de mencionar a algunos colaboradores para la parte de comentarios de libros y noticias diversas, entre ellos al capitán de navío chileno Carlos Tromben y a la historiadora peruana Lorena Toledo. Asimismo, deseo agradecer a nuestros auspiciadores, cuya ayuda resulta indispensable para poder concretar esta edición.

Jorge Ortiz Sotelo  
Editor General

## Normas editoriales

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de artículos mayores, podrán aparecer en dos partes o ser editados, previa consulta con el autor.
- También se publicarán documentos e ilustraciones, siempre que sean inéditos y de una calidad que amerite su publicación. En el caso de las ilustraciones, estas deberán ser remitidas al editor preferentemente en medio electrónico, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aparecerán en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- 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.

Se deja expresa constancia 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.
BIRA	Boletín del Instituto Riva-Agüero, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
BL	British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM	Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, Mulazzo, Italia.
CEFIAHMAR	Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM	Revista “Del Mar”, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS	Derroteros de la Mar del Sur, Lima - Madrid - Mulazzo-París-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.
MH	Mains’l Haul, A Journal of Pacific Maritime History, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
MM	The Mariner’s Mirror, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
Mi	Militaria. Revista de Cultura Militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
MNM	Museo Naval, Madrid
Ne	Neptunia, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH	Naval History, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
NSNR	Newsletter of the Society for Nautical Research, suplemento a The Mariner’s Mirror.
OI	Oleaje, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
PRO	Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
PT	Pull Together, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
RAM	Rumbo al Mar, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
RAME	Revista Secretaría de Marina - Armada de México, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	Revista de la Armada, Caracas, Venezuela.
RCHA	Revista Complutense de Historia de América, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
REEP	Revista Española de Estudios del Pacífico, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	Revista General de Marina, Armada Española, Madrid, España.
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.

## **Don Diego de Prado y Tovar dans la mer du Sud**

Annie BAERT\*

Acerca Dans le cadre de l'intérêt du CEFIAHMAR pour l'étude des questions maritimes qui unissent les cultures hispanique et française, il m'a semblé qu'entraient dans cette optique les voyages réalisés dans la mer du Sud par le grand navigateur Pedro Fernandez de Quiros: le premier en 1595, comme chef-pilote de Alvaro de Mendana - qui avait, 26 ans plus tôt, découvert les îles Salomon -, abordant aux îles Marquises (Polynésie Française) et Santa Cruz (sud-est des Salomon) ; et le deuxième, en tant que commandant de l'expédition de 1605-1606, qui ajouta aux connaissances européennes, en particulier, plusieurs atolls des Tuamotu (Polynésie Française) et des Cook du nord, et la grande île de Santo (Vanuatu, ex Nouvelles-Hébrides). Car, d'une part, Quiros et ses compagnons prirent possession, au nom du roi d'Espagne, d'un certain nombre d'îles qui sont, ou ont été, territoires français, et que le Chilien Enrique Bunster Tagle revendiquait comme héritage colonial de son pays, sur lesquels l'Espagne n'avait jamais formellement cédé ses droits historiques à la France. Et, d'autre part, ces hommes exceptionnels, acteurs des premiers contacts entre Océaniens et Européens, furent aussi - et peut-être surtout - les auteurs de formidables récits de voyages, qui alimentèrent très tôt le mythe de la mer du Sud et de son Paradis Terrestre, qui plut tant à Bougainville et aux philosophes français du XVIIIe siècle.

Comme Quiros est un personnage assez bien connu, j'ai choisi de parler ici d'un de ses compagnons que l'on rencontre moins souvent dans les ouvrages qui traitent des découvertes espagnoles, et qui est au demeurant beaucoup moins séduisant sur le plan intellectuel et spirituel que son commandant, mais dont la personnalité est tout à fait fascinante, Don Diego de Prado y Tovar.

Pour résumer le voyage auquel il participa, nous disposons de plusieurs textes, dus à Quiros, à Gaspar González de Leza (pilote de la capitane, promu chef-pilote à Santo), à Fray Martin de Munilla (le supérieur des franciscains de l'expédition, qui mourut pendant le retour, âgé de plus de 80 ans), à Juan de Iturbe (contrôleur-inspecteur de la couronne), à Torres et à Prado lui-même, sans compter celui que rédigea Fray Juan de Torquemada, qui n'avait pas participé personnellement à l'aventure mais recueillit les souvenirs de plusieurs marins rencontrés à Mexico<sup>1</sup>, auxquels il faut ajouter les

\* Agrégée d'espagnol, Docteur en Études Ibériques.

1 *Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el capitán Pedro Fernandez*

nombreux documents manuscrits conservés aux Archives des Indes, à Séville, et au château de Simancas.

Dès son retour à Lima, en 1597, enthousiasmé par les découvertes réalisées en 1595, et nullement découragé par les terribles épreuves qu'il avait dû endurer - dont la disparition de Mendana et des trois quarts des personnes embarquées dans l'aventure - Quiros demanda au vice-roi du Pérou de lui donner les moyens de retourner dans la mer du Sud : Don Luis de Velasco lui répondit d'aller présenter ses requêtes en Espagne car, en vertu des ordonnances signées par Philippe II en 1573, il n'avait pas le pouvoir de prendre une telle décision. L'infatigable navigateur reprit donc la mer, quittant le Pérou en avril 1598 et n'arrivant qu'en février 1600 en Espagne, d'où il se dirigea, habillé en pèlerin, vers Rome. Ayant été reçu par le pape Clément VIII, qui lui donna une lettre de recommandation adressée à Philippe III et lui accorda des indulgences plénières pour lui et ses hommes, il repartit à Madrid, où le roi l'entendit et l'autorisa à entreprendre le voyage désiré aux frais des finances publiques. Son retour vers le Pérou dura presque deux ans, de juin 1603 à mars 1605, marqué par un naufrage aux Antilles et par un accident à Panama, puis le nouveau vice-roi, Don Gaspar de Zúñiga y Acevedo, comte de Monterrey, lui apporta l'aide requise et il appareilla enfin de Callao le 21 décembre 1605, à la tête d'une flotte de trois navires - la capitane qui s'appelaient *San Pedro y San Pablo*, le navire-amiral, le *San Pedro*, ou *San Pedrico*, et une patache, destinée à servir d'avis et à rapporter au Pérou des nouvelles de l'expédition, *Los Tres Reyes Magos*, «Les Trois Rois Mages» - qui emportaient de 140 à 170 hommes. Le premier mois de navigation se passa sans qu'aucune île ne fût aperçue, puis les navigateurs mirent le cap à l'ouest-nord-ouest et traversèrent les Tuamotu, les Cook du nord et les Salomon du sud, arrivant au Vanuatu à la fin du mois d'avril 1606 : après un séjour de cinq semaines à Santo, que Quiros prit pour l'extrémité du continent austral, ils décidèrent de poursuivre leur voyage, mais les navires se trouvèrent séparés - par le vent contraire ou par une mutinerie survenue sur la capitane. Quiros prit alors le chemin d'Acapulco, tandis que les deux autres bateaux se dirigeaient vers l'ouest, arrivant aux Philippines en mai 1607 et découvrant au passage le fameux détroit qui porte aujourd'hui le nom de Luis Vaez de Torres, le second de l'expédition.

Don Diego de Prado y Tovar était un aristocrate, probablement originaire de la province du Léon, mais on ignore, comme pour beaucoup de ses contemporains, sa date et son lieu de naissance. Il participa aux fortifications de Lisbonne et publia à

Madrid, en 1603, une *Encyclopedia de Fundición de Artilleria y su Platica Manual*. Il appartenait à une famille de noblesse ancienne, était chevalier de l'ordre de Calatrava<sup>2</sup> et avait son propre étendard - il le hissa peu après le départ de Callao, et le décrit lui-même en ces termes :

*Il est blanc, portant la Croix de l'ordre de Calatrava en son milieu, et bordé sur plus d'une demi-paume de large de carrés jaunes, rouges et bleus. Quand [j'arrivai] dans la nouvelle ville de La Valette, dans l'île de Malte, [j'y] fis ajouter des lettres romaines qui entouraient la croix et lui disaient : « Avec toi j'ai fait le tour du monde et j'ai trouvé de nouveaux royaumes, les Lippis, Canais, Sulies et Hobanianos, pour le grand Philippe, roi des Espagnes ». il se trouve aujourd'hui dans la chapelle de Notre Darne de la Bonne Aventure de l'église de Saint Basile le Grand, parce que quand il fut hissé, il fut dédié à la Vierge.*

On ne sait pas quand il arriva au Pérou ni pourquoi, mais on suppose qu'en 1605, il résidait à «La Ville des Rois de Lima», ainsi appelée parce qu'elle avait été fondée par Pizarro un 6 janvier. C'était sans doute un homme aisé, qui avait cependant reçu 500 pesos du Trésor Royal pour lui permettre d'accompagner Quiros, «parce que c'était une personne nécessaire à la réalisation du voyage<sup>3</sup>», ce dont il ne parle pas dans son récit, insistant au contraire sur le fait que Quiros n'était pas général et que, par conséquent, il n'avait pas eu non plus le droit de hisser son propre étendard avant d'avoir quitté le port de Callao.

Bien qu'il se présente comme le capitaine du *San Pedro y San Pablo*, il semble qu'il était en fait *capitan entretenido*, embarqué sans salaire, avec le titre de capitaine, qu'il n'exercerait pas tant que le besoin ne s'en ferait pas sentir : il était en quelque sorte en réserve de l'Etat-Major. On n'a pas davantage de certitudes quant à sa fonction après la séparation de la flotte, survenue en juin. Les instructions que le vice-roi avait laissées à chaque bateau sur la conduite à adopter en de telles circonstances, et qui n'ont pas été retrouvées, furent ouvertes par Vaez de Torres devant tous les officiers réunis. Prado indique qu'elles le désignaient comme successeur de Quiros : «Au cas où Pedro Fernandez de Quiros viendrait à manquer, ils devraient reconnaître comme commandant de l'expédition le capitaine Don Diego de Prado y Tovar», précisant qu'il accepta cette nouvelle charge. Il ressort de son récit que c'est lui qui prit possession, au nom du roi, des terres récemment découvertes, et que c'est lui qui les baptisa : «La grande terre, je l'ai appelée *Magna Margarita*, parce qu'elle fut découverte au temps de la reine Dona Margarita [...] Cette île, je lui ai donné le nom de *L'Île des Grosses Huîtres* [...] Je baptisai ce mouillage *Le Port de San Lucas*, parce qu'on y était entrés

de Quiros, vol. I, éd. de D. Justo Zaragoza, Madrid, 1876 ; Journal de Gaspar Gonzalez de Leza, *ibid.*, II ; *Relacion* de Fray Munilla, in : *Australia Franciscana*, Madrid, 1963, I, pp. 21-106 ; *Relación* de Fray Torquemada, *ibid.*, pp. 107-146 ; *Sumario breve* de Juan de Iturbe (traduction anglaise), in : *La Australia del Espiritu Santo*, Hakluyt Soc., 1966, II, pp. 273-293 ; *Relación sumaria* de Prado in : *New Light on the Discovery of Australia* Hakluyt Soc., 1929, pp. 86-204 ; Lettres de Prado au roi, Goa, 24 et 25 décembre 1613, *ibid.*, pp. 239-241 ; Lettre de Torres au roi, Manille, 12 juillet 1607, *ibid.*, pp. 214-236.

2 A. Landin Carrasco, *Descubrimientos españoles en el mar del sur*, Madrid, 1992, III, p.640. Traité d'artillerie cité par John F. Guilmartin, in : « Guns and Gunnery », *Cogs, Caravels and Galleons*, London, 1994, p.142.  
3.- John Dunmore, *Who's who in Pacific Navigation*, Honolulu, 1991, p.198. Versement de 500 pesos à Prado, Lima, octobre 1605, in : *Calendar of Documents (Spanish Voyages in the South Pacific...)*, Madrid, 1965, p.194.

le jour de sa fête ... », donnant même son propre nom, *La Boca de Tovar*, à un chenal du détroit entre la Nouvelle-Guinée et l'Australie.

On peut penser cependant que c'est Vaez de Torres qui dirigea la fin du voyage, comme semble le reconnaître Prado lui-même dans la légende des cartes qu'il dessina de la Terre de *Buenaventura* ou de la Baie de *San Lorenzo et de Monterrey*, « découvertes par le Capitaine et Commandant Luis Vaez de Torres », ou dans les lettres envoyées de Goa en 1613, où il parle des « découvertes réalisées par Luis Vaez de Torres, l'amiral de Quiros ». Ceci est encore confirmé par une lettre de Juan de Esquivel, capitaine de Ternate, aux Moluques, sur l'arrivée dans son port d'un « bateau commandé par Vaez de Torres ». Dans sa correspondance, Torres ne se présente pas formellement comme le nouveau chef de la flotte, mais il parle à la première personne des religieux qu'il avait à sa charge, par exemple, ou bien de sa décision de quitter la Grande Baie de Santo, ou encore il écrit qu'il a laissé la patache à Ternate et mis le cap sur Manille<sup>4</sup>. Mais on se gardera d'en conclure que Prado n'était qu'un prétentieux affabulateur, car son récit, où il se présente comme le nouveau commandant en chef, a été bel et bien consigné et confirmé par les cinq principaux officiers, parmi lesquels figurait en première place Vaez de Torres lui-même, en tant que « capitaine du navire- amiral », en ces termes :

*Nous déclarons qu'à la demande du capitaine et commandant Prado, nous avons lu la relation qu'il a faite de notre voyage de découverte depuis Lima jusqu'à Manille et, après l'avoir comparée avec nos propres récits, nous pouvons certifier qu'elle est vraie et authentique, afin qu'il la fasse parvenir dès que possible à Sa Majesté et qu'on lui accorde le crédit qu'elle mérite.*

*Nous continuerons donc à considérer que Prado fut bien le nouveau commandant en chef de la flotte, du 25 juin 1606 au 22 mai 1607.*

On sait, grâce à Esquivel, car il n'en fait pas mention lui-même, que Prado, « bon ingénieur et expert en travaux de fonderie », avait dessiné, en avril 1607, un plan d'amélioration des défenses de la citadelle espagnole de Ternate, pour « la rendre imprenable ». Il fut de nouveau retenu à Manille par des travaux de fortification et, d'après un document du Conseil d'Etat, il y était toujours en juillet 1608<sup>5</sup>. On ne le retrouve que cinq ans plus tard, en décembre 1613, sur la côte orientale de l'Inde, à Goa, d'où il envoyait deux lettres au roi Philippe III, dont on déduit qu'il avait embarqué (à Manille ?) sur un bateau nommé *San Andres*, qui avait dû faire naufrage, puisqu'il disait y avoir perdu tous ses biens, raison pour laquelle il ne pouvait pas embarquer sur un navire alors en partance pour l'Espagne, à qui il confiait sa correspondance<sup>6</sup>.

4.- Lettres de Juan de Esquivel au roi, Ternate, mars 1607, in : *Calendar...*, op. cit., p.221, et *La Australia...*, op. cit., II, p.352.

5.- Avis du Conseil d'Etat et Mémoire de Hernando de los Rios Coronel in : *Calendar... op. cit.*, p. 275 et 319, et la *Australia...*, op. cit., II, p. 352-353 et 336-337.

6 Ses lettres arrivèrent à Madrid le 12 octobre de l'année suivante.

Il y expliquait qu'il pensait aller jusqu'à Ormuz, où il se joindrait à la caravane de marchands vénitiens pour aller par la terre jusqu'au port d'Alep, en Syrie, puis traverserait la Méditerranée jusqu'à Venise, avant de rejoindre Madrid. Ainsi, il n'avait plus assez d'argent pour embarquer à destination de l'Espagne, mais il avait quand même de quoi faire ce voyage insensé, qui se réalisa probablement, puisqu'il fit broder son étendard à Malte – peut-être fut-ce tout ce qu'il put sauver du naufrage. Si on ignore quand il parvint à Madrid, où il y était toujours en 1621, qu'il s'appelait alors Frère Basilio, et qu'il était moine au monastère de l'Ordre de Saint Basile, fondé en 1610. Il faut supposer que c'est là qu'il termina sa vie, car on ne sait plus rien de lui ensuite.

Son récit et ses deux lettres au roi visent à disqualifier celui à qui il avait succédé, Quiros, qu'il présente comme un parvenu, malade mental, traître à ses engagements, corrompu et incompetent sur le plan de la navigation et de la conduite des hommes, au point que ceux-ci se mutinèrent.

C'est ainsi qu'il raconte que, par 24° sud, voyant dans un ciel entièrement dégagé de gros amas d'épais nuages, qui étaient à son avis le signe de la présence d'une grande et haute terre, il en fit part à Quiros « qui, comme cela n'était pas sorti de sa tête, n'en fit aucun cas », puis au chef-pilote et à d'autres « marins expérimentés » qui, eux, abondèrent dans son sens. Il affirme que Quiros tint une réunion générale à bord de la capitane - mais ce dernier et Munilla écrivent que le vent et l'état de la mer ne le permirent pas - et que tous les officiers conclurent effectivement à la présence d'une grande terre, vers laquelle il importait de se diriger sans tarder : il semble qu'en fait les pilotes communiquèrent leur position estimée en criant d'un navire à l'autre, et que la conversation que rapporte Prado, et à laquelle ni Munilla ni Leza ne font allusion, ne fit intervenir que ceux qui se trouvaient à bord du *San Pedro y San Pablo*. Il prétend avoir publiquement rappelé à son commandant que le vice-roi leur avait donné l'ordre d'aller jusqu'à 30° sud et, si une terre était aperçue, d'envoyer la patache l'en avertir aussitôt : Quiros aurait alors déclaré qu'on irait le lendemain vers cette fameuse terre, mais aurait, pendant la nuit et en secret, fait mettre le cap à l'ouest-nord-ouest, s'en éloignant irrémédiablement. Celui-ci évoque aussi cet échange verbal, mais pour souligner sur un ton ironique et moqueur qu'il « fit apparaître en plein jour la crainte qui animait certains esprits [au point qu'ils] demandaient où on les conduisait, à travers cet immense océan et en plein hiver ». Il présente le changement de cap comme une conséquence logique de la force et de la direction du vent alors que, pour Prado, il fut la conséquence d'une sorte de complicité ourdie par Quiros, un aubergiste portugais, son parent, et le chef-pilote, Juan Ochoa de Bilbao, qui voulaient aller aux Philippines vendre du vin blanc embarqué clandestinement. Il lui aurait alors déclaré que les hommes savaient qu'il préférerait les jaffes de vin blanc au service du roi, à qui il avait pourtant prêté serment de fidélité, et qui lui avait fait l'insigne faveur de l'élever à la position de commandant en chef de la flotte, l'assurant qu'un jour cela se saurait et qu'il serait puni, et ajoute que Quiros aurait confié à un de ses amis qu'il avait l'intention de le débarquer sur une île déserte. Pour noircir encore un peu plus le supposé complot entre ces hommes, Prado écrit que Ochoa de Bilbao avait été condamné à six

ans de galères à Carthagène et qu'il devait 16 000 pesos aux commerçants de Lima, mais que le vice-roi lui avait fait grâce de sa peine à condition qu'il embarque comme chef-pilote, sans salaire, et avait convenu avec ses créanciers que Quiros le remettrait aux autorités de Séville à la fin de son voyage, faisant ainsi de son commandant le complice d'un voleur. A l'accusation de corruption, récurrente dans tous les récits de voyage, s'ajoutent ici celles de forfaiture et de tentatives de meurtre - envers lui-même et envers les hommes du navire-amiral et de la patache, qu'il n'aurait pas prévenus du changement de cap, ce qui revenait à les abandonner en pleine mer. Cette anecdote révèle aussi l'orgueil de l'aristocrate qui rappelle ses origines modestes au roturier, à qui il se vante d'avoir manqué de respect en public, ce que ne confirment cependant ni Munilla, ni Leza.

Prado affirme que ce changement de cap poussa l'équipage de la capitane à préparer une mutinerie, où les marins « donneraient à Quiros le traitement qu'il méritait » - délicat euphémisme pour dire qu'ils avaient décidé de l'assassiner, qui semble en même temps justifier cette intention criminelle - afin d'échapper au funeste destin de l'expédition précédente, dont Quiros était le chef-pilote : il le présente ainsi comme le responsable de tous les drames survenus en 1595, ce qui est fondamentalement injuste car c'est bien grâce à ses qualités de navigateur que les survivants du *San Jeronimo* arrivèrent sains et saufs à Manille.

La découverte des premières îles, fin janvier, ne fit que renforcer la croyance en l'existence de la terre « aperçue » précédemment, car on pensait à l'époque que, de même que les Antilles étaient les postes avancés de l'Amérique, de petites îles ne pouvaient qu'être à proximité d'un grand continent. Elles provoquèrent cependant d'amères déceptions : elles étaient minuscules et inhabitées - ce que révèlent certains des noms qui leur furent donnés : *Sin Puerto*, « Sans Port », *Sin Provecho*, « Sans Utilité », *Islas Anegadas*, « Îles Inondées » ou *Sin Ventura*, « L'infortunée ». Elles étaient en outre inabordables, quand il devenait urgent de trouver une vraie terre pour y refaire au moins des provisions d'eau douce, désormais sévèrement rationnée à un quart de litre par jour et par personne. Prado écrit qu'alors, Quiros « faillit perdre le peu de raison qui lui restait » et qu'il tenta d'encourager ses hommes par la promesse de remplir leurs chapeaux d'argent, d'or et de perles mais, comme il dut reconnaître qu'il n'avait pas vu personnellement toutes ces richesses, quelqu'un lui répondit qu'il ferait mieux de « garder ces vents pour les jours de calme plat », jeu de mots insultant pour dire que ses paroles n'étaient que du vent, des inventions, et qu'il n'était qu'un affabulateur. De fait, lorsque, le 21 février, la flotte arriva devant l'île de Caroline (Kiribati), que Quiros affirma reconnaître comme la *San Bernardo* aperçue lors du précédent voyage, en 1595, Munilla raconte qu'il fallut admettre qu'il ne s'agissait pas de la même « car ses caractéristiques ne correspondaient pas à ce qu'en avait dit le général » et Prado n'en fut que plus conforté dans son avis que Quiros ne savait pas où il était, ni où il allait. Celui-ci ayant destitué le chef-pilote, Ochoa de Bilbao, parce qu'il n'avait pas respecté les caps qu'il lui avait indiqués, il lui reprocha de n'avoir pas rempli ses obligations de commandant, qui étaient de surveiller ses hommes, depuis

le début du voyage, ajoutant qu'Ochoa avait bien raison de dire qu'il ne savait pas où il allait.

Voulant prouver que Quiros était un si mauvais marin qu'il avait peur, il raconte qu'en arrivant à Santo, c'est le navire-amiral qui prit le risque d'aller chercher un mouillage puis ressortit avertir Quiros, resté au large, à la cape, « parce qu'il n'osait pas s'approcher de terre ». A l'incompétence et à la lâcheté, il ajouta l'injustice dans la répartition des vivres frais, suggérant que, lors de la pêche qui provoqua la crise de ciguatera, les poissons ne furent pas équitablement répartis, sur l'ordre de Quiros - la capitane en reçut les deux tiers, le reste étant partagé entre le navire-amiral et la patache - mais que le sort les vengea: un marin ayant averti Prado et Torres de ne pas les manger car aux Antilles ils étaient empoisonnés, le conseil fut transmis aux hommes de la capitane qui n'en tinrent pas compte et furent malades, sauf Quiros qui n'en avait pas mangé.

Prado se présente comme un homme sage et bon, lorsqu'il raconte qu'il était au courant des projets de mutinerie des hommes de la capitane et qu'il fit le nécessaire pour en avertir Quiros par l'intermédiaire du supérieur des franciscains qui, dit-il, instruit par les confessions des marins, lui en avait déjà parlé - ce qui n'apparaît pas du tout dans le récit de Munilla. Pour éviter que les futurs mutins, dont il connaissait l'identité (« des amis du chef-pilote »), ne l'élisent commandant à la place de Quiros, ce qui lui aurait fait « perdre l'honneur qu'il avait gagné au service de Sa Majesté », il mit son sac à bord du navire-amiral « à la grande joie de son capitaine », Vaez de Torres, et y demeura jusqu'à la fin de l'expédition. Il le fit ensuite profiter de ses conseils avisés lorsque, Quiros lui ayant donné l'ordre verbal d'exécuter Ochoa de Bilbao, il lui suggéra de ne rien faire qui ne fût dûment consigné par écrit : c'est donc à lui que ce dernier dut d'avoir la vie sauve.

Tout cela n'empêcha pas Quiros de le nommer, parmi les Officiers Royaux, *conservador y depositario general*, conservateur en chef des Archives, au Conseil Municipal de *La Nouvelle Jérusalem*, dans l'île de Espiritu Santo. Mais Prado ne se montra pas dupe de cette nomination : « tout cela n'était que du vent, les murs et les fondations, car il s'imaginait que cela allait compenser les promesses faites en chemin », qu'il lui rappela en public, énumérant les îles découvertes pour mieux faire ressortir qu'on n'y avait rien trouvé des richesses qu'il avait annoncées, et concluant sur ces mots qui étaient à la fois un avertissement et une menace : « Je lui dis de faire attention à lui, car ces promesses, il ne les avait pas faites à des Indiens mais à des Espagnols dont, il n'y avait pas si longtemps, certains demandaient l'aumône le fusil à la main dans les montagnes de Ronda [...] et qu'ils pourraient bien mettre en œuvre ce qu'ils avaient en tête au moment où il s'y attendrait le moins ». Rien n'est clairement dit, mais on comprend que les hommes de Quiros sont d'anciens bandits de grand chemin, qui projettent de le tuer, ce dont le bon Prado l'avertit à l'avance, comme pour se dédouaner de toute complicité éventuelle aux yeux de son lecteur.

La mutinerie, dont Prado situe l'origine à la fin du mois de janvier, aurait été mise à exécution en juin, lorsque Quiros décida de quitter l'île de Santo : trouvant au

large un fort vent contraire, il donna l'ordre de revenir au mouillage, que le navire-amiral et la patache atteignirent finalement l'aube. Ne voyant pas la capitane, ils pensèrent qu'elle s'était peut-être échouée : Prado alors que ce n'était pas la peine de la chercher, et que son équipage avait certainement profité des circonstances pour se mutiner, ce qui lui fut, dit-il, confirmé plus tard par certains de ses membres, rencontrés à Manille : ils avaient enfermé Quiros, ses neveux et l'aubergiste portugais dans sa cabine, avaient bu son vin blanc et, touchés par sa soudaine humilité, lui avaient laissé la vie sauve ; ils avaient quittés le navire à Acapulco avant que Quiros y jette l'ancre, et étaient allés à Mexico informer le vive-roi de « ses folies », de sorte que quand celui-ci se présenta devant lui, il ne l'écoula pas. Si ce dernier fait est assez exact, il s'explique peut-être autrement que ne le fait Prado, car Quiros était allé voir le marquis de Montesclaros pour lui demander une subvention afin de payer son voyage de retour en Espagne, ce qui lui fut refusé.

Quand il parle des indigènes rencontrés dans les différentes îles, et qui soulevèrent l'enthousiasme de Quiros, Prado utilise en général des mots ironiques et méprisants. Il évoque ainsi le chef de Hao qui, devant le miroir qu'on lui avait offert, « faisait des grimaces de singe », se moquant au passage de son commandant qui se « montra très content » du misérable cadeau que celui-ci lui envoya le lendemain, et qui n'était qu'un « chapeau fait de feuilles de palmier et de cheveux de femme, blonds et séchés par le soleil », suggérant qu'il n'y avait vraiment pas là de quoi réjouir un homme sain d'esprit. Evoquant les hommes de Rakahanga qui s'enfuyaient après avoir essuyé un tir d'arquebuses, il recourt à l'expression familière et moqueuse *a puto el postre*, qui traduit sa joie de les voir courir comme des lapins effrayés – il en décrit d'autres qui se sauvèrent « comme des daims ». Il se désolidarisa de Quiros qui avait fait capturer quatre *Indiens* de Taumako, écrivant que Dieu leur permit de s'enfuir à la nage vers leur île<sup>7</sup>, ce dont tous ses compagnons se réjouirent, et ajoutant que l'esclavage était une pratique en usage aux Indes portugaises : Prado condamne ainsi la cruauté de son commandant tout en rappelant son origine étrangère – le Portugal fut annexé à la Couronne espagnole de 1580 à 1640 – ce qui était encore une façon de mettre en doute la loyauté de Quiros envers l'Espagne, qu'il appelait pourtant chaque fois qu'il en avait l'occasion « ma patrie ». La mauvaise foi de Prado est totale : non seulement il feint d'ignorer que ce dernier n'avait pas l'intention de réduire ces quatre individus en esclavage mais, conformément aux instructions de 1573, d'en faire des interprètes pour les futures missions d'évangélisation – on ne trouve d'ailleurs aucune condamnation de cette capture dans le récit du franciscain Munilla – mais, au mois d'août, il s'empara lui-même de quatorze indigènes à *San Bartolomé*, (Mailu Island, en

Papouasie Nouvelle-Guinée) des enfants, garçons et filles, âgés de 6 à 10 ans, ce qu'il raconte clairement à la première personne du singulier puis, en septembre, trois femmes, « parmi les plus jolies, pour servir les gens du navire », sur l'île *Perros* (Dungeness, Warrior Reefs), dont une était enceinte et mit son bébé au monde environ un mois et demi plus tard sur le pont du navire-amiral, puis encore, à la fin du mois d'octobre, un indigène de *Bahia Bermeja* (Karas Island, Indonésie). C'est l'un d'eux qu'en 1613, il confia au vice-roi des Indes, Don Lorenzo de Tavora, pour qu'il remette à Philippe III : il n'en avait peut-être pas fait son « esclave », mais il l'avait tout de même bel et bien privé de sa liberté, sans qu'aucune contradiction ne lui apparaisse. Il se présente aussi comme un galant homme, qui libéra une « ravissante jeune fille » de 14 ans qui avait été capturée à *San Bartolomé* et que plusieurs personnes se disputaient, de peur que certains « ne la bousculent et n'offensent Dieu ».

Quand à ceux qu'il ne capturait pas, il ne leur montrait pas davantage d'indulgence : à Santo, il participa à la première expédition à terre, au cours de laquelle les indigènes qui les attaquèrent « payèrent leur audace » de dix morts ; quand Quiros, « qui ne voulait pas que l'on en tue un seul », le lui reprocha vertement, il lui répondit qu'il ne fallait pas « avoir d'égards envers de tels barbares, pour leur apprendre à en montrer davantage aux Espagnols, que toutes les nations du monde respectent, de gré ou de force et, comme il était portugais, il ne put supporter ces paroles » : il présente ici son commandant comme un sujet indigne de son roi, qu'il laissait offenser par n'importe qui, ce qui s'expliquerait parce qu'en fait il n'était qu'un étranger.

La cérémonie de prise de possession des nouvelles terres lui donna également l'occasion d'exercer sa critique : alors que Quiros la faisait « au nom du pape, du roi, de Saint François d'Assise, d'Anton Martin de la Capacha<sup>8</sup> et des successeurs de la couronne de Castille », il lui fit observer en public qu'il ne devait invoquer que le roi et personne d'autre, ce à quoi Quiros lui répondit : « je sais ce que je fais », comme s'il y avait là une entorse à ses obligations envers le roi d'Espagne. Lorsque ce fut lui qui prit possession de nouvelles terres, en Papouasie Nouvelle-Guinée, il indique qu'il le fit « au nom du très catholique et vaincu roi Don Philippe III, notre seigneur et roi des Espagnes et des Indes, Occidentales et Orientales », pour bien montrer qu'il se conformait mieux que Quiros à ses obligations de commandant en chef.

Il laisse encore libre cours à son ironie et à son goût pour le sarcasme quand il évoque la fondation par Quiros de l'Ordre des Chevaliers du Saint Esprit, dont « les membres devraient défendre les Indiens contre leurs ennemis, sans parler d'autres sottises [qu'il ne raconte] pas pour ne pas lasser [son lecteur] », ou celle de *La Nouvelle Jérusalem*, qu'il bâtirait avec du marbre tiré d'une carrière qu'il prétendait avoir vue non loin de là, et dont il ferait non seulement les portes de la ville, mais aussi les maisons et la grande église, qui pourrait même rivaliser avec Saint-Pierre de Rome : l'énumération des projets mirobolants de Quiros l'exalté jette ainsi le discrédit sur la protection des Indiens, qui n'est plus qu'une de ses nombreuses folies.

8 Premier compagnon de Saint Jean de Dieu, pour qui Quiros avait une dévotion particulière.

7 Il semble qu'en fait, seuls trois d'entre eux s'enfuirent : celui qui resta sur la capitane, un homme d'une trentaine d'années, originaire de Sikaiana, avait été auparavant fait prisonnier par le chef de Taumako. Selon Quiros, bien que laissé en liberté à l'escale de Santo, il ne chercha jamais à s'enfuir. Il fut plus tard baptisé sous le nom de Pedro, et mourut à Mexico.

Mais tout, chez Prado, n'est pas aussi négatif : outre ses qualités d'expert en fortifications, c'était encore un remarquable géographe et un bon dessinateur, qui confectionna quatre cartes, en couleurs, les plus anciennes que l'on possède de ces régions. Différentes des cartes modernes, ce sont des *plantas prespectivas*, des « plans en perspective », qui offrent la particularité d'allier le tracé de la côte à celui du relief et d'être orientés selon la vision qu'en a le marin qui y pénètre, ce qui fait que le nord, indiqué par la rose des points cardinaux, n'est pas en haut. Mais, tout comme de nos jours, les endroits où un navire peut mouiller dans de bonnes conditions sont signalés par des ancrés. Elles contiennent une échelle, une explication des symboles et une description des lieux et des habitants, dans un cartouche, et sont accompagnés de dessins des indigènes : ces précieux documents, qui ne concernent que la deuxième partie du voyage, après la séparation de la flotte – peut-être en avait-il réalisé d'autres auparavant, qu'il aurait confiés à son commandant, et qui se seraient perdus dans la poussière des archives – furent envoyés à la Cour depuis Manille, en même temps que la terre de Torres, et sont actuellement conservés aux Archives de Simancas, en Espagne.

La première carte, de 575 x 419 mm (158 mm = 6 lieues), est celle de la Baie de Saint-Philippe et Saint-Jacques, à Santo ; la deuxième, qui est la plus grande (811 x 420 mm, 156 mm = 3 lieues), représente les différentes baies de la *Tierre de San Buenaventura* (Milne Bay, à l'extrémité sud-est de la Nouvelle Guinée), découverte le 18 juillet 1606 ; ensuite vient la carte de 556 x 419 mm (72 mm = 3 lieues) de la Baie de *San Lorenzo* avec le mouillage de *Monterey* (Orangerie Bay, sur la côte sud de la Nouvelle Guinée), découverte le 10 août 1606 ; et la dernière, de 580 x 422 mm (89 mm = 1 lieue), est celle de la baie de *San Pedro de Arlanza* (Triton Bay, en territoire aujourd'hui indonésien), découverte le 18 octobre 1606. Dans l'ensemble, leurs tracés sont remarquablement comparables à ceux des cartes actuelles, sauf peut-être celui de la première<sup>9</sup>.

Le premier dessin (427 x 293 mm) représente quatre hommes en armes, vus en contre-plongée, se détachant sur un fond blanc ou crème, et alignés sur le haut d'une petite colline de couleur verte. À gauche, deux cocotiers naïvement dessinés évoquent la flore d'une île tropicale, dont la luxuriance est symbolisée par l'extrémité d'autres palmiers, situés derrière ce monticule, et qui dépassent de la crête. Les quatre hommes ont une position dynamique, les jambes légèrement écartées et fléchies. Ils ne portent qu'un cache-sexe de couleur paille, qui fait ressortir leur teint sombre. Les visages, assez ronds, n'ont pas de traits négroïdes – les nez sont plutôt fins ou aquilins – et les cheveux, courts et noirs, paraissent davantage frisés que crépus : ils ne ressemblent

pas dut out à des Mélanésiens.

Le deuxième dessin (428 x 290 mm) montre trois indigènes, dont une femme avec un bébé, en train de marcher, vus en légère contre-plongée, sur un terrain plat, assez aride – quelques touffes d'herbe çà et là, et le quart gauche complètement vide – avec, malgré tout, à droite, deux palmiers stylisés. Les deux hommes vont devant, une lance à la main droite et un bouclier à la main gauche, tenu de façon à ne cacher qu'une partie du corps, et portent un linge blanc autour des hanches. La femme est derrière eux, et occupe à elle seule tout le tiers gauche du dessin, où se détachent la tête et un bras de son bébé, qu'elle maintient dans son dos grâce à un linge qui lui laisse le sein droit découvert. Elle porte aussi une sorte de jupe d'herbes qui lui vient jusqu'aux genoux. Tous les trois ont le bras droit tatoué, les visages sont clairs, les cheveux sont noirs, légèrement frisés. La femme les porte courts, ceux des hommes sont ramassés en une sorte de chignon.

Dans le troisième dessin (428 x 287 mm), on retrouve les deux palmiers symboliques sur un terrain plat et parsemé de touffes d'herbes. Cinq personnages, légèrement décalés les uns par rapport aux autres : trois hommes au centre, et deux femmes en retrait, dans des positions plutôt statiques, une de chaque côté, celle de gauche ayant un bébé dans son dos. Les hommes ont des positions conventionnelles qui permettent au dessinateur de montrer les armes, ainsi que les corps et les visages, d'un couleur sombre. La femme de gauche maintient son bébé de ses bras, repliés dans son dos ; son torse a l'air de celui d'un homme ; l'autre a les seins nus, légèrement cachés par un carquois pleins de flèches qu'elle apporte à l'un des guerriers du centre. Les visages des hommes ont des traits plus fins que ceux des femmes.

Le dernier dessin (425 x 290 mm) montre deux hommes et une femme, dans le même genre de paysage plat et désert que les précédents : la femme occupe le côté gauche, elle semble tenir le bras de l'un des deux hommes, qui est presque au centre exact du document, tandis que l'autre est assez détaché, à droite. Les trois indigènes sont représentés en légère contre-plongée, en train de marcher l'un derrière l'autre, les deux hommes étant tournés vers la femme, qui porte un bébé dans son dos. L'homme du milieu est presque entièrement caché par un grand bouclier, très décoré d'arabesques brunes et rouges, qui lui descend jusqu'aux pieds, mais sa position de trois-quarts permet cependant de voir une partie de son torse. Il ne semble pas porter le moindre vêtement, tandis que celui de droite a les hanches couvertes d'un pagne de couleur rosée. Les visages sont assez différents les uns des autres : celui de la femme n'est pas très fin, l'homme du milieu a une sorte de moustache, l'autre a des traits presque féminins, tous ont les cheveux noirs, courts et frisés.

Les dessins de Prado, assez conventionnels, où on peine à reconnaître des Mélanésiens ou des Papous, font irrésistiblement penser à ceux de son contemporain. Théodore de Bry, qui n'était jamais allé en Amérique et représentait les Indiens de façon stéréotypée, « dans des attitudes inspirées par les canons esthétiques du néoclassicisme », dont Jean-Paul Duviols note que le souci majeur « n'était sans doute pas de présenter des documents à valeur ethnographique<sup>10</sup> ». On ne peut probablement pas

<sup>9</sup> Cartes et dessins reproduits en couleur dans : *Descubrimientos españoles...*, op. cit., III, p. 661, 663, 685, 686, 687, 688 et 697 ; Texte des cartouches des dessins, in : *Calendar...*, op. cit., p.206-209 ; comparaison entre les cartes de Prado et des cartes modernes, et texte des cartouches des cartes, in : G. Collingridge, *Discovery of Australia*, Sydney, 1895, p. 246, 250, 252 et 255.

en dire autant de Prado, dont le but devait bien être de représenter les indigènes qu'il avait sous les yeux mais, mis à part leur teint sombre, ils ne sont pas très ressemblants. Ces documents sont cependant fort précieux parce que ce sont les premières représentations d'Océaniens qui, quoique presque nus et bien armés, ont l'air plutôt paisible et sympathique. Aucun n'offre d'expression féroce ou hostile, ce qui contredit son récit, où on lit que ce n'étaient que « des diables noirs armés de flèches empoisonnées ».

Prado est donc un personnage que ses récits ne rendent guère sympathique. Il s'honore d'avoir publiquement manqué de respect à son commandant, et semble justifier la prétendue révolte de ses marins, mais il est vrai que dans la mer du Sud, les mutins sont souvent traités en héros romantiques – pensons à ceux de la *Bounty* – et non comme des criminels. Il le traire de « fou à lier », mais n'échappe pas lui-même au farfalu, comme nous l'avons vu avec l'histoire du fameux vin blanc. Il le présente comme un « escroc [...] et un vil menteur », mais ne semble pas, en ce qui le concerne, être très attaché à la vérité. Il le méprise parce que ce n'était qu'un parvenu, qui avait l'audace de « se faire appeler 'Monsieur le Général' quand, hier encore, il n'était que scribouillard sur un navire marchand », reprenant les termes de Felipe Corzo, capitaine de la galiote du voyage de 1595, qui avait faussé compagnie à sa capitane après le départ de Santa Cruz : référence plutôt douteuse. Il critique également le gouverneur des Philippines, Don Juan de Silva, qu'il accuse de « chercher d'abord son propre intérêt, bien avant celui du roi ». Homme complexe et ambigu, à la fois antipathique par sa haine, son mépris et son acharnement à médire et à salir les réputations et, malgré tout, admirable pour ses qualités scientifiques, assez représentatif, finalement, des contrastes de l'Espagne du Siècle d'Or. Mais, s'il contribua efficacement à empêcher qu'un nouveau voyage soit accordé à Quiros, il ne put cependant éviter que celui-ci diffuse ses « folies » et répande le mythe du Paradis de la mer du Sud.

10 Théodore de Bry, éditeur et graveur flamand, publia et illustra, dans la série des *Grands Voyages*, entre 1590 et 1632, de nombreux récits relatifs au Nouveau Monde, dans un souci « esthétique, didactique et politique » (JP Duviols : *L'Amérique espagnole vue par l'Europe...*, Editions Promodis, 1985, p.187).

## **Ortuño Jiménez de Bertendona,** en torno a un caso de sinonimia en el Mar del Sur en tiempos de Hernán Cortés

Pedro Dermit\*

### **Presentación general**

Desde hace varios años dedico atención a un personaje llamado Ortuño Jiménez de Bertendona, semidesconocido descubridor de California. El Bertendona de su apellido era una aportación mía en un trabajo anterior, que recorría las menciones de sus contemporáneos Bernal Díaz del Castillo, Lope de Gómara y Pero Cieza de León y las de los historiadores más modernos que no le olvidaron.

Aquella tímida aproximación partía de la base que el piloto mayor de la expedición de Cortés del año 1533 era el pasajero n° 3.487 del catálogo de Bermúdez Plata,<sup>1</sup> algo absolutamente indudable. Esa pista nos llevó a identificar el domicilio de sus padres en Bilbao, ampliar un poco la parentela y establecer una fecha aproximada para su nacimiento. No era mucho, pero ante la falta de libros parroquiales y de documentos notariales de Vizcaya, constituía un avance.

No oculto que había un punto de vanidad en aquel trabajo, ya que trataba de subir a un paisano mío al panteón de descubridores, bajando un peldaño al incontestable e incontestado héroe español y mexicano, Hernando Cortés, al que la generalidad de la doctrina atribuye en exclusiva el mérito.

Y puestos a revisar la historia nos atrevíamos a un doble mortal ya que habíamos encontrado en Chile otro Ortuño Jiménez de Bertendona. ¿Otro o el mismo? Los historiadores chilenos<sup>2</sup> recurrían al libro de pasajeros y a tiro fijo identificaban a ambos, lo que daba pie a deducir un fallo en Bernal y en Gómara. Yo me fijaba en la edad que declara el personaje en probanzas y enfriaba los ánimos, sin descartarlo.

En este punto se publicó un resumen de mi trabajo en *Derroteros* n° 6.<sup>3</sup> Posteriormente apareció una réplica furibunda firmada por Miguel Mathes, que etiquetaba a Ortuño como émulo de Stalin o de Jack “el destripador” y mis tesis de necedades.

\* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.

1.- *Catálogo de Pasajeros a Indias* (Sevilla, Ed La Gavidía, 1940), t. I.

1.- *Catálogo de Pasajeros a Indias* (Sevilla, Ed La Gavidía, 1940), t. I.

2.- Thayer Ojeda, *La formación de la Sociedad Chilena* (Santiago de Chile, Universidad de Chile 1939), t. II, p. 180; y Roa y Urzua, *El Reyno de Chile* (Valladolid 1945).

3.- “La expedición de Diego de Almagro a Chile”, *Derroteros de la Mar del Sur* (Lima 1998), pp. 55-79.

La respuesta ha exigido mucho tiempo y dedicación, más de lo previsto. Pero creo que mereció la pena esperar, ya que nos va a permitir aportar muchos documentos hasta ahora desconocidos para aclarar quien era Ortuño Jiménez y una amplia revisión de las navegaciones hacia el oeste y noroeste del actual México, además de encender alguna luz en el estudio de esa época tan oscura de Don Hernando, que suele pasar en sus biografías con un somero capítulo.

Y aprovecho por ello este número de *Derroteros* para presentar unas transcripciones de cartas de Cortés o de sus allegados que hemos encontrado en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCV), en una sección denominada "Pleitos olvidados y perdidos". Me han ayudado las paleógrafas Concepción Hidalgo de Cisneros y Cristina Gómez Gonzalo, que han realizado un gran trabajo.

Se trata de unos autos en reclamación de los emolumentos del solicitador y primo de Don Hernando, Don Francisco Núñez. Hay en el Archivo General de Indias (AGI) otro pleito parecido. Quizás hubo una declinatoria y parte de las cartas presentadas quedaron en la Real Chancillería. No creo que sean del todo desconocidas, pero en general no aparecen ni en la bibliografía que yo he podido reunir sobre Don Hernando y son más que interesantes e ilustrativas de lo que se cocía en Tehuantepecq, Cuernavaca, México, Sevilla, Colima y Guatemala en aquellos años.

### Novedades significativas

Hemos seleccionado cinco cartas con referencias a la Mar del Sur, que contienen información que he considerado interesante. Sin duda que en el pleito hay abundantes misivas de alto valor cortesiano, ya que a Núñez le interesaba acreditar la profundidad de su larga relación con Cortés, pero alejadas de nuestro entorno: por ejemplo, la boda con la cuñada de Cobos. Podemos afirmar que este enlace tan conveniente para Cortés fue una idea del Doctor Carvajal, hacia 1524. También me parece muy sabrosa una carta del marqués a Nuñez en la que rechaza las críticas que se hacían en la corte por su triunfal entrada en Sevilla, a finales del 1529. Pretendiendo lo contrario evidencia la parafernalia en que se movía el personaje.

En general encontraremos muchas urgencias económicas que llevaban a la deriva al personaje del Marqués, que se empeñaba, por regla general, en tocar todas las puertas donde creía poder encontrar ayuda.

### Valor de la Probanza de la mina de los Angeles.

En cuanto a nuestro Ortuño Jiménez, estoy empeñado en rehabilitarlo y propongo analizar la acusación de Juan de Carasa.<sup>4</sup> Pocas veces he visto más clara una absolución o un sobreseimiento y así sucedió en la realidad, tal como prueba la carta de Altamirano. Mathes debería haber leído con detenimiento la probanza y darse cuenta

4.- Miguel Mathes, "Asesinato y descubrimiento: El motín de Fortún Ximénez y la incorporación de California al Imperio Español," *Meyibú, Revista Semestral del Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC* (Tijuana), 2ª Época, Vol. 1, nº 1 (julio-diciembre 1990), pp. 31-44.

que se trata de una superchería. Necesito espacio para desarrollar mi alegato, pero en telegrama hay que declarar sin lugar a dudas como evidente que es un documento datado a posteriori lo que ya hace desconfiar.

Es un mero documento privado, sin ningún valor judicial porque Martín de Zabala, escribano Receptor de la Audiencia de México no podía actuar al margen de la institución, autónomamente. Esa probanza esta archivada en Patronato y no en Justicia, porque no formaba parte de ningún sumario. Era nula y mal formada, tal como decían los juristas de aquella época y no había sido hecha por carta de receptoría ni en forma. No puede pedirse al historiador finezas como la forma correcta de procesara un vizcaíno según el Fuero Nuevo de Vizcaya de 1525, pero sí conocer las Ordenanzas de la Audiencia de México de 1528<sup>5</sup>. Tampoco ocultar al lector el resultado de la actuación del juez de comisión Gonzalo Ruiz, sobradamente conocido.

Pero tampoco puede pasar este documento por nada, aquellas menciones deben clasificarse como prueba documental privada. Por ejemplo, acredita quienes eran los consortes de Ortuño<sup>6</sup>, vascos, gallegos y extranjeros. También localiza donde sucedieron los hechos: en la costa de Colima, rumbo a Zihuantanejo, mucho más al sur de lo que nos han contado hasta ahora; tamaño y contenido de la nave; fechas de la navegación, etc.

De los presuntos cómplices no murieron, al menos, tres de ellos: Ni Juan de San Juan, ni Juan Pérez de Guevara ni Martín Pérez de Lazcano. Tampoco creo que lo hiciera el escribano, Juan Ochoa. De los demás, como de los hermanos Bertendona, quedan datos contradictorios o insuficientes, dudas razonables, que ponen en solfa la historia oficial, con todos los cómplices de Ortuño muertos. Algo fallaba.

Pero podemos llegar mas allá. Había un testigo de descargo. Y no creo que sea alguien favorable ni a Nuño ni a Ortuño: Fray Martín de La Coruña<sup>7</sup>.

5.- Recomiendo una visión general, que desbroza las Compilaciones de Leyes de Indias. M<sup>a</sup> de los Angeles Guajardo-Fajardo, *Escribanos en Indias durante la primera mitad del Siglo XVI* (Madrid, Ed. Colegios Notariales de España, 1995). En el Tomo II, p. 211 y siguientes, hay un magnifico método para entender la teoría y práctica de los procedimientos penales en las audiencias y otros órganos judiciales.

6.- AGI, Patronato 180, R 52 p. 2: "A las 12 h. del 28 de Noviembre se rebela el piloto Ortuño y matan a D<sup>o</sup> Becerra, hiriendo a Ulloa, Francisco Díaz, Martín de Bocanegra, a Carasa. También les ataron. A los 3 días murió Becerra y le echaron al mar en una manta. Luego en San Andrés decidieron desembarcarles y navegaron 11 días por la costa. Les dejaron en Aportlan. Estaban a seis leguas de Colima, encomienda de Manuel de Cáceres.

Los implicados eran Ortuño Jiménez, su hermano Pedro, Pedro Ochoa y Juan Ochoa, escribano del galeón; Guevara, Machín, Brizuela, Juanes el viejo y Juanes el joven carpintero; Lizcano y Pedro despensero; Alberto gallego; Miguel Pérez calafate, Nicola herrero e Oliver lombardero e a Pedro calafate portugués e a Estefano de y a Gaspar, buzo. También el maestre Juan de los Pinos.

Yo confronto esta lista con la Bernardino de Romani, *Documentos Cortesianos*, IV, p. 110, para establecer mis identificaciones.

7.- *Historia eclesiástica Indiana* (Madrid. Ed. Atlas, 1973), t. II, p. 30. También en p. 141 y ss.

*Embarcaronse él (Fray Martín de La Coruña) y los otros dos en Tehuantepeque cuando estuvieron acabados los navíos y al cabo de algunos días que navegaron (como iban al tiento y no sabían la derrota que habían de llevar) cansaronse los marineros y también ellos mismos y así los hubieron de echar en tierra en la misma costa de Nueva España.*

Aparece evidente la razón por la que no había firmado el también en aquella probanza, lo que extrañaba, ya que no parece muy cristiano abandonar a los heridos en peligro de muerte, por una inoportuna prisa por volverse al convento.

Para mi, Nuño confundía el motín del primer bergantín, que llegó a Purificación en 1532 con esta otra acusación y eso da lugar a que sus abogados aparentemente acepten que Ortuño Jiménez llegó a California y que él lo mando detener. En el trabajo podrán entenderlo, con una demostración en toda regla. Si alguien quiere alguna explicación adicional la obtendrá en: pedermit@sarenet.es.

Y un remache. Según la versión histórica de Lope de Gómara,<sup>8</sup> Hernán Cortés en 1535 encontró los restos del navío *Concepción*. Creo que eso nunca llegó a suceder. Si fuera así la probanza que hubiera levantado el Marqués tendría cien testigos y más de mil folios. Y no lo hizo, pese a que llevaba escribanos consigo. Nunca más se supo que había sido de aquel galeón. Ni siquiera en los pleitos con Mendoza, Alvarado y Hernando de Soto queda nada claro.<sup>9</sup> Es un misterio sin resolver.

Quizás sea esta una victoria pírrica, ya que parece que si no hubo motín ni se concertaron con Nuño de Guzmán, tampoco puede afirmarse que descubrieron California, que quedaría así sin contradicción, como mérito del Marqués, en 1535. Puede ser. Extraña en todo caso que fuera directamente a un punto de la costa de Jalisco, Chiametla (desembocadura el río del Espíritu Santo) y se dirigiera al Oeste, sin vacilar, pese a que Altamirano afirma que no conocían el rumbo. Yo continuo buscando y se me ocurren otras explicaciones, como Pedro de Alvarado y Domingo del Castillo o Pedro del Garro. Veremos en que queda la cosa.

### Los Bertendona y los Ortuño Jiménez

He dejado para el final de esta presentación a mi patrocinado, Ortuño Jiménez de Bertendona. Decía en aquel viejo trabajo que resumió Carlos López Urrutia que esta familia de marinos estaba muy próxima a la familia Real. Contaba el famoso viaje de Felipe II a Inglaterra para casarse con la Reina María. También contaba como había participado el padre de Ortuño en la flota que llevo a Flandes a la futura Reina Juana,

- 8.- Lo afirma en la p. 411 de la misma *Conquista de Nueva España*. “Cuando llegó allá halló la nao al través y robado cuanto en ella iba”. Por contra si existió un golpe de mano a casa de Juan Fernández de Híjar, en la que le sacaron de debajo de la cama algún resto del naufragio del bergantín de Bahía Bandera. Ver Codoin, t. 16, p. 539.
- 9.- En Codoin 15, p. 346 hay una historia bastante detallada procedente de Nuño de Guzmán, que presentó en un pleito el año 1541, pero no pueden deducirse allí donde quedo el galeón. Parece decir que el que vinieron a varar al paraje de la isla del Espíritu Santo. Pudo haber razones diversas para que Guzmán presentase esta variante de la historia.

que iba a casarse en 1495 con el Archiduque Felipe de Habsburgo, “El Hermoso”.

Yo creo que puedo hoy en día avanzar algo más y señalar que esa proximidad también debe ser establecida con Juan Rodríguez Fonseca y con su entorno. La primera misión, diplomática, del entonces joven canónigo Fonseca, en 1488 por Bretaña<sup>10</sup> iba encargado de negociar un matrimonio-alianza con Maximiliano y de defender los intereses de varios armadores cantábricos, que habían sido atacados por piratas en Flandes. Entre esas cuatro naves estaba una de Pedro de Bertendona, que estaba muy bien situado entre los armadores que fletaban sus naos para los comerciantes de Burgos, en la ruta de la lana, vía Bilbao-Laredo.

Fonseca, eficaz hechura de Don Fernando, se encargó a partir de entonces casi todo evento náutico que interesara al Rey, incluyendo la tutoría absoluta de la Casa de Contratación y así le volveremos a encontrar en diferentes flotas en la que participaba esta familia vizcaína de marinos, armadores y comerciantes junto a los Arriarán, Portuondo, Lazcano, Pedriza, Salazar, Sasiola, Avendaño, Fagaza, Bermeo y Artieta. Toda una época, presidida por la pericia y la contrastada lealtad de los marinos vizcaínos, que tenían como contrapartida sus malas pulgas cuando no cobraban.<sup>11</sup>

Y hay otra pieza esencial para demostrar la proximidad, como es el matrimonio de María de Bertendona<sup>12</sup> con el Licenciado Toribio González de Santiago, letrado del Consejo Real y de Castilla, y mano derecha de Fonseca en asuntos jurídicos tan relevantes como las Leyes de Burgos y Valladolid o los Pleitos Colombinos. Yo creo que en mi trabajo quedará establecida aquella relación, que solo podía ser antipática para Hernán Cortés.

### Los tres Ortuños Jiménez de Bertendona

Es inequívoco que el piloto de Cortés era el pasajero de 1527. Queda así establecido que pasa con su hermano Pedro y que su mujer era Ochanda de Garaguna. Reseña a sus padres Jimeno de Bertendona y María Sánchez de Arego, por lo que podíamos llegar a saber que debió nacer en Barrencalle la Yusera, en fecha posterior al matrimonio de sus padres, poco más o menos 1475, ya que heredaron la casa del abuelo Sancho Martínez de Arego, cantero.

Hubo en 1510 otro Ortuño Bertendona.<sup>13</sup> Era un maestro cantero que forma-

- 10.- Ver la otra versión de Adelaida Sagarra Gamazo, *Historia Indiana: Colón y Fonseca* (U. de Valladolid, 1997), p. 16. También en Archivo General de Simancas, Sección Registro General del Sello, noviembre de 1485 a pedimento del Condestable Pero Fernández de Velasco.
- 11.- Ver cartas de Hernando de Zafra, secretario, al Rey en 1494 sobre esta cuestión. Por ejemplo en Codoin, t. XI, p. 529.
- 12.- E. Labayru, *Historia General de Bizcaya* (Bilbao, Ed. La Gran Enciclopedia Vasca, 1972), t. IV, p. 196, año 1535.
- 13.- Peter Boyd Bowman, *Indice Bio-Geográfico de 40. 000 pobladores de América en el Siglo XVI* (Bogotá, Ed. Caro y Cuervo, 1968), nº 4769. También en Bermúdez Plata, *Catálogo de Pasajeros...*, t. 1º.

ba parte en la expedición incentivada por Fonseca, que quería construir iglesias en la Isla Española. Venían dos maestros canteros, un bilbaíno Ortuño y un sevillano Juan de Herrera. También un buen pelotón de oficiales canteros. Los maestros traían instrucciones de localizar emplazamientos, basamentos y materiales,<sup>14</sup> para después remitir informes al Maestro de Obras de la catedral de Sevilla, Alonso Rodríguez, que les remitiría las trazas de la catedral de Santo Domingo. No eran por tanto arquitectos de primera pero sí capaces de trazar planos de una primitiva Catedral.

Dificultades con la Santa Sede, sobre todo por cuestiones de nombramiento de prebendados paralizaron aquella iniciativa. Los canteros, por no volver de vacío, se dedicaron a diseñar (trazar) y construir casas y fueron volviendo, en 1512 Ortuño y dos canteros y el 1513 los restantes.

¿Que casas? No se sabe a ciencia cierta, pero parece que las de Francisco de Garay o los Colón; las de Rodrigo de Bastidas, Roldán, etc. Lo que sí es cierto es que a Ortuño le liquidó de gastos y dietas de viaje la Casa de Contratación con intervención del criado del Tesorero Sancho Ortiz de Matienzo, Andrés de San Martín. Poco después en 1514 aparece en Bilbao<sup>15</sup> en una testifical un Ortuño Jiménez de Bertendona cantero, vecino de Busturia, anteiglesia de origen y solar de los Bertendona. Creo que era uno de los dos primeros arquitectos de Indias.

De este Ortuño constructor de edificios pasamos a otro minero: el de Chile. Formaba en la tropa de Valdivia de 1540 y participó en la fundación de Santiago y La Serena o Coquimbo. Seguimos a Roa y Urzua,<sup>16</sup> cuando dice que le encargaron que extrajese oro de los placeres de Malga-Malga. Después participó en la fundación de Concepción en 1550 y le dieron una encomienda, llegando a regidor y corregidor.<sup>17</sup>

*Por haber venido conmigo con armas y caballos y haber servido en la población de la ciudad de Santiago y en la de La Serena... como hijodalgo y después vinisteis a fundación de Concepción y habéis sustentado vuestra persona y casa os doy el lebo de Quiapeo con sus caciques llamados Cayangura e Agatemo, con los demás caciques del dicho lebo, aquí nombrados y los que no lo son, que tiene su tierra en la parte del Biubiu, adelante de Mipparapue, a la costa de la mar y mas os encomiendo lo principales llamados Tomylla e Lebolian, para servicio de vuestra casa con todos*

- 14.- Erwin Walter Palm, *Los monumentos arquitectónicos de la Española* (Ciudad Trujillo, U. de Santo Domingo, 1955), t. 1º, p. 87. La hija de Alonso Rodríguez reclamó salarios a la Casa de Contratación y la respuesta está en una Real Cédula que aparece en el *Catálogo de Fondos Americanistas*, del Instituto Hispano Cubano de Sevilla, t. VII, p. 233, nº 848. El pago a Ortuño, en Instituto Hº Cubano Tomo 3º, nº 3, 23-3-13: Cristóbal de Herrera, Of 1º, Lb 1º (M. Cuadra, f. 632).
- 15.- Concepción Hidalgo de Cisneros, *Fuentes documentales medievales del País Vasco*, t. 98, p. 1,242 (Donostia, Euzko Ikaskuntza, 2000).
- 16.- Thayer Ojeda, *Formación de la Sociedad Chilena...*, II, p. 180.
- 17.- José Toribio Medina, *Colección de Documentos inéditos de la Historia de Chile* (Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1896), t. IX, p. 397; t. XVI, p. 237, probanza de Martín Ruiz de Gamboa.

*sus principales e indios sujetos, que tiene en su tierra y asiento en las riberas del Ytata, hacia la sierra para que os sirváis de todos ellos... Concepción a 16 de Julio de 1551, por mandado del Señor Gobernador Don Pedro de Valdivia, el Secretario Juan de Cárdena.*

En 1563 declaró tener cincuenta años. Este dato me impide establecer la identidad inequívoca con el piloto de Cortes. Los genealogistas e historiadores, en cambio, aceptan que era el pasajero de 1527 y aluden a algún error en la edad.

Pero es que la encomienda de Millarapué, junto al mar es, por otro lado una pista inquietante. Dicho lugar está situado junto a la playa o ensenada del Carnero, donde recalaban los tripulantes de la nao del Obispo de Plasencia que venía a conquistar la provincia del Estrecho de Magallanes, en 1540.

He aquí una casualidad verdaderamente improbable, porque no creo que haya en toda la costa occidental de América otra playa con tanto significado amazónico, California y Zihuatán aparte, como esta ensenada, según nos contó Agustín de Zárate:<sup>18</sup>

*Y los indios dijeron a los españoles (luego aclara que los enviados por Don Gabriel de Carvajal, Obispo de Plasencia), que cincuenta leguas mas adelante ay entre dos ríos una gran provincia toda poblada de mujeres... la Reyna de ellas se llama Guaboymilla, que en su lengua quiere decir cielo de oro... Este lugar fue escenario de una de las más importantes batallas de la Guerra de Arauco, donde hizo sus primeras armas en Chile el poeta y pariente lejano de la mujer de Ortuño, Alonso de Ercilla, que no le menciona.*

Son tres personajes interesantes y a primera vista sin más relación que su nombre. Un piloto poco tiene que ver con un cantero, si bien entre esta profesión y la de minero cabe mayor analogía. Pero si se piensa en un maestro cantero o de obras, un arquitecto, la cosa cambia. Planos o cartas; cartabones y compases, geometría y trigonometría; dibujo de costas y rumbos o trazados y cálculos, puede ser.

Luego hay un segundo punto de vista: si estaba en Santo Domingo en 1510 y en los años posteriores no tenemos más que repasar la lista de navegantes y conquistadores que pasaron por allí, además de don Hernando: Díaz de Solís, Pedro de Ledesma, los Colón, Rodrigo de Bastidas, Juan de la Cosa, Pedro de Salazar, Alaminos, en fin, casi todos. Pudo tener trato con todos ellos, en hipótesis. Si a eso añadimos que algunos como el piloto Roldán o el Bachiller Fernández Enciso o los Colón mandaron hacerse casas por aquella época, pues no suena tan absurdo. Al volver a Sevilla le liquidó el cosmógrafo Andrés de San Martín, encargado por muchos años de vender cartas de navegación en Sevilla. Bernal denominó al “amotinado” como “gran cosmógrafo”, lo que deja lugar al equívoco. Por último, los marinos no solían registrarse como pasajeros.

Si es posible que los dos primeros sean el mismo, parece imposible que los tres sean la misma persona, a no ser que fuera muy joven cuando pasó en 1510. Suponién-

- 18.- Agustín de Zárate, *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú* (Lima, Pontificia U. Católica, 1995), p. 105.

dole veinte años, edad más de aprendiz que de maestro cantero, pues tendría 73 años cuando declaró tener cincuenta. ¿Habría bebido en la fuente de la eterna juventud? Esperen un tiempo y lo sabrán.

### Anexos documentales

Nº 1, Fragmento de Carta de Hernán Cortés a Francisco Núñez, ff. 117 y ss. de pleitos Zarandona y Balboa, Ref 145-2, ARCV, paleografía de Cristina Gómez Gonzalo.

También me hará mucha merced en que ya que Su Magestad me / dio más vasallos en lo del marquesado de los que /f. 118/ ay más de tres vezinos que no permita que más / enbarços se me pongan en ellos de los puestos por- /que yo reçibo mucho daño y Su Magestad ningún ser- /viçio. Y que vuestra merçed me enbíe vna provisyón de / Su Magestad para que me mande luego, syn nin-/guna dilación, entregar todos los pueblos con- /tenidos en la merçed que Su Magestad me hizo, con sus al- /deas, términos y jurisdicciones segúnd en la dicha / merçed e previllejio se contiene. Y que se entiendan to- /das las aldeas y términos que tenían los dichos / pueblos al tiempo que Monterçuma los pose\_a. Y, / para la cuenta de los vasallos, se cuenten por / las copias antiguas que ellos tienen por don- /de cobran los tributos donde están señala- /dos todos los tributos porque de o-/tra manera, segúnd las malas voluntades / acá ay, nunca se acabarán de conplir la merced / que Su Magestad me hizo y sienpre tienen pleytos / avnque se que contados de esta manera, / por las copias antiguas, pierdo yo / mucho porque an venido acá en mucha / disminuçión con estas mudanças y no ay tan-/tos vecinos como solía aver. Y esta merced quiero / yo de mano de vuestra merçed y asentarla en el número / de las otras que me avéys hecho. Y tan-/bién quiero otra que quanto a los otros / pueblos que yo tenía quando fuy a esos / reynos y su magestad manda que se me restitu-/yan con tal que se pongan en ellos corregido-/res, que Su Magestad me haga merçed de vna çédula / para que esta condiçión no se execute porque, si / es para el buen tratamiento de los yndios, bien se / sabe que nadie los tratará mejor que yo, ni los a /f. 119/ tratado, pues para lo demás a Su Magestad no se le si- /gue ni seguirá ningún ynterese y cada vez que / Su Magestad fuere servido de mandar proveer de ellos / de otra manera se puede hazer como sy tuviesen / vn corregidor que yo lo seré por Su Magestad en ellos / porque çertifico a vuestra merced que después que las Yndias / se descubrieron no se a proveydo en ellas cosa tan / en deserviçio de Dios y daño de la tierra y disminu- /çión de las rentas de Su Magestad como fue / proveer de estos corregidores. / Desde Sevilla, al tiempo de mi partida, es-/creví a vuestra merced y le hize saber de vna bula que Su San-/tidad me conçedió del ius patronatibus de las tierra / que Su Magestad me hizo merced. Y os supliqué, señor, se me / enbiase vna provisyón de Su Magestad de aprovaçión / de la dicha bula porque yo no pienso de aprovechar-/me de ella syn que Su Magestad sea mui servido / y, como des que salí de esos reynos no he visto / carta de vuestra merçed, ni he savido la merçed que en ello se me / a hecho, agora lo torno a suplicar, que vuestra / merçed travaje que se me conçeda y me enbíe la pro-/visyón porque creo no será mui travajo-/sa pues a Su Magestad no le va nada syno / hazerme a mí merçed porque no se me entremetan / obispos en mi tierra. Y de todas estas cosas / haga vuestra merçed taja que algún día seré buena / dita para pagarlas. / La enperatriz, nuestra señora, dio vna su çédula para / que yo diese mi casa que aquí tengo al Presy-/dente e Oydores, en que posasen y hiziesen avdiencia, / diziendo que yo tenía otra casa

y que por ella se / me pagasen lo que dos personas con juramento ta-/sasen. Y, avnque yo no tenía ni tengo otra /F. 120/ casa en que bivir, syno vna que tengo començada / a lastar, yo lo huve por bien. Y tasáronse las casas / en treze mil y tantas castellanos de buen o-/ro. Y entráronse en ellas y hasta oy no me an pa-/gado las casas. Y yo ando de casa en casa, y la / marquesa fuera de aquí por no tener a donde posar. / Y lo que más me pesa es que si aora me dieran / estos dineros con çierto conçierto que tenía he-/cho con el adelantado don Pedro de Alvarado, pu-/diera hechar al agua para Navidad doze / navíos con más de seteçientos hombres para / socorrer çierta gente que enbíe a Maluco, a la / espeçería, que se juntaron con el comendador / Loaysa y desbarataron a los portugueses. / Y tengo aviso que el rey de Portogal ar-/ma para allá y, sy llega antes su gente, / podrá permanecer y los nuestros no y perde-/rá Su Magestad aquella tierra. Yo no tengo dineros / para, sin estos de la casa, hazer el socorro ni / creo los podré aver. Pésame por la coyun-/tura que se pasa en que Su Magestad pierde mucho. / Cerca de esto dará más larga relaçión. A / vuestra merced yo le suplico que se provea en mandar / que yo sea luego pagado que crea podría llegar / a tiempo que se pudiese hazer cosa en que tanto / va y de que Su Magestad sería tan servido. / Nuestro señor la muy magnífica persona de vuestra merced guar-/de y estado acreçiente. Mé- xico, a çinco de agos-/to de mil e quinientos e treynta e vno. /

Esta carta de Cortés a Francisco Núñez desarrolla los dos afanes principales del marqués en 1531: Tesorería y la Mar del Sur.

Es la prueba de la gran operación que manejaban entonces, en la que no iba a actuar sólo sino mancomunado<sup>19</sup> con Pedro de Alvarado. Era un proyecto grandioso que chocaba frontalmente con las exigencias de la hipoteca del Maluco con Portugal.

Cortés emplea algunos argumentos que circulaban por la Corte, Consejo de Indias y Sevilla:<sup>20</sup> Sus hombres, enviados el año 1527 en las naos de Saavedra Cerón y algunos otros en las de Magallanes y Jofre de Loaisa, estaban siendo masacrados y convenía socorrerlos aún a riesgo de perder dineros y crear un nuevo frente con el Rey de Portugal, hermano de la Emperatriz.

Los franciscanos<sup>21</sup> intervinieron en este proyecto, que ellos creían liderar, incentivándolo con argumentos sobrenaturales, basándose en las tres visiones de Fray Martín de Jesús o de La Coruña, apóstol de Michuacán.

Cortés parece culpar a los oidores de su falta de recursos, pero lo cierto es que había

19. - Alvarado también cuenta su versión en una carta al Emperador del 1/9/1532, que aparece en “Libro Viejo de la Fundación de Guatemala”, *Goatemala* Vol XII, 1934, p. 283: “Me avisan que... una Real Cédula de la Audiencia de México para que cese en mi armada fue ganada con importunacion por el marqués del Valle... porque sabida la posibilidad que yo tenía, me ofrecio que yo hiziese compañía con él en Tierra Firme, ofreciendome mucho de lo que tenía capitulado con Vuestra Magestad...”
20. - Medina, *Colección de Documentos Inéditos...*, Vol. II, pp. 247 y ss: Los mercaderes de Burgos proponían financiar la reversión del acuerdo de hipoteca del Maluco con Portugal.
21. - Fray Gerónimo de Mendieta, *Historia eclesiástica Indiana* (Madrid, BAE, 1973), t. 2º, pp. 29-33 y 141-143. Es difícil resumirlo, pero la iniciativa proviene de unas visiones de Fray Martín de La Coruña. Piensan ir a convertir China y las islas en un mar inexplorado.

intereses muy diversos y obstáculos de mayor envergadura: los “tamenes”, la multa por el juego, la presencia de Guzmán en Nueva Galicia, la ambición de Alvarado y probablemente los embargos de los acreedores, en conjunto formaban un muro infranqueable.

Nº 2- Chancillería de Valladolid, Zarandona y Balboa, 145-5, Folios 246 y ss., paleografía de Concepción Hidalgo de Cisneros.

... Lo que vos, el liçenciado Nuñez, aveys de desir a la enperatriz, / nuestra señora, y a los señores del Consejo de las/ Yndias y a cada vno particularmente es lo siguiente: //

(Fol. 246) Que ya an sabido como Nuño de Guzman salio de aqui/ desta çibdad al tiempo que se dixo que su magestad prove/ya de nuevos juezes para la gobernaçion desta/ tierra y llevo consygo muchos cavallos y los mas/ y prinçipal gente despañoles y armas que a/qui avia con mucha cantidad de gente de yndios/ so color de yr a conquistar los tevles Chichimecas./

Avn se supo aqui en su prinçipal yntento/ era yrse por no aguardar a la residen/çia que avia de hazer y que despues de entra/do en tierra adentro estubo dos años que/ non se supo del, y que aviendo yo enbiado/ a don Luys de Castilla con gente de a cavallo/ y de pie a poblar vna probinçia de Jalisco que/ yo avia descubierto e paçificado que es por donde el paso para haser su viaje, y por los ma/los tratamientos e rovos que heziron a los yndios se/ avia revelado.

Como supo la venida de don/ Luys, se vino a residir a la dicha probinçia y pren/dio en ella a don Luys syn aver hecho otra ninguna cosa que buena sea, y aunque don Luys lle/vava provisyones del presydenete e oydo/res desta Avdiençia no las obedesçio e hizo al/gunos desacatos; y avnque por otra via/ yo lo pudiera remediar es sufrido porque/ no se siguiese de ello algun escandalo, a se/ de pedir manden proveer en esto, que bien creo/ quel presydenete e oydores escriviran sobre ello. /

Lo otro es que sobre la capitulaçion que con su magestad/ yo hize para enviar navios a descubrir por/ la mar del Sur, yo tengo hechos dos navios en/ vn puerto de la costa della que se llama Te/guantepeq, y e proveido dexaran e bastimientos e to/do lo nesçesario para ellos desde el puerto // (Fol. 247) de la Veracruz, que es en la mar del Norte, en esta/ manera: que con vergantines vayan al rio de/ Guaçanqualco y de ally van en barcas el rio/ arriva hasta que hallan agua honda/ble y de alli en canoas hasta que pueden/ yr por agua, y de alli en bestias e carretas hasta el puerto; y en todo este camino ay mas de treçientas leguas; y aun/que de enbiar esto por esta via se tarda/ mucho e se haze mucho gasto e riesgo/ porque mucha parte dello se pudiera enbiar/ desde pueblos mios por tierra, que pue/de aver hasta IX leguas por no cargar/ los indios con ello no lo hago. /

Y en otro puerto de la dicha costa de la mar del/ Sur, que se llama Acapulco, yo tengo otros dos navios/ puestos y con toda la gente de guerra/ de mar nesçesario y de manera que pudiera/ haser a la vela en todo este mes de marzo, y para poderse yr a nadar por la costa a des/cubrirla y a ver vn as las grandes que se/ paresçen obra de çien leguas de alli, que se cre/en ser grandes y muy ricas, hera menes/ter enbiarles bastimientos y çierta xarçia/ de ancoras e otras cosas, lo qual todo/ por la aspereza de la tierra hera ynpo/syble llevarse con carretas ni con bestias/ asy por la agrura de la tierra como por/ no aver abierto camino.

Y de vn pueblo mio, / el mas çercano del puerto, yo hize cargar/ çierta cantidad de yndios con el bastimento/ porque de otra manera hera ynposible/ elevarse. Y como en esta tierra ay hor/denanças que ninguno cargue yndios que se llaman tamemes so pena de çien// (Fol. 248) pesos de oro de minas por cada vno el aguazil/ mayor desta çibdad, considerado con los oy/

dores pasados, que son mis enemigos, porque/ a el y a ellos acuso los males que hizieron en su tiempo, le pareçio denunçiar desto que yo/ enbiava cargados y enbiaron dos aguaziles/ criados para este efeto, syn yo saber/ que lo fuesen, entraron en mi tierra y tornaron/ los yndios y syguen la acusaçion contra/ mi numerando XL mil castellanos que diz que/ montara la pena, no enbargante que los yn/dios yvan muy bien pagados de su trabajo/ y relevados de otros serviçios e tri/butos, por manera que demas de la pena/ se ynvide el partir de los navios en/ que yo tenia hechos muchos gastos y la/ gente estava a punto y pagada/ e no veo esparança de que parti/ran ni podia ser pues no lleva medio/ proveerlos syno con yndios.

Y avnque, como/ digo, ay hordenança sobre esto no pen/se yo ni hera de creer que se entendiese a/ vna nesçesidad semejante y que tan po/cas vezes se ofreçe y que tanto ynpor/tava al serviçio del rey y acreçentamiento/ de su renta y al serviçio de Dios y ensantha/miento (sic) de la fee catolica, ni que tanpoco/ hordenanças semejantes ligavan al/ rey, por cuyo mandado se hazia espeçial/mente, haziendolo yo como capitan ge/neral, y en cosa tocante al cargo de que a mi/ ante. . . . . nia se ofreçe gasto y provecho al/ serviçio de su magestad y como es cosa anexa a los/ que gobiernan querer que cosa ninguna buena se// (Fol. 249) haga syno por su mano para estorbar tan/ buena cosa como esta no se pudiera ofreçer/ de que trabar que no desto que digo. Por tanto/ es menester porque yo estoy desfanzado?/ que de aca se provea cosa buena que dando/ muy larga relaçion de todo esto se/ procuren provisyones para que los yndios para/ este efecto e para lo que tocara a cosa de guerra se pueda cargar en caso que/ no se pueda suplir con bestias o carretas la relevaron deste trabajo/ y en esta se enbie luego, y la otra/ suspension de la acusaçion que sobre esto/ se sigue contra mi, pues en la verdad esta prematica o hordenança no se hizo/ para semejantes nesçesidades y que/ tan forçosas son y que tanto ynpor/tan al serviçio de su magestad syno para e/feto que los mercaderes por razon destas/ ganancias no cargasen los yndios nin/ con ellos se llevase bastimento a los/ yndios porque los porque los (sic) fatigasen, / y el boto e paresçer que yo en esto di fue/ dirigido a este efeto. /

Del cargo de capytan general que tengo/ me queda solo el nonbre, pues lo vso con/ tantas limitaçiones que sin los oydores/ no soy parte para proveer cosa que/ cunpla a la paçificaçion de la tierra/ ni conquista della, pues todo se a de/ haser con sus paresçeres, y como sean diver/sos por la diferençia de los ofiçios// (Fol. 250) para semejante cargos ninguna cosa se/ puede haser bien aveys de desir que/ para tener este cargo con tales condi/çiones que holgare mucho mas de servir/ a su magestad con mi persona o criados sin/ cargo que con el destotra (sic) manera.

Por eso, / que suplico a su magestad o que se me encar/gue libremente o le provea a otro, pues/ esta claro que aviendo presydenete e o/ydores en la tierra que sirven tambien/ e gobernadores que no querran que otro/ ninguno syno por su mano haga cosa/ buena y deve bastar para encomendarse/me esto la espiriençia de lo pasado, y/ no que si herrare me carguen la culpa y / sy açertare no reçiça las graçias, por/que desta manera no se hara cosa bue/na, y daldo a entender a todos muy/ bien. /

El sobreescrito de la qual dicha ynys/truçon dezia asy: Ynstruçon para/ el liçenciado Nunnez./ En Valladolid, a seys dias del mes de/ junio de mill e quinientos e quarenta/ e çinco años, yo, Juan Vasquez, escriuano/ de provinçia, por mandado del señor/ alcalde Villa Gómez, aviendo tomado/ e resçibido juramento en forma, se/gund derecho, de don Hernando Cortes, / marques del Valle, le mostre esta ynstru/çion para que la reconosçiese, el qual, / aviendola visto, dixo que es ver//...

Esta carta sin fecha pero datable hacia finales del 31 contiene varias menciones de interes, como las islas que se parecen a cien leguas de Acapulco. Para mi son “las

Tres Marías” que ya había entrevistado desde la costa Francisco Cortés de San Buenaventura en 1525.<sup>22</sup> Pone de manifiesto que Cortés pensaba dominar Jalisco, como base de su gobernación de la Mar del Sur, conjuntamente con la región de Tehuantepecq.

Don Luis de Castilla venía enfocado hacia la Mar del Sur y fue enviado a fundar una villa. Si seguimos su trayectoria veremos que abandonara a Cortés y volverá quejoso a España, para regresar a las órdenes con Don Antonio de Mendoza, con el que volverá a intervenir en la expedición con Alvarado.

Ya es conocida la ruta de los bastimentos desde Veracruz a Guañanqualco y el tráfico fluvial y la denuncia de los “tamenés”, auténtica carga de profundidad en su estrategia. Pero en conjunto la carta o instrucción evidencia los fallos de arranque del proyecto de gobernación, que aquí el Marqués atribuye a la primera Audiencia, que había quedado relevada muchos meses antes.

Nº 3, Chancillería de Valladolid Zarandona y Balboa, 145-5, ff. 346 y 347, paleografía de Concepción Hidalgo de Cisneros.

Reverendo Señor:

Por lo que en su carta me ofrece, que oyra de/ buena gana al liçençiado Martinez(, los negoçios que de mi parte le hiziere relaçion y que en lo que pudiere los guiara e favoreçera como sea menester. / Yo estoy bien satisfecho desto y con esperança en la presona de vuestra/ señoria pues se le a de dar credito a todo lo que dixere. Como es rason/ aprovechara mucho para satisfazer a las mentiras que de mi se escri/ven e alla se creen, pues de todo es tan buen testigo de vista, y porque creo/ que vuestra señoria lo sabe bien, y en caso de dezir verdad o deshazer/ mentira, no solo tocandome a mi persona, a qualquier otro parti/cular, lo hara y es el mayor bien que para mis negoçios yo puedo/ reçibir.

No quiero tratar dellos, mas de remetirme en todo/ a lo quel liçençiado dixere, que yo le escribo que hallando a vuestra señoria des/ocupado le de parte de los mas ynportantes, y el que yo por/ mas tengo es la enemistad en cuya voluntad questos señores/ de la Abdiencia tan a la clara me tienen, e lo que non vernia a esta/ tierra que se remediase porque no se vea en brebe la destruyçion della, / en todo haga vuestra señoria lo que pudiese para hazerme a mi merçed/ pues lo haze en cosa propia. /

E yo parti de donde esta la marquesa mediado novienbre del año/ pasado para esta provinçia de Teuantepeq, donde halle a los/ reverendos padres custodio (sic) fray Martin de Valençia e fray

22. - José López Portillo, *La Conquista de Nueva Galicia* (México, Secretaria de Educación Pública, 1935), p. 111. La fuente de este autor es la *Crónica Miscelánea* del padre Tello y el Archivo de Colima. Pero es evidente para él que esa expedición ni estableció ningún dominio en la región ni por supuesto hizo otra cosa que atisbar el horizonte. Sería Hernando Cherino el primer español en poner el pie en esas islas deshabitadas, en abril de 1532. Don Nuño fundó la villa de Tepic, que llamo Villa del Espíritu Santo de la Mayor España. Don Luis, descendiente por rama bastarda de Don Pedro “el cruel” también pensaba fundar una villa, pero Guzmán se lo impidió, apresándole personalmente Don Cristóbal de Oñate. Esto lo cuenta López Portillo en las pp. 366 y ss.

Antonio Or/tis e fray Martin de La Corvña y fray Toribio e fray Juan del Aguila/ e fray Garçia de Çisneros e otros religiosos; y segund lo/ que se me avia escripto de la obra destes navios con el buen recabdo/ que yo truxe e con lo que me enbio Gonçalo de Vguarte de la Veracruz de ofiçiales/ e xarçias e bastimentos e munición e gente de mar yo pense que se hizieron a la/ vela en todo el mes de abril e dende a pocos dias que llegue a este/ astillero e puerto donde se hazen a dalles prisa a su partida.

E po/niendo la mano en la obra paresçio estar podrida la prinçipal madera// (Fol. 9) de los navios a cavsá de aver dias que estaba cortada e puesta en ellos. Yo/ reçibi mucha pena e los padres mas desconsolaçion. Y pensando poder/ hazellos de nuevo, antes del capitulo que los religiosos avian de hazer, / propuse de no partir deste astillero fasta acabar la obra; y avnque con do/blada costa de gente e oficiales se puso la mano en ello no pudo hazerse/ al tiempo, por manera que convino yrse todos los padres al capitulo que/ se çelegro en Guaxaçango en el mes de mayo para hallarse presentes/ a el.

Yo escrevi a todos los religiosos muy afetuosamente pidiendo/les diesen liçençia al padre custodio con los demas para prose/guir este viaje, y en su capitulo por votos les paresçio que por la hedad/ e cansançion del padre frey Martin de Valençia e por neçesidad que/ avia de los otros padres religiosos no avia lugar de darles liçençia/ para este primer viaje, y señalaron para el al padre frey Martin de la Coruña e vn lego e otro seçerdote que avia venido del Peru para que/ fuese este primero camino.

E como yo tengo tanto conosçimiento de la/ presona deste reberendo padre he holgado dello e plaziendo a di (cortado)/ se haran a la vela con dos navios tan buenos e resyos e tan bien pro/veydos como pudieran salir del mejor puerto de España para/ mediado el mes de agosto, plaziendo a Dios, syn falta alguna como mas/ largo lo dira el liçençiado Martinez, a quien me remitio para el retorno/ que espero en Dios sera prospero. E para su serviçio dexo casy acabada/ vna nao de mas de dozientos toneles machos e otro navio pequeño/ con buen recabdo para repartir en qualquier tiempo que venga nueva;/ y otros dos navios estan casy acabados en Acapulco, demas de los/ que llebo Diego Hurtado, de que no he sabido nueva ninguna fasta agora/ mas de lo que el liçençiado Martinez dira, a quien me remito.

Suplico a vuestra señoria/ de todo aya memoria en sus oraçiones e lo encomiende a esos de/ botos religiosos. /

De la marquesa se muy amenudo esta muy buena e besa las manos de (cortado)/ señoria. Luego como vuestra señoria se partio, pario vn hijo, con que tenemos/ mucho contentamiento e damos graçias a Dios, cuya memoria vuestra señoria de la palabra que le dio ques avella por encomendada en sus oraçio/nes.

Nuestro Señor la muy manífica y muy reberenda persona de vuestra señoria e su estado/ guarde e acreçiente.

Deste puerto de Santiago, en la mar del Sur, a veynte (cortado)/ de junio de 1533.

A mi señora, la duquesa, e escripto e no he visto carta de su señoria. Vuestra señoria/ me haga merçed de dezirle que si algo oviere en que yo pueda fazerle serviçio/ le suplico me tenga en lugar del menor debdo e servidor de su casa por/que para serle obidiente me tengo syenpre por tal. / Servidor de vuestra señoria, (ilegible) El Marques (rúbrica).

Después la reconoce ante el escribano.

Esta carta quizás sea la más importante para el estudio de las expediciones del 32 y 33. Se mencionan concretamente los frailes que pensaban embarcarse o al menos un buen puñado de ellos. Esos franciscanos pensaban llegar a China e islas adyacentes,

pero después de meses de vana espera debieron replantearse esa misión y limitar su participación, que discutieron en el Capítulo de Guaxačango. Este aspecto religioso de la expedición se ha olvidado por los historiadores generalistas de México, en aquellos enfocados a la navegación o descubrimientos y en los biógrafos de Cortés, pero quedo bien establecido por Fray Toribio de Benavente<sup>23</sup> y Fray Jerónimo de Mendieta<sup>24</sup> y después compilado por Georges Baudot,<sup>25</sup> erudito hispano-francés dedicado al estudio del Siglo XVI, de las Indias y de las órdenes religiosas.

Yo voy un poco más allá y pienso que nos encontramos en presencia de un episodio muy relevante de lo que Lewis Hanke<sup>26</sup> definió como "la lucha por la justicia", aunque sea de forma tangencial.

¿Quién fue ese fraile que menciona Cortés, que había venido de Perú? Los tres frailes que viajaron en la expedición de Becerra, según una lista de pagos,<sup>27</sup> fueron Fray Martín de Jesús también llamado de La Coruña; Fray Juan de San Miguel y Fray Francisco Pastrana; eran franciscanos y no salieron de Mechuacan mas que para venir a Tehuantepecq o al capítulo de la orden. El tercero era un lego semi-desconocido.

Pero la carta permite aventurar: Este "reverendo padre" que había venido de Perú y al que Cortés conocía tan bien era Fray Bernardino de Minaya, dominico. Creo que primero pensó en embarcarse, pero después encontró otras preocupaciones más relevantes. Precisamente L. Hanke o Sylvio Zabala le dedican bastante espacio para que podamos comprender la importancia que le otorgamos.

23. - *Historia de los indios de Nueva España*, edición de Georges Baudot (Madrid, Editorial Castalia, 1985), pp. 21 y sobre todo 304 y ss.

24. - *Historia eclesiástica indiana* (Madrid, Ed. Atlas, 1973).

25. - *Utopía e historia en México* (Madrid, Espasa Calpe, 1983).

26. - *La lucha por la justicia en la conquista de América* (Madrid, Itsmo, 1988). En especial pp. 117 y ss., la misión en Roma de Fray Bernardino de Minaya. Cita allí contenida de Archivo General de Simancas, Sección de Estado, legajo 892, pp. 197 y ss.

27. - Sylvio Zabala, *La Encomienda indiana* (México, Porrúa, 1973). Quizás no convenga referir unas paginas concretas pero dedica tanto a Minaya y a Betanzos las pp. 379 y ss. y reseña la retractación de Fray Domingo de Betanzos en el lecho de muerte, en la que culpa a Juan de Samano de haberle hecho firmar una carta en la que recomendaba "someter a los indios como bestias que eran". Este Secretario del Consejo tenía un hermano con Cortés como veedor y un primo con Nuño de Guzmán, como capitán. También refiere repetidamente la cuestión del despoblamiento de México hacia Perú a partir de 1532, la fecha de la llegada de Minaya. En pp. 385 y ss

El 4 de mayo del 1534 la Audiencia encomienda un informe sobre el despoblamiento de México hacia Perú a los regidores Francisco Santa Cruz y a Gonzalo Ruiz. Poco después le nombraran también juez pesquisador sobre los hechos acaecidos en Nueva Galicia con las armadas de Cortes. Siempre hay relación entre ambas cuestiones y también con las encomiendas, p. 368.

Hay que tener en consideración que Oaxaca y Tehuantepecq pasan a partir de 1527 a Patronato Real, quitándose las a Cortes, que vuelve a gozar de ellas en el contexto del Marquesado y los 23. 000 vasallos.

Resumimos el memorándum suyo dirigido al ya Rey, Felipe II, que se guarda en Simancas: Partió de Valladolid con siete compañeros después del bautizo del Príncipe Felipe, en 1527 y pasó a Nueva España. Cuenta el mismo: "A mi me cupo el valle de Oaxaca, ochenta leguas de México, donde hice monasterio y también en Yangüitlan otro y en la provincia de Tehuantepeque,<sup>28</sup> otro..." Cuidado que estos antiguos dominios de Moctezuma quedaron para el Marquesado de Oaxaca en 1529, pero los años anteriores eran dominio de los oficiales reales.

El obispo de Tlaxcala, Juan Garcés presentó a Minaya como a un predicador milagroso capaz de levantar multitudes en Soconuzco, Guatemala y luego a León en Nicaragua donde hizo un monasterio y conoció al Obispo Osorio y al alcalde mayor Castañeda. Se embarcó entonces hacia la costa de Perú, llegando a una isla que llama Napunal (La Puna, sin duda).

Los españoles velaban armas, en vísperas de Caxamalca. Refiere que dijo a Pizarro que ya que se sabía que Atabaliva estaba cerca que le autorizase a ir y predicarle, con lo que conseguiría traerle a buenas al vasallaje al Emperador y a la fe cristiana, en vez de hacerle la guerra.

Don Francisco, que tenía otros planes, le envió de vuelta a Panamá con el maestre Quintero, ya que iba a quitarles su ganancia. Y de allí, "en brevedad a México donde el señor quiso traerme al tiempo que había venido provisión del Cardenal Loaisa, en que mandaba que los capitanes vendiesen a los indios esclavos".

No es verosímil que se tratara de otro fraile, ya que Minaya reúne la presencia en Perú con la antigüedad en México y es indudable que trataba a Cortés si estaba al cargo de Oaxaca (donde acabó finalmente de obispo), y otros lugares de señorío del Marqués "haciendo monasterio". Además la mención de "reverendo padre", no la otorgaría a un lego. Incluso menciona Minaya en su alegato de Simancas el capítulo de los franciscanos y la carta que el guardián electo Fray Jacobo de Testera remitió al Emperador el 6 de mayo de 1533.

Hay otra pista que puede confirmar esta identificación. Uno de los marineros de Ortuño, señalado como cómplice por la probanza de las minas de los Angeles también estuvo en Coaque, el 19 de abril de 1531,<sup>29</sup> junto a La Puna. Juan de San Juan (no andaluz) que era de Busturia<sup>30</sup> y seguramente primo hermano de la mujer de Ortuño Jiménez. Creo que basándose en la carta que presentamos es innegable que Fray Bernardino de Minaya estaba mezclado con los preparativos la expedición de Becerra-Ortuño Jiménez.

28.- *Documentos Cortesianos*, recopilados por José Luis Martínez (México, Fondo de Cultura Económica, 1992), t. IV, p. 118. Esta lista es un traslado de la original, por lo tanto posterior a los hechos. Creo que algunos datos son erróneos o mal transcritos.

29.- Harkness Collection, Washington, Biblioteca del Congreso, registro Alonso, Documento N° 1.

30.- Así lo declara en la probanza de Ginesa Guillén en Arequipa. Transcrita por Víctor Barriga en el Tomo 3° de sus *Documentos para la historia de Arequipa* (Arequipa, Biblioteca de Arequipa, 1955), p. 283.

nez. Este dato tiene una gran relevancia, ya aquellos predicadores de Teuhantepecq acabaron dando sermones al Consejo, a la Emperatriz y hasta el mismo Papa de Roma. El trabajo que anunciamos lo desarrollará.

La otra vía de investigación es la mención de Gonzalo de Ugarte, que en esta carta es señalado como la persona que contrata los suministros, los oficiales y los marineros. Esta pista nos va a permitir atar muchos cabos y encaja perfectamente con alguna otra carta, en la que se apunta a la colaboración con Pedro de Alvarado.

Gonzalo de Ugarte era también vizcaíno, de Marquina. Por parte de madre pertenecía a un linaje banderizo, de “parientes mayores”, los Ugarte, emparentados con los Butrón, Arteaga, Olaso, Gamboa y Licona.<sup>31</sup>

Su padre era Domingo de Elorriaga, cuyo origen sitúo en Ajanguiz, pequeña anteiglesia entre Marquina y Guernica. Allí los Garaguna, familia de la esposa de Ortuño Jiménez, tenían bienes raíces y en las vecinas anteiglesias de Rentería y Arrazua habían emparentado con los Rentería, Ybarguen, Zubiaur y Urdaibay, como también los Bertendona. Desde 1526 o 27 residía en Veracruz<sup>32</sup> y lo encontramos asociado a otro comerciante vasco Martín Ibáñez de Hernani y a los Panesi, genoveses. Allí murió en 1535.

Necesito mucho espacio para explicar los abundantes datos obtenidos de este mercader,<sup>33</sup> pero básicamente se pueden resumir en los dos grupos que le piden cuentas a su muerte: por un lado Juan de Urrutia y por otro los Martínez de Aramburu.

Estos dos grupos de mercaderes habían medrado en Sevilla y en Las Indias a la sombra de los oficiales de la Casa de Contratación, con los que les unían lazos familiares: los Urrutia, sobrinos y primos los Matienzo y los Ochandiano, son vizcaínos de la Encartación y Orduña, zona oeste de Bilbao. Los Aramburu, cuya hermana Catalina estaba casada con Juan López de Recalde, factor de la Casa de Contratación, también están muy vinculados con un personaje que encontraremos repetidamente en el trabajo anunciado: Domingo de Alvarado, vecino de Deva, en Guipúzcoa e Intendente Real. Y Gonzalo de Ugarte nos llevará a Francisco de Arteaga o Artiaga, el seguidor del Marqués del Valle, vecino y regidor de Segovia, comerciante de paños y financiero de altura, relacionado con los Condes de Miranda, el mayordomo de la Emperatriz y con los Bazán.

31.- José Ramón Díaz de Durana, *La lucha de bandos en el País Vasco* (Bilbao, U. del País Vasco, 1998), Lina de Olaso, pp. 162 y ss. También Labayru, Javier Ybarra, y Berge, *Escudos de Vizcaya* (Librería Villar 1966), t. 7º. También en la Chancillería de Valladolid, Reales Ejecutorias. Caja 181/49 y Escribanía Taboada 353/8 Legajo 103.

32.- AGI, Asuntos de Gº de Ugarte, Justicia 740. Hay dos ramos: el 1º, Juan de Aguirre y Gº de Ugarte por 32. 000 mrs. 2 piezas, año 40-42. Nº 3 Juan de Urrutia, vecino de Sevilla, por 12. 000 Ds. También Justicia 749, 3 y Justicia 760, N 2. Año 1551.

33.- AGI, Indiferente General 1801. También los Documentos de los Fondos Americanistas del Archivo de Protocolos de Sevilla, del Instituto la Hispano Cubano de Sevilla, donde las citas de las actividades de estos grupos son innumerables.

#### Nº 4, Cortés al licenciado Francisco Núñez

/F. 212/ Noble señor primo:

Yo escribo al señor co-/mendador mayor Covos y al doctor Beltrán en / creencia vuestra, sobre cierto negocio que toca a Juan Ochoa de Lexalde, que es persona que / a servido a Su Magestad en estas partes y tan-/bién a bibido conmigo y aora le tengo toda /F. 213/ buena voluntad. El os escribe lo que querría / que allá se negociase y, si estuviéredes en la corte / del enperador, nuestro señor, ayudará a ello Salinas, / el correo mayor, que es su primo hermano y le es-/crive sobre ello. Pidos por merced que donde / vos veays que mejor manera abrá para despachar-/se lo que él pide lo encaminés y entendays en ello / como sy a mi tocase porque todo lo que por él hi-/ziéredes lo terné en mucho y holgaré de / saber por carta vuestra lo que se haze. Nuestro Señor / vuestra noble persona guarde. De Tecoantepeque, a XXXI de diziembre de 1533. A lo que señor man-/dardes. El marqués.

Esta carta no parece tener en si gran importancia, pero si que la tiene. Demuestra que a finales de diciembre de 1533 no se había desayunado el Marques con ningún motín en su flota, sino que seguía preocupado por sus contactos en La Corte. ¿Que no le había llegado noticias a Tehuantepecq de los que pasaba en Colima?

Como explicar que para el 17 de diciembre hubiera llegado el escribano de la Audiencia de México a Tuxpan,<sup>34</sup> lo que exigía un emisario de ida y vuelta y probablemente una avioneta, pero que no hubieran enviado noticias a Tehuantepecq, donde pasaba la pascua el señor.

Hay otro dato: el escribano amotinado de la nao *Concepción* se llamaba Juan Ochoa.<sup>35</sup> Boyd lo identifica con este Juan Ochoa de Elexalde. Yo creo mas bien que podía ser su hijo, del mismo nombre. ¿Cómo entender que Don Hernando tratara de favorecer en la corte al padre del amotinado?

En todo caso esta carta vendrá a apoyar uno de los principales motivos de mi trabajo: La exculpación de Ortuño Jimenez, que siglos después es tachado de asesino por una maniobra urdida por el Marqués o por sus criados. Esta carta no más que la prueba de que la probanza de las minas de Los Angeles esta posdatada. Un escribano receptor no actuaba a impulsos de un alcalde de minas o un corregidor sino de La Sala, que le otorgaba la Carta de Receptoría, después de la querella y personado el reo. No era un tramite banal, sino que era la plasmación practica de las garantías procesales, esenciales ya entonces para la justicia de Su Magestad. No se necesitaban meses para que el receptor se apersonase fuera de la Audiencia para tomar declaraciones.

34.- Boyd-Bowman, *Indice Bio-Geográfico...*, t. 1º, nº 1, 651 A. Yo también creo que en principio es correcta la identificación, ya que hay en la lista de Bernardino de Romani otro Lexalde, lo que pasa que esta mal transcrito. Se trata de Domingo de Lexaldechomi, en el que no se percataron de que “chomi” es el apodo con el que familiarmente se llama a los Domingos en vascuence. Por lo tanto el marinero era Domingo de Lexalde, alias Chomi o Txomin.

35.- *Documentos Cortesianos*, t. IV, documento 242.

nº 5, Carta de Juan de Altamirano apoderado general del Marqués en México. F. s 459 y 460 de Pleitos Zarandona y Balboa Ref 145-2, ARCV, paleografía del autor.

Ya escribi a VMD los sinsabores que Nuño de Guzman al marques habia hecho en las armadas que habia enviado por que no queria que por su mano se descubriesen aquellas tierras de la mar del Sur y como estos señores y presidente e Oidores enviaron un pesquisidor sobre ello el cual llevo la provision tan corta acerca de la persona de Nuño de Guzman que aunque lo ha hallado culpado no ha podido hacer nada y secuestrole los bienes visto que no podia ejecutar en su persona y desto apelo Nuño de Guzman y envio aca el juez el proceso y no queriendo estos señores proveer por Auto cosa alguna, no se la causa, escribieron una carta misiva al pesquisidor que alzase el secuestro de los bienes y como no se proveyoen forma de juicio no obo que decir ni que alegar

Envio a vuestre mercedeste proceso adonde van las provisiones que llevo el pesquisidor y lo que contra Nuño de Guzman se ha hallado y son tan malos de haber los testigos de lo que ha pasado dentro de su gobenacion donde ha oido el pesquisidor su confision de lo que ha querido decir que no podemos hallar otra probanza porque todavia estan harto culpados por acaso envio a VMD apuntado todo lo que en el va, VMD se debe quejar de Nuño de Guzman de los daños que ha hecho al Marques e delitos que ha cometido y se ponga remedio que ahora en adelante no no haya en el estos estorbos El Marques tiene mucha nueva de Portugueses que se han visto en la costa de Colima donde al presente esta aderezando su jornada y casi al tiempo que partieron sus navios de Teuhantepeque a venir a Çaguatlan que es adonde el Marques se ha de embarcar se vieron tres navios y como dijo el tiene por cierto que son portugueses porque no hay otros que pueda pensar que sean. Aqui escribio al Señor Presidente sobre ello y una carta de un Corregidor que vio los navios me mando que los mostrase y esta carta y lo que el Marques le escribio que lo envie a Su Magestad porque el Presidente y todos tienen por cierto los portugueses. Tiene el Marques tanta gana de saber el secreto de aquella costa que no querria saberlo por otro y ansy lo llevara a efecto su partida y la tardanza de sus navios ha hecho mas dilacion de la que penso y porque se hicieron a la vela dese Tehuantepeque a XI de Diciembre(Tachado Enero) para Çaguatlan pienso que sera alli llegado i no hubieron algun estorbo de los que parecieron porque los vieron el dia de San Andres.

Formulas de Protocolo y por ultimo. . . De Mexico a XXV de Enero de DXXXV. Servidor de vuestra merced, Licenciado Altamirano.

Fragmento de carta en la que el Licenciado Juan Altamirano ilustra sobre dos cuestiones relevantes en el descubrimiento de California: por un lado la labor del Juez Pesquisidor Gonzalo Ruiz.<sup>36</sup> Para el factótum de Cortés en México hay un problema de procedimiento o de presión a testigos. Pero ni mencionarse a Ortuño o a sus consortes. Ya era conocido el sobreseimiento de estos hechos.

Yo encuentro muy significativo que una vez conseguida la entrada y paso por Nueva Galicia, ni el fiscal ni la parte afectada se preocupen de resarcimiento por daños, que aparentemente tenían a su alcance. Ortuño Jiménez debía ser solvente, porque formaba parte de una familia rica. También lo eran algunos de sus presuntos cómplices.

36.- *Documentos Cortesianos*, t. IV, documento 242.

Cuantas veces vemos que los acreedores reclamaban a los herederos, en aquellos años. Yo considero que el valor del galeón *Concepción*<sup>37</sup> y su carga podrían haber aliviado mucho la desfondada caja del marquesado o las penas de cámara ¿No es extraño que renunciara sin mas a la reclamación, aunque sea en vía civil?

Choca al lector de esta carta la referencia a tres buques portugueses. Junto a las probanzas contra Ortuño Jiménez de las minas de los Angeles, aparece un escrito de presentación sin fecha de Iñigo López de Mondragón;<sup>38</sup> se le acusa de una traición al servicio de otro país, al que iban a mostrar el secreto de la costa de Nueva España, aunque también aventura Mondragón, podría dedicarse al corso y tomar los navíos de Perú.

¿Portugueses? Dice que no podía pensarse que fueran otros. Supongo, que aludiendo a que navegasen desde el Maluco a Colima. ¿Era el habitual error de distancia o una invención interesada? Si verdaderamente se vieron algunos navíos de gran porte, podían haber varias explicaciones, desde españoles de Tierra Firme o Nicaragua a europeos venidos por algún estrecho hasta entonces desconocido u orientales. Quiero recordar que Nuño<sup>39</sup> también mencionó un avistamiento parecido cuatro años antes, pero lo atribuyó a Gaboto, al que había visto salir de Sevilla hacia Zipango. Pero si hubieran sido súbditos del Emperador su presencia no hubiera inquietado a la Audiencia, ni conmovido la prohibición impuesta al Marqués de perturbar a Guzmán.<sup>40</sup> A fin de cuentas seguía siendo capitán general de Nueva España y a él le tocaba defenderla.

En todo caso, alegando crímenes de Nuño de Guzmán en los buques que él había enviado o presentando un riesgo de invasión extranjera, Cortés abandonó una posible navegación a Perú que estaba montando en 1534<sup>41</sup> y se adentró en Nueva Galicia con sus buques y tropas. Así llegó a California.

37.- En la probanza de las minas de Los Angeles, AGI, Patronato 180, R 52 (y en su transcripción en: Mathes, "Asesinato y descubrimiento...", pags. 31-44) hay varias cuestiones sobre el valor del buque y los valiosos rescates que llevaba.

38.- *Ibidem*.

39.- *Colección de Documentos Inéditos relativos a América y Oceanía* (Madrid, Imprenta J. M Pérez, 1870), t. 13, p. 408. Carta al Emperador de Nuño de Guzmán, Chiametla, 16/1/1531.

40.- AGI, Real Cédula en México 1088, L 1 bis, f. 45, que contiene la confirmación de la conquista por Nuño de Guzmán y la orden al Marqués para que no se inmiscuya en lo que está conquistando, 25/1/1531.

41.- Este interesante asunto queda reseñado en un pleito que los herederos de Juan de Salcedo levantaron al Marqués por préstamos para el armamento del navío *Santa Agueda*. Ver *Documentos Cortesianos*, t. IV, p. 225. Tiene además un interés adicional al ser Miguel López de Legazpi el apoderado de esos herederos y constituir por tanto primer vínculo conocido del conquistador de Filipinas con la Mar del Sur. Además fue precisamente Gonzalo Ruiz el depositario de los documentos acreditativos.

## El curso insurgente a través del *Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828*

Feliciano Gámez Duarte\*

Con este artículo quiero dar a conocer un medio de comunicación pero centrándolo en un momento histórico muy particular y en la utilidad que el mismo tiene para la investigación de un fenómeno singular. Se trata del Parte Oficial de la Vigía del Puerto de Cádiz, un periódico que tenía entre la comunidad de comerciantes, navieros y marinos de Cádiz su principal público. Este medio recibió una gran variedad de nombres a lo largo de su historia, incluso diversos formatos: *Diario Marítimo*, *Lista Semanal de Buques* o *Parte oficial...*, para nosotros, en adelante será el *Diario Marítimo*. Salvo en el caso de la Lista Semanal su periodicidad fue diaria y apareció entre los últimos años del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XX. Quizás llevado por la exageración, Ramón Solís definió al *Diario Marítimo* como el primer periódico publicado en Cádiz<sup>1</sup>, lo cual no es del todo cierto, sí podemos decir con rotundidad que se trata de uno de los primeros. Esta fuente hemerográfica ya ha sido empleada en diversas ocasiones para investigaciones muy variadas: desde el estudio de la empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana al estudio de las exportaciones de vinos a través del puerto de Cádiz,<sup>2</sup> pudiendo ser empleada incluso como una fuente magnífica para una interpretación histórica de la meteorología en esta área de Andalucía, ya que diariamente ofrecía el parte del tiempo mediante tres observaciones a lo largo del día.

\* Investigador del Grupo de Investigación “Historia Contemporánea” de la Universidad de Cádiz y miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y de la Asociación para el Estudio de la Guerra de la Independencia.

1.- Solís, R.: *Historia del periodismo gaditano 1800-1850*, Cádiz, 1971, p. 9.

2.- De hecho fue esta fuente uno de los pilares básicos de nuestra tesina *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra, 1797-1830* publicada por la Fundación municipal de Cultura del Excmo. Ayto. de Cádiz y el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes en este mismo año de 2001. En ella abordábamos el estudio de uno de los primeros navieros que abrieron rutas a Filipinas al margen de la Real Compañía de Filipinas. Asimismo otros investigadores como Francisco Piniella Corbacho ya abordó la utilidad de esta fuente en un artículo “ El Parte Oficial de la Vigía: Un documento postal y marítimo” en el Catálogo de la exposición *La vela y los correos*, Cádiz, 1992. Otros investigadores como Alberto Ramos Santana y Javier Maldonado Rosso se acercan a este documento para el estudio de la exportación de vinos a través del puerto de Cádiz.

Como podemos ver se trata de una fuente con muchas posibilidades, bastantes de las cuales aun no han sido explotadas. No obstante, hasta ahora no había sido empleado para ese fin singular del que nosotros hablábamos al principio del artículo: para el estudio del curso insurgente.

Este medio se ha convertido en una herramienta básica para la realización de nuestra Tesis Doctoral *El desafío insurgente: Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular, 1812-1828*; el hecho de ser una fuente seriada, conservada en su integridad para el lapso de tiempo que enmarca nuestro estudio, facilita la investigación aportando un magnífico eje cronológico para datar la presencia de corsarios insurgentes en las aguas próximas a la bahía de Cádiz y el área del Estrecho de Gibraltar.

### El vigía y el *Diario Marítimo*

Antes de adentrarnos en las informaciones sobre insurgentes en las aguas próximas a Cádiz hagamos una somera descripción de cómo se elaboraba la información que aparecía en el *Diario Marítimo*. La redacción de este periódico se localizaba en la casa-palacio del Marqués del Real Tesoro, ubicada asimismo en uno de los escasos puntos elevados dentro del casco amurallado de Cádiz; esta casa, como las más de las viviendas de los cargadores a Indias, comerciantes y navieros gaditanos, poseía lo que los gaditanos denominamos torre-mirador, que, en el caso particular de la casa del Marqués del Real Tesoro, se trata de la de mayor altura de todas, realizada ésta aun más si cabe por la particularidad orográfica antes señalada: es la llamada Torre Tavira. Desde esta torre el Vigía realizaba sus observaciones y transmitía las señales correspondientes al comandante del Puerto y al Capitán General, los días claros, sobre todo cuando sopla el viento del Este (el levante gaditano), la visibilidad alcanza muchas millas a la redonda, tanto hacia la mar como hacia el interior. El fruto de la vigilancia permanente de este vigía era redactado a pie de obra, es decir, desde su puesto de observación<sup>3</sup>, al caer la tarde, cuando la visibilidad era ya exigua, se imprimía el *Diario Marítimo*, el cual llegaba a los interesados a última hora de la misma, de manera que estaban plenamente informados de los movimientos de buques en el puerto de cara a sus actividades para el día siguiente. Sin embargo, como dijimos antes, la mayor parte de los comerciantes disponían de torres-miradores en sus viviendas, lo cual les facultaba para estar informados casi al mismo tiempo que el propio vigía.

El *Diario Marítimo* ofrecía no sólo información sobre los movimientos de

3.- Afortunadamente se han podido conservar los libros manuscritos con las anotaciones realizadas por los vigías del puerto, las cuales muchas veces complementan la información redactada y publicada en el *Diario Marítimo*, ya que para la publicación se eliminaban las apreciaciones personales y la información dirigida en exclusiva al Capitán General. Estos manuscritos, al igual que las colecciones del periódico impreso, se conservan en la Biblioteca de Temas Gaditanos "*Juvenio Maeztu*" (en adelante B.T.G.), de la Obra Sociocultural de Unicaja, en Cádiz.

buques, ya indicamos antes que sus páginas contenían, además, la información sobre el tiempo meteorológico, anuncios de próximas salidas de buques, ventas de los mismos, anuncios de las autoridades: avisos a los navegantes, subastas, nuevas señalizaciones, convocatorias del Consulado, etc. No es extraño, pues, encontrar entre la información sobre avistamientos, entradas y salidas de buques (normalmente muy sucinta y esquemática) otras más extensa en las que se describen con todo lujo de detalles sucesos tales como capturas de buques, enfrentamientos, naufragios, persecuciones y pequeñas escaramuzas navales, así como lo que los capitanes y oficiales de estos buques declaran haber visto en su navegación o, mucho mejor aun, todo aquello que ha podido acontecerles.

### Los corsarios insurgentes en el *Diario Marítimo*

El curso insurgente, iniciado en 1813 por los colombianos pero circunscrito hasta entonces a las aguas próximas al continente americano experimenta un salto cualitativo hacia 1816, año en el que comienzan a desarrollar sus actividades en las proximidades de la Bahía de Cádiz; Lewis W. Bealer sitúa la fecha del 15 de mayo de 1816 como la de la llegada por primera vez de los insurgentes rioplatenses al Golfo de Cádiz<sup>4</sup>. Según este autor ese día Squire Fisk, un ex-oficial de la marina de los EE.UU. al mando del *Santafecino* comenzó sus capturas en esta zona marítima. Por el contrario, el *Diario Marítimo* no recoge ninguna información al respecto a lo largo de todo el año 1816, sin embargo hay signos evidentes de peligro: desde mediados de año aparecen referencias a una pequeña escuadra de la Real Armada que realiza el crucero de vigilancia en las aguas que van desde el Cabo de San Vicente al Estrecho de Gibraltar, este destacamento lo forman el navío *Asia*, las fragatas *Esmeralda* y *Prueba*, el bergantín *Cazador* y el místico corsario *Santo Cristo del Grao*. El diario del día 21 de Agosto de 1816 contiene la única referencia, más bien confusa, en cuanto a presencia de corsarios en esta zona:

*Pasan al Estrecho 1 goleta y 4 bergantines, uno de éstos después que del mediodía demoraba al SSO, con rumbo al Mediterráneo, lo varió para este puerto, se puso al paio, extendió bandera española y mandó el bote con 4 hombres a la fragata americana Packett que se cita salida; y habiendo parlamentado con ella, viró y sigue para su destino*<sup>5</sup>.

No hace alusión clara y directa a corsarios enemigos o insurgentes, pero no es la actitud propia de los buques nacionales largar la bandera española sólo en las proximidades del puerto, más bien parece un subterfugio de los empleados por los insurgentes para poder verificar a un navío neutral y obtener noticias de primera mano de la situación dentro del puerto de Cádiz: próximas salidas, esto es, nuevas presas y

4.- Bealer, L.W.: *Los corsarios de Buenos Aires: Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1937, pp. 86-87

5.- B.T.G. *Diario Marítimo* (D.M.) 21/VIII/1816

movimiento de los buques del crucero de vigilancia. Pero dejemos este ejercicio de determinismo para centrarnos en los hechos y no en las suposiciones.

Ejemplos de que poco o nada escapaba a la atención del vigía son las noticias que hemos encontrado en los últimos meses de 1814 e inicios de 1815, las cuales se refieren al enfrentamiento anglo-norteamericano de 1812-1814; buques de ambas naciones emplearon las aguas cercanas a Cádiz como escenario para sus combates y escaramuzas<sup>6</sup>. A partir de ese año, la presencia de corsarios insurgentes en las aguas del Golfo de Cádiz sufre una progresión geométrica, cada vez se van haciendo más patentes y sus acciones más dañinas.

Las peculiares características geográficas de la ciudad de Cádiz, una pequeña península unida al continente por una estrecha lengua de tierra, enmarcando una gran bahía a la que desembocan varios ríos, salpicada de marismas y caños, favorecieron o más bien forzaron que desde sus más remotos inicios, desde la fundación de la ciudad por los fenicios, la ciudad dependiese de las poblaciones más cercanas para su sustento diario. Cádiz se alimentaba del mar tanto de sus productos como de lo que por vía marítima accedía a la ciudad. Ramón Solís hace una clara distinción entre los dos principales accesos a la ciudad: la Puerta del Mar y la Puerta de Tierra; la del Mar era el acceso principal, por ella se accedía a una plaza, al Ayuntamiento, a la calle Nueva, la lonja al aire libre donde los cargadores de Indias llevaban a cabo sus tratos; por el contrario la Puerta de Tierra era el acceso por el Sur, la parte posterior, un conglomerado de baluartes, murallas, glacis y baterías, un puesto defensivo frente a posibles hostilidades<sup>7</sup>; de la puerta del mar sólo podía esperarse lo bueno, en cambio por tierra sólo podía esperarse al enemigo.

Cádiz recibía a través de su puerto la mayor parte de los productos básicos para el consumo, situación que se prolongó hasta la llegada del ferrocarril a la ciudad, ya en la segunda mitad del XIX. Por vía marítima entraban huevos, harina, pescado, carnes y animales, frutas, verduras y hortalizas, y, por supuesto, todos los productos propios de América y Asia, así como de los principales puertos de Europa. Ambas formas de

comercio marítimo, la que llegaba al puerto con variedad de productos de la otra orilla del Atlántico, del Pacífico o de las lejanas Filipinas y también la que, haciendo cabotaje, venía desde los puertos más cercanos trayendo todo cuanto la ciudad necesitaba para el sustento de cada día, ambas formas, ya decimos, fueron objeto de los ataques y persecuciones de estos corsarios<sup>8</sup>. Una, la ultramarina, afectaba directamente a una elite de ciudadanos y más indirectamente al resto (en cuanto que ocasionaban la pérdida de puestos de trabajo, por poner un ejemplo); en cambio la “minorista”, por llamarla de alguna forma, afectaba a la entera totalidad de los habitantes de Cádiz. Creemos que sería muy interesante estudiar la evolución de los precios de estos productos básicos durante el período que más activos estuvieron estos corsarios en torno al puerto de Cádiz; sin descartar, claro está, un análisis acerca de las cuantías pagadas en los riesgos marítimos, préstamos a la gruesa y seguros.

A pesar de lo exiguo que podía resultar el botín de estas embarcaciones costaneras y de pequeño porte, eran objeto de ataque por cuanto podían proveer al corsario, como hemos visto, de víveres, velas, ropas o escaso numerario, así como de algo más vital: información, sobre los puertos, sobre las entradas y salidas de mercantes y, sobre todo, información acerca de los “cruceros” que efectuaban los buques de Real Armada. Las de porte mediano o grande: fragatas, corbetas, bergantines y goletas, entre otras, además de poder proporcionar botines de mayor consideración eran enviadas a los puertos de origen de estos corsarios: Buenos Aires, Montevideo, Isla Margarita o bien Baltimore, Savannah o Charleston, allí podía pagar muy bien tanto los cargamentos de estas naves cuanto el propio valor intrínseco de las mismas.

El espacio marítimo por el que se movieron preferentemente los corsarios fue el comprendido por las aguas cercanas al Cabo de San Vicente, Cabo de Santa María e incluso la embocadura del Estrecho de Gibraltar, en el cual no dudaban en adentrarse toda vez que, pasadas las “columnas de Hércules”, podían encontrar abrigo y protección en el puerto neutral de Gibraltar. Esas aguas eran la puerta del principal puerto de España en esos años, además también estaban próximas a las rutas seguidas por los

- 6.- B.T.G., D.M. 26/XII/1814 Entra en el puerto el “bergantín inglés *Sans Souci*, de Terranova en 31 días con 2800 qtals. de bacalao, a D. Ricardo Meade; este buque fue apresado por la goleta americana *Amalia* en la latitud de 40° y 48' de longitud del meridiano de Londres, su capitán de presa Alexander Adams, y ha venido a esta bahía a reparar algunas averías”  
B.T.G., D.M. 10/III/1815 “Cruzan los bergantines *Jasper* y *Renard* y la corbeta *Sabrina*, de guerra ingleses; ésta a las 10 ¾ disparó un cañonazo sin bala al dicho paillebot americano [*Weazle*] hallándose próximo al castillo de San Sebastián, y continuó disparándole con ella hasta que extendió bandera que puso inglesa, la cual arrió a la boca del canalizo por donde vino a bahía, y largando entonces su nacional americana viró la corbeta en vuelta de afuera”  
B.T.G., D.M. 24/III/1815 Entran en puerto “hoy un bergantín español del O y la corbeta de guerra inglesa *Sabrina*, del crucero; ésta entró en bahía a las 2 ½ trayendo en su tope mayor el estandarte nacional de Inglaterra, habiendo disparado 4 cañonazos en señal de haber recibido noticia de la ratificación de la paz con los americanos”  
7.- Solís, R.: *El Cádiz de las Cortes*. Plaza y Janés, Barcelona, 1978, pgs.: 28-29.

- 8.- Sirvan como ejemplos estas dos noticias:  
“Han entrado las embarcaciones siguientes. Anoche el bergantín español N.S. de *Covadonga*, Benito Deán, de *Villagarcía* en 8 con maíz, habichuelas, jamones, huevos y gallinas, a Don Joaquín Caslduero. Este buque fue apresado el 9 del corriente a 6 leguas al E. De *Vilanova* de *Portimao*, por un bergantín corsario insurgente al que le robó los jamones, las gallinas y la mayor parte de las habichuelas y huevos.  
*Quechemarín* español N.S. del Carmen, Juan de Jaunsolo, de *San Martín de Arenas* en 9 con 1060 fanegas de trigo, a D. Manuel Docavo y Casal. Este buque fue apresado el 10 del corriente 1 ½ leguas al S. De *Lagos* por el referido corsario, el que le echó al agua mucha parte de su cargamento, robándole jarcia, calabrote, velas y ropa de la tripulación, poniéndoles a su bordo al capitán D. Ramón Fano y 8 individuos del bergantín *Manuelito*, que iba de *Sevilla* para *La Coruña* y *Gijón*, apresado y marinado el mismo día 10 a tiro de cañón de *Lagos*”. Ambas noticias fueron publicadas el día 13/IV/1826. B.T.G., D.M. 13/IV/1826.

buques portugueses, víctimas también de los corsarios. De la peligrosidad de franja de mar dan buena cuenta los avisos que publicó repetidas veces el Consulado precisamente en las páginas del Diario Marítimo, unos advirtiéndolo de la falta de buques de la Real Armada para proteger los convoyes de mercantes<sup>9</sup>, acerca de la necesidad de cruceros por parte de los mismos, otros informando sobre la cercanía de los corsarios y algunas de sus acciones, y otros, no menos importantes, sobre las nuevas disposiciones acerca de señales para avisar de la cercanía de corsarios<sup>10</sup>.

- 9.- Carencia de convoyes o aun pero: falta de tripulantes para los mismos, así lo constata el anuncio publicado el 17/V/1821 (B.T.G., D.M 17/V/1821):

**“CONSULADO**

*AVISO AL COMERCIO: El Sr. Comandante general del Departamento de Marina con fecha del 16 del actual dice a este Tribunal del Consulado Nacional de Comercio lo siguiente. =He recibido el oficio que V.SS. me han dirigido con la copia de la instancia que le acompañaba de varios capitanes de buques destinados a los puertos del Norte de la Península, solicitando el auxilio de conserva, para lo cual me recuerdan V.SS. lo que les manifesté en mi oficio de 26 del próximo pasado mes relativamente a la salida del bergantín Aquiles para sustituir al Voluntario que regresó del crucero.*

El motivo de la detención del Aquiles ha sido la falta absoluta de gente de mar para tripularlo, pues no habiendo cubierto el contingente designado a los pueblos de esta y de otras provincias algunos Ayuntamientos, que a pesar de la ley de 8 de Octubre anterior, no han verificado todavía la remisión del que les corresponde, ha imposibilitado esta falta el completar las dotaciones del navío Asia y del mencionado Aquiles; pero habiéndose presentado en el día de ayer los individuos remitidos de la provincia de Algeciras, se han destinado desde luego a ambos buques, y en su consecuencia he dispuesto se les satisfaga a todos los del Aquiles un mes de paga en el día de mañana, y el día 19 dará la vela para la comisión de su crucero. = Lo que aviso a V.SS. en contestación a su oficio de ayer, y para que los capitanes de los buques mercantes, teniéndolo así entendido se presente al comandante del Aquiles, que les dará convoy hasta el cabo de la Roca, en los mismos términos que lo hizo el Voluntario con las embarcaciones que salieron para los puertos del Norte de la Península. = Y de orden del expresado Tribunal se hace notorio al comercio para su inteligencia y efectos conducentes. = Cádiz 17 de Mayo de 1821. = P. A. del S. = Feliciano Antonio Puyade, oficial primero”. Este problema no moría con la formación de este convoy, así lo viene a constatar un anuncio de similares características publicado el 23/VI/1821, por el que varios capitanes solicitan escolta hasta los puertos de Galicia. En esta ocasión el problema es aun más acuciante ya que, a diferencia de lo acontecido en el mes de Mayo, ahora no se han incorporado hombres para poder tripular la fragata *Pronta*, designada para esta operación, B.T.G., D.M. 23/VI/1821.

- 10.- Anuncio del Vigía del Puerto publicado en el D.M. 10/IV/1822:

*Por disposición del Excelentísimo Sr. Comandante General del Departamento de acuerdo con el Sr. capitán del puerto, se establecen en esta Vigía las señales siguientes para conocimiento de los navegantes españoles y del comercio.*

Una bandera holandesa en el tope del asta, significa estar a la vista embarcación sospechosa. Una bandera roja con aspas blancas, significa estar a la vista embarcación enemiga.

Si a cualquiera de las señales anteriores se le agregase un gallardete rojo superior indica hallarse en el cuarto cuadrante; si el gallardete estuviere inferior, que está en el tercero, y si la bandera fuere sola sin agregación del gallardete es que demora en el segundo.

De la ineficacia de los cruceros, de su incapacidad para acabar con las acciones de los corsarios da buena cuenta el anuncio del consulado del 3 de Junio de 1821:

**CONSULADO**

*AVISO AL COMERCIO. Por disposición Tribunal del Consulado Nacional de comercio de esta plaza se convoca a los individuos del propio cuerpo mercantil, para celebrar junta general mañana lunes 4 del corriente a las 12 del día, en las casas donde reside el referido Tribunal, a fin de manifestar un oficio, que el Consulado dirigió en 1º del presente mes al Sr. Comandante general de este Departamento, y su contestación; ambos relativos a la necesidad de los cruceros de buques de la Marina Nacional, extensión de aquellos, y su constante permanencia en los puntos de esta recalada, con el interesante objeto de proteger las embarcaciones del comercio, para que instruido éste de los particulares indicados se delibere acerca de la materia y acuerde la junta lo que estime conducente sobre su importancia. = Cádiz 3 de Junio de 1821. = P.A. del S. = Feliciano Antonio Puyade, oficial primero<sup>11</sup>.*

Estos cruceros de escolta concluían en el cabo de la Roca, a la altura de Lisboa, cierto es que desde ese punto y hacia el Sur, en dirección al cabo de San Vicente, es donde operaban fundamentalmente estos corsarios, sin embargo las quejas de los capitanes y navieros nos hace pensar que las acciones de los insurgentes podían alcanzar aguas mucho más al Norte de las vigiladas por los cruceros de la Marina Nacional.

Conocemos las fechas en las que anduvieron por estas costas las zonas en las que se movieron preferentemente, sabemos cuál fue la reacción de las autoridades militares y del Consulado, pero también por medio de las noticias publicadas en el Diario Marítimo podemos conocer cómo eran estos corsarios, qué tipo de navíos tripulaban:

*[...] Casco americano muy largo, con los árboles inclinados, pintado el casco negro con una franja amarilla estrecha, once puertas por banda, siendo las nueve empezando de popa guarnecidas con cañones o carronadas (su propia expresión) de 18, y las dos de proa cerradas, no traía áncoras en ninguno de los lados a proa, no tenía verga de cebadera; tenía bote en la popa y éste dos estrellas blancas y en medio una R. La guarnición sería como a poca diferencia de 200 hombres, la mayor parte de ellos eran americanos ingleses, y del árbol de maestra a proa (expresión de dicho comandante) eran, se veía claramente, de diferentes naciones. Izó bandera inglesa y vino a su bordo, donde después de varias preguntas estando arrimados a distancia de una vara le dejó libre seguir su viaje, quedando el bergantín a las 5 de*

Se mantendrá la señal constantemente puesta mientras el buque a que se refiere esté a la vista.

Sin embargo de esta prevención los capitanes y patronos deben tener presente que no siempre se pueden reconocer los buques sospechosos o enemigos a larga distancia, pues que estos dan indicios de serlos observándolos si dan caza a otros buques para reconocerlos, o si pudiendo hacer navegación determinada pierden el tiempo en la mar ya de una u otra vuelta. Antonio García”

- 11.- B.T.G., D.M. 3/VI/1821.

*la tarde en gaviás con el bordo del Sur, con viento SO. El expresado Sr. comandante dice haber visto lo que menos 10 oficiales a bordo con sus charreteras y uniforme azul con vueltas blancas<sup>12</sup>.*

La anterior es la descripción que hace el teniente de fragata D. Antonio Scarnichea, comandante del caique *Piedade* de la Marina nacional portuguesa, de un bergantín corsario insurgente avistado a 16 leguas al Sur de Huelva, el día 25 de Junio de 1821. El tipo de buque descrito en las líneas anteriores es el que más frecuentemente encontramos en las páginas del Diario Marítimo, unas veces es un bergantín, otras una goleta y otras el bergantín aparejado en goleta, tipos de buques muy propios de una determinada zona de os EE.UU. y un diseño muy pujante en estos años iniciales del siglo XIX; buques rápidos, muy marineros, empleados sobre todo en la guerra anglo-norteamericana de 1812-1814 tanto por los corsarios norteamericanos frente a los ingleses como por los propios corsarios de Halifax (Canadá) contra los norteamericanos; fue, además, un buque cuyo uso estuvo muy extendido en la trata, es decir, en el comercio negrero.

El comportamiento de estos corsarios solía ser, digámoslo así, correcto, se ajustaba a un modo de actuar homogéneo para esta práctica en todo los tiempos y lugares. Sus acciones se mantenían por lo general dentro de los límites de la licitud determinada por las diferentes Ordenanzas de Corso de las distintas repúblicas y de España; no obstante, podemos encontrar algunos ejemplos de comportamientos excesivos, que van más allá de lo estrictamente determinado por la patente y la ordenanza correspondiente. En el diario Marítimo de 31 de Mayo de 1821 encontramos la descripción de un saqueo que sobrepasó los límites de lo permisible:

*[...] El día 6 del corriente me comunicó el Vicecónsul de Lagos haber tocado en aquel puerto el bergantín Voluntario que estaba cruzando del cabo de San Vicente a este cabo de Sta. María, pero no había podido darle noticia alguna respecto a no haber aparecido ya 10 o 12 días barco insurgente alguno [...]. El día 15 del corriente salió de este puerto el diate portugués Alehuya, del patrón Manuel Bieyra Leonardo para dirigirse a Salé, cargado de géneros y 1500 duros en dinero: el día 16 del mismo fue apresado por una fragata insurgente en la altura de Salé, a unas 18 leguas de distancia, a las 7 de la tarde. La fragata es de tres mastos y 18 piezas de artillería, habían asegurado ser de 26, dicen ahora de 18 por tanto se está en duda, con 150 hombres de tripulación, pintado su casco de negro, y con una banda blanca o amarilla [...]. Las artillerías son del calibre 18 y 12 toda de bronce. Llegados a su bordo los insurgentes le robaron toda la carga y dinero y ahorcaron a toda la tripulación, sobrecargo y pasajeros para que declarasen si había más dinero a bordo, dejándolos todos ahorcados de modo que les quedase poca distancia de las tablas a sus pies; últimamente les soltaron guardándose el galopín y dejándoles sin víveres ni agua [...]<sup>13</sup>.*

Sin ser una documentación rica en cuanto al detalle aporta lo suficiente, el dato escueto que puede ayudar a ponernos sobre otras pistas no menos interesantes en otros archivos y fuentes documentales. Esta información puede bastarnos para, con su ayuda, encontrar más datos en los Papeles de Corso y presas del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán de la Marina, por poner sólo un ejemplo. Debemos tener presente, ante todo, que nos hayamos ante un periódico, escueto en la información publicada apenas superaba las dos páginas, cuatro en el caso de la Lista Semanal de Buques; especializado, por cuanto que sus contenidos sólo iban dirigidos a un determinado sector de la población: maestros y capitanes, comerciantes, navieros y aseguradores. Sin embargo, como ya hemos indicado reiteradamente, su ventaja reside en ser una fuente seriada, un reflejo diario de lo que acontecía en el puerto y en las aguas circundantes. Esperamos que este artículo haya contribuido en alguna medida a su divulgación; las líneas precedentes sólo han sido un ejemplo y anticipo de los frutos que nos está aportando para nuestra Tesis Doctoral. Esperamos que, ahora, a través de este medio hayan podido tener conocimiento de esta fuente y de sus posibilidades investigadores de América y de otros lugares de España y Europa.

12.- B.T.G., D.M. 5/VII/1821.

13.- B.T.G., D.M. 31/V/1821

## The Chilean Naval Mutiny of 1931

Carlos López Urrutia\*

The Chilean Naval mutiny of 1931 has been described as an abortive Kronstadt, a communist putsch, the result of domestic political intrigue, and a legitimate demand for better conditions, and there have been other interpretations.<sup>1</sup> Establishing the facts of what happened in Chile in the first days of September 1931 has been a fairly easy task. There are plenty of sources.<sup>2</sup> To describe the motives, the inspiration, the logic, or the lack of logic that moved the mutineers to act is another matter. The purpose of this paper is to discuss some possible motives behind the revolt.

In 1931, the Great Depression was dramatically affecting Chile. The country was suffering from a serious economic and political crisis of a magnitude that the nation had never experienced before. Chile's monopoly on nitrates had come to an end after the development of a process to produce synthetic saltpeter. The collapse of the stock markets worldwide was particularly serious in a developing country such as Chile where speculation on mining stocks had been a major economic activity. Thousands of unemployed persons descended on downtown Santiago.

The political situation reflected the economic crisis. Two presidents had resigned in succession, and the executive power was resting temporarily on the President of the Supreme Court, Manuel Trucco. The acting president was in the process of

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

1.- William A. Sater, «The Abortive Kronstadt: The Chilean Naval Mutiny of 1931,» *HAHR* 60, 2 (1980): 239-68. A possible communist connection is described in Jean Valtin, *La noche quedó atrás* (Mexico City, 1963), p. 493.

2.- Some of the participants in the mutiny have left written statements: Ernesto González, *El parto de los montes o la sublevación de la narinería* (Santiago, 1932); and Manuel Astica's extensive interviews in a series of articles in *Ercilla* (December 1965). Of special interest is, of course, «La sublevación de la escuadra». See also José M. Cerda, *Relación histórica de la revolución de la armada de Chile* (Concepción, 1934). For the government side, see Edgardo von Schroeders, *El delegado del gobierno y el motín de la escuadra* (Santiago, 1932); Leonidas Bravo, *Lo que supo un auditor de guerra* (Santiago, 1958). Several other government officials mention the revolt or their participation in the events in their memoirs, such as Generals Vergara, Saénz, and others, as quoted below. The most complete and best-documented narrative of the events is Carlos Charlín, *Del avión rojo a la República Socialista* (Santiago, 1970), pp. 391-504.

calling a general election. Political parties, by themselves or in coalition, were vying for power. On the one hand, the supporters of deposed President Carlos Ibañez, never a political party, were recovering their strength. On the other, supporters of Arturo Alessandri wanted their man re-elected under the new constitution that he had put in place. Socialists, Communists, Anarchists, and other small groups all wanted to promote revolution, or at least to get their share of the pie in the new government, and therefore became involved in the political turmoil. Law and order were hard to maintain. Legality and constitutionality were observed as the circumstances permitted. According to one American historian, «Naval mutinies never occur at propitious moments, and this was particularly true in Chile's case.»<sup>3</sup>

For several years now, the squadron had sailed north for the winter, where a rigorous training program was scheduled. During this period, the ships were divided into two divisions, the «Active Squadron» and the «Instruction Squadron». By mere coincidence, the two squadrons found themselves anchored at Coquimbo at the end of August 1936 (winter in the southern hemisphere) with combined crews of over 5,000 men.

On board the 32,000-man battleship *Latorre*, flagship of the Instruction Squadron, were twenty-one men who had been given the temporary rank of «corporal» in the Supply Branch. These men had not gone through the traditional naval training that started at age fifteen, but had been hired as adults so that they could be trained in accounting methods and eventually become «accounting assistants» to regular supply officers. These men had been selected for their jobs in an open competition that tested their skills in writing and mathematics. No background checks or even personal interviews had been conducted. Some of these men were experienced union organizers or political agitators who had managed to hide their pasts and had achieved high scores in the competitive examinations.

The Chilean Navy of 1931 consisted of the already mentioned *Latorre*, recently modernized at Devonport, England; four «Elswick»-type cruisers, all built before 1900; six new and four older destroyers; nine submarines; three minelayers; and two dozen assorted auxiliary vessels.

The difficult economic situation affected the naval personnel in a way that the rest of the country could not possibly know. Their families had been left behind in Valparaíso and Talcahuano, and their small salaries did little to compensate for the prolonged absence from their homes. Most of the men had withdrawn advanced pay, «dead horses» in U.S. naval parlance. It was the only way to leave enough money at home for family expenses. Officers and men were concerned for the safety of their loved ones and, of course, for their economic well-being. Communications were slow. Only through the weekly mail steamers could letters be sent from the northern anchorage to their home ports. As difficult as this situation may have been, the majority of the officers and men considered this training to be the proper preparation for war.

3.- Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 245.

The government in Santiago was facing an enormous crisis. The coffers of the Central Bank were empty. There was no credit to be had. In a desperate effort to cut expenses, the Finance Minister, Pedro Blanquier, had announced a twelve to thirty percent reduction in salaries to all government employees, including the armed forces. If this proposed cut were to take place, most enlisted men and even officers would have no money coming since they had already drawn most of their salaries for the three-month period during which they were at sea. Needless to say, the complaints were directed at the central government, and the enlisted men's quarters and wardrooms rang with talk about the pay cuts. The crew of the *Latorre*, especially, remembered that while they were in England, their foreign service bonus had been cut in half.

The supply corporals, led by one Manuel Astica, suggested that the crews present the squadron's commodore with a «List of Petitions,» a standard practice in Chilean factories, mines, and nitrate works. After all, the navy had not actively participated in the political turbulence of the previous ten years, and it had already taken a ten percent pay cut, plus half the bonus for sea duty had been eliminated. Some of the men confided in their officers what was afoot. When Captain Alberto Hozvén learned that these demands were circulating among the crew, he ordered that a delegation from each ship in the squadron attend a formation on the deck of his flagship. There, in a hard and authoritarian way, he informed them that this type of politicking was anti-patriotic and contrary to naval traditions and regulations. He also stated very clearly what procedures the navy used in case the crew wanted to make a request. When dismissed, the men did not break ranks with the customary «Viva Chile!» but for a few naval cadets who were on board. Hozvén should have become immediately aware of the state of the crew.

The speech by the commodore did not calm the crews. It fell instead, like a bad seed, on the well-prepared minds of the petty officers who had been lectured by Astica and his associate Agustín Zagal. A meeting was held on board the *Latorre*, attended by all off-duty petty officers and the supply corporals, on August 31, 1931. The majority of the sergeants wanted to forget the list of demands, but Astica and Zagal insisted on the crew's right to make demands. The attitude of the officers was in question. Would they join the men? Their salaries would be subject to a more drastic cut, and some had even suggested that they send their petition directly to the President. But in the end, the petty officers of the battleship decided that dramatic action was needed, and after a passionate speech by Astica, voted by a show of hands to take over the ships at midnight. Nothing was said or planned after that action, except that they would demand the restoration of their salaries.

Nothing transpired during the evening, and the commodore unwisely allowed the men liberty to attend a boxing competition.<sup>4</sup> That night, September 1, 1931, almost an hour before the set time, the officers on duty on the flagships *O'Higgins* and

4.- Captain Hozvén's narrative is summarized in the U.S. Naval Attaché's report of September 28, 1931 (National Archives, Washington, D.C.).

*Latorre* were captured. It was a simple matter to lock the cabins from the outside or put padlocks on the scuttle leading to officers' quarters. The rest of the officers were detained as they returned on board, and locked in their cabins. Captain Hozvén refused to surrender and challenged the men to shoot him.<sup>5</sup> Similar actions took place on all the ships anchored in Coquimbo. The lower-ranking seamen, not having been involved in the plot, were, of course, just as surprised as the officers but accepted the situation and took orders from the petty officers. The early start of the revolt took some of the other crews by surprise, but they reacted quickly, and soon they were hoisting a red light, the agreed signal that the ships were under their control. An unusual situation developed on the destroyer *Hyatt*. Captain Humberto Aylwin was told of the revolt when he was still on the dock but insisted on going aboard. After he was piped aboard, the chief asked him what they should do. Unaware of the situation, Aylwin told them that their duty was with their fellow sailors. Having the men's loyalty, he missed the best opportunity anyone had to become a second Arturo Prat, Chile's national hero.<sup>6</sup> Had the *Hyatt* refused to join the revolt, the rest of the destroyer crews would probably have followed suit.

Although the supply corporals' idea was to form a committee «à la Soviets,» the senior petty officer on board each ship took command, assisted by the next six men on the seniority list. On the *Latorre*, this role fell to Ernesto González, chief yeoman. The petty officers on the flagship appointed themselves «General Staff of the Crews» (*Estado Mayor de las Tripulaciones*) and assumed command of the squadron. Astica played an important role in all this and was elected secretary of the governing body.

The government in Santiago did not find out about the mutiny at Coquimbo until late in the afternoon of the next day, September 2. Astica wrote a proclamation and sent armed patrols headed by a drummer, who proceeded to read the statement in which the *Estado Mayor* officially took over the province of Coquimbo. The local garrison commander did nothing. The police chief ordered patrols that, when they encountered naval patrols on shore duty, exchanged «friendly salutes,» according to Astica.<sup>7</sup>

The news had a profound effect on the government. The cabinet panicked. The fact that it was the navy, the always loyal and professional navy, that was in revolt was a source of terror in civilian minds. The memory of the 1891 civil war, with its thousands of victims, was still very much alive. The two squadrons could sail north

- 5.- The senior petty officer, Ernesto González, realized too late that they had made the wrong decision. He went to Astica's bunk, woke him up, and begged him to delay the move. He was convinced that he could talk to the commodore. But Astica would later declare, «González left, and *I took the decision* to start the rising right away» (italics added). Interview in *Ercilla*, December 1965.
- 6.- The author heard this from his father, then Lieutenant Commander on board the *O'Higgins*. Aylwin was a close relative by marriage.
- 7.- Leonardo Guzmán, *Un episodio olvidado de la historia nacional* (Santiago, 1966), p. 48.

and land troops in the nitrate and copper towns with light garrisons, and unleash a rebellion of enormous proportions. If the army garrisons joined them, Chile would be taken over by Marxist revolutionaries. According to a U.S. report:

*The immediate reaction was one of uncertainty and fear, with the general morale of the better classes in Chile considerable weakened, as it was felt that the revolt of the enlisted men and petty officers not only tended to destroy confidence in social security but would encourage other groups as well to resort to violence against government measures.*<sup>8</sup>

And the naval attaché reported:

*This mutiny has greatly startled Santiago, and there is a general feeling that if the sailors are successful in their endeavor, their action will be followed shortly by a similar action on the part of the Army and the Carabineros. Also, that the many thousands of unemployed who are ripe for communistic propaganda will begin to take things into their own hands.*<sup>9</sup>

Within a few hours of receiving the news from private sources, the government received by wire a list of demands. The text, long, wordy, and full of justifications for the actions, can be summarized as follows:

1. Salaries to remain at the former levels.
2. Return of former government officials to face trials.
3. The government must try by all available means to stop the negative propaganda campaign directed against the Armed Forces.
4. The squadron is to remain at anchor until this situation is solved.
5. The crews pledge not to use their guns against the people.
6. The government must respond favorably within forty-eight hours.
7. The sailors want to affirm and pledge that there are no anarchical thoughts in their minds, or political ambitions. They are moved only by a desire to improve the conditions of the people.

These demands could easily have been accepted, but shortly before midnight, a second set of demands arrived.<sup>10</sup> In this second request, it was easy to see the radical influence of the «supply corporals». After a short list of reasonable professional

- 8.- National Archives, Military Intelligence Department (MID) Intelligence Summary, October 9, 1931.
- 9.- National Archives, Report of the Naval Attaché of the Embassy, Dispatch no. 958, no date [September 9, 1931].
- 10.- The MID Intelligence Summary, cited above, makes no mention of the second list of demands, summarizing both requests as one.

grievances, there were political requests that could not be easily answered, much less accepted. They demanded, for example, that Chile suspend the payment of its foreign debt, the lowering of banking rates, industrialization, land tenure reform, and heavy taxation of rich people. The mutineers did not disclaim, this time, their communist or radical ties.<sup>11</sup> Historian Frederick Nunn finds «that Marxist thought, socialism, and extreme solutions should have found their way into the navy should not seem strange.» Nunn goes on to give several very good reasons why this should be so but ignores the fact that during the stay at Devonport, several attempts had been made to subvert the crew, some by communist agents. He also ignores the all-important spade-work of the accounting corporals.<sup>12</sup> It should be remembered that the battleship had just returned from an extensive refit in England in April, four months earlier. Chilean intelligence sources were aware of the revolutionary activity among the crew by agitators who traveled from Paris to visit the ship. The head of the civil police was convinced that a mutiny would break out as soon as the ship sailed into Chilean waters.<sup>13</sup>

That very same night, the government called a meeting of important politicians after the cabinet tendered its resignation. It must be remembered that this was an interim government that may have had popular support but had no political ties to any party. A new cabinet was formed, and it was decided that the government, rather than the navy, would handle the situation. This was a grave mistake. Had the navy been allowed to deal with the mutineers, the situation would have improved rapidly, and the guilty parties would have been properly apprehended and punished.<sup>14</sup> A meeting of admirals in Santiago showed that their opinions were divided, but the Minister of Marine, Admiral Calixto Rogers, found a solution: the government delegate would be a navy man.

Rear Admiral Edgardo von Schroeders, a highly regarded senior officer, was ordered to fly to Coquimbo and deal with the mutineers, but severe restrictions were placed on him. He could not go on board, and he could not make any commitments from the government side.

At Devonport, the *Latorre* had been equipped with the most modern and powerful radio system available at the time. Chilean technicians had been trained in

- 11.- Von Schroeders, «El delegado del gobierno,» p. 11; Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 244.  
 12.- Frederick Nunn, *The Military in Chilean History* (Albuquerque, NM, 1976), p. 201. See also Ricardo Donoso, *Alessandri agitador y demoleedor: cincuenta años de historia política de Chile* (Mexico City, 1954), II: 6.  
 13.- Ventura Maturana, *Mi ruta. El Pasado. El Provenir.* (Buenos Aires, 1936), p. 161; he adds: «The motivation was eliminated on time, but there remained on the decks the seed of demoralization that would give its poisonous fruits on September 1 of that year.» Von Schroeders shares this opinion.  
 14.- Carlos López Urrutia, *Historia de la marina de Chile* (Santiago, 1968), p. 367. The contrast between this situation and what occurred during the Allende government in 1973 is clear proof of the navy's ability to handle its own problems even though in 1973, the mutineers had the backing of the government!

England and were experts in their business. They easily broadcasted the demands on commercial radio bands in long and short wave. They also communicated their actions and demands to all navy units and asked them to join the revolt. Even the oiler *Rancagua*, on its way to Panama, was ordered to return. The naval base at Talcahuano, where the submarine base and two schools were located, joined the revolt in spite of the officers' having plenty of advance notice of what had happened at Coquimbo. In fact, the commander of the depot ship *Araucano* simply deserted his post, and the senior officer at the base, Rear Admiral Chappuseaux, refused to order the men to resist and simply left the base.<sup>15</sup> The civilian workers at the navy arsenal joined the ranks, thus swelling the number of men in rebellion at Talcahuano to over 3,000.

In Valparaíso, the situation was tense, and the naval base at Salinas, where the Communications School was located, sent a radio message saying it was joining the rebels. The former naval air base at Quinteros, now garrisoned by the air force, also revolted and joined the mutineers. The Naval Academy, which had been trained for city patrolling and defense, was put on a war footing. The rifles of the first-year cadets were lent to the firemen so they could augment the Carabineros, or police forces—much to the disappointment of the youngsters, who, armed only with bayonets, were detailed to pass ammunition.<sup>16</sup> Although there were sporadic attacks by armed civilians on the buildings, no organized attack on the Academy ever materialized.<sup>17</sup>

It soon became evident that the rebels would not negotiate on shore, and after wasting valuable time, von Schroeders finally was granted permission to go on board. He was received with due ceremony and engaged in a lively debate with the *Estado Mayor de Tripulaciones*, which by now had even adopted the initials EMT. He accepted the professional demands -better food, including more sugar, free clothing, and other internal complaints- but would not negotiate other demands.<sup>18</sup> Von Schroeders was popular enough with the crews to receive privately confidential information that radicals were attempting to take over the movement and a split was developing. On his return to shore, he urged the government to settle the issue by signing a memorandum of agreement that had been accepted by the EMT. The terms of the agreement were

- 15.- This does not mean that there were not some acts of bravery at Talcahuano. The submarine *Fresia* put out to sea ready to sink any rebel vessel she found, only to sink herself when the ship ran into the fresh waters of the Bío-bío River, an accident from which it luckily recovered. Lieutenant Fernando de la Paz, in charge of Fort Punta de Parra, refused to surrender. He shot and killed seven mutineers and finally took refuge in the magazine and, with a lighted match, ordered the mutineers to surrender, threatening to blow them up. The mutineers surrendered. (See report of the American Naval Attaché.)  
 16.- Mario Campos Menchaca, *Caleuche, Barco del recuerdo* (Santiago, 1996), p. 21.  
 17.- At least one civilian would be tried later for discharging a revolver at the Academy, but he was acquitted. See Donoso, *Alessandri agitador*, p. 74.  
 18.- Astica would later insist that a much-debated subject was the Naval Penal Code: discipline and punishments. None of the participants makes any mention whatsoever of this subject, however.

simple: all officers were to be restored to their posts, there would be no reprisals, and the Ministry of Marine would study the situation. But both sides reneged. The government sent its own version of the agreement, and the EMT announced that it would not sign until the Reserve or Southern Squadron, composed of the ships from Talcahuano, had arrived.

In the meantime, the Santiago authorities were busy trying to obtain support from the United States. They urgently requested high-explosive bombs and tear gas.<sup>19</sup> This simple request was promptly denied for some very poor reasons, such as the fact that it was Labor Day in the United States. Later, when an impasse developed, the Chilean government actually requested the intervention of the U.S. Navy. On September 7, 1931, Walther Thurston of the State Department met with Rear Admiral Walter Sexton and Captain Husband Kimmel and later reported that the minimum force requirements would be four light cruisers or three heavy cruisers, all coming from the East Coast of the United States, which would take eight to ten days. The maximum effort would require a battleship, an aircraft carrier, three heavy and four light cruisers, twelve destroyers, and supporting ships. To assemble and get this task force into action in Chile would take at least fifteen days.<sup>20</sup> The request was denied, and Chile «was to resolve its problems unaided.»<sup>21</sup>

The Chilean Communist party was the only political body that did not support the government. Instead, it called for a transportation strike that paralyzed Santiago on September 4 while a group of Marxist students took over the administration building of the University of Chile downtown. But popular support for the government was increasing. The strike fizzled, and the students were removed by force by the police. The government decided that it should not negotiate any further and ordered von Schroeders back to Santiago.<sup>22</sup> An attempt by a group of Catholic students, headed by Bernardo Leighton, who had known Astica when they had attempted to organize unions in the north, also failed.<sup>23</sup> An hour later, a delegation of the Communist-dominated FOCH (Federación de Obreros de Chile) went on board to offer the men their support. They were ushered ashore quickly because the squadron was getting ready to weigh anchor and sail.

19.- Report of the Military Attaché, Santiago, September 10, 1931, National Archives, MID 2657-0-96/28.

20.- National Archives, Records and Administration, Record Group 59, Records on Chile, 825.24/105, September 11, 1931; quoted by Emilio Meneses, *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos* (Santiago, 1989), p. 177.

21.- Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 250.

22.- To his dying day, the admiral would blame the government for not signing the agreement immediately: von Schroeders, *El delegado del gobierno*, pp. 134 ff.

23.- Charlín, *Del avión rojo a la República Socialista*, p. 473. Leighton thought that Astica was a clever and capable man who could be utilized in future political struggles. See *Ercilla*, no. 1596, 5 January 1966, p. 19.

Since the *Latorre* radio was now calling for a social revolution and no agreement was in sight, the government decided to take military action.<sup>24</sup> General Guillermo Novoa was put in command of a brigade composed of two infantry regiments and one cavalry regiment, adequate artillery and engineer support, and a company of naval officers, and ordered to take Talcahuano naval base. By 6:00 a.m. of September 5, the troops were in place. Novoa's men had to move along a very narrow road between the hills and the coast. He sent a message to the mutineers asking them to surrender. When no answer was received, the army charged the entrance of the base, but their advance was held up by heavy machine-gun fire. A delegation headed by a naval chaplain asked for a two-hour ceasefire, which was accepted and later twice extended. But by 3:00 in the afternoon, with all deadlines long expired, Novoa ordered the attack.<sup>25</sup> Troops descended from the hills onto the flanks of the base while the artillery opened up against the destroyer *Riveros*, which was approaching the shore. After several hits, the *Riveros* retired from the scene.<sup>26</sup> A second charge against the main square carried, and the defenders took to the arsenal buildings, but again the artillery came to support the infantry, and in a few hours the rebels surrendered. Seventeen people were reported dead.<sup>27</sup> The government took over 2,000 prisoners. The forts were occupied, and Quiriquina Island, where the seaman school was located, had been captured by Sunday morning. The *Riveros*, badly damaged, out of fuel, and with one dead and several wounded, went to Mocha Island and later surrendered to a hydroplane that overflew it.<sup>28</sup>

The shore installations at Valparaíso offered little resistance. Las Salinas base surrendered when confronted by the cavalry of the nearby Coraceros regiment, and Quinteros Air Base surrendered on its own. The government had gained the upper hand but still had to bring the Coquimbo ships under control.

It was now the turn of the government to use propaganda and a modest form of psychological warfare. The newspapers announced that an American squadron that

24.- Charlín, who took an accidental place in the revolt when he passed out drunk on board a submarine, claims the government had planned all along to suppress the revolt by force. Charlín, an army lieutenant, was in mufti and was able to rejoin his regiment. See Charlín, *Del avión rojo a la República Socialista*, pp. 456 ff.

25.- Some claim the sailors asked for an armistice, hoping that the army recruits would refuse to fire on their comrades. Robert Schiena, *Latin America: Naval History* (Annapolis, MD, 1987), p. 112.

26.- *Libro de Oro de Talcahuano* (Talcahuano, 1964), p. 111.

27.- There has been great exaggeration about the number of men who fell in this attack. Valtin, *La noche quedó atrás*, p. 263, speaks of 320 dead rebels and the participation of eighty planes that machine-gunned the rebels from the air. In fact, not even an observation plane participated in the Talcahuano attack. Another exaggerated Marxist version is Patricio Manns, *La revolución de la Escuadra* (Valparaíso, 1972). It is too full of errors, innuendos, and exaggerations to be taken seriously.

28.- Valtin, *La noche quedó atrás*, p. 111.

included an aircraft carrier was steaming toward Chile. In fact, the government, without consulting the navy high command, *had* approached the American ambassador, as we have seen, and asked for help in subduing the rebel fleet.

The Chilean Air Force, recently created by fusing the Army and Navy air corps, was eager to try its wings. The commanding officer, General Ramón Vergara, had insisted from the beginning of the revolt that his planes could crush the mutiny in a few hours, if not minutes. His brother René, as Chief of Army Operations, had taken most of the credit for the victory at Talcahuano and the smooth control of the Valparaíso rebels. But the pilots had failed their first assignment: to prevent the Southern Squadron from joining the rebels in Coquimbo, a feat the sailors had accomplished without officers. General Ramón Vergara and his pilots were to have a second chance to prove themselves on September 6. That morning, two planes reconnoitered the fleet anchorage and buzzed the *Araucano*. The sailors thought that machine gun fire had repulsed the attack, but at 5:30 that afternoon, a large group of planes appeared out of the sun in the western sky. The population of Coquimbo and La Serena took to the hills to observe the bombing as if they were attending a soccer match, according to some of the eyewitnesses.

The attack was being carried out by Air Group Two, reinforced with the heaviest bombers in Chile. All told, fourteen planes participated in the attack: two Junker bombers, two Wibaults, three Vickers, and seven lighter Falcons.<sup>29</sup> In order to assure the loyalty of the mechanics, they had been requested to fly with the pilots. The planes approached at low altitude, probably between 800 and 1800 meters, not at eighty meters, as some have claimed, and flew over the ships. They were met by all the anti-aircraft fire the fleet could muster. The Southern Squadron did not have anti-aircraft guns, and only small arms fire could be directed at the planes from those ships. It has been rumored but never confirmed that some of the officers took over the fire control.<sup>30</sup> The modern anti-aircraft system of the *Latorre* was of little effect because it was fired without central control. Some bombs exploded near the battleship, but, whether it was due to pilot inexperience or inadequate equipment, no damage of any consequence was inflicted. Only the submarine H-4 *Quidora*, which was immobilized, was hit by fragments of a bomb; a sailor was killed and another injured. It was later reported that the pilots were under orders not to sink any ships; if this were so, «they had meticulously followed their orders since not one vessel suffered any damage.»<sup>31</sup> They had dropped two 300-kilogram bombs, two 100-kilograms, and ninety-five bombs of nine kilograms, and spent 277 machine-gun bullets.<sup>32</sup>

29.- Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario* (Santiago, 1969), II: 1025.

30.- Scheina, *Naval History*, p. 112.

31.- Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 252. The officer in command of the air attack states clearly that the principal objective was the battleship *Latorre*. See Ramón Vergara Montero, *Por rutas extraviadas* (Santiago, 1933), p. 50.

32.- Charlín, *Del avión rojo a la República Socialista*, p. 495.

The attackers suffered the loss of one plane that was forced to crash-land, and extensive minor damage. It is reported that not one plane returned to the field without some bullet holes. The sailors had fired 133 exploding shells of various sizes, 4,329 incendiary machine-gun bullets, and between forty and fifty thousand rifle shots. The press reported that the fleet had avoided damages and casualties by sharp maneuvering and its own skill in handling aircraft weapons, but this was clearly not the case.<sup>33</sup>

Although the advantage in this confrontation had clearly gone to the squadron, the psychological advantage went to the government. The majority of the sailors had never been completely won over by the EMT, and the revolutionary rhetoric of the latest proclamation was not in keeping with their training and political, if not philosophical, views. The radio of the battleship broadcast a statement saying, «The fight with which the government has challenged us is now transformed into a social revolution.»<sup>34</sup>

Finally, realizing they had no public support and that all was lost, the EMT asked on the radio for the mediation of Monsignor Campillo, Archbishop of Santiago. The government failed to respond. That very evening, many of the officers were asked to come out of their cabins and give their opinions and advice. While the EMT on the *Latorre* was meeting to decide what action to take, the *Hyatt* informed them by lamp that that ship would no longer take orders from the flagship. As the *Hyatt* made preparations to get underway under her regular officers, the *Riquelme* also built up steam, and the two destroyers slipped away, heading for Valparaíso.<sup>35</sup> But Astica and his cronies were not yet ready to give up and threatened in a radio message to fire the fourteen-inch guns of the *Latorre* into Coquimbo and nearby La Serena, provoking panic in the population, most of whom attempted to evacuate the town.<sup>36</sup> The EMT went so far as to threaten to sail south and bomb Viña del Mar, the «focus of the oligarchy which forced the government to take such energetic measures against us.»<sup>37</sup> It was the last straw, the final kick of the moribund revolution. The deck and gunnery petty officers, who had remained almost passive during the revolt, now took over and displaced the technicians and the clerks.<sup>38</sup> Almost simultaneously, all the ships released their officers, raised the white flags, and followed government orders, bringing the ships into various ports. One casualty of the surrender was Juan B. Riveros Araya,

33.- Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 253.

34.- General Carlos Saénz, «Recuerdos de un soldado,» *Ercilla*, III: 43.

35.- One of these ships appeared in Valparaíso Bay and was almost immediately bracketed by a salvo from the forts. The crew responded by raising a full bed sheet to indicate they had surrendered. See Campos, *Caleuche*, p. 22.

36.- According to some eyewitnesses, the report of this «exodus» has been widely exaggerated. See, for example, Bravo, *Lo que supo un auditor de guerra*, p. 94; Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 255.

37.- Cerda, *Relación histórica*, as quoted by Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 253.

38.- As Sater points out, «The mutiny leaders were men of the technical branches, thus confirming the traditional naval prejudice that gunners and deckhands were too dense to plan anything.» Sater, «The Abortive Kronstadt,» p. 243.

an elementary-school teacher who committed suicide on board the *Latorre* when he realized that the great revolutionary fire he was expecting to light up had failed.

During the revolt, all army units had been kept in the barracks and on a high state of alert. The Infantry School had been sent as a precaution to Valparaíso. The government's intention was to neutralize the Maipo Regiment stationed in the port. On the evening of September 7, an improper identification challenge released the pent-up forces of the soldiers. After 45,000 bullets had been spent, two soldiers killed, and twenty wounded, and the civilian population terrified, order was restored. At the Naval Academy, then located across the hill from the Maipo barracks, the cadets thought they were under attack and opened fire into the night. Cadet Campos finally satisfied his eager desire for action by firing a few shots from a Lewis machine gun.<sup>39</sup>

The revolt may have ended with the surrender of the squadron at Coquimbo, but that was not the end of the story. The results could have been tragic had the radical elements prevailed aboard the squadron. Mistakes had been made by the navy: those untrained men should never have been allowed on board a warship without a thorough screening. The officers should have been better-acquainted with their men, although this may not have had a positive result as the experience of the *Hyatt* shows. Had the government been standing on more solid political foundations, it probably would have allowed the navy to solve its own problems. Admiral von Schroeders reminds us that the British Navy, when faced with a similar situation at Invergordon, was allowed to settle its own problem. In a similar case in 1973, on the other hand, it was the navy that took care of its own problem in defiance of the government and a few radical congressmen. According to one American historian, «The Chilean Potemkin revolt... was certainly not a Communist inspired mutiny. It was a protest by hard-pressed sailors desperate to improve their own situation.»<sup>40</sup> There is little doubt, however, that a group of disciplined, hard-core agitators and organizers took advantage of this situation. The revolutionary thoughts planted at Devonport had finally emerged into action. However, it must be remembered that the original demands were limited to the decrease in salaries and that the leaders of the revolt later gave them a political, social reform twist.

If the government had proven to be weak and confused at the start of the revolt, in the aftermath, it proved to be just as indecisive. The Trucco government ordered court martials for officers and enlisted men. The court martial of the mutineers was based on the following charges:

1. Rising in arms against the government and using weapons against the legitimate government;
2. Imprisoning the officers and taking over the ships;

39.- Campos, *Caleuche*, p. 22.

40.- Nunn, *The Military in Chilean History*, p. 203.

3. Calling for a social revolution over the radio;
4. Piracy in capturing the merchant ship *Flora*.

It didn't take long for the court to sentence six men to death and two to life in prison. These last were Zagal and Astica, the true instigators of the mutiny. It was a contradiction that the man who had tried to stop the revolt, Ernesto González, was sentenced to die while Astica, who forced it, was given a lesser penalty. But the court dictated its sentence on September 17, and that night, the eve of the National Day, the government debated the issue until after midnight and finally decided that nobody could be condemned to death on the glorious anniversary of the Fatherland's independence. It was not to be the last postponement of punishment. As Admiral von Schroeders appropriately pointed out:

*Those responsible for having declared civil war and social revolution were pardoned by the government of Trucco, President Montero sets them free, the socialist government allows them to speak from the Presidential palace, President Oyanedel requests pensions for them, and the properly elected government in 1932 even gives González a comfortable government job. What occult forces let them go free and what powerful influence has been exerted to reward them?*<sup>41</sup>

The trial of the officers took place at Salinas Naval Base, and it did not reach clear conclusions. The charge was negligence and, in a few cases, giving support to the mutineers. All officers in command, including Hozvén, were summarily retired from the service. No charges of cooperating with the revolutionaries could be proven, but two officers were dismissed for giving at least moral support.<sup>42</sup>

The revolt, the trials, and the subsequent dismissals were a hard lesson for the navy, but a lesson well-learned. The revolt was the result of very complex and very different causes. The government could easily have solved the problem by taking the same stand the British government took with the sailors at Invergordon. But three circumstances were to prevent such an easy solution:

- 1) President Trucco was the head of an interim weak government and did not trust the navy to solve its own problem.
- 2) The radical, if not communist, inspiration of the proclamations.
- 3) The fear of a civil war. The experience of 1891 could not be repeated.

Forty years later, the successors of those officers who had experienced the tribulations at Coquimbo and Talcahuano would take strong and decisive steps to stop a revolutionary process within the navy. Shortly thereafter, convinced that the Marxist

41.- Von Schroeders, *El delegado del gobierno*, p. 139.

42.- As a young man, the author had the privilege of becoming very well-acquainted with Lieutenant Commander Ramón Beytía, his father's best friend, one of the two officers dismissed from the navy.

government of Salvador Allende was behind the conspiracy, they set in motion the forces that overthrew the government and set the stage for a new, vigorous, and strong Chile.

### **Bibliographical Note**

At least three English versions of this revolt have been published. William Sater's is the most complete, and it has the merit of being based largely on contemporary newspaper reports and official documents. If any criticism can be made, it is that newspaper reports are done fast, sometimes on the spot, without proper research, and may contain erroneous information. Government documents, especially dispatches from abroad, suffer from a similar malady. The National Archives in Washington, D.C., contain approximately sixty pages on this affair, which have been thoroughly investigated by Robert Schiena. They contain numerous factual errors. Frederick Nunn suggests that the event has not been properly covered. He should read Carlos Charlín's very complete and well-documented chapters. Although this author would like to be exempted from this category, one would have to agree with William Sater that «most of those who have described the rebellion were participants, seeking either to justify themselves or to incriminate others» («The Abortive Kronstadt,» p. 240).

## Adam J. Krusenstern y la primera edición del viaje de Malaspina. San Petersburgo (1824-1827)

Dario Manfredi\*  
traducción de Blanca Sáiz

Acerca de Alessandro Malaspina y su expedición político-científica existe una abundante literatura<sup>1</sup>, pero a pesar de esto, no son pocos los aspectos que todavía esperan ser tratados adecuadamente. Con el presente ensayo intentaremos una primera aproximación al problema de las relaciones mantenidas entre nuestro navegante y el almirante Adam Johan Krusenstern<sup>2</sup>; pero digamos que, en el estado actual de la cuestión, estamos sólo en grado de describir algunos episodios que, quizá podrán abrir la vía a nuevas investigaciones.

- \* El autor es miembro de Thalassa y director del Centro di Studi Malaspiniani, Centro Malaspina, de Mulazzo, Italia.
- 1.- No viene al caso ofrecer aquí demasiadas referencias bibliográficas sobre el navegante de la Lunigiana y su gran expedición marítimo-científica (1789-1794); nos limitaremos por tanto a remitir a las más recientes publicaciones y a algunos otros ensayos más directamente conectados con el argumento que ahora se trata: B. Sáiz, *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina. Y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron*, Madrid, Ediciones El Museo Universal, 1992, pp. 470; Id. (ed.) *Alejandro Malaspina: la América imposible*, Madrid, Compañía Literaria, 1994, pp. 430; M. Jiménez de la España, *Una causa de Estado*, «Revista contemporánea», IV (1881), t. XXXI, pp. 401-440; XXXII, pp. 279-305; XXXIII, pp. 401-434; E. Greppi, *Un italiano alla Corte di Spagna nel secolo XVIII: Alessandro Malaspina*, «Nuova Antologia», Serie II, XXXVIII (1883), fasc. II, pp. 33-57; P. Novo y Colson, *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y Don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, Madrid, Imprenta de la Viuda e Hijos de Abienzo, 1885, pp. 683; D. Manfredi, *Il ritorno in Spagna, l'arresto, la prigionia*, in *Alessandro Malaspina nella geografia del suo tempo*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1987, pp. 161-184; Id., *Nuovi documenti su Alessandro Malaspina*, «Giornale Storico della Lunigiana», Nuova Serie, XXXIX -1988 (ma 1991), pp. 153 - 161; Id., *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1786-1803)*, Bologna, Il Mulino, 1999.
- 2.- Adam Johan Krusenstern (1770-1846) nació en Estonia, participó en la guerra ruso-sueca de los años 1787-1789, en 1793 se embarcó en naves inglesas y desde 1791 a 1799 realizó viajes

En 1814, en Londres, Krusenstern pudo haber conocido a José de Espinosa, el oficial geógrafo que había participado en la Expedición Malaspina<sup>3</sup>. El astrónomo Franz Xavier von Zach<sup>4</sup> referirá que en aquella ocasión, el ruso, «*en payant son tribut de reconnaissance aux Rennel, Burney, Horsburg, fait particulièrement mention de l'amiral espagnol*»<sup>5</sup>.

No sabemos, de momento, si Malaspina y Krusenstern se conocieron personalmente, pero la expresión del ruso - referida fielmente - no deja lugar a dudas sobre el hecho de que los dos navegantes tuvieron al menos contactos epistolares; y es más, puede entenderse que el ruso pidiera a Malaspina algunas informaciones y que hubiera quedado bastante satisfecho de su respuesta. Su correspondencia podría remontarse al 1795, o sea tras el regreso de Malaspina a España después de la gran expedición.

Es un hecho que la gratitud de Krusenstern no se redujo meramente a aquella declaración hecha a Espinosa cuatro años después de la muerte de Malaspina. Doce años antes, el ruso ya había tomado una iniciativa concreta para intentar la liberación de nuestro navegante.

Conocemos, a propósito de esto, un interesante documento (durante mucho tiempo inédito, y seguramente todavía desconocido en el mundo occidental), que creemos merece ser íntegramente reproducido.

Se trata de una carta, escrita por Krusenstern a Nicolaj Semenovic Mordinov el 17 de agosto de 1802:

por Oriente en barcos mercantes. Desde el año 1803 al 1806 comandó una expedición rusa, que completó la circunnavegación del globo; del 1810 al 1814 publicó la relación de este viaje y en 1815 efectuó una expedición ártica a la búsqueda del paso del noroeste. En 1823 fue nombrado miembro permanente del Departamento del Almirantazgo de Rusia y director de su publicación periódica: «*Zapiski Gosuderstvennogo Admiralteijskogo Departamenta*».

- 3.- Sobre José Francisco de Espinosa y Tello de Portugal (1763-1815) v. M. Fernández de Navarrete, *Don Joseph de Espinosa*, «Correspondance Astronomique, Géographique, Hydrographique et Statistique du Baron de Zach», XIII (1825), III, pp. 274-278.
- 4.- Franz Xavier von Zach (1754-1832), originario de Presburgo, en su juventud participó - como oficial del ejército austriaco - en las mediciones del arco del meridiano dirigidas por el jesuita J. Liesganig. En 1786 fue nombrado director del observatorio de Seeberg (Gotha) y desarrolló esa función durante doce años. A la muerte del duque de Sajonia-Coburgo-Gotha acompañó a la duquesa viuda en algunos viajes por Italia y Francia. Llamado por el rey de Nápoles Joaquín Murat para dirigir el observatorio de Capodimonte (1815), debió dejar casi inmediatamente el cargo a causa de la restauración borbónica. Se estableció en Génova donde publicó la «*Correspondance Astronomique, Géographique, Hydrographique et Statistique*», siendo esta la tercera revista dirigida por él: en Gotha había publicado desde el 1798 «*Allgemeine Geographische Ephemeriden*» y desde el 1800 la «*Monatliche Correspondenz zur Bedorung der Erd-und Himmelskunde*». Zach, que mantuvo correspondencia con los más reputados astrónomos y geógrafos de su tiempo, en 1827 se trasladó a París donde permaneció hasta su muerte. Dejó varias obras de carácter astronómico y físico.
- 5.- v. nota Zach y una carta de Bauzá, del 30 junio 1819, «Correspondance Astronomique, Géographique, Hydrographique et Statistique», III (1919), I, p. 47 nota 6.

Desde hace tiempo me ocupo de la suerte del desafortunado Malaspina, encarcelado al regreso del viaje alrededor del mundo en 1796<sup>6</sup>, tras haber sido privado de todos los papeles y dibujos resultantes de su viaje de siete años<sup>7</sup>.

Parece acertado creer que lo que empujó al gobierno español a la cruel acción, fue el ligero temor a que, por efecto de la publicación de los descubrimientos en las costas noroccidentales de América, otras naciones se asomaran por aquella costa - lo que con el tiempo, amenazaría con dañar el provecho de los españoles -, si bien utilizaron como pretexto el hecho de que Malaspina hubiese escrito un libelo contra la reina y el Príncipe de la Paz. Pero una rigurosa prohibición, dirigida a todos los científicos que se encontraban con él, de publicar sus descubrimientos - estando bajo arresto el capitán del viaje - demuestra que, evidentemente aquellas acusaciones eran sólo un pretexto. Toda Europa se alegrará de su liberación, pero eso, sin la intercesión desde las altas esferas, es imposible de esperar. Si Vos, Señor, que sois admirador de la propagación del bien y de la prosperidad, tuviérais la bondad de interceder por su liberación, sería entonces posible esperar que el gobierno español accediera a vuestra solicitud.

La magnanimidad de Vuestra Excelencia me ha permitido la audacia de proponeros [esta iniciativa] y de lisonjearme plácidamente en la esperanza de que el Soberano no rechazará el acogerla con benevolencia si Vos quisiérais hacérsela llegar e interceder por la liberación del famoso navegante.

Siendo testigo del feliz y amistoso entendimiento de Vuestra Excelencia con el conde Nicolaj Petrovic<sup>8</sup> he osado a pedirle también a él lo mismo.»<sup>9</sup>.

No sabemos, por el momento, si el zar intervino, pero la fecha de la carta permite creer que, aunque lo hiciera, debió suceder cuando la liberación de Malaspina estaba ya decidida, si no era ya una realidad. De cualquier modo, Krusenstern demuestra estar bastante bien informado acerca de la suerte que acompañó a los materiales producidos por la expedición.

Krusenstern tuvo otra ocasión de ocuparse de la Expedición Malaspina, y esto sucedió cuando hubo de preparar la publicación del diario de viaje del comandante.

Fue curiosa la suerte de tal edición, y curiosos también los acontecimientos que hicieron posible a los rusos publicar la primera edición del diario de Malaspina, bastante antes de que en España apareciese la preparada por Pedro de Novo y Colson<sup>10</sup>, considerada por todos como «la primera».

Pero todavía más extraordinario es el hecho de que los poquísimos que tuvieron algún indicio de aquella edición, descuidaron realizar una mínima investigación;

- 6.- Aquí Krusenstern comete un par de imprecisiones: el viaje de Malaspina no fue exactamente un periplo del globo y el regreso no se produjo en el 1795 ni en 1796.
- 7.- Otro error: el viaje duró, como ya se ha dicho, 62 meses.
- 8.- Krusenstern se refería al estadista ruso conde Nicolaj Petrovic Rumjancev.
- 9.- v. *Rossiiko-Amerikanskaja Kompanjia i isucenie Tichokeanskogo Severa [LaCompañía Ruso-Americana y las investigaciones en el Pacífico septentrional]*. Tomo III (1799-1815), Moscú, 1994, p. 41. Traducción de Silvia Armanetti.
- 10.- Novo y Colson, *cit.*

resultando que la verdadera primera edición del viaje de Malaspina quedó excluida de la bibliografía malaspiniana (y podemos afirmar que se hubiese perdido incluso la memoria) y, en general, de la historiografía marítima y geográfica, hasta que - hace ya casi diez años - tuvimos la dicha de hallarla y, en el curso de un congreso malaspiniano en Génova, pusimos de manifiesto que Novo y Colson no fue el primero en preparar una edición de la Expedición Malaspina<sup>11</sup>.

Hoy el asunto no constituye una novedad y ya en cualquier publicación se admite que el primero que se ocupó de Malaspina fue el almirante Adam J. Krusenstern, quien publicó la relación en San Petersburgo, por entregas, en la revista del almirantazgo ruso «*Zapiski Gosudarstvennogo Admiralteijskogo Departamenta*», entre 1824 y 1827<sup>12</sup>.

No valdría la pena por tanto dedicarse una vez más a este curioso episodio si, desde que presenté aquella comunicación preliminar, no se hubiesen hallado algunas cartas referidas a la publicación rusa y, desde hace unos meses, el documento principal, digamos el manuscrito que sirvió a Krusenstern para preparar su edición.

Llegados a este punto, la situación puede ser reconstruida en su mayor parte.

Las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* regresaron a Cádiz, tras sesenta y dos meses de navegación, el 21 de septiembre de 1794. Meses después, Malaspina se dirigió a la corte, con algunos compañeros de viaje, para proceder a la redacción definitiva de las distintas relaciones. Según sus proyectos, una verdadera y exacta «narración» de los acontecimientos acaecidos durante la expedición deberían haberse publicado con presteza - también para demostrar a la cultura europea en general, el gran alcance de la empresa realizada por España - mientras una segunda relación, compuesta sobre todo de observaciones económicas, socio-políticas y estratégicas, debería ser distribuida, por vía reservada, solamente a los miembros del gobierno, que de ese modo podrían disponer de un instrumento de conocimiento puesto al día y utilísimo para la determinación de las medidas más apropiadas para el gobierno del imperio<sup>13</sup>.

Después de un año aproximadamente de estancia entre Madrid, San Ildefonso y Aranjuez - periodo en el que el oficial realizó su trabajo entre mil dificultades logísticas y continuas distracciones relativas tanto a la vida de la corte como a la situación político-militar del país - la primera parte de la relación estaba prácticamente lista para

- 11.- Manfredi, *Nuovi documenti...*, cit. Antes de esta publicación aparecieron artículos divulgativos sobre la prensa local de Lunigiana (D. Manfredi, *Ritrovata in una biblioteca di Leningrado la storia del viaggio scientifico di Malaspina*, «La Nazione», edición de Lunigiana, 17/5/1987; ID., *La prima edizione del diario di viaggio di Malaspina*, «Il Corriere Apuano», 15/9/1987).
- 12.- Para ser exactos, la narración no comprende la parte final de viaje. cfr. «*Zapiski Gosudarstvennogo Admiralteijskogo Departamenta*», fasc. VI (1824), pp. 188-276; VII (1824), pp. 121-223; VIII (1825), pp. 176-272; IX (1825), pp. 1-292; XII (1827), pp. 29-191; XIII (1827), pp. 10-178.
- 13.- I. Luzzana Caraci, *La relazione del viaggio*, en *Alessandro Malaspina nella geografia*, cit., pp. 201-219.

ser dada a la imprenta; de la segunda parte, para cuya redacción «en buen castellano» había sido llamado a colaborar el padre Manuel Gil, de la Orden de los *Caracciolini*, había poco más que el esquema, y los elementos con los que debería completarse estaban todavía dispersos en varias decenas de memorias, por regiones geográficas o disciplinas científicas, abocetadas poco a poco durante el viaje<sup>14</sup>.

En realidad Malaspina se mostraba siempre más atento al desarrollo de la situación política y siempre más presionado por la exigencia (que le venía impuesta por su excepcional sentido del deber) de exponer a la corona el conjunto de aquellas medidas que, a su juicio, podían evitar a España un destino sanguinario análogo al que estaba arruinando a la vecina Francia y en el que ya Europa entera se veía involucrada.

Esta era la situación cuando - en la noche del 24 de noviembre de 1795 - Alessandro Malaspina fue imprevisiblemente arrestado (junto al padre Gil y a la marquesa de Matallana) acusados de complot contra el estado. Todos sus papeles fueron secuestrados para ser examinados por el tribunal, ciertamente con la esperanza de encontrar entre aquellas miles de páginas las pruebas de la acusación formulada.

Aquellas pruebas nunca se encontraron y el proceso se concluyó *motu proprio* de Carlos IV, quien ordenó que el oficial fuese destituido y encerrado en la fortaleza gallega de La Coruña<sup>15</sup>.

No por esto los papeles secuestrados a Malaspina y al padre Gil salieron inmediatamente a la luz; el real decreto, de hecho, establecía que cada documento del proceso debía ser embalado, sellado y archivado en la Secretaría de Estado y en el Ministerio de Gracia y Justicia.

Sufrieron igual suerte todos los documentos relativos a la expedición y, a todos los oficiales que pudieran tenerlos en su poder, les fue ordenado consignarlos<sup>16</sup>.

Malaspina, siete años después, obtuvo la conmutación de la pena de cárcel

- 14.- En su mayor parte se conservan en el archivo del Museo Naval de Madrid. cfr. M.D. Higuera Rodríguez, *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, vol. I (1985), pp. 257-315.
- 15.- v. carta de Eugenio Llaguno a Pedro Varela, del 17 abril 1796, en el archivo del Museo Naval de Madrid (de aquí en adelante: AMNM), Ms. 1826, cc. 146 r.-v. Los pretendidos cómplices de Malaspina - el padre Gil y la marquesa de Matallana - fueron confinados en Sevilla y en Italia respectivamente. Toda la cuestión, entonces, resulta bastante clara, aunque no se haya encontrado todavía el expediente del proceso. Dos cosas parecen ciertas: que Malaspina no juró contra nadie y que en cualquier caso fue bastante ingenuo al presumir que Carlos IV habría escuchado sus ideas y renunciado a la colaboración de Manuel Godoy, el entonces omnipotente secretario de estado.
- 16.- Parece que no todos obedecieron completamente; de dos cartas (del 26 marzo y del 31 agosto 1813) del oficial Ciriaco Cevallos a su colega Fabio Ala Ponzzone, por ejemplo, se deduce que ambos conservaban diarios de la expedición; tales cartas se conservan hoy en los archivos del *Centro di Studi Malaspiniani* de Mulazzo; v. E. Bellotti- D. Manfredi, *Contributo alla biografia di Ciriaco Cevallos (Lettere inedite 1803-1814)*, Mulazzo, Centro di Studi Malaspiniani, 1993, pp. 8-10.

por el exilio perpetuo de España; por lo que regresó a Italia en marzo de 1803<sup>17</sup>.

El Ministerio de Marina había creado unos años antes el Depósito Hidrográfico (transformado más tarde en Dirección de Hidrografía), en cuya sede debía conservarse toda la documentación científica producida por la Real Armada. A la cabeza de tal institución se había nombrado a José de Espinosa y Tello; con él trabajaba otro antiguo compañero de viaje de Malaspina: Felipe Bauzá y Cañas<sup>18</sup>.

Es posible creer que los dos oficiales obtuvieron la restitución de la mayor parte de los documentos de la Expedición Malaspina bastante antes del 1809. De hecho, en ese año aparecieron los dos tomos de Espinosa sobre las observaciones astronómicas<sup>19</sup>, que nunca podrían haberse llevado a buen término sin aquellos soportes documentales<sup>20</sup>.

17.- «Gazzetta Nazionale della Liguria», n. 40, del 19/3/1803.

18.- Sobre Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834) v. J. Llabres Bernal, *Breve noticia de la labor científica del capitán de navío don Felipe Bauzá y sus papeles sobre América. 1764 - 1834*, Palma de Mallorca, Impr. Guasp, 1934, pp.74; U. Lamb, *The London years of Felipe Bauzá, Spanish Hydrographer in exile. 1823 - 1834*, «The Journal of Navigation», Royal Institute of Navigation, London, XXXIV, (1981), 3, pp. 319-340; P. Barber, «*Riches for the Geography of America and Spain*»: *Felipe Bauzá and his topographical collection, 1789 - 1848*, «The British Library Journal», XII (1986), 1, pp. 28-57; A. David, *Felipe Bauzá and the British Hydrographic Office. 1823 - 1834*, en M. Palau Barquero e A. Orozco Acuaviva (ed.), *Malaspina '92. Jornadas Internacionales*. Cádiz 1992, Cádiz, Real Academia Hispano Americana, 1994, pp. 235-242; C. A. Bauzá, *Alejandro Malaspina, Felipe Bauzá y la expedición «alrededor del mundo»*, in *Malaspina '93. Atti del Congresso Internazionale nel Bicentenario della massima impresa di Alessandro Malaspina*, Mulazzo, Centro di Studi Malaspiniani «Alessandro Malaspina» y Real Academia Hispano Americana, 1995, pp. 207-228; D. Manfredi - S. Valettini, *Dodici lettere inedite di Felipe Bauzá y Cañas ad Alessandro Malaspina*, Mulazzo, Centro di Studi Malaspiniani, 1995, pp. 5+ n.n.

19.- J. Espinosa y Tello, *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los españoles en distintos lugares del globo, los cuales han servido de fundamento para las cartas de marear publicadas por la Dirección de los Trabajos Hidrográficos de Madrid*, Madrid, Imprenta Real, 1809, vol. 2.

20.- Distinta parece haber sido la suerte de los documentos más estrechamente conectados con el debate del proceso, sobre los que permanece el misterio, a pesar de haberse formulado varias hipótesis. Entre ellas señalamos aquella según la cual, Godoy se habría quedado los papeles más comprometedores, que más tarde – y precisamente en el curso del saqueo de su vivienda, acaecido en mayo de 1808 – habrían sido extraídos para ser consignados a un empleado de la Biblioteca Real. v. Carta de Juan Andrés a Massimiliano Ricca, del 20/3/1812, inédita en Archivo Provincial de los PP. Scolapios de Florencia (de aquí en adelante: APSF), Expediente *Ricca-Malaspina*; cfr. B. Reggi, *Su alcune lettere di Juan Andrés conservate nell'Archivio Provinciale dei PP. Scolopi di Firenze*, en *Atti del Convegno 'Alessandro Malaspina nella cultura del suo tempo'*, «Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze G. Capellini», Cl. Scienze Storiche, LIX (1989), pp.191-196. Sobre los acontecimientos del arresto de Malaspina v. E. Beerman, *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina (1794 - 1803)*, Madrid, Editorial Naval, 1992, pp. 224. En cuanto a los papeles del proceso, v. la recensión (redactada por quien escribe) en el volumen antes citado, en

Martín Fernández de Navarrete<sup>21</sup> – otro oficial adjunto al Depósito, y nombrado director en 1823 – aludió, en uno de sus manuscritos, a su propia responsabilidad en la difícil empresa de «arrancar de las manos de los abogados y de otras personas que tomaron parte en el proceso los diarios, las derrotas, las descripciones del viaje»<sup>22</sup>.

Desde la época en la que subió al trono de España José Bonaparte, el país se vió afligido por graves desgracias que no dejaron indemnes los fondos archivísticos del Depósito Hidrográfico.

Reseña Navarrete que Bauzá dejó Madrid en mayo de 1809 y que Espinosa hizo otro tanto en septiembre del mismo año. Este último intentó trasladar el material a Cádiz (donde se había establecido el núcleo político que dirigía la resistencia anti-francesa) pero, no habiendo sido capaz de conseguirlo, en el momento de abandonar la capital consignó al ministro de Marina (que entonces era el afrancesado José de Mazarredo) un detallado inventario de los fondos del Depósito.

En noviembre, Espinosa fue encargado de trasladarse a Inglaterra para continuar allí sus trabajos cartográficos. El oficial no regresó a su patria hasta 1815 y casi de inmediato retomó su antiguo despacho.

A su vez Bauzá se había mudado a Cádiz y había continuado, a pesar de las dificultísimas condiciones del momento, la obra cartográfica, asegurando al mismo tiempo la conservación de todo aquello que le fue posible llevarse consigo.

Es un hecho que solamente tras la caída de Napoleón, los diversos fondos de Madrid, Cádiz y Londres pudieron ser nuevamente reunidos en la capital española<sup>23</sup>.

Pocos meses después de haber recuperado la dirección del Depósito, Espinosa murió y Felipe Bauzá lo reemplazó.

En aquel momento, se conservaban en el Depósito Hidrográfico al menos cuatro copias, más o menos completas, de la narración del viaje de Malaspina, aunque en diversos estados de revisión y no todas provistas del aparato necesario para su publicación<sup>24</sup>.

«Archivio Storico per le Province Parmensi», 4a Serie, XLV - 1993 (1994), pp. 473-475.

21.- Sobre la interesante figura de Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) v. los distintos ensayos que contiene el pequeño volumen *Martín Fernández de Navarrete el marino historiador (1765-1844)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1994, Cuaderno Monográfico n. 24; también M. Duflet de Mofras, *Mendoza et Navarrete*, Paris, Imprimerie Royale, 1845.

22.- Ms. expuesto en el pabellón de la Marina de Guerra de la Exposición Ibero-Americana de Sevilla del 1927 (cit. por E. Bona, *Alessandro Malaspina. Sue navigazioni ed esplorazioni*, Roma, Istituto Grafico Tiberino, 1935, p. 34 nota 1). Nuestra cita está tomada de ese volumen.

23.- M. Fernández de Navarrete, *Pour servir de continuation à la notice historique de la direction hydrographique de Madrid depuis l'an 1809 jusqu'en 1824*, «Correspondance...», XIII (1825), III, pp.329-340; A. M. Vigón, *Los manuscritos del Museo Naval*, «Revista de Historia Naval», II (1984), 5, pp. 65-87.

24.- Tres de estas copias están hoy en AMNM ( mss. 610, 429, 423; mss.749, 750, 751; ms. 753) mientras la cuarta – de puño en parte de Malaspina y en parte de Bauzá, y no totalmente

Es cierto que en aquella época los responsables del Depósito, sin renunciar a la utilización de los materiales malaspinianos, se mostraban un tanto celosos; o quizá habían recibido del ministerio de Marina instrucciones más bien severas acerca de todo lo referente a su divulgación.

Esta reserva parece probada con el hecho de que cuando en 1818 el conde Lazzaro Brunetti, embajador de Austria en Madrid<sup>25</sup>, realizó algunas investigaciones por cuenta del escolapio Massimiliano Ricca<sup>26</sup>, aún recibiendo de Bauzá la acogida

ordenada – es la misma que Bauzá llevó consigo a Londres. El ms. 753 fue utilizado para las ediciones de Novo y Colson (cit.) y de Palau (M. Palau, A. Zabala, B. Sáiz (ed.), *Diario de Viaje de Alejandro Malaspina*, Madrid, Ediciones El Museo Universal, 1984, pp. 740).

- 25.- Lazzaro Brunetti (1781-1839), de una noble familia de Massa, tras haber estudiado jurisprudencia en Pisa y Florencia (donde estrechó relaciones literarias, especialmente en ambientes próximos a la academia *La Colombaria*), entró en la carrera diplomática. Fue embajador del Reino de Italia en Nápoles y después miembro del *Collegio degli Uditori*. Con la caída del régimen napoleónico se retiró por algún tiempo a Massa, pero, siendo sospechoso de simpatizar con la política de Murat, debió pronto alejarse. Carolina Bonaparte lo recomendó a Metternich, quien lo aceptó en la Cancillería Imperial y después lo destinó a Madrid (1816), primero como simple enviado extraordinario y más tarde – tras el motín de 1812 – como ministro plenipotenciario. En la capital de España Brunetti representaba no solamente a Austria, sino también a todos los estados italianos que gravitaban en la órbita de la influencia de los Habsburgo. En 1824 Brunetti se casó con María Josepha de Borja Martina Gayoso Téllez Girón y fue reconocido por tanto Grande de España de primera clase. Hacia 1830 dejó su cargo y regresó a Massa con la familia. Nuevamente nombrado plenipotenciario de Austria, fue enviado a la corte de Turín, pero al no ser bien visto por el ministro Solaro della Margherita, dimitió unos tres años después. Murió en Castelfranco di Sotto, en Valdarno. Sobre Brunetti v. G. Sforza, *Gli scrittori della Lunigiana estense. Prima serie*, Modena, Vincenzi, 1908, pp. 164-165; L. G. Pelissier (ed.), *Materiaux pour servir a l'histoire d'une femme et d'une société. Le portefeuille de la Comtesse d'Albany (1806-1824)*, Paris, Pontemonig, 1902, passim; D. Manfredi, *Le ricerche di Lazzaro Brunetti sul navigatore Alessandro Malaspina*, «Atti e Memorie» (della Deputazione di Storia Patria per le antiche Provincie Modenesi), XI Serie, IX (1987), pp. 309-332; Id., *Le 'Memorie della Nobile Famiglia De Brunetti di Massa' di Carlo Frediani*, «Atti e Memorie» (de la Deputazione di Storia Patria per le antiche Provincie Modenesi), XI Serie, XI (1989), pp. 201-223.
- 26.- Massimiliano Ricca (1761-1835), tras su ingreso en la Orden de los Escolapios en 1777, inició inmediatamente la enseñanza de disciplinas científicas en varios institutos escolapios y finalmente en el *Collegio Tolomeo* de Siena. Adscrito a la academia *La Colombaria* de Florencia (en cuyo círculo probablemente conoció en persona a Malaspina), inmediatamente, tras la muerte del navegante, recibió el encargo de redactar un *elogio storico*, que debería leerse en el curso de una sesión académica. El escolapio, a pesar de haber recogido muchos documentos, nunca llevó a cabo la realización de la nota necrológica y tras su muerte, el expediente que había formado sufrió varios reveses y se creyó disperso durante casi un siglo. Sobre Ricca v. T. Pendola, *Elogio funebre del P. Massimiliano Ricca d.S.P.*, Siena, Porri, 1835; L. Pincayol, *op cit.*, pp. 10-24. Sobre los papeles malaspinianos recogidos por Ricca v. D. Manfredi, *Alcuni importanti documenti inediti*, «Il Corriere Apuano», 23 noviembre

más cordial y la apariencia de una sustancial colaboración, que de hecho le permitió ver y copiar muchos documentos interesantes relacionados con el periplo de Malaspina con la fragata *Astrea*<sup>27</sup>, casi nada le fue mostrado acerca de la expedición científica<sup>28</sup>.

A causa de los movimientos liberales del trienio 1821-1823, Felipe Bauzá – que había sido elegido diputado en Cortes en 1820 y que había asumido posiciones claramente liberales – fue obligado a dejar España. Trasladándose a Inglaterra llevó consigo muchos documentos de su propiedad, considerándolos instrumentos de trabajo indispensables para proseguir una actividad cartográfica para su sustento<sup>29</sup>.

Desde el exilio londinense el cartógrafo español mantuvo contactos epistolares con Navarrete, con algún otro empleado del Depósito<sup>30</sup> y, sobre todo estableció útiles relaciones con ciertos exponentes del mundo científico europeo. Entre todos ellos debe ser tenido en cuenta el barón Franz Xavier von Zach, que en aquella época publicaba en Génova, en francés, una reseña periódica: la «*Correspondance Astronomique, Géographique, Hydrographique et Statistique*»<sup>31</sup>. Esta reseña circulaba en los ambientes astronómicos y geográficos de toda Europa y tanto Bauzá como Navarrete colaboraban en ella<sup>32</sup>.

- 1985; ID., *Fonti archivistiche italiane per lo studio di Alessandro Malaspina*, «Archivio Storico per le Province Parmensi», IV Serie, XXXVIII - 1986 (1987), pp. 81-106.
- 27.- Sobre este viaje v. D. Manfredi, *El viaje de la fragata «Astrea» (1786 - 1788). Antecedente de la gran expedición científica de Alejandro Malaspina*, «Revista de Historia Naval», V (1987), n. 17, pp. 69-95; ID., *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.C. «Astrea». 1786-1788*, «Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini», Classe Scienze Storiche e Morali, XLV-XLVII /1975 - 1977 (ma 1988), pp. 144; ID., *El viaje de Malaspina a Filipinas con la fragata Astrea (1786-1788)*, en A. García-Abasolo (ed.), *España y el Pacífico*, Córdoba, Ministerio de Asuntos Exteriores y Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1997, pp. 229-238.
- 28.- v. El inventario de los documentos mandados copiar por Brunetti en Manfredi, *Le ricerche...*, cit., pp. 327-332.
- 29.- Bauzá proclamó siempre que tales documentos le pertenecían por cuanto los había transcrito por cuenta propia de otros ejemplares conservados en el Depósito. A propósito de esto – inclinados a confiar en la máxima honestidad del oficial – creemos que se puede concluir que debía existir una notable promiscuidad entre los documentos del Depósito y aquellos otros personales que pertenecían a los adjuntos a la institución. El mismo Bauzá – como veremos – reivindicó la propiedad de publicaciones que se habían quedado en Madrid. Sobre la *Bauzá Collection* (conservada hoy en la *British Library* de Londres) v. Barber, *cit.*, M. Lucena-Giraldo- M. M. Flores, *Una aproximación a la Colección Bauzá*, «Revista de Indias», L (1990), 189, pp. 547-584.
- 30.- Tales contactos fueron posibles gracias al comerciante genovés Filippo Ravara, pariente de la mujer de Bauzá y de aquél Giuseppe Ravara que había viajado con Malaspina en la *Astrea*.
- 31.- La «*Correspondance Astronomique, Géographique, Hydrographique et Statistique*» apareció regularmente, en fascículos mensuales de 1818 a 1826.
- 32.- Sobre la «*Correspondance*» v. B. Solinas, *Alessandro Malaspina nell'opera di F. X. von Zach*, «Giornale Storico della Lunigiana», Nuova Serie, XXXVIII (1987), pp. 167-179; ID.,

Ahora bien, en el fascículo IV del año X (1824), Zach publicó, entre otras cosas, algunos fragmentos de una carta escrita por Adam Johan Krusenstern a Johann Kaspar Horner<sup>33</sup> el 12 de febrero de aquel mismo año y transmitida a Zach.

Tras las noticias varias que allí se referían, una era verdaderamente sorprendente. Aparecía en estos términos:

*«M. de Krusenstern s'est chargé de la rédaction des mémoires de marine qu'on publiera à S.Peterbourg. Selon son plan, il en paraîtra deux volumes par an. On imprime dans ce moment le voyage de Malaspina. Il est remarquable que la première apparition de ce voyage se fasse en langue russe»*<sup>34</sup>.

No era por sí mismo particularmente reseñable (podía incluso parecer una obviedad) el interés de los rusos por cotejar una expedición como la de Malaspina que había explorado minuciosamente aquella costa occidental norteamericana en la que ellos ya tenían conspicuos intereses comerciales, y hacia la que todavía alimentaban vastas ambiciones políticas<sup>35</sup>. A pesar de todo, era significativo – y por lo que parece, el mismo Krusenstern intentó subrayarlo a Horner – que precisamente los rusos fuesen capaces de asegurarse la primera edición de aquel viaje<sup>36</sup>.

Es fácil imaginar qué notable convulsión provocó aquella noticia en el restringido ambiente de los geógrafos europeos y, en particular, en el ámbito de la Real Armada. Un eco de la sorpresa, de la dudas y de las preguntas que inmediatamente debieron cruzarse, puede ser extraída de un par de cartas del epistolario mantenido entre Bauzá y Navarrete<sup>37</sup>. Tales documentos, no nos dan solamente una idea de la emoción que se difundió en el momento, sino que nos ayudan además a reconstruir en parte los hechos.

*Cristoforo Colombo nella «Correspondance» di Franz Xavier von Zach», Columbeis III, 1988, pp. 155-163.*

33.- Johann Kaspar Horner (1774-1834), astrónomo y matemático suizo fue con Krusenstern en el viaje alrededor del mundo y permaneció después en contacto con el navegante naturalizado ruso.

34.- *Lettre XXIII*, «Correspondance», X (1824), IV, pp. 233-393.

35.- Ya en el 1815 había aparecido un artículo, cuyo título, traducido, podría ser: *Noticias sobre la expedición española llevada a cabo con fines de descubrimiento en los años 1791, 1792, 1793 bajo el mando del capitán Malaspina, traducidas del español y dadas a conocer por el capitán Krusenstern*, «Zapiski Gosuderstvennogo Admiralteijskogo Departamenta», 1815, II, pp. 256-260.

36.- No es siempre fácil distinguir, en las páginas de la «Correspondance», las partes escritas por los correspondientes y los comentarios de Zach. En nuestro caso en particular, no está claro que fuesen Krusenstern o Horner (o, incluso el mismo Zach) los que definieran como *remarquable* aquella publicación.

37.- Sería de gran interés la publicación íntegra de las cartas de Bauzá a Navarrete. Los originales se conservan actualmente en Abalos en el *Archivo Particular de los Marqueses de Legarda*, Fondo «Antiguo Archivo de D. Martín Fernández de Navarrete», Expediente *Correspondencia Bauzá* (de aquí en adelante: AFN). Una parte de estas cartas fueron

El fascículo IV de la «Correspondance» debió llegar primero a España que a Inglaterra.

Por lo que sabemos, la primera persona que tuvo noticia de la edición rusa y que de alguna manera reaccionó hablándolo con sus superiores y escribiéndole a Bauzá al respecto, fue un tal Cardano. Todavía no sabemos si se trataba del mismo que trabajaba, o había trabajado, en calidad de grabador en el Depósito.

No tenemos tampoco noticia de eventuales reacciones inmediatas de Navarrete, quien desde hacía no mucho tiempo había sido nombrado director del Depósito y había iniciado *«à faire travailler les employés, à mettre en ordre l'administration des fonds, de rétablir son ancien crédit, de réclamer ses anciens privilèges, de liquider ses dettes, de révéndiquer ses propriétés et de se mettre au courant de ses travaux»*<sup>38</sup>.

Por otro lado, en una carta suya a Bauzá (que no nos ha llegado, pero probablemente escrita en los primeros meses de 1824), Navarrete debía ilustrar al ex colega acerca de la organización interna del Depósito en aquel momento, exponiéndole los proyectos en curso y, naturalmente, deteniéndose en aquellos aspectos que al exiliado podían mayormente interesarle; entiéndanse los problemas relacionados con la conservación de los materiales de la Expedición Malaspina, en la que el oficial cartógrafo había tenido una responsabilidad no secundaria.

Y Bauzá respondió así el 28 de abril: *«Me ha sacado Vd. de un cuidado con saber que existen en esa [la Dirección Hidrográfica] los originales del viage de Malaspina, de modo que no se que es lo que publicará Krusenstern con este nombre de viage...»*<sup>39</sup>.

De una misiva posterior se deduce sin embargo que, en aquel momento, Bauzá no había visto todavía el texto de Horner, y que se refería a noticias obtenidas por vía indirecta; casi seguro la carta de Cardano.

O bien Navarrete no respondió a tal carta, o bien respondió sin tocar el argumento, no sabemos. Pero sí sabemos en cambio que, algún mes después, también Bauzá tuvo manera de leer la noticia (no está claro si en el fascículo de la «Correspondance» o en otra publicación geográfica) y volvió a escribir, alarmado, a Navarrete:

*Hace algún tiempo que Cardano me escribió que había visto anunciada la publicación del viage de Malaspina en Sanpetersburgo, que se lo avisaba a Vd., y al Sr. Dn. Luis<sup>40</sup>, yo escribí a Vd. sobre esto, pero Vd. nada me ha contestado sobre el particular; hasta ahora a pesar que esta noticia me sorprendió la he tenido por fabulosa, y que solo podía ser alguna corta relación pero por el siguiente anuncio veo que la cosa es muy formal, dice así:*

fotografiadas y las fotos se conservan en AMNM. Otras fotografías y fotocopias están en poder de estudiosos europeos y americanos.

38.- Fernández de Navarrete, *Pour servir...*, cit., p. 335.

39.- Bauzá a Fernández de Navarrete, Londres, 28/4/1824, inédita en AFN.

40.- Evidentemente se refiere a Luis María Salazar, ministro de Marina.

*Mr. de Krusenstern está encargado de la publicación de las memorias rusas que se publican en S. Petersburg. Según su plan se publicaran dos tomos por año, se está imprimiendo en este momento el primer tomo del viaje de Malaspina. Es bastante extraordinario etc. Anales de nuevos viajes Junio de 1824.*

*Ahora bien, para mí esto es un enigma del como estos hombres han podido haberlo, yo estoy seguro, y Vd, debe estarlo, de que cuando yo salí de esa [Dirección] estaba el original de Malaspina en varios libros de su letra, porque un día antes, buscando yo en el estante de los manuscritos el tomo del diario de Canelas en que estaban los trabajos en Tarifa, para donde pensé yo ir desde Cádiz para situar bien los bajos, allí los vi, de consiguiente, si no se hallan en esa, la falta está después mi salida, si por el contrario se conserban en esa, como no dudo por el cuidado de Moreno y Ferrer, es para mí otra duda como pueden haberlo copiado tan pronto, de cualquier modo parece cierto que los rusos lo publican en ruso, y que es un chasco para todo español por lo tanto estoy tentado de hacer una travesura y ganarles por la mano aunque con mucho trabajo porque la copia que yo tengo no está ordenada...<sup>41</sup>.*

Bauzá no envió inmediatamente aquella misiva (quizá porque el barco que debía para zarpar con destino a España no estaba preparado) y, en los días siguientes, se dirigió a Somers Town<sup>42</sup>. Y aquí, por lo que parece, lo alcanzó una carta de Navarrete.

A éste, tras haber leído a su vez la «*Correspondance*», le debió parecer oportuno – en el contexto de aquellas «reivindicaciones de propiedad del Depósito» a las que se había dedicado – pedir explicaciones al amigo y reclamarle la restitución de aquellos manuscritos que no fuesen verdaderamente de su propiedad.

Bauzá retomó entonces su carta del 16 de noviembre y – en términos más bien resentidos – le adjuntó una larga posdata. Declaró inmediatamente que las explicaciones debían ser pedidas no a él sino a Krusenstern; rebatió que nunca se le hubiera pasado por la cabeza la idea de mover de su sitio los tomos manuscritos de la Expedición Malaspina y repitió que, del resto, él ya poseía una copia de la relación, que, sin ser perfecta, era sin embargo suficiente para sus necesidades. Y concluyó que, pensándolo bien, la «falta» debía haberse producido durante la visita al Depósito del embajador ruso (sugiriendo «creo que era Poço di Borgo»), siendo natural que a un visitante de tal rango se le mostrasen también los manuscritos. Aseguró sus propias intenciones de restituir cada documento que no fuese de su propiedad y puntilliosamente observó que, de otra parte, en el Depósito seguramente había publicaciones suyas y que todavía no se las habían pagado<sup>43</sup>.

41.- Bauzá a Fernández de Navarrete, Londres, 16/11/1824, en archivo AFN.

42.- Bauzá escribe siempre «Somos». En Somers Town, en las cercanías de Londres, solían reunirse los exiliados liberales, sobre todo los españoles.

43.- *Post scriptum* a la carta arriba citada, escrito en Somos el 20 [noviembre 1824]. Un fragmento de este *post scriptum* está publicado en la *Introducción* de Palau, Zabala, Sáiz (eds.), *Diario de Viaje...* cit. p. VII. Señalamos que, lamentablemente, el nombre del embajador no ha sido bien descifrado, por lo que en esa edición se lee «poco di bono» y no Poço di Borgo, como

Bauzá no puso en práctica la ideada mofa, quizá porque hubiera requerido un trabajo demasiado intenso, o quizá porque no encontró el editor. Por el contrario Krusenstern procedió con su plan y, del 1824 al 1827 (con una interrupción en 1826), publicó el diario de viaje hasta el 5 de junio de 1793.

Un profundo cotejo de los textos ha permitido deducir que Krusenstern preparó la edición sobre la base de una copia del ms. 753 del Museo Naval de Madrid y que se trata por tanto del mismo texto utilizado por Novo y Colson unos sesenta años después. No se incluyeron las tres memorias (de Lorenzo Ferrer Maldonado, de Philippe Buache y de Malaspina) referentes a la cuestión del paso del noroeste<sup>44</sup>.

Krusenstern pudo, por tanto, disponer para su edición de una copia del ms. 753. Quedaban dos cuestiones por resolver:

- 1) saber si aquel documento, tan celosamente custodiado, fue sustraído o copiado, en una operación que, en cualquier caso, podríamos sin duda definir como espionaje científico-político. Y este problema solamente se resolvería si fuese encontrado y examinado el manuscrito.
- 2) saber quien y cuando pudo llevarse a cabo aquella desprejuiciada operación.

El recientísimo hallazgo en San Petersburgo del manuscrito que sirvió a Krusenstern, nos da la respuesta a la primera interrogación. Este manuscrito se encuentra en el Archivo Histórico de la Marina de Rusia y la noticia de su existencia nos la ha facilitado el dr. Vladimir Petrov<sup>45</sup>.

Se trata de un cuaderno de 563 páginas, tamaño holandesa, escrito en castellano con una única grafía, mientras el título (que repite exactamente el del ms. 753 del Mu-

escribe Bauzá. Pero ni siquiera él mismo fue preciso, considerando que el apellido exacto del personaje en cuestión es Pozzo di Borgo. De tal imprecisión no es fácil apercibirse (cfr. Higuera Rodríguez, *Catálogo crítico...*, cit., tomo III, 1994, p. 195. El conde Carlo Andrea Pozzo di Borgo (1764-1842), de facción adversa a los franceses, se exilió en Londres en 1796 y desde 1804 vivió en San Petersburgo, donde en breve se convirtió en consejero privado del zar Alejandro I, que le confió varias misiones diplomáticas. Fue despedido en 1807 y hasta 1813 no retomó la actividad pública; tras el Congreso de Viena, al cual asistió, fue nombrado embajador de Rusia en Londres, donde residió durante veinte años, salvo algunos viajes.

44.- Sobre la búsqueda del paso del noroeste v. (también para la rica bibliografía al respecto) I. Luzzana Caraci - D. Manfredi, *Alessandro Malaspina e la questione dello Stretto di Maldonado*, in: *Atti del Convegno «Alessandro Malaspina e la cultura del suo tempo»*, «Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini», Classe Scienze Storiche e Morali, LIX -1989 (ma 1991), pp. 147-156; D. Manfredi, *An unknown episode behind the search for the North-West passage of the Malaspina expedition?* en: Robin Inglis (ed.), *Spain and the North Pacific Coast. Essays in recognition for the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791 - 1792*, Vancouver, Vancouver Maritime Museum, 1992, pp. 119-124; Id., *Fabio Ala Ponzzone, oficial de la Expedición Malaspina, en la Costa noroeste de América (1791)*, «Derroteros de la Mar del Sur», III (1995), 3, pp. 83-95.

45.- V. Petrov a la *Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini*, 12/5/1997, conservada en el *Centro di Studi Malaspiniani* de Mulazzo, remitida por la Academia misma.

seo Naval) es de grafía diferente. No es autógrafo de Malaspina pero indudablemente proviene del Depósito Hidrográfico.

Efectivamente, resultaba difícil creer que algún visitante, o quizá un empleado del Depósito, pudiese copiar tantas páginas en los pocos momentos de distracción de Bauzá y de Espinosa.

En la página que contiene el título aparecen, con la misma grafía, otras anotaciones, referentes a la falta de algunos fragmentos del viaje<sup>46</sup>.

El dr. Petrov ha encontrado también en el mismo archivo una versión incompleta en francés, sólo las primeras cuarenta páginas) y finalmente ha podido establecer que, el manuscrito español fue donado a la Biblioteca del Departamento Hidrográfico del Ministerio de la Marina Rusa por el zar Alejandro I en 1822<sup>47</sup>.

Estas noticias, unidas a aquellas halladas en Italia –de las que ahora trataremos– nos ayudan a identificar al protagonista de la operación.

Digamos inmediatamente que no erraba Bauzá al responsabilizar a un embajador ruso; pero se equivocaba en cambio al identificarlo como «Poço di Borgo».

Resulta que, de hecho, el corso Carlo Andrea Pozzo di Borgo permaneció en España solamente en 1823<sup>48</sup> mientras que la sustracción se produjo un poco antes.

La prueba de ésto la aporta el hecho de que, en Italia, la voz de la existencia en Rusia de una copia del diario de Malaspina circulaba ya al menos doce años antes de que en «*Zapisky*» apareciese la primera entrega.

Entre las primeras noticias recogidas entorno al 1812 por el escolapio padre Ricca, existía ya aquella según la cual una copia manuscrita de la narración del viaje estaría terminada en Rusia.

De una primera carta, escrita por el conde Lazzaro Brunetti, sabemos que el ex jesuita Juan Andrés<sup>49</sup> sabía por el marqués Gherardo Rangone de Módena<sup>50</sup> (quien

en aquel tiempo vivía en Viena) que el embajador Saltykov<sup>51</sup> le había prometido conseguirle una detallada memoria sobre la Expedición Malaspina que él mismo se había procurado cuando era embajador en Madrid. En la misma misiva, Brunetti se refiere también a la opinión de la princesa de Castelfranco<sup>52</sup>, según la cual Rangone había confundido algún nombre<sup>53</sup>.

Incluso el padre Ricca, probablemente se apercibió de la confusión de los nombres, o al menos la sospechó, y habiendo comprendido que Rangone debía querer referirse no a Saltykov sino a cualquier otro personaje, parece que le debió pedir un cotejo al mismo destinatario de la carta del modenés, o sea a Andrés. Y quizá adelantó también un nombre (que él supuso con más indicios que Saltykov): el de Pavel Stroganov<sup>54</sup>.

El ex jesuita español respondió que no creía que Stroganov tuviese realmente el manuscrito, dado que el ruso, que en aquel momento se encontraba en Nápoles, nunca había tratado de ese asunto con el Príncipe de Castelfranco<sup>55</sup>.

Por el contrario, en una tercera carta que, a pesar de ser anónima y sin fecha, le había llegado al padre Ricca antes de 1815<sup>56</sup>, se lee la siguiente afirmación: «*Parte de los folios que atañen al interés del viaje de Malaspina cayeron en manos del Bar. Stroganoff, ahora embajador de Rusia en Madrid. Este diplomático tras haber retenido estos folios durante un tiempo en sus manos, los regaló a su Corte*»<sup>57</sup>.

Ahora, nosotros sabemos que Pavel Stroganov llegó a Madrid, en calidad de ministro de Rusia, en enero de 1806<sup>58</sup> y no debió quedarse más que unos pocos años,

quedó hasta la muerte. Las cartas enviadas por Malaspina (conservadas en Florencia, APSF, Expediente *Ricca-Malaspina*) fueron publicadas por Picanyol, *op cit.* Es lamentable observar que ningún malaspinista haya utilizado todavía tan importante epistolario.

- 51.- Nicolai Ivanovic Saltykov (1736-1816) del 1813 al 1815 fue primer ministro de Rusia.
- 52.- El español príncipe de Castelfranco fue embajador de España en Nápoles; su mujer era hermana de la condesa de Albany. En los ambientes próximos a Malaspina se especulaba con que el príncipe conocía muchas cosas sobre las circunstancias del navegante.
- 53.- Lazzaro Brunetti a Massimiliano Ricca, Nápoles, 27/10/1812, inédita en APSF, Expediente *Ricca-Malaspina*.
- 54.- Pavel Aleksandrovic Stroganov (1772-1817), viajero, político y diplomático ruso, de inclinaciones jacobinas en su juventud, se acercó a la política zarista.
- 55.- Juan Andrés a Massimiliano Ricca, Nápoles, 22/12/1812, inédita en APSF.
- 56.- En la otra cara del folio aparece una nota, anónima también, en la que se menciona como personas que podían facilitar noticias acerca de Malaspina, a Rangone, Pisoni y Cagnoli; en aquél tiempo todavía estaban vivos. Ahora, desde el momento en que sabemos que estos tres murieron entre el 1815 y el 1817, el año de la muerte del primero demuestra, indirectamente, que la otra referencia debió ser escrita antes de esa fecha.
- 57.- Expediente y archivo citados ya muchas veces. En otra carta del mismo expediente, se encuentra una fiel traducción en italiano de la carta de Horner a Zach.
- 58.- Toreno, Conde de, Historia del levantamiento, guerra y revolución de España, por el Conde..., París, De Baudry, 1838, vol. I, p. 5.

- 46.- Faltan los capítulos II y VIII del libro III, o sea, fragmentos del viaje realizados por la *Atrevida* separadamente de la *Descubierta* (navegación a Macao y regreso a Manila, navegación de Talcahuano a la Isla de la Soledad, segunda visita a las Malvinas, exploración de las Islas Aurora).
- 47.- Petrov a Manfredi, 2/7/1997.
- 48.- Enciclopedia Italiana, *ad vocem*. Para Pozzo di Borgo v. nota 43.
- 49.- Juan Andrés (1740-1817), jesuita, desde 1767 se estableció en Italia y vivió en varias ciudades, entre ellas Parma (donde conoció personalmente a Malaspina) y Nápoles. Erudito polígrafo, unió su fama a un monumental tratado literario, editado por Bodoni. En dicho tratado aparece una referencia (quizá la primera publicada en Italia) a la Expedición Malaspina. v. J. Andrés, *Dell'origine, progressi e stato attuale d'ogni letteratura*, Parma, Stamperia Reale, 1782-89, 7 voll.; la referencia a Malaspina se encuentra en el tomo V (y no IV, como erróneamente afirma B. Sáiz, *Bibliografía...* cit.), p. 91.
- 50.- Sobre Gherardo Rangone Terzi (1742-1815) v. G.B. Venturi, *Memoria intorno alla vita del marchese Gherardo Rangone*, Modena, Soliani, 1818, pp. 68. Rangone, hombre de cultura y estadista de Módena, mantuvo largo tiempo correspondencia con Malaspina, antes y durante la expedición. Con el advenimiento del régimen napoleónico se trasladó a Viena donde se

ya que en 1812, según el testimonio del ex jesuita Andrés, ya residía en Nápoles<sup>59</sup>.

Si fue él el desenvuelto personaje quien, aprovechando la hospitalidad de los responsables del Depósito (o más probablemente corrompiendo a algún empleado) perpetró la sustracción del manuscrito, este hecho no pudo producirse más que entre 1806 y los primeros meses de 1809, esto es, antes de que la guerra de la independencia española (que fue también una guerra civil) desbaratase y dispersase los fondos archivísticos custodiados por Espinosa y Bauzá.

Pero parece probable que el hecho se produjese exactamente en 1806.

No se debe olvidar que aquella era precisamente la época en la que Manuel Godoy –enfrentado a la amenaza francesa contra la dinastía borbónica de Nápoles– se alejaba momentáneamente de la alianza con Napoleón y «*aprouva un moment la tentation de se rapprocher de la Russie et de l'Angleterre*»<sup>60</sup>. Es por ello bastante lógico suponer que el Príncipe de la Paz hubiese consignado a sus principales colaboradores –entre ellos Espinosa<sup>61</sup>– la instrucción de emplear en las relaciones con el embajador ruso la máxima cortesía, en el ya sugerido contexto de delicadas circunstancias<sup>62</sup>.

Es por lo tanto bastante probable –sino queremos afirmarlo como seguro– que el «cerebro» del episodio de espionaje, que en todo caso podemos apenas entrever, fuera precisamente el del diplomático ruso.

Y no es difícil imaginar como se desarrollaron los hechos: Stroganov fue capaz de extraer el manuscrito, o mejor, persuadió a alguno que tenía acceso al Depósito, a extraerlo y entregárselo.

No puede sorprender el hecho de que Bauzá no se acordase de aquella desaparición. Tratándose de un documento incompleto, probablemente no estaba ordenado al lado de otras copias (completas y revisadas) de la narración del viaje, sino que yacía mezclado con los otros centenares de volúmenes manuscritos (que contenían como mucho memorias parciales y fragmentos más o menos limitados del viaje) producidos por diversos oficiales y científicos de la expedición, además del comandante mismo. Bauzá deja entender que sólo controló las copias completas (y probablemente –tratándose exactamente de la víspera de su salida– fue en tal ocasión cuando tomó la copia para llevarla consigo a Londres); y del resto, daba igual lo que Bauzá pudiese pensar, puesto que la sustracción se había producido más de quince años antes.

El diplomático, por su parte, quizá se propuso publicar la relación enseguida, o –lo más probable– consideró prudente mantenerla encubierta algún tiempo, evitando así de paso (en el caso de que hubiera habido un cómplice) no perjudicar a la persona

que lo había ayudado a adueñarse de ella.

Fue entonces cuando, de regreso a Rusia, donó el manuscrito al zar. Alejandro I, a su vez, tras el ingreso de Krusenstern en el Departamento del Almirantazgo (y, podemos añadir, tras la consecuente decisión de iniciar la publicación de una revista destinada a la oficialidad de la Marina rusa) le transmitió el documento, de cuya importancia se dio cuenta enseguida pues comenzó muy pronto su publicación.

En todo caso, la noticia comunicada por un científico suizo, publicada en Italia en una revista escrita en francés y editada por un astrónomo alemán, que un almirante estoniano publicaba por primera vez en tierra y lengua rusa, era cierta: se trataba del diario de la gran expedición española comandada por un navegante italiano.

Me complace pensar que, detrás de toda esta maraña de nacionalidades, hay encerrado un extremo mensaje (aunque de plena actualidad), lanzado por Alessandro Malaspina, intelectual cosmopolita del siglo XVIII, a los hombres del siglo veintiuno, con el fin de que la cultura avance más unida y siempre mejor orientada hacia un ideal común de progreso universal<sup>63</sup>.

59.- Carta de Juan Andrés ya citada.

60.- H. Reynald, *Histoire de l'Espagne*, Paris, Bailliére, 1873, p. 25.

61.- José de Espinosa y Tello, además de primer director del Depósito Hidrográfico, era también el primer funcionario de la Secretaría de Marina, a la cabeza de la cual estaba Manuel Godoy.

62.- En aquél tiempo, por motivos reservados, el Depósito no ponía si quiera en venta las cartas náuticas que sus oficiales poco a poco completaban y grababan (v. Bauzá a Malaspina, Madrid, 29/4/1807, en *Archivo Domestico Malaspina* de Mulazzo, Filza 22, pacco 1).

63.- Este ensayo ni siquiera habría nacido si no hubiese tenido la inteligente colaboración de un grupo de amigos y estudiosos de varias nacionalidades que menciono a continuación y agradezco cordialmente: Carlos A. Bauzá, P. Dino Bravieri d.S.P., Lola Higuera Rodríguez, Keith Hill, Vladimir Petrov.

## Pour une histoire des occasions manquées la France et le Brésil 1500-1700

Frédéric Mauro\*

Dans *l'histoire ignorée de la Marine française*<sup>1</sup>, Etienne Taillemite rappelle les origines et les hasards imprévus de la découverte de la Terre faite par les français, avec un décalage parfois important par rapport aux positions conquises par d'autres Européens. Il attribue les retards français à une mentalité paysanne par laquelle le français rural ne quitte pas volontiers sa terre et y revient avec plaisir. Il arrive donc toujours bon dernier dans la course du Monde et ne s'attache guère aux ruines des palais romains, à la beauté des temples grecs, des pyramides égyptiennes ou des pagodes chinoises.

Déjà en 1948 avait paru la thèse de Charles-André Julien<sup>2</sup>, exposé d'ensemble des exploits géographiques, nautiques et commerciaux des français dans le monde d'outre mer aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. Les français n'apparaissent guère en Asie avant 1500. Or Fernand Braudel compare la France du XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> à la Chine d'aujourd'hui. Ce qui ne veut pas dire seulement qu'on met le même temps au XVI<sup>e</sup> siècle pour la parcourir que l'on met au XX<sup>e</sup> siècle pour traverser la France. Il s'y ajoute d'autres conséquences: le pouvoir de rétention d'un vaste territoire politique est lui aussi très fort, fonction de sa superficie. Ou du moins l'un et l'autre sont liés par une fonction (qui n'est pas forcément une proportion). Du moins c'est l'hypothèse de travail qu'on peut utiliser. Peut-être aboutira-t-on au rôle de certaines variables secondaires mais finalement non négligeables: par exemple le découpage et le profil de la côte, l'importance du relief, sa proximité d'un ou plusieurs rivages, le rôle des chaînes plissées et des plateaux de haute altitude. Le peuplement indigène ou autochtone, ses mœurs, les peuples voisins, les migrations récentes, les qualités biologiques des populations, l'abondance et la variété de leurs richesses génétiques et de leur héritage anthropologique. Autant de questions par lesquelles, en y répondant, on parvient à expliquer le comportement des découvreurs, explorateurs, colonisateurs, exploités ou entrepreneurs.

\* Professeur émérite à l'Université Paris X Nanterre.

1.- E. Taillemite, *L'Histoire ignorée de la Marine Française*, Paris, Perrin, 1988.

2.- *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1948.

Qu'a-t-on pensé, écrit et démontré dans ces directions? En quoi le passé d'un pays éclaire-t-il son comportement présent? En l'occurrence, le présent c'est ici le XVI<sup>e</sup> siècle, la fin du Moyen Age, le temps de la Réforme, de la Renaissance, des Grandes Découvertes, des Inventions aussi, événements importants qui jouent comme accélérateurs du progrès ou au contraire comme semés de mines, de mines anti-personnel (pour reprendre une image que nous ont fournie récemment les guerres que nous avons traversées). En somme, pourquoi sommes-nous ce que nous sommes? Pourquoi le Brésil possède-t-il une superficie égale à la moitié de celle de l'Amérique du Sud tandis que l'Uruguay, le Paraguay, la République Dominicaine sont des républiques aux dimensions modestes tandis que la Guadeloupe et la Martinique sont des départements français?

Les îles Britanniques sont un vaste archipel imbibé d'eau et qui a su assimiler successivement tous les peuples venus le conquérir. Cela veut dire qu'elles sont très tôt la terre d'accueil des marins, une nation maritime capable de coloniser des terres lointaines. Or les anglais sont devancés par les ibériques quand il s'agit de s'imposer dans la partie orientale de l'Amérique du Sud où se disputent l'occupation des lieux, les trafiquants portugais et les aventuriers français.

C'est alors qu'interviennent les gouvernements. Ils s'appuient sur les commerçants, les "marchands". La tradition du commerce maritime est celle du cabotage et de la pêche, surtout en France. Celle-ci possède une vaste façade côtière qui, à l'époque où nous nous plaçons, est en train de développer une marine de haute mer: pêche hautière, pêche lointaine sur les bancs de Terre Neuve, chasse à la baleine dans le golfe de Gascogne et bientôt dans les eaux des Açores. Qu'est-ce qui va faire la différence entre français et portugais? Plusieurs facteurs vont jouer:

1. La situation des Ibériques, Portugais compris dans les ports et les baies du Sud de la Péninsule, à proximité de la côte d'Afrique, des îles de l'Atlantique: Madère, Açores, Canaries, îles du Cap Vert. Il y a là cette fameuse Méditerranée de l'Atlantique oriental, véritable laboratoire de la navigation ibérique dans l'Océan.

2. Les trafics transsahariens des Africains noirs dont profite le Maroc et, par le Maroc, le Portugal lui-même. D'où la rivalité du Portugal avec Venise.

3. L'existence d'une aire maritime et économique couvrant au moins trois zones climatiques: tempérée chaude, tempérée froide, méditerranéenne et subtropicale; et cela dans les deux hémisphères. D'où une complémentarité dans la fourniture des vivres qui fait que cette aire maritime en profite largement.

4. Un système de vents réguliers qui assure la motricité des flottes de la façon suivante: les navires partaient de Lisbonne, de Londres, des autres points des côtes françaises et européennes, allaient chercher vers le Sud les alizées du Nord-Est qui les poussaient vers le Brésil. En vue de ce pays ils changent de direction en prenant celle du Sud et en suivant à une faible distance la côte brésilienne. Arrivés à la hauteur du Rio Grande do Sul, ils vont chercher les Westerlies ou vents dominants d'ouest qui les amènent à la pointe du Cap de Bonne Espérance. Et, de là, ils pénètrent dans l'Océan Indien qu'ils traversent profitant des moussons qu'ils pénètrent et renforcent

et qui les poussent vers le sub-continent indien et la presque île de Malacca. Profitant de l'alternance saisonnière, ils regagnent le Cap de Bonne Espérance non sans avoir acheté contre des produits de l'Europe, les soieries, les objets précieux et l'or fin qu'ils rapportent de leur troublants voyages. Au retour ils donnent aux royaumes noirs d'Afrique Occidentale ou Orientale une partie des précieuses marchandises qu'ils ont achetées, le reste servira à payer les frais de l'expédition, accumuler les produits des ventes et à réaliser de nouveaux et gros investissements.<sup>3</sup>

5. La France, les grandes péninsules méditerranéennes et quelques royaumes de l'Europe du Nord – en bref une préfigure de l'Europe d'aujourd'hui est en gestation au XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles et toutes les qualités que nous venons d'énumérer se retrouvent dans ce monde en gestation. Néanmoins des nuances et des différences se font jour peu à peu et éclatent quand les races et les cultures venues de l'Est se sont adaptées aux cultures et aux races préexistantes à l'ouest, ont fusionné les unes avec les autres et se sont modelées sur ces terres nouvelles. Or il apparaît que les terres les plus riches et les plus prometteuses étaient celles de la Gaule pour des raisons qui tiennent en grande partie au climat, à la végétation et à leur action sur la fine pellicule de terres arables de la surface. C'est la possibilité pour la Gaule de développer, dès le néolithique, la première agriculture d'Europe, de faire de la culture des céréales et des arbres fruitiers la première richesse du pays. Or l'expérience nous a montré que les régions qui obtenaient leur première richesse de l'agriculture étaient celles qui avaient le développement économique le plus solide. Cela a été par exemple le cas de l'Angleterre, de l'Italie du nord et de bien d'autres contrées. D'où l'importance du monde rural et de l'activité agricole. D'où aussi, le rêve des paysans ou des seigneurs de la terre: posséder une terre et mieux encore une exploitation agricole, gage de sûreté économique et d'agrément d'y vivre et d'y prendre, avec Joachim du Bellay, son temps de retraite. Le fait que ce soit particulièrement vrai pour la France explique ce refus français d'abandonner sa ferme, son parc ou son jardin pour des aventures au delà des mers. Et le long des côtes de la mer ou de l'océan on se partage entre la pêche et la culture, la première permettant de compenser l'insuffisance de la production agricole pour nourrir la population.

6. Voilà donc comment on peut expliquer cette opposition entre une France continentale ou une Europe au moins partiellement continentale et une Europe maritime donc très vite tournée vers le commerce et le progrès technique dans les transports, les artisanats et les sciences financières. C'est avec ce que l'on appelle la Renaissance que se développe, à une échelle supérieure, ce groupe d'activités qui ressortissent de la ville et de la mer, celle-ci étant jusqu'à l'invention des chemins de fer, le moyen de transport le plus rapide. La mer ou, plus généralement l'eau. D'où l'importance des fleuves et des lacs, des littoraux découpés et dessinant de petites criques ou de grands golfes propices au déplacement des navires, avec des îles aussi et des archipels qui

3.- Vois la perfection idéale de ce système par les Hollandais dans N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, Chicago 1974.

balisent les grandes routes de la mer ou de l'océan.

La conclusion de cette introduction c'est, au moment de la Renaissance, le développement en Europe de ces activités secondaires et tertiaire chères à Jean Fournier et à Colin Clark et que nous avons pris nous même en considération dans notre *Histoire du travail* dirigée par l'historien Paris. Et, dominant le tout, les marchands. Leur force vient de ce qu'ils dirigent la vie économique internationale, si l'on peut employer cet adjectif dans un moment où les nations n'existent pas encore.

L'Europe est alors divisée en états féodaux et seigneuriaux dont certains sont regroupés en unités politico-religieuses plus vastes: nous pensons à la Papauté à laquelle obéit la chrétienté toute entière; et d'autre part au SERG, le Saint Empire Romain Germanique qui ne groupe que les territoires de l'ancienne Lotharingie. Les Etats féodaux sont de plus en plus faibles face aux forces économiques. Pour se faire élire "empereur" il faut avoir recours aux prêts faits à Lyon par les marchands florentins. Même le duché de Bourgogne, malgré la personnalité de ses ducs, est bien près de sa chute et de son absorption dans les possessions de la Maison d'Autriche; et l'Alsace et la Lorraine finiront par avoir le même sort aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

C'est alors qu'apparaît un processus de transformation grâce auquel la structure étatique du monde politique va se renforcer en acceptant une véritable concentration des structures politiques qui va les rendre plus solides. C'est ainsi que les Etats urbains – les villes italiennes par exemple – vont devenir des Etats territoriaux d'une certaine étendue. C'est le cas de Florence par exemple, qui devient la capitale de la Toscane. Celle-ci devient à son tour un archiduché entre les mains d'une aristocratie de la terre. Pendant ce temps les grands Etats féodaux vont fusionner en Etats nationaux, processus qui durera longtemps, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'Unité italienne et l'Unité allemande. Ces Etats puissants sont prêts à aborder la puissance des marchands – véritables multinationales avant la lettre, du moins dans leurs aspects financiers – et la formule du grand empire est abandonnée, sauf pour l'Eglise, parce qu'elle est une cité spirituelle. Mais au moment de l'abdication et de la mort de Charles Quint une partie de cet Empire ira au frère au frère de Charles avec la Couronne Impériale et le reste reviendra au fils de Charles-Philippe II – comprenant une "partie du Monde", les Amériques, une partie de l'Océanie, enfin une partie de l'Europe. L'Europe sera rééquilibrée. On voit tout de suite ici la comparaison que l'on peut faire avec le Monde en cette fin de XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, devant nos multinationales, les forces politiques cherchent à devenir plus puissantes pour pouvoir parler d'égaux à égaux avec elles. D'où le développement des Etats continentaux créés au-dessus des Etats nationaux: Europe, USA, Mexique, Brésil, Inde, etc... Certains seront à la fois nationaux et continentaux. Il faut y réfléchir car nous venons de voir quelques bonnes raisons et justifications de cette évolution des structures et par conséquent aussi des institutions politiques.<sup>4</sup>

4.- Voir notre article dans la revue *Textos de Historia*, vol. 3, N°1, 1995. O desemprego, a Europa e o Kondratieff, p.145-149.

C'est après ces considérations politiques et politologiques sur l'équilibre des pouvoirs que l'on peut mieux comprendre pourquoi le Brésil n'est pas devenu terre française malgré toutes les manifestations de cordialité qui se sont produites au cours des siècles entre les Indiens de ce subcontinent et leurs visiteurs français. Pourquoi se lancer très vite dans une entreprise de colonisation à grande échelle alors qu'on est absorbé par une guerre qui durera 100 ans et par la lutte qu'il a fallu ensuite mener contre la puissance du SERG et des Habsbourg, ce qui était le premier grand équilibre à établir ou rétablir? Dès lors la France reste longtemps sans une politique maritime. Par contre, les provinces maritimes, ses ports sur l'océan et les mers qui la baignent voient s'organiser des expéditions. Nous connaissons mal les premières et comment elles ont profité des découvertes des autres peuples, dans quelle mesure elles avaient l'appui des villes et des ports français et dans quelle mesure elles étaient hors la loi, ce qui serait une raison suffisante pour qu'elles n'aient pas laissé de traces. En tous cas, c'est la première génération des voyageurs français au Brésil. Nous ne reviendrons pas sur les épisodes connus ou mal connus de ces premières aventures. Il n'y a guère de doutes: la France, dans ce qu'elle a de plus dynamique, de plus fortuné et de plus ambitieux n'est pas intéressée par ce monde nouveau.

La seconde génération de voyageurs français se heurte à la prise de possession du subcontinent brésilien par les Portugais. Et l'action des Portugais est rapide. D'abord ils exploitent le bois-brésil tout en poursuivant l'exploration du pays. Ils réalisent l'ampleur de leur découverte mais ne craignent pas de la peupler, de l'exploiter, de la mettre en valeur. Vers 1570, la mise en valeur des terres noires de la *mata* – la forêt côtière – marque le début d'un cycle de la canne à sucre qui va faire la richesse des Portugais au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Face à ce succès les français ne sont pas inactifs mais ils se limitent à des opérations très localisées qui ne peuvent renverser le cours de l'Histoire. Au XVI<sup>e</sup> siècle c'est l'installation d'une colonie française mi-catholique mi-réformée. Ces deux "religions" se disputeront et finalement devront abandonner la place qu'elles s'étaient faites sur une île de la baie de Guanabara ou baie de Rio. Au XVII<sup>e</sup> siècle, c'est l'aventure de "la France Equinoxiale" qui succède dans une autre région du Brésil à "la France Antarctique" de Villegagnon. L'échec est encore plus flagrant et se décompose en deux étapes. La première c'est l'installation de deux armateurs de Dieppe à São Luis de Maranhão. Jacques Ruffault et Charles des Vaux s'allient aux indigènes contre les Portugais, comme l'avaient fait les compagnons de Villegagnon à Guanabara. Ruffault est très vite renvoyé en France pour obtenir d'Henri IV du renfort. Mais ici joue le complexe de Du Bellay: Ruffault se décourage et ne retourne même pas au Brésil. Un de ses compagnons part à son tour et parvient à se faire écouter du Roi. Celui-ci charge un officier, Daniel de la Touche, Seigneur de la Ravardière, d'aller faire une enquête sur place. La Ravardière est enthousiasmé. Il revient en France convaincre le Roi. Mais celui-ci vient d'être assassiné et le Comte de Danville, Amiral de France, appuie la Ravardière auprès de Marie de Medicis qui patronne une expédition. La Ravardière part alors avec deux autres nobles, Rasily et Harley, et 500 colons et soldats. Il quitte Cancale en mars 1612, débarque à São Luis

et bientôt l'île est couverte d'une vingtaine de hameaux tandis que, plus au sud, des bateaux français continuent à faire du bois-brésil sur la côte et les *lutheranos* (c'est le nom qu'on donne aux Français) menacent bientôt les installations portugaises de la capitainerie du Paraiba do Norte.

Or les Luso-Espagnols sont en guerre à cette époque avec les Hollandais et avec les Anglais. Ils apparaissent tantôt comme pirates, tantôt comme corsaires, c'est-à-dire pirates munis de lettres de course par leur gouvernement. En 1616, les Hollandais parviennent à saisir vingt-huit navires portugais commerçant au Brésil et, pendant l'année 1623, ils en saisissent soixante-dix. Mais alors qu'on ne peut pas repousser les Hollandais qui finiront par occuper une partie du Brésil, on parvient à chasser les Français. C'est "la politique des forteresses".

- a) En 1594, les Portugais du Paraiba se plaignent des incursions des Français. On leur envoie une expédition qui occupe le Rio Grande do Norte et on y construit un port qui est à l'origine du Port de Natal.
- b) En 1612, une expédition part construire au Ceara une forteresse et une église.
- c) En 1613, une expédition est envoyée du Ceara vers le Maranhão: elle échoue, mais une seconde expédition de 8 navires parvient à construire sur la terre ferme, en face de l'île de Sao Luis, le fort de Santa Maria. Français et Indiens l'attaquent le 19 novembre 1614. Mais le chef portugais, Diego de Campos, manifeste ses qualités tactiques et il remporte la victoire de Guaxindiba.
- d) L'armistice est signé le 27 novembre. Les hostilités sont suspendues pour un an. Mais les pourparlers qui ont lieu pendant cette année échouent et la lutte reprend. La Ravardière doit capituler le 3 novembre 1615.

Quelques français resteront à São Luis sous la domination portugaise. Surtout les Portugais obtiennent du Roi la permission d'organiser une expédition vers le Rio Para (l'Amazone) où est construit un fort, origine de la ville de Belem.

En 1621, est créé l'Etat de Maranhão indépendant de l'Etat du Brésil et comprenant deux capitaineries: celle de Maranhão et celle de Para.

C'était la fin à la fois d'un épisode de l'expansion française dans le monde et d'une ambition brésilienne du commerce français.

Ensuite, au XVIIe siècle le Brésil, possession de Sa Majesté très chrétienne, est mêlé aux luttes que lui fait assumer la mère patrie et cela continuera au XVIIIe siècle.

*En ouvrant ainsi largement le Brésil à la colonisation portugaise et en le protégeant des attaques des Français, le Roi du Portugal trouvait une activité de substitution à la crise de l'Empire. Les économistes parlent aujourd'hui "d'industrialisation substitutive d'importation" lorsqu'une guerre ou une crise économique suspend les importations dans un pays neuf et oblige celui-ci à développer sa propre industrie. La crise de Venise consécutive au voyage de Vasco de Gama avait fait naître une telle industrie dans la République des Doges. La crise de l'Empire portugais d'Orient et la crise du sucre à Madère, diminuant fortement les gains des Portugais comme intermédiaires, auraient pu les tourner eux aussi vers l'industrie. Mais ils*

*n'en eurent pas le temps parce que le Brésil avec son bois, son sucre et son tabac est venu relayer l'Orient, ses épices et ses drogues. La vocation commerciale et coloniale du Portugal s'en trouve renforcée pour un siècle. C'est le cycle du sucre<sup>5</sup>.*

La pénétration française au Brésil n'a pas réussi parce que les Français n'ont entrepris aucun mouvement de migration ni de colonisation suffisant pour créer une situation irréversible. Ils sont allés pauvres et démunis, "engagés" ou non, en ordre dispersé et par petits groupes, sans emporter avec eux un minimum d'outils ou de machines élémentaires, sans une formation agricole, sans même parler de vocation agronomique. Pas forcément de présence du petit ou des petits Lirés. Ajoutons le mauvais état et la précarité des routes. C'est seulement au cours du XVIIIe siècle que l'on aura dans nos campagnes une abondante moisson fondée sur la petite agriculture des champs, sur la jachère et sur des nouvelles plantes venues souvent de loin comme le maïs<sup>6</sup>.

Derrière cette économie agricole apparaît enfin une politique de colonisation et, naturellement, par voie de conséquence, une politique de constructions navales et d'activité maritime. Le grand réalisateur, dans ce domaine est Jean de Vienne, l'homme de "l'intuition stratégique".

*Le destin de la France s'est joué entre le XIe et le milieu du XVIe siècle, de manière irréversible et il s'est joué en s'écartant de la mer. Pendant un siècle, le centre économique de l'Europe s'était situé aux foires de Champagne qui marquaient la prédominance des routes terrestres reliant les deux grandes centres d'activités: l'Italie du Nord et les Pays-Bas. Or, cette situation évolue à la fin du XIIIe siècle. En 1297 est réalisée la première liaison directe, par voie maritime, entre l'Italie, l'Angleterre et les Flandres. Les grosses caravaques génoises inaugurent cette route sur laquelle elles seront suivies en 1317 par les galées vénitiennes. Dans le même temps, les itinéraires terrestres par les Alpes se déplacent eux aussi vers l'est, ce qui provoque le déclin des foires champenoises et le détournement des grands courants commerciaux. Le royaume se trouve "déconnecté... placé à peu près hors des routes principales du capitalisme européen<sup>7</sup>.*

Le royaume de France est né à la fin du Xe siècle autour de Paris. C'est seulement en 1203 que, par l'annexion de la Normandie, les Capétiens auront un accès réel à la mer. Mais cette annexion constitue la cause de la destinée du petit royaume et de cet enchaînement de guerres franco-anglaises pendant cent ans et plus même. Le Roi de France a besoin désormais d'une flotte maritime pour surveiller l'Angleterre, ce que fera assez bien Philippe Auguste. Saint Louis crée la charge d'Amiral. Notons que le Roi de France n'est pas propriétaire de sa flotte. Lorsqu'il a besoin de navires, il les achète dans les ports italiens.

5.- F. Mauro, *Le Brésil du XVIe à la fin du XVIIIe siècle*, p.57.

6.- On sait, depuis peu, que le maïs est venu d'Amérique et s'est répandu dans l'Europe du Sud-Ouest aux XVIe-XVIIe siècles.

7.- Etienne Taillemite, *l'histoire ignorée de la marine française*, Paris, 1988, p.13.

C'est le cas de Philippe le Bel, créateur d'une véritable administration maritime. Après le désastre de *Las Hormigas* (1286), le Roi commande aux Génois une flotte de vingt galères. Celles-ci sont livrées à leur propriétaire en 1295. En octobre, le Roi Eric de Norvège s'engage à fournir au Roi de France une flotte de plusieurs centaines de navires. On ne sait pas si Eric fut fidèle à sa promesse. Prudemment, Philippe le Bel ouvrit un chantier naval avec des charpentiers recrutés à Gènes. Et il ouvre à Rouen le Clos des Galées, imité de l'arsenal de Séville. Il parvient à mettre en mer une puissante escadre commandée par Rainier Grimaldi, Amiral de Castille, passé au service de la France.

Philippe le Bel meurt en 1314 et ses successeurs laissent périr son œuvre. C'est alors que commence la guerre de Cent Ans. Mais la flotte française n'est pas prête à l'affronter. D'où, le 13 juin 1340, la désastreuse bataille de l'Ecluse, près de Gand. Cette défaite assure aux Anglais la maîtrise de la mer. Jean le Bon, après le désastre de Poitiers (septembre 1356) subira une série d'autres échecs et il mourra prisonnier à Londres en avril 1364. Charles V devient Roi de France. Il comprend l'importance de la marine, regroupe des alliés autour de lui et est décidé à reconstituer une marine vraiment française. C'est alors qu'il trouve l'homme qu'il lui fallait en la personne de Jean de Vienne, "qui fut, pour la marine, ce que Du Guesclin fut pour la terre" (J. Tramond cité par Etienne Taillemite, *op. cit.*, p.17).

Né vers 1341 en Bourgogne, Jean de Vienne eut d'abord une carrière militaire terrestre et il se révèle comme un véritable technicien des sièges, un "dresseur de machines", comme l'écrit Jean Favier. Carrière d'officier de l'armée de terre qui se termine par la prise de Saint Sauveur en Normandie en 1375 après un siège de plusieurs mois. Le 27 décembre 1373, Jean de Vienne avait prêté serment en qualité d'Amiral de France. L'Amirauté était une charge de la Couronne créée par Saint Louis et l'Amiral un haut dignitaire très proche du Roi. Une ordonnance royale du 7 décembre 1373 avait précisé ses attributions. Elles sont à la fois militaires, administratives, judiciaires et financières. L'Amiral était et restera jusqu'à l'époque de Richelieu le fondé de pouvoir universel de la Royauté pour le fait de la mer. Il pouvait déléguer ce commandement et nommait tous les officiers. Il délivrait les commissions en guerre et en course, "documents essentiels nous dit Etienne Taillemite<sup>8</sup> à une époque où la distinction entre navires de guerre et navires marchands était assez floue, et où la course organisée et réglementée commençait très lentement à se dégager de la pure et simple piraterie". Il faut y ajouter de nombreuses compétences civiles et administratives, en particulier la police de la navigation et des côtes. Il délivrait les congés permettant d'armer à la pêche ou au commerce, de construire ou de vendre des navires. Aucune décision n'était valable sans sa signature. Ses tribunaux – les "amirautés" – établis dans les ports les plus importants, avaient à connaître de toutes les affaires et délits se rapportant à des objets maritimes, avec appel possible devant les parlements du royaume. Enfin l'Amirauté disposait d'attributions financières car elle livrait à son

profit les nombreux droits frappant la navigation, et percevait les amendes auxquelles étaient condamnés les délinquants.

C'est muni de cet instrument admirable qu'est l'Amirauté que Jean de Vienne peut prétendre créer une flotte à la hauteur de la France. Il confie la direction des constructions navales à un homme compétent et efficace. En 1377, la flotte royale comprenait déjà 120 navires. L'ordonnance du 3 septembre 1376 mettait les forêts de Normandie au service des chantiers de construction. Dès lors Jean de Vienne lui-même lance une série d'expéditions brillamment réussies. La plus célèbre est celle de juin 1377. Avec une escadre d'une cinquantaine de bâtiments il répandit la terreur sur toute la côte sud de l'Angleterre en incendiant ou rançonnant Rye, Lewer, Portsmouth, Dartmouth, Yarmouth, Hastings. En avril 1378, il assure la défense de la Basse Seine contre les attaques ennemies. En 1380 il rançonna Jersey et Guernesey puis s'attaqua, avec l'aide de corsaires basques, aux côtes ouest de l'Angleterre. Une escadre franco-espagnole brûla Winchelsea et Gravesend et sema la panique jusqu'à Londres. Ces succès facilitèrent ceux de Du Guesclin dans la reconquête d'une partie du territoire français.

Charles V mourut le 16 septembre 1380 et l'effort naval disparut brusquement du même coup. Une expédition en Grande-Bretagne, prévue dans le sud de l'Angleterre et accompagnée d'une diversion en Ecosse de 185 navires, opération qui réussit et qui permit à Jean de Vienne de pénétrer jusqu'au Cumberland, mais qui n'alla pas plus loin car le corps principal chargé d'attaquer le sud de la Grande-Bretagne n'était pas prêt.

Le projet fut repris l'année suivante. Une ville de bois avec tours et châteaux avait été chargée en pièces détachées pour établir une tête de pont aussitôt après le débarquement. Mais les oncles du Roi étaient très hostiles à ce projet. Jean de Vienne découragé se tourna vers l'Orient et la Croisade. Il fut tué le 26 septembre 1396 à la bataille de Nicopolis, en Bulgarie.

Après le départ de Jean de Vienne on assiste au déclin de la marine française, déclin qui se prolonge jusqu'à la nomination de Richelieu aux Conseils du Roi. Mais il est temps de conclure.

La France de François 1<sup>er</sup> et de Joachim du Bellay se sentait assez riche pour éviter de courir l'aventure et chercher des terres nouvelles pour la gloire, la volonté de puissance ou plus simplement les moyens de vivre mieux, plus à l'aise grâce au "ménage des champs". Le paradoxe, c'est de voir un petit pays, le Portugal ou la Hollande, s'emparer de vastes territoires aux Amériques et un vaste royaume comme la France se contenter de rassembler des terres à l'extrémité de la presque île Europe.

Les choses vont changer une première fois avec Charles V et Jean de Vienne. Les français découvrent leur vocation coloniale. Mais ces deux pionniers meurent et dans la période qui suit, la période des "Amirautés" on revient au complexe de Joachim du Bellay. Il faut attendre Richelieu et son génie pour voir renaître la flotte française. Celle-ci résistera à l'usure du temps et à la négligence des hommes mais non sans parenthèses dramatiques. Cela est une autre histoire... L'essentiel, dans une première étape, c'est qu'une tradition ait été créée.

8 *Op. cit.*, p.18.

## **Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú**

Jorge Ortiz Sotelo\*

Cada cierto tiempo aparecen compendios sobre la historia de nuestra marina de guerra, pues resultan indispensables para que el país y los propios marinos tengan una idea de conjunto de la evolución institucional. Los presentes apuntes se ubican en esa categoría y no tienen más mérito que el actualizar los trabajos previos. La brevedad del tiempo en que han sido preparados puede excusar algunas carencias y falta de precisión, cosas que espero ir superando en próximas versiones.

Toda clasificación es arbitraria y la que vamos a ensayar ahora no escapa a esa regla; sin embargo, estamos convencidos que la vida institucional de la armada puede dividirse en los siguientes grupos generacionales: aurorales (1800-1840), republicanos (1840-1870), los de la guerra (1870-1883), los de postguerra (1884-1920), los del ciclo norteamericano (1920-1940), los modernos (1940-1960) y los contemporáneos. Bajo ese concepto hemos organizado este breve ensayo en orden cronológico, aún cuando al tratar sobre algunos aspectos nos hemos visto obligados a movernos con cierta flexibilidad.

### **La génesis o Etapa Auroral**

Poca duda nos cabe que la institución naval peruana surgió en el contexto de las luchas por la independencia. Sin embargo, su formación tiene profundas raíces en el periodo colonial, pues durante los tres siglos precedentes el Callao fue el centro marítimo y naval más importante en la costa oeste americana. El virreinato peruano no sólo controlaba las rutas marítimas en el Pacífico sino que además poseía a la Armada de la Mar del Sur, institución que ejerció el control naval de ese enorme espacio marítimo entre 1580 y 1746. En la segunda mitad del siglo XVIII, la Real Armada española se estableció en el Callao y asumió esas funciones, asignando unidades y creando la Capitanía de Puerto del Callao y la Real Academia de Náutica de Lima; el Departamento Marítimo del Callao, con capitanías de puerto subordinadas en Valparaíso, Concepción y Guayaquil; el Hospital Naval de Bellavista; y varios otros establecimientos.

\* El presente trabajo fue preparado en el año 2000 a pedido de la Escuela de Calificación de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú. El autor es capitán de fragata en retiro, doctorado en Historia Marítima y secretario general de Thalassa.

Todo este proceso sentó las bases materiales y humanas sobre las cuales surgió la institución naval peruana, como elemento necesario para hacer respetar a un incipiente estado que comenzó a formarse a partir de julio de 1821. Los realistas mantuvieron el control del Callao hasta setiembre de ese mismo año, mes en el cual el gobierno protectoral del general San Martín designó al capitán de navío Jorge Martín Guise como comandante general de la marina. Si bien la labor de Guise estuvo respaldada por otros marinos extranjeros, principalmente británicos, norteamericanos y franceses, hubo un importante componente de peruanos y españoles que, habiendo servido en la Real Armada o en la marina mercante nacional, tempranamente abrazaron la causa patriota. Entre los españoles podemos mencionar al brigadier José Pascual de Vivero y el teniente San Julián; mientras que entre los peruanos destacan personajes como Eduardo Carrasco, Manuel Villar, Antonio Valle Riestra, Manuel Villar, Antonio D'Oyararte, Agustín Arriola, José Sala Valdez, Miguel Pastrana, Juan Geraldino, Manuel Pérez Oblitas.

La flamante institución naval peruana ocupó las instalaciones de su predecesora realista e incorporó algunos de los buques que habían servido bajo su bandera, además de otras naves por vía de compra o de condena judicial. La primera nave en enarbolar el pabellón nacional fue la goleta *Sacramento*, capturada en marzo de 1821 por los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, y rebautizada *Castelli*. En setiembre se incorporaron los bergantines *Belgrano* y *Balcarce*, que habían servido a la causa realistas bajo el nombre de *Guerreiro* y *Pezuela*. En noviembre se sumó a la escuadra la corbeta *Limeña*; a principios de 1822 lo hizo la goleta *Macedonia* y luego la de igual clase *Cruz*, el bergantín *Coronel Spano* y finalmente la fragata *Protector*, que había servido al Rey bajo el nombre de *Prueba*.

La función inicial de la Armada Peruana fue bloquear los puertos del sur, zona aún ocupada por los realistas y sobre la cual San Martín había concebido una operación militar de envergadura. Esta labor se inició el 15 de octubre de 1821, destinando a la corbeta *Limeña* y a los bergantines *Balcarce* y *Belgrano* para cubrir la costa entre Cobija y Nazca. Una fuerza de esa magnitud no estaba en condiciones de cumplir con tal labor, razón por la cual el bloqueo fue desconocido por franceses, norteamericanos y británicos. Tal situación generó algunos incidentes diplomáticos, que empeoraron en marzo siguiente cuando el bloqueo fue restablecido con unos pocos buques adicionales. La caída del Callao en manos realistas, en febrero de 1824, llevó a extender el bloqueo hasta el puerto de Chancay, situación que tornaba más difícil aún el poder hacerlo cumplir con efectividad.

Esta situación, unida a las penurias económicas propias de la guerra, que afectaron los pagos de las tripulaciones, especialmente la marinería extranjera, llevó a que los oficiales navales de la etapa inicial tuvieran que enfrentar un conjunto de dificultades, más allá del combatir a sus adversarios en la mar.

En noviembre de 1821 el general chileno Luis de la Cruz asumió el mando de la Marina y el contralmirante de igual nacionalidad Manuel Blanco Encalada hizo lo propio con la Escuadra, dirigiendo las operaciones navales vinculadas a la Primera

Expedición a Puerto Intermedios, en la que la escuadra captura Arica.

Esta estructura del mando naval se mantuvo hasta principios de 1823, cuando el gobierno de Riva-Agüero le otorgó la comandancia general de marina al capitán de navío español José Pascual de Vivero y el mando de la escuadra al flamante contralmirante Guise. Poco después de asumir sus funciones, tanto Vivero como Guise prepararon a la escuadra para la Segunda Campaña a Puertos Intermedios, la que se inició en mayo de ese año y en la cual la tripulación e infantería de marina de la fragata *Presidente* volvieron a capturar Arica para permitir el desembarco de las tropas que debían marchar hacia el interior. Las operaciones en tierra fueron desastrosas y la infantería de marina debió cubrir la retirada del ejército de Alvarado y su reembarco en Ilo.

Mientras estas operaciones tenían lugar en el sur del país, el Callao cayó en manos de los realistas, que se vieron reforzados en abril de 1824 con el arribo del navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*. La escuadra peruana, con apoyo chileno y colombiano, bloqueó el puerto del Callao por espacio de casi dos años, lapso durante el cual se produjeron varias incursiones y un enfrentamiento con la escuadra realista (7/10/1824), compuesta de un navío y cuatro bergantines.

El final de las luchas por la independencia dejan al Perú con una escuadra relativamente grande, pero que es prácticamente desmantelada por atender a un errado concepto de ahorro.

### Principales acciones de la Marina de Guerra del Perú (1828-1878)

Desde el punto de vista naval, este largo periodo de tiempo debe ser visto al menos en a través de cuatro circunstancias: a) la Guerra con Colombia (1828-1829), b) la Guerra de la Confederación (1836-1839), c) la Guerra con España (1864-1866); y d) la ocupación de la Amazonía.

#### a) La Guerra con Colombia (1828-1829).

Si bien este conflicto se originó, desde nuestro punto de vista, en la necesidad que tenía Bolívar por cohesionar a una Colombia que se partía en tres estados (Ecuador, Venezuela y Colombia), el motivo oficial fue el reclamo colombiano por los territorios peruanos de Jaén y Maynas.

En lo que a la campaña naval respecta, en agosto de 1828 se despachó a la corbeta *Libertad*, al mando del capitán de corbeta Carlos García del Postigo, para que cruzara en aguas internacionales delante del Golfo de Guayaquil, de modo de poder controlar e interceptar las naves que entrasen o saliesen de ese puerto. El 31 de agosto de 1828, las naves colombianas *Pichincha* y *Guayaquileña* atacaron a la corbeta peruana frente a Punta Malpelo, siendo rechazadas y obligadas a retirarse con grandes pérdidas a bordo. Se había producido así el primer encuentro del conflicto.

El gobierno peruano dispuso el bloqueo de Guayaquil y operaciones sobre todo el litoral colombiano. La escuadra nacional, al mando del vicealmirante Martín Jorge Guise, se dirigió a Guayaquil y realizó diversas incursiones antes de atacar

las defensas de esa ciudad ribereña, los días 22 al 24 de noviembre de 1828. En dicha acción se logró batir las defensas a flote y silenciar buena parte de la artillería enemiga, pero la noche del 23 al 24, la fragata *Presidente* encalló y los defensores pudieron instalar un cañón que la ofendía sin que pudiese ser respondido. Al amanecer, con el repunte del río, la fragata volvió a ponerse a flote, pero el último tiro colombiano dio de lleno en el vicealmirante Guise, quien falleció poco después. De acuerdo a sus disposiciones, el mando de la escuadra fue asumido por el teniente primero José Boterín, quien continuó presionando a los defensores hasta lograr su rendición a fines de enero siguiente. La capitulación de la ciudad fue firmada por el capitán de navío Hipólito Bouchard, quien acababa de llegar para tomar el mando de la escuadra. La plaza fue ocupada por las fuerzas peruanas desde el 1° de febrero hasta el 21 de julio de 1829. Luego de esta acción, la corbeta *Arequipeña* y el bergantín *Congreso* incursionaron sobre Panamá, logrando rescatar una de las naves mercantes capturadas por los colombianos.

En tierra, nuestras tropas sufrieron un serio revés en Portete de Tarqui y poco después se firmó un tratado en Guayaquil (22 de setiembre de 1829), en el cual se establecía que la frontera entre Perú y Colombia correspondería a la de los antiguos virreinos y que sería delimitada mediante un tratado posterior, tratado que no llegó a realizarse pues Colombia se disolvió en 1830.

#### b) La Guerra de la Confederación (1836-1839)

Separada del Perú a finales del periodo colonial para formar parte del virreinato de Buenos Aires, el Alto Perú o Audiencia de Charcas se constituyó en la República de Bolivia en 1826. Sus estrechos vínculos con la zona sur peruana hicieron que desde muy temprano algunos líderes peruanos y bolivianos pensarán en la reunificación de sus pueblos. La situación se presentó propicia en 1836, cuando el presidente peruano Orbegoso y el presidente boliviano Andrés de Santa Cruz acordaron confederar ambos países. Este hecho fue considerado por Chile como una amenaza al predominio que había logrado establecer en el comercio marítimo del Pacífico sudamericano desde la independencia, motivándolo a procurar su disolución por todos los medios a su alcance. En este propósito contó con el apoyo de un importante número de peruanos, que se oponían a la Confederación y muy especialmente a Santa Cruz, quien era el Protector de la misma.

Fue en esas circunstancias que el 21 de agosto de 1836 arribó al Callao el bergantín de guerra chileno *Aquiles*, en lo que se suponía una visita de buena voluntad. Sin embargo, aprovechando el estado de desarme en que se encontraban los buques de guerra peruanos en el fondeadero, por las luchas internas de los años precedentes, esa misma noche llevó a cabo un sorpresivo ataque que le permitió capturar a la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la corbeta *Peruviana*. Se inició así la guerra entre Chile y la Confederación Peruano-Boliviana.

La primera fase de esta guerra debió definirse en el mar, y fue por ello que uno y otro bando trataron de hacerse de su control. En el caso de la Confederación,

esta fase de la campaña estuvo en manos de la Armada Peruana, que en noviembre de 1837 despachó una flotilla para incursionar sobre islas y territorio chileno. Así, las corbetas *Socabaya* y *Confederación* y el bergantín *Congreso*, atacaron y capturaron la isla de Juan Fernández, incursionando sobre la costa central chilena, donde llegaron a desembarcar tropa de marina en San Antonio y Caldera.

Por su parte, el gobierno chileno y los peruanos opositores de la Confederación prepararon una expedición que al mando del almirante Manuel Blanco Encalada desembarcó en el sur peruano y avanzó sobre Arequipa. Tras permanecer en esa ciudad durante más tiempo del necesario, la fuerza expedicionaria de Blanco Encalada fue obligada a rendirse por el mariscal Santa Cruz, firmando el Tratado de Paucarpata el 17 de noviembre de 1837.

Dicho tratado fue repudiado por el gobierno chileno, que de inmediato despachó hacia las costas peruanas a un escuadrón compuesto por cinco naves al mando del capitán de navío Roberto Simpson. Por su parte, un escuadrón peruano formado por la corbeta *Socabaya* y los bergantines *Junín* y *Fundador* se encontraba en Islay bajo órdenes del capitán de fragata Juan José Panizo. Simpson intentó destruir esa fuerza naval el 12 de enero de 1838, pero Panizo logró maniobrar inteligentemente durante varias horas y poner a salvo a sus naves ante un enemigo superior en número y fuerza. Aquella acción, que duró hasta el día siguiente, constituyó un triunfo peruano y es conocida como el combate de Islay.

A lo largo del año, Chile logró obtener el control del mar y en setiembre estuvo en condiciones de despachar una nueva y poderosa expedición al mando del general Manuel Bulnes. Las fuerzas de Bulnes, reforzadas por los peruanos opositores a Santa Cruz, entre los cuales estaban Gamarra y Castilla, lograron derrotar a Orbegoso, en agosto; y luego a Santa Cruz en la decisiva batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839. Ocho días antes, el 12 de enero de 1839, el escuadrón naval chileno al mando de Simpson y algunos buques que habían transportado a la expedición del general Bulnes fueron atacados en el puerto de Casma por la escuadra confederada formada por la corbeta *Edmond*, la barca *Mexicana*, el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Perú*, bajo las órdenes del marino francés Juan Blanchet. La acción duró varias horas, falleciendo Blanchet y perdiéndose el *Arequipeño*, pero causando considerables pérdidas a las naves chilenas. Las fuerzas confederadas se reorganizaron fuera del puerto con el fin de reanudar el ataque, pero el Escuadrón Naval Francés del Pacífico impidió esta acción al reclamar que varios oficiales y tripulantes de la Confederación eran en realidad desertores de sus naves.

#### Acciones entre 1839-1864

La Guerra de la Confederación no anuló el interés por reunificar a Perú y Bolivia. Por el contrario, el presidente Gamarra, quien asumió el mando del Perú en 1839, intentó realizar dicho proyecto bajo su liderazgo, llevándonos a invadir Bolivia en 1841. Tal como lo había hecho en las campañas a Puertos Intermedios, la escuadra peruana participó cubriendo el flanco marítimo del teatro de operaciones y capturando

el puerto de Cobija. Gamarra encontró la muerte en esta campaña, y el país quedó sumido en una etapa de anarquía.

La Armada no estuvo al margen de esta situación y eventualmente se vio involucrada en acciones que afectaron los intereses británicos y generaron que los buques de la Estación Naval Británica del Pacífico detuvieran en 1844 a parte de la escuadra en el puerto de Islay. Aquel incidente se produjo en los momentos precisos en que el Perú iniciaba una etapa de auge económico relativo, vinculado a la explotación del guano de las islas, que facilitó la estabilidad de los gobiernos peruanos hasta principios de los años setenta del siglo pasado. Dos de los más notables de ese periodo fueron el mariscal Ramón Castilla y el general Rufino Echenique, quienes buscaron convertir al Perú en una potencia naval sudamericana a través de un agresivo programa de adquisiciones. Cabe señalar que Castilla había vivido de cerca la humillante situación de 1844, en su calidad de ministro de Guerra y Marina.

En los años siguientes se adquirieron varias naves, entre ellas la fragata *Mercedes*, que se perdió en Casma, en 1854. Aquel terrible accidente, que costó la vida de más de 800 personas, dejó una magnífica lección de valor más allá del cumplimiento del deber, cuando el capitán de navío Juan Noel prefirió hundirse con su nave antes de abandonarla en tan difícil trance y con la cantidad de gente que aún había a bordo.

En 1848 se contrató en Estados Unidos la construcción del vapor *Rímac*, primero de su clase en Latinoamérica; y a principios de la década siguiente se contrató en Inglaterra la construcción de las fragatas *Apurímac* y *Amazonas*, así como los vapores *Loa* y *Tumbes*. También se adquirieron otras naves de guerra y transportes, al punto que la flota peruana llegó a ser la más considerable de América Latina en esos años.

En ese contexto se produjo la primera y única intervención naval peruana en Estados Unidos, cuando el bergantín *General Gamarra*, al mando del capitán de fragata José María Silva Rodríguez, fue enviado a California en 1849 para proteger los intereses nacionales en una región que vivía las convulsiones de la denominada fiebre del oro. El *Gamarra* permaneció en San Francisco durante casi diez meses, lapso durante el cual llegó a desembarcar un destacamento para auxiliar a las autoridades locales en el restablecimiento del orden.

Por otro lado, fue en esos años que se llevó a cabo la primera, y hasta el momento única, circunnavegación de un buque de guerra peruano. En efecto, el 25 de octubre de 1856 la fragata *Amazonas*, al mando del capitán de navío José Boterín, zarpó del Callao en demanda de Honk Kong para realizar algunos trabajos urgentes en el dique de ese puerto. Al llegar se encontró con que había estallado la Segunda Guerra del Opio, motivándolo a dirigirse a Calcuta, donde hizo las reparaciones que necesitaba. De allí pasó a Londres, donde se completó el armamento de la fragata; y finalmente arribó al Callao el 28 de mayo de 1858.

En 1857 el gobierno ecuatoriano ratificó un convenio para el pago de la deuda a sus acreedores británicos dando en explotación territorios amazónicos pertenecientes al Perú. La protesta peruana fue rechazada y el presidente Castilla ordenó el bloqueo del Golfo de Guayaquil, el mismo que fue llevado a cabo por una escuadra al mando

del contralmirante Ignacio Mariátegui. El bloqueo se inició el 4 de noviembre de 1858, y habría de durar más de un año, lapso durante el cual Ecuador fue víctima de profundas luchas internas que llevaron al presidente Castilla a decidir la ocupación del puerto de Guayaquil, desembarcando fuerzas peruanas en ese puerto a mediados de noviembre de 1859. El 25 de enero de 1860 se firmó el tratado de Mapasingue, que dio por terminado el conflicto.

### c) Conflicto con España (1865-1866)

El reconocimiento de la independencia de los países americanos por parte de España demoró algunos años y en cada caso demandaba una delicada negociación. Hacia mediados del siglo XIX, el Perú era el único país que no había suscrito un tratado de paz con España y por ende dicho país no reconocía formalmente nuestra independencia. Ello no había sido obstáculo para que se produjeran diversos actos de buena voluntad entre Perú y España, pero ciertamente no existían relaciones oficiales.

En ese contexto, a mediados de 1863 se presentó en el Pacífico una escuadrilla española compuesta por las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, y la goleta *Virgen de Covadonga*, trayendo a bordo una Expedición Científica con el propósito de estudiar las antiguas posesiones españolas. En esas circunstancias se produjo un incidente en la hacienda Talambo, en el que resultó muerto un español. El lento proceso judicial peruano exasperó al almirante español Luis Hernández Pinzón, quien incitado por el diputado español Eusebio Salazar y Mazarredo, a quien el gobierno peruano no había reconocido como Comisario Extraordinario, el 14 de abril de 1864 capturó las Islas Chincha, de donde provenía la mayor parte del guano que el Perú exportaba.

Poco después, el gobierno español envió al Pacífico las fragatas *Blanca*, *Berenguela* y *Villa de Madrid*, la goleta *Vencedora* y el blindado *Numancia*. El gobierno peruano, imposibilitado de atacar a una fuerza tan superior, se vio obligado a firmar un tratado –conocido como Vivanco-Pareja– que puso fin al conflicto pero que fue rechazado por la nación. El coronel Mariano Ignacio Prado se levantó en Arequipa y tras casi un año de guerra civil logró hacerse del poder, repudiando el referido tratado y reiniciando las hostilidades. La Armada participó activamente en la lucha, especialmente en la captura de Islay y Arica, sufriendo asimismo algunas lamentables bajas entre sus filas.

Mientras la guerra civil peruana tenía lugar, la escuadra española se dirigió a Chile a exigir satisfacciones del gobierno de Santiago por la actitud belicosa que había tomado durante el incidente entre Perú y España. El almirante español, Pareja, tenía una marcada antipatía a Chile, empujando la crisis al punto que en setiembre de 1865 se declararon las hostilidades entre ambos países. Poco después de asumir el gobierno del Perú, Mariano Ignacio Prado firmó un acuerdo con Chile (5/12/1865), al que luego se sumaron Ecuador y Bolivia (enero y marzo 1866), de modo de actuar unidos contra España y cualquier intento de restablecer su dominio en América. El gobierno peruano declaró la guerra a España el 14 de enero de 1866.

La escuadra peruana, que había sido reforzada con las corbetas *América* y *Unión*, seguía siendo inadecuada para enfrentarse a la poderosa fuerza naval española. Para poder tener una posibilidad razonable de éxito en un enfrentamiento naval debíamos esperar el arribo del monitor *Huáscar* y de la fragata *Independencia*, mandados construir por el depuesto presidente Pezet. Fue por ello que se envió a nuestras cuatro naves principales al sur de Chile, donde debían aguardar al arribo de los dos nuevos blindados para actuar luego en conjunto contra la fuerza enemiga. Tres de estas naves, la fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión* y *América* se encontraron así el 7 de febrero de 1866 en el canal de Challahué, formado entre la isla Abtao y el continente. También se encontraba la goleta chilena *Covadonga*, todos ellos al mando del capitán de navío peruano Manuel Villar, por ausencia del comandante en jefe, el capitán de navío chileno Williams Rebolledo. Allí fueron atacados por las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*, combatiendo durante varias horas hasta que las naves enemigas tuvieron que retirarse. Se combatió con valor en ambos lados, y podemos señalar que la victoria sonrió al bando aliado pues se enfrentó con éxito a un enemigo superior, negándole lo que buscaba: destruir a la fuerza naval peruano-chilena. Cabe mencionar que en esta acción participaron la mayor parte de los marinos peruanos y chilenos que habrían de destacar durante la Guerra del Pacífico.

Después del combate, la escuadra aliada cambió de fondeadero al estero de Huito, lugar donde son buscados el 16 de febrero por el brigadier Casto Méndez Núñez con la *Numancia*, *Resolución* y *Blanca*. No obstante la ventaja material española, la posición de los aliados resulta inexpugnable, por lo que se ven obligados a replegarse de la zona. Ante estos hechos, y bajo órdenes precisas de Madrid, el 31 de marzo Méndez Núñez bombardea Valparaíso. La plaza renunció a defenderse, siendo fuertemente castigada por la flota española durante casi tres horas. El siguiente objetivo era el Callao, lugar donde los españoles esperaban repetir su acción punitiva. Sin embargo, el Perú estaba ahora en condiciones de defenderse.

En efecto, desde que se produjo el incidente de las islas Chincha, el gobierno peruano había invertido considerables sumas de dinero en la defensa de su primer puerto. Se había comprado artillería de grueso calibre, construido y reforzado algunas naves, y adquirido un conjunto de minas eléctricas para la defensa de la zona sur de la bahía. Esa misma zona, que cubre lo que es hoy La Punta y Chucuito, contaba con cuatro baterías (Abtao, Maypu, Chacabuco y Provisional), la Torre de la Merced y el Fuerte Santa Rosa. La zona central estaba defendida el Cañón del Pueblo y los monitores *Loa* y *Victoria*, construido uno y blindado el otro en el Callao; además de los vapores *Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*; y algunas canoas explosivas. Finalmente, la zona norte contaba con dos baterías (*Independencia* y *Pichincha*), la Torre Junín y el Fuerte Ayacucho.

La escuadra española que atacó el Callao estaba conformada por tres divisiones, portando casi trecientas piezas de artillería: la primera, constituida por la *Numancia*, *Blanca* y *Resolución*, que debía batir la parte sur del puerto; la segunda por la *Beren-guela* y la *Villa de Madrid*, que debe atacar los fuertes del norte; y la tercera por la *Almansa* y la *Vencedora*, que debe batir el centro y a las fuerzas navales peruanas.

Las defensas del puerto estaban dirigidas por el propio presidente Mariano Ignacio Prado, hábilmente secundado por su ministro de Guerra, José Gálvez, quien murió al hacer explosión la Torre de La Merced. La acción se inició hacia el mediodía en forma simultánea a todo lo largo de la bahía y se prolongó hasta las 5 de la tarde, cuando todos los buques españoles ya habían abandonado la línea de ataque con averías de diversa magnitud, y con muertos y heridos a bordo, incluido el brigadier Méndez Núñez. El fuego fue intenso por ambos lados y, como ya se señaló, tuvimos que lamentar la pérdida del ya mencionado ministro de Guerra y de varios de sus compañeros en la Torre de La Merced. La pequeña fuerza naval peruana, al mando del capitán de navío Lizardo Montero, salió en dos oportunidades a atacar a los buques enemigos, y fueron los artilleros del *Tumbes* los que hicieron los últimos disparos de aquella memorable jornada.

Los miembros de la Armada combatieron no sólo a bordo sino también en diversas baterías, especialmente en la Santa Rosa, que fue dotada mayoritariamente por personal naval. Entre los fallecidos en esta acción merecen ser destacados los hermanos Manuel y Raymundo Cárcamo, teniente primero y capitán de corbeta, respectivamente, hijos de Victoriano Cárcamo, quien había capturado la goleta realista *Sacramento* en marzo de 1821.

Los buques españoles se retiraron a la isla San Lorenzo para enterrar a sus muertos y reparar los daños sufridos, no sin ser hostilizados por nuestras fuerzas sutiles, que llevaron a cabo al menos un ataque al fondeadero enemigo. El 10 de mayo, Méndez Núñez y sus buques se alejaron definitivamente de las costas peruanas.

Al mes siguiente, el *Huáscar* y la *Independencia* se incorporaron a la escuadra aliada en Huito, pasando luego a Valparaíso. Mientras tanto, el gobierno peruano comenzó a hacer planes para realizar operaciones ofensivas contra España, considerando seriamente la posibilidad de atacar Filipinas. Para ello contrató al comodoro John Randolph Tucker, quien se había distinguido en la Guerra Civil norteamericana peleando por los estados confederados, nombrándolo comandante general de la Escuadra. Cuando el referido jefe arribó a Valparaíso, donde se encontraba el grueso de la escuadra, los comandantes de los buques y un considerable número de oficiales consideraron que tal nombramiento era ofensivo a la capacidad profesional que los peruanos habían demostrado. Esta situación dio origen al llamado "Incidente Tucker", en el cual un grupo de destacados oficiales navales fueron enjuiciados por desobediencia. Tal acusación no prosperó, como tampoco prosperó la idea de atacar Filipinas. Tucker se vio obligado a renunciar, asumiendo el mando de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, donde llevó a cabo una importante labor.

El conflicto con España llevó a que el gobierno procurara incrementar el poder naval peruano, aún cuando no siempre con muy buen criterio, como fue el caso de la adquisición de los monitores *Manco Capac* y *Atahualpa*. Comprados en Estados Unidos, ambos buques fueron remolcados desde Nueva Orleans hasta el Callao en una épica travesía que demandó más de un año (enero 1869-mayo 1870) y que no estuvo exenta de dificultades.

A principios de los años setenta, el Perú comenzó a sentir los efectos de una profunda crisis fiscal, acelerada por el excesivo gasto en que se había incurrido sobre la base de comprometer los ingresos del guano. Fue por ello que no se pudo reaccionar con firmeza ante el crecimiento del poder naval chileno, que con la construcción de dos blindados, *Cochrane* y *Blanco Encalada*, pasó a tener la flota más poderosa en el Pacífico sudamericano. Ante ello el Perú sólo pudo incorporar a la escuadra a las pequeñas cañoneras *Chanchamayo* y *Pilcomayo*, la primera de las cuales se perdió en 1876, frente a Falsa Punta Aguja. Otra pérdida notable de esos años fue la corbeta *América*, varada a consecuencia del maremoto que azotó el puerto de Arica, el 13 de agosto de 1868. Falleció en dicho trágico accidente el comandante de la nave, capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes.

Otro acontecimiento notable de aquellos años fue el combate de Pacocha, sostenido entre el *Huáscar* y los buques británicos *Shah* y *Amethyst*, el 29 de mayo de 1877. Las circunstancias que llevaron a dicho enfrentamiento están vinculadas a uno de los numerosos movimientos revolucionarios que vivió el Perú durante el siglo pasado. En efecto, en un nuevo intento por tomar el poder, Nicolás de Piérola logró que el *Huáscar* se plegara a su causa e iniciara una serie de actividades hostiles contra el régimen de Prado. La reacción gubernamental fue declarar pirata al referido buque, solicitando el apoyo de la Estación Naval Británica para someterlo al orden o hundirlo. La reacción del almirante inglés, A.M. de Horsey, fue más bien pausada hasta que el *Huáscar*, con Piérola a bordo, interceptó algunos buques británicos, dándole motivos para intervenir con las naves a su mando. El *Huáscar*, mientras tanto, estaba siendo buscado por una división naval a órdenes del capitán de navío Juan G. More.

Los dos buques británicos que ya hemos señalado encontraron finalmente al monitor, comandado por el capitán de navío Luis G. Astete, intimándole rendición. Tal propuesta no fue aceptada y se inició un combate en el cual los británicos hicieron uso por primera vez en la historia del torpedo autopropulsado. Pese a ello, y a la ventaja artillera que tenían los británicos, el monitor peruano pudo sostener el combate durante varias horas. Durante la noche se rompió el contacto y el *Huáscar* se dirigió a Iquique donde quedó sometido a la autoridad del gobierno peruano.

#### d) La ocupación de la Amazonia

Al producirse la independencia americana, la Amazonia quedó prácticamente abandonada por las nuevas repúblicas. La presencia del estado peruano en esa zona era muy feble y se centraba esencialmente en las misiones religiosas, despachadas desde Trujillo y Ocopa, y eventuales visitas de autoridades enviadas desde la zona de Chachapoyas. Esta realidad llevó a que durante la primera mitad del siglo XIX se produjera un gran avance brasileño que mermó los territorios que históricamente debieron pertenecer al Perú.

Hacia 1830 comenzaron a asentarse en la llanura amazónica algunos colonos peruanos y extranjeros que comercializaban con los productos de la zona, motivando

la natural preocupación de algunos mandatarios peruanos. Fue así que se organizaron algunas expediciones a la zona, en las cuales participaron activamente nuestros oficiales navales. La primera de estas fue la llevada a cabo en 1834 por los tenientes británicos William Smyth y Frederick Lowe, acompañados por el mayor Pedro Beltrán y el teniente primero Ramón Azcárate. Este grupo llegó hasta el Ucayali y mientras los británicos continuaron hacia Brasil, los peruanos retornaron por el Marañón hasta Yurimaguas. Nueve años después, el conde francés Francis de Castelanu, acompañado por el capitán de fragata Francisco Carrasco y el alférez de fragata Becerra, ingresaron a la región amazónica por el Cusco y llegaron hasta la unión del Ucayali con el Marañón. Al igual que en el caso precedente, Castelanu continuó hacia el Brasil mientras que los oficiales peruanos retornaron a la costa por la vía del Huallaga.

Ante la importancia de mantener abiertas las vías de acceso a la llanura amazónica y proteger a los colonos que se habían establecido en Chanchamayo, hacia finales de los años cuarenta fue fundado el fuerte San Ramón, a cargo del capitán de corbeta Juan Noel y con una guarnición de infantería de marina.

En marzo de 1853, se creó el Gobierno Político de Loreto, a cargo del coronel Francisco Alvarado Ortiz. Al año siguiente el gobierno adquirió los vapores *Tirado* y *Huallaga*, destinados a establecer una línea comercial y de correo que brindara servicio regular a Iquitos y a las otras localidades que iban surgiendo en la Amazonia peruana. Si bien los oficiales navales que estuvieron a cargo de dichos buques hicieron todos los esfuerzos por cumplir con su misión, la inexistente logística local llevó a que tuvieran una vida efímera.

Con esta experiencia, se decidió hacer un esfuerzo de mayor envergadura y establecer un verdadero apostadero naval en Iquitos que contribuyera a sentar las bases para el desarrollo de esa ciudad y la defensa de la nacionalidad en la región oriental. Fue así que en 1861 el presidente Castilla estableció el Departamento Marítimo Militar de Loreto, designando al contralmirante Ignacio Mariátegui para que se hiciera cargo de ese puesto, pero antes debía contratar en Londres la construcción de dos vapores y de una factoría que permitiera reparar buques, así como construir molinos y útiles de agricultura. La comisión fue cumplida con éxito y finalmente, tras vencer diversas dificultades diplomáticas con Brasil, en enero de 1864 llegaron a Iquitos los vapores *Morona*, *Pastaza*, *Napo* y *Putumayo* junto con la fragata *Arica* y el bergantín *Próspero*.

A partir de aquel año la Armada llevó a cabo una intensa labor de ocupación del espacio amazónico por el estado peruano. Entre los marinos que contribuyeron de manera significativa a esta labor debemos mencionar a Manuel Ferreyros, Francisco Carrasco, Camilo Carrillo, Nicolás Portal, Guilermo Pareja y Ulises Delboy. Pero una mención especial debe ser hecha al capitán de navío Federico Alzamora, primer comandante general del Departamento de Loreto (1864-1871). Quien hoy recorra el malecón de Iquitos encontrará aún la chimenea de la Factoría, con la placa colocada allí por Alzamora.

Pronto se iniciaron las exploraciones por los diversos ríos amazónicos, con todas las dificultades que ello conllevaba. No faltaron los incidentes al navegar por

aguas desconocidas y al enfrentar a pueblos nativos que veían en ellos a unos invasores a sus tierras ancestrales. Fue así que en 1866 tuvimos que lamentar la muerte de los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, de la dotación del vapor *Putumayo*, a manos de los cashibos del río Pachitea. A raíz de ello se llevó a cabo una expedición “punitiva”, al mando del prefecto de Loreto, en la que participaron el referido vapor así como el *Napo* y el *Morona*. Tras esa penosa comisión, el *Putumayo* y el *Napo* alcanzaron el río Mayro, donde el primero permaneció varado un año debido a una repentina merma en el río, lapso durante el que permaneció incólume el espíritu naval de su tripulación.

Por la misma época llegó a la zona la Comisión Hidrográfica del Amazonas, al mando del contralmirante Tucker, quien junto con los oficiales navales peruanos continuaron la labor de exploración y reconocimiento de los numerosos ríos de la hoya amazónica.

En 1877, ante la insostenible situación económica, el apostadero fluvial cesó en sus labores. La mayor parte de sus buques, así como la factoría y los almacenes, pasaron a conformar la Compañía de Navegación del Amazonas, firma peruana que cubriría las rutas entre Yurimagas y el Pará.

### La Guerra del Pacífico (1879-1883).<sup>1</sup>

Las razones de este conflicto pueden ubicarse muy atrás en la historia de nuestras relaciones, pero no creo que puedan discutirse en este breve trabajo. Bastará con indicar que sus raíces profundas pueden irse tan atrás como mediados del siglo XVIII, cuando la economía chilena se vio reducida a una condición de verdadera dependencia de los precios impuestos por los navieros y comerciantes peruanos. Las luchas por la independencia cambiaron esta relación en provecho de Valparaíso, pero el enorme potencial peruano se mantuvo como una amenaza latente para revertir dicha situación. La clase dirigente chilena cobró temprana conciencia de ello y, mucho más cohesionada y austera que su contraparte peruana, logró sentar las bases de una estabilidad política que conllevó mayor coherencia en sus planes de largo aliento.

El Perú, por su lado, sometido a multitud de disputas internas, no logró cohesionarse y desperdició las enormes riquezas con que la naturaleza ha dotado a su territorio. Tempranamente en la república, el mariscal Santa Cruz trató de reunificar el Alto y el Bajo Perú, formando la Confederación Peruano-Boliviana. Chile se sintió amenazado por ella e instigó y apoyó a los peruanos que rechazaban a Santa Cruz; y finalmente declaró la guerra y destruyó a la Confederación.

Por otro lado, la definición de los límites entre Chile y Bolivia eran un problema latente desde los albores republicanos. Sin embargo, la creciente importancia del salitre, explotado mayoritariamente por capitales y mano de obra chilena en el litoral

boliviano, motivó que el gobierno boliviano impusiera ciertas medidas económicas que fueron rechazadas por los afectados. El gobierno de Santiago vio en ello un motivo para intervenir militarmente e invadió el litoral boliviano. El Perú, unido a Bolivia a través de un tratado de alianza secreto, firmado en 1873, intentó detener la guerra por diversos medios. Sin embargo, la decisión chilena era firme y nuestro país se vio forzado a honrar su compromiso e ingresó a la guerra en condiciones de alistamiento realmente lamentable.

El Ejército estaba bastante lejos de constituir un aparato militar eficiente, con mandos politizados y una oficialidad surgida al fragor de las revoluciones. Todo ello llevaba a que adoleciera de un sólido espíritu de cuerpo. Por otro lado, la tropa, mayoritariamente serrana, no se sentía totalmente identificada con el concepto de nación peruana, el equipamiento era dispar y en muchos casos obsoleto, y el entrenamiento era prácticamente nulo. Si bien la Armada contaba con un cuerpo de oficiales profesional, los elevados costos de reposición habían hecho que tuviéramos una flota anticuada, con unidades que habían llegado a un nivel de deterioro apreciable.

Chile, por su parte, desde principios de la década de 1870 había invertido considerables sumas en su ejército y armada, habiendo alcanzado un elevado grado de eficacia combativa en ambas ramas. Por otro lado, era claro que la estabilidad política, lograda desde la década de 1830, había contribuido a consolidar un sentido profesional en sus fuerzas armadas que se veía reflejado en la permanencia de sus altos mandos.

La armada chilena contaba con dos blindados muy superiores a los peruanos, tanto en poder de fuego como en coraza. La infantería había homogeneizado su armamento con los fusiles tipo Grass y Comblain, ambos con un mismo tipo de munición que se fabricaba en Santiago. La artillería era Armstrong y Krupp, de los últimos modelos, y sus sirvientes contaban con carabinas Winchester para su protección. La caballería estaba igualmente dotada con este tipo de carabinas, además de las armas blancas que les eran usuales.

#### a) La Campaña Naval

Debido a las características del litoral boliviano y del extremo sur peruano, surcados por el desierto de Atacama, y siguiendo las enseñanzas de la Guerra de la Independencia y contra la Confederación, Chile comprendió que era necesario sortear por mar este escollo para poder trasladar a sus tropas e invadir el territorio peruano. Para ello debía eliminar previamente toda oposición seria en el mar. El Perú, por su parte, también comprendió que esta era la maniobra lógica que adoptaría el enemigo. De ese modo, ambas naciones dieron inicio a la campaña naval como la primera parte de la guerra.

La escuadra peruana, al mando del capitán de navío Miguel Grau, estaba conformada por la fragata *Independencia*, los monitores *Huáscar*, *Manco Cápac* y *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, la cañonera *Pilcomayo* y los transportes *Chalaco*, *Oroya*, *Limeña* y *Talismán*. Estos últimos habrían de cumplir una función muy importante durante el conflicto, manteniendo abierta la ruta de abastecimiento peruana con conti-

1.- Resumido de Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881)* (Lima, Municipalidad de Santiago de Surco, 1996), pp. 3-22.

nuos viajes entre el Callao y Panamá, así como a otros puntos del litoral, transportando tropas, pertrechos y municiones, burlando a la poderosa escuadra enemiga.

La escuadra chilena, al mando del contralmirante Juan Williams Rebolledo, estaba compuesta por los blindados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, las corbetas *Chacabuco*, *O'Higgins* y *Esmeralda*, y las cañoneras *Magallanes* y *Covadonga*, además de varios transportes. El balance de poder era favorable a la marina chilena, pues sus naves, sobre todo los blindados, tenían mejor artillería, mayor velocidad y una coraza que la artillería peruana no podía perforar.

El planteamiento era muy claro en ambos lados. La escuadra chilena era superior a la peruana, no sólo en número sino también en la calidad de sus buques. Debía, pues, buscarla y destruirla lo más pronto posible. La escuadra peruana, por su parte, dada su inferioridad en medios, debía prolongar lo más posible su presencia como una amenaza efectiva en el mar, no tanto para la escuadra sino para el tráfico marítimo chileno, entablando combate únicamente cuando estuviera en superioridad de condiciones o cuando éste fuese inevitable. El tiempo que ganara la escuadra sería aprovechado para preparar las defensas en el sur peruano.

La primera acción tuvo lugar el 12 de abril, cuando la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* atacaron y persiguieron a la corbeta chilena *Magallanes* frente a Punta Chipana. Por su parte, la escuadra enemiga bombardeó Mollendo, Pisagua, Mejillones del Perú e Iquique, antes de dirigirse hacia el Callao con el propósito de destruir a la escuadra peruana. Sin embargo, fracasó en este intento debido a que los buques nacionales habían zarpado poco antes de su arribo, dirigiéndose a Arica con el director supremo de la guerra, el general Mariano Ignacio Prado.

A partir de ese momento, Arica se convirtió en el punto central de la defensa peruana en la zona de conflicto. De allí zarparon en su primera incursión al sur el monitor *Huáscar*, al mando del capitán de navío Miguel Grau, y la fragata *Independencia*, a órdenes del de igual grado Guillermo More.

El 21 de mayo ingresaron a Iquique, donde se encontraban las naves chilenas *Esmeralda*, a órdenes del capitán de fragata Arturo Prat, y *Covadonga*, del capitán de fragata Carlos Condell. Grau trabó combate con la primera y envió a la *Independencia* tras Condell, que huía hacia el sur. Luego de varias horas de cañoneo, el monitor atacó al espolón a su contrincante, llegando a hundir a la corbeta. En la lucha murió el teniente Jorge Velarde, primer héroe naval peruano de la contienda, así como el comandante enemigo, en un desesperado intento de abordar al monitor. Mientras Grau rescataba a los sobrevivientes de la corbeta chilena, lejos de allí, en Punta Gruesa, el comandante Condell disparaba sobre los tripulantes de la fragata *Independencia*, encallada en un bajo que no estaba registrado en las cartas de navegación.

Poco después de la acción, el 2 de junio, Grau se dirigió a la viuda del comandante Prat, presentando sus condolencias y remitiéndole las pertenencias de su difunto esposo. La Sra. Carvajal respondió con otra emotiva carta, cuyo texto es, quizás, el mejor homenaje que el "Caballero de los Mares" pudo haber recibido.

Si bien el Perú había visto disminuido su poder naval en forma significativa,

ya que la *Independencia* era la única nave nacional capaz de enfrentar con alguna posibilidad a los blindados enemigos, la guerra en el mar continuó con el mismo planteamiento inicial.

El 24 de mayo el *Huáscar* volvió a hacerse a la mar e incursionó en los puertos de Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Taltal y Tocopilla, donde capturó e incendió naves e instalaciones enemigas. El 26 por la noche ingresó a Antofagasta, entablando combate con las defensas y buques chilenos en el fondeadero. Volvió a entrar al mismo puerto en los días siguientes, capturando dos naves mercantes y rastreando el cable submarino para cortarlo. Luego de ello emprendió el regreso al norte, siendo perseguido hasta en dos oportunidades por los blindados chilenos, que retornaban de su fracasado intento en el Callao. La primera persecución duró siete horas y la segunda dieciocho. La noche del 3 de junio, en Pisagua, el monitor intercambió disparos con el blindado *Blanco Encalada* y la corbeta *Magallanes*, dirigiéndose luego al Callao para hacer unas rápidas y urgentes reparaciones, mientras que la desconcertada flota enemiga bombardeaba nuevamente Pisagua e Iquique.

Terminadas las reparaciones del *Huáscar*, Grau volvió a incursionar en el sur: la noche del 10 de julio ingresó a Iquique, donde estaba la escuadra chilena, con la que trabó combate; dos días después, la cañonera *Pilcomayo*, al mando del teniente primero Carlos Ferreyros, bombardeó Tocopilla y apresó una nave enemiga; el día 13, la *Unión* capturó un buque enemigo; una semana más tarde, en compañía del *Huáscar*, apresaron otros dos buques; y el día 23 tomaron al transporte chileno *Rímac*, a bordo del cual se encontraban los doscientos cuarenta hombres del regimiento de caballería Carabineros de Yungay.

La opinión pública chilena estaba desconcertada, pues no lograba comprender como teniendo una escuadra mucho más poderosa que la peruana, los buques enemigos se presentan en sus puertos y capturan a sus naves mercantes. La presión sobre el gobierno del presidente Aníbal Pinto fue muy fuerte, obligando a que se efectuaron cambios en el gabinete y en el comando de la escuadra.

Mientras tanto, a finales de julio volvieron a zarpar las naves peruanas. La *Unión* fue enviada al Estrecho de Magallanes para interceptar un buque mercante que transportaba material de guerra para el enemigo. Lamentablemente, llegó a Punta Arenas cuando ya dicho buque ha ingresado al Pacífico. El *Huáscar*, por su parte, volvió a incursionar en puertos enemigos, destruyendo embarcaciones e instalaciones portuarias, pero evitando cuidadosamente dañar a la población. El 28 de agosto ingresó nuevamente en Antofagasta, trabando combate con los buques y las defensas enemigas, y sufriendo algunas bajas a bordo, entre ellas la del teniente segundo Carlos de los Heros.

A principios de octubre, el *Huáscar* y la *Unión* volvieron a incursionar en aguas dominadas por los buques chilenos. Capturaron un buque enemigo el día 1º, pero el 8, cuando estaban retornando del sur, a la altura de Punta Angamos se vieron cercados por la totalidad de la flota enemiga. Grau ordenó a la *Unión* que escapara de ese cerco usando su mayor velocidad, cosa que el capitán de navío Aurelio García y

García logró hacer. Ante la imposibilidad de evadir a los contrarios, y cumpliendo con sus instrucciones, el monitor enfrentó el combate resueltamente, aún a sabiendas que sus proyectiles no eran capaces de perforar la coraza de los blindados enemigos. A las 09:35, pocos minutos después de iniciada la acción, murió el contralmirante Miguel Grau<sup>2</sup> y uno a uno van cayendo los oficiales que le suceden en el mando. Finalmente, cuando no quedaban posibilidades de continuar la lucha, el teniente Pedro Gárezon ordenó hundir la nave. Al detenerla para abrir las válvulas de fondo, el *Huáscar* fue abordado por lanchas chilenas que lo capturaron. El enemigo trató con todo respeto a los vencidos y rindió homenaje a los restos del caballeroso contrincante. Clara muestra de ello fue el mensaje transmitido por el gobierno chileno al almirante Galvarino Riveros, cuando tomó conocimiento de este hecho, instruyéndolo para tratar los restos del almirante Grau con todo el respeto que se merecían.

Murieron en el combate o cayeron heridos Elías Aguirre, Diego Ferré, José Melitón Rodríguez, Enrique Palacios, Manuel Melitón Carvajal y Pedro Gárezon.

Tras el combate de Angamos el poder naval peruano se vio reducido a términos mínimos, haciendo viable llevar a cabo la invasión al territorio peruano. Lo comprenden así ambos contrincantes que alistan a sus fuerzas para la nueva campaña en la zona de Tarapacá.

El Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau había nacido en Piura el 27 de julio de 1834, siendo uno de los hijos de Juan Manuel Grau y Berrio y de Luisa Seminario del Castillo. Poco antes de cumplir nueve años se embarcó en un bergantín que se dirigió primero a Huancacho y luego a Buenaventura, naufragando a la altura de la isla Gorgona. De regreso a Paita volvió a embarcarse y a bordo de diversas naves navegó por el Pacífico y el Atlántico durante los siguientes nueve años. En 1854 ingresó a la Armada como guardiamarina, alejándose poco después para navegar en la marina mercante. De regreso al servicio, trajo de Francia a la corbeta *Unión*, al mando de la cual asistió al combate de Abtao (7/2/1866). Dos años después se le confirió el mando del monitor *Huáscar*, y en julio de 1872 dirigió la protesta de la Armada contra el golpe militar de los coroneles Gutiérrez. En 1876 fue elegido diputado por Paita y dos años después ocupó el cargo de comandante general de Marina. Al inicio de la Guerra del Pacífico volvió a asumir el mando del monitor *Huáscar* y de la primera división naval. Dirigió la campaña naval y actuando con inteligencia, audacia y valor, puso en zozobra a buques chilenos más poderosos que el suyo, evitando la invasión del territorio nacional durante seis largos meses, hasta que se produjo su heroica inmolación en Angamos el 8 de octubre de 1879. Como justamente señala el historiador naval chileno Carlos López Urrutia, Grau fue “la figura descollante de la guerra marítima como estratega, valor y hombría de bien..., en la Guerra del Pacífico iba a dejar en claro que no había en Chile estrategia marítimo que pudiera oponérsele”.

2.- Había sido ascendido el 31 de julio.

## b) La Campaña del Sur

El 2 de noviembre la flota chilena se presentó en Pisagua, capturando dicho puerto después de vencer la tenaz resistencia que ofrecieron las defensas peruanas bajo el mando del teniente coronel Isaac Recabarren, reforzadas por dos batallones bolivianos. El ejército expedicionario chileno se movió rápidamente sobre Iquique, ocupándolo el día 8 tras bombardearlo. Las fuerzas aliadas, bajo el mando del general Juan Buendía, se enfrentaron a las fuerzas chilenas en San Francisco, el 19 de noviembre de 1879, sufriendo un severo revés que las obligó a replegarse sobre la quebrada de Tarapacá, ubicándose una parte en el pueblo de Pachica y otra en el de Tarapacá.

En este último lugar se ubicaron unos cuatro mil trescientos hombres, que incluían las columnas de navales de Iquique y Noria. Esos efectivos se enfrentaron el 27 de noviembre a unos cuatro mil hombres chilenos, y tras largas horas de lucha, los peruanos logramos poner en fuga al enemigo y capturar su artillería. Sin embargo, la falta de municiones impidió que se explotara el triunfo y se debió continuar con el repliegue a Arica.

Mientras esta penosa marcha hacia el norte continuaba por las estribaciones de la serranía, en Lima, el presidente Prado viajaba a Europa, con autorización del Congreso, para agilizar la compra de buques de guerra. El gobierno quedó en manos del general La Puerta, quien fue depuesto el día 23 de diciembre por Nicolás de Piérola, proclamándose jefe supremo y dictador. A la partida de Prado, el Ejército del Sur había quedado bajo el mando del contralmirante Lizardo Montero, como jefe superior político y militar. Para evitar una guerra civil en tan difíciles circunstancias, Montero reconoció al nuevo gobierno y reorganizó las fuerzas a sus órdenes. Sin embargo, Piérola desconfiaba de Montero y se negó a autorizar que se le unan las tropas acantonadas en Arequipa y Moquegua. De esa manera, las fuerzas peruanas que quedaban en la zona de Tacna y Arica quedaron reducidas a unos cinco mil ochocientos hombres, mientras que las bolivianas sumaban unos cuatro mil doscientos hombres.

En febrero de 1880 las fuerzas chilenas desembarcaron en Ilo y avanzaron sobre Tacna. El 27 de ese mes tuvo lugar el primer bombardeo a Arica, en el cual el monitor peruano *Manco Cápac*, al mando del capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, logró impactar al *Huáscar*, reparado y al servicio chileno, matando a su jefe el capitán de fragata Thompson. Por otro lado, las baterías del morro, dirigidas por el capitán de navío More y dotadas por la tripulación de la desafortunada *Independencia*, sostuvieron un duelo artillero con la flota enemiga. Poco después, los buques chilenos bloquean el puerto, bloqueo que será audazmente roto por la corbeta *Unión* el 17 de marzo, al mando del capitán de navío Manuel Villavicencio, llevando la lancha torpedera *Alianza* y otros elementos bélicos para la defensa de la plaza. Tras desembarcar ese material bajo fuego enemigo, la *Unión* volvió a zarpar y logró salir entre los buques enemigos, contestando el fuego que le hacían. La *Alianza* formó parte de la Brigada Torpedista asignada a Arica, basada en la Isla Alacrán. En esa brigada prestó servicios el teniente primero Leoncio Prado.

En Tacna se reunieron las fuerzas peruanas y bolivianas, bajo el mando del presidente boliviano Narciso Campero. El día 26 de mayo se enfrentaron los dos ejércitos: las fuerzas aliadas sumaban diez mil hombres y tenían dieciséis piezas de artillería, mientras que las chilenas alcanzaban dieciséis mil efectivos y sesenta piezas de artillería. La batalla empezó a las 9 de la mañana y duró hasta las 3 de la tarde, comportándose valientemente tanto los aliados como los chilenos. Empero, la superioridad numérica de estos últimos terminó por imponerse y las fuerzas aliadas tuvieron que abandonar el campo con terribles bajas. Considerando las escasas fuerzas que había dejado en Arica, el contralmirante Montero había ordenado a Bolognesi replegarse por la misma ruta, en caso de un fracaso en la batalla, ya que no podría sostenerse contra las fuerzas enemigas.

Dos días después de la batalla, el consejo de guerra que reunió a los jefes de las unidades estacionadas en Arica, se pronunció por la defensa de la plaza hasta las últimas consecuencias, respaldado así la opinión del comandante general de la misma, el ya mencionado coronel Francisco Bolognesi. Poco después las fuerzas chilenas se presentaron frente a la ciudad, invitando al viejo coronel a que rinda la plaza para evitar lo que suponían un derramamiento inútil de sangre. El consejo de guerra volvió a reunirse y ratificó su decisión del 28 de mayo, la misma que fue comunicada al emisario chileno por el propio Bolognesi con sus célebres palabras: “Tengo deberes sagrados que cumplir y los cumpliré hasta quemar el último cartucho”. La artillería enemiga comenzó a hostilizar las posiciones peruanas a partir del 5 y el día 7 se produjo el asalto final, por parte de seis mil quinientos soldados enemigos contra los mil seiscientos cuarenta defensores. El resultado era previsible, más aún cuando las minas que se habían sembrado alrededor del morro fallaron en buen número. Las bajas peruanas fueron elevadísimas, alcanzando el 60% de los efectivos comprometidos en la lucha. No debemos dejar de mencionar al capitán de navío Juan Guillermo More, el teniente segundo Manuel Bonhomme y el teniente segundo Manuel Terry, junto con los tripulantes de la fragata *Independencia*. Ellos dotaron varias baterías y el fuerte Ciudadela, en la cima del Morro, como bien lo testimonia el parte que el capitán de fragata Manuel Espinosa eleva en su calidad de oficial sobreviviente más antiguo. Al caer el morro, fue hundido por su dotación el monitor *Manco Cápac*, que aún defendía la bahía, mientras que la lancha torpedera *Alianza* cayó en poder del enemigo al quedarse sin combustible mientras trataba de alcanzar Ilo.

En setiembre de 1880, una expedición chilena, al mando del capitán de navío Patricio Lynch, causó serios destrozos en todo el litoral peruano, imponiendo además fuertes cupos de guerra en determinados poblados para evitar su destrucción. Por otro lado, desde principios de abril de 1880 la escuadra chilena había establecido un severo bloqueo al Callao, negando así toda posibilidad de acción a los restos de la escuadra nacional. En respuesta a esta acción se habilitaron las lanchas *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Lima*, *Resguardo* y *Urcos*, que fueron tripuladas por el batallón Guarnición de Marina. Hubo varios encuentros nocturnos en la bahía, pudiendo mencionar al del 23 de abril, en que la *Urcos*, al mando del alférez Domingo Valle Riestra, puso en

fuga a las lanchas chilenas *Janequeo* y *Guacolda*; al del 24 de mayo, cuando la lancha *Independencia*, al mando del teniente segundo José Gálvez, logró hundir a la torpedera chilena *Janequeo*, antes de irse a pique ella misma. En esta acción perecieron ocho de los trece tripulantes de la lancha nacional, entre ellos algunos soldados del Guarnición de Marina; también se llevaron a cabo incursiones sobre la Isla San Lorenzo, el 16 de junio, el 22 de agosto y las noches del 15 y 16 de setiembre.

La siguiente acción notable fue en la noche del 6 de diciembre, cuando se trabó un combate generalizado entre las lanchas de uno y otro lado. En dicha acción, la *Arno*, que iba al mando del teniente primero Antonio Jimeno, sufrió un impacto que hirió a varios hombres, varios de los cuales fallecieron pocos días después.

Durante el bloqueo del Callao, la brigada torpedista estuvo estacionada en el pontón *Marañón*, contando entre sus miembros a los tenientes primero Decio Oyague Neyra y Manuel Gil Cárdenas, el alférez de fragata Carlos Bondy Tellería, y al ingeniero Manuel J. Cuadros Viñas. Entre sus acciones más notables debemos mencionar el hundimiento en la rada del Callao del transporte *Loa*, el 3 de julio de 1880; y de la cañonera *Covadonga*, en la bahía de Chancay, el 13 de setiembre del mismo año. En represalia por estas acciones, la flota enemiga bombardeó Chorrillos, Ancón y Chancay.

#### c) La Campaña de Lima

La defensa de la capital fue dirigida personalmente por el jefe supremo de la República, Nicolás de Piérola, quien a partir de junio de 1880 comenzó a dictar medidas para su preparación. El ejército de línea había prácticamente desaparecido tras la batalla de Tacna, por lo cual se hizo un llamamiento general para todos los peruanos entre los 16 y 60 años de edad, que fueron organizados en batallones de reserva. Estos, unidos a los pocos sobrevivientes de la campaña del sur y a la guarnición de Lima y del Callao, constituyeron el ejército que debía defender la capital de la república, con un efectivo total que bordeaba los veinte mil hombres.

Las fuerzas chilenas se había preparado apropiadamente durante la segunda mitad de 1880, elevando sus efectivos hasta alcanzar los treinta mil hombres. El parque y la maestranza que debía proveerlos fueron instalados en Valparaíso, con lo que se aseguró un flujo apropiado de este tipo de abastecimientos. El ejército expedicionario chileno llevó a cabo sus operaciones en dos fases. La primera se inició el 19 de noviembre, desembarcando a la I División en Pisco, ocupando Ica y dirigiéndose luego hacia el norte. El segundo escalón chileno desembarcó, a partir del 22 de diciembre, en Curayacu, cerca a Lurín, donde se unió a las fuerzas que habían progresado desde Pisco. Apenas dos días después, los chilenos iniciaron el reconocimiento de la posición defensiva peruana, ante la inexplicable e inexcusable pasividad que se había mostrado para detener este desembarco.

Piérola, que hasta entonces había supuesto que el ataque vendría por el norte, comprendió finalmente su error y dictó rápidas y urgentes medidas para variar el dispositivo defensivo. Distribuyó el ejército de línea y el ejército de reserva en dos largas

líneas, la primera desde el Morro Solar hasta las pampas de San Juan, por espacio de catorce kilómetros; y la otra desde Miraflores hasta Monterrico norte, por espacio de casi siete kilómetros. Estas posiciones, si bien aprovechaban adecuadamente las características del terreno, cubriendo las dos vías de aproximación hacia la capital, tenían la enorme desventaja de su poca profundidad y excesiva extensión.

La primera línea defensiva fue batida el 13 de enero de 1881, en un esfuerzo concentrado de las fuerzas chilenas en las pampas de San Juan. Las fuerzas peruanas se vieron divididas y Piérola ordenó el repliegue del ala izquierda a la segunda línea, mientras que el ala derecha mantuvo la resistencia en el Morro Solar hasta caída la tarde. En esta batalla tuvimos unos cuatro mil muertos y mil quinientos prisioneros, causando al enemigo ochocientos muertos y dos mil quinientos heridos. Nuestra reserva no llegó a intervenir por falta de órdenes en ese sentido, emprendiendo la retirada a la segunda línea.

La segunda línea defensiva fue reforzada con los batallones *Guarnición de Marina y Guardia Chalaca*, el primero al mando del capitán de navío Juan Fanning y el segundo a órdenes del capitán de fragata Carlos Arrieta. Ambas fuerzas acuerdan una tregua que se ve rota el 15 de enero en el ala derecha peruana, entre los reductos 1 y 2, justamente en la zona donde se encuentra el *Guarnición de Marina*. La lucha se generaliza rápidamente y pronto las fuerzas chilenas se concentran en esa zona de la línea, siendo rechazadas e incluso perseguidas hasta en dos oportunidades por las fuerzas del *Guarnición de Marina* y el batallón *Jauja*. Pero el costo de tal acción es enorme para el batallón chalaco, pues de los 524 hombres que entran en acción, sufre más de cuatrocientas bajas, entre ellos su valeroso jefe. La defensa peruana es finalmente rebasada y pese a la resistencia que se opone al avance enemigo en el Reducto n° 2 y en la zona de La Palma, que cubre el Reducto n° 3 y que es defendida por el *Guardia Chalaca*. El capitán de fragata Carlos Arrieta cae con muchos de sus trescientos efectivos.

Al finalizar la tarde la lucha aún continuaba en algunos puntos de la línea, pero era evidente que toda resistencia organizada había cesado. El viejo contralmirante Manuel Villar, comandante general de Marina, debió ordenar la destrucción de los restos de la escuadra peruana para evitar que cayera en poder del enemigo. Se hundieron la *Unión*, el *Atahualpa*, los transportes *Limeña*, *Chalaco*, *Talismán*, *Oroya*, *Rímac* y la cañonera *Arno*.

Varios marinos se unieron a las tropas que siguieron combatiendo al lado del general Andrés A. Cáceres. Entre ellos el capitán de navío Luis Germán Astete, los tenientes primero Leoncio Prado y José Gálvez Moreno, así como el guardiamarina Héctor Villarán. Con el grado de coronel, Astete y Prado combatieron en Huamachuco, el 10 de julio de 1883, falleciendo en dicha acción el primero y siendo fusilado el segundo.

### **Resurgimiento de la Marina de Guerra del Perú (1884-1930)**

La Guerra del Pacífico nos dejó sin el rico departamento de Tarapacá y puso en manos chilenas las provincias de Tacna y Arica, como prendas del cumplimiento de

las condiciones del Tratado de Ancón. El país se vio inmerso en una profunda crisis, de la cual se recuperaría lentamente, con enormes esfuerzos por parte de todos los peruanos. La Marina de Guerra vivió ese proceso con gran estocismo y fe en el futuro, guardando plena memoria de aquellos que habían dado todo por la patria, luchando en circunstancias terriblemente adversas.

La generación naval de post-guerra tripulando una marina sumamente pobre, en la cual las carencias superaban con creces las posibilidades. Fue una escuela dura que le imprimió características especiales, con un enorme orgullo y deseo de destacar en diversos campos del quehacer nacional. Ellos constituirán el núcleo político de la Marina en los años subsiguientes, destacando los almirantes Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Díaz Dulanto.

Apenas concluido el conflicto se adquirieron pequeños buques de transporte, entre ellos el *Vilcanota* (1884) y el *Perú* (1885), a bordo del cual volvió a funcionar la Escuela Naval en 1888. Al año siguiente llegó la cañonera *Lima*, adquirida en Alemania 1880 pero retenida en Gran Bretaña mientras duró el conflicto. En los años siguientes se incorporaron a la Armada los transportes *Iquitos*, *Chalaco*, *Santa Rosa* y *Constitución*, y se inició igualmente la recuperación de la actividad marítima nacional. Esto último demandó un creciente interés en mejorar las condiciones de seguridad para la navegación, lo que motivó que el 20 de junio de 1903 se creara la Comisión Hidrográfica con el propósito de rectificar por medio de observaciones astronómicas “la posición geográfica de las ciudades y puntos importantes, particularmente de aquellos situados en la costa del Pacífico y en la región bañada por los ríos del Oriente”. Aquella comisión fue el precedente de la actual Dirección de Hidrografía y Navegación.

Ante las diferencias limítrofes que se fueron presentando en la región amazónica con Colombia y Ecuador, el gobierno peruano volvió a invertir en la adquisición de algunas unidades fluviales. La más notable fue la cañonera *América*, construida en Inglaterra en 1904. Su larga vida la llevó a participar en los conflictos con Colombia en 1911 y 1932, siendo particularmente meritoria su actuación en el primero de ellos, cuando al mando del teniente primero Manuel Clavero actuó en combinación con las tropas del coronel Oscar R. Benavides y derrotó a las fuerzas colombiana en La Pedrera, sobre el río Putumayo, en un combate que tuvo lugar el 11 y 12 de julio de 1911. Cabe señalar que desde hace algunos años la *América* es sede del Museo Naval en Iquitos, donde aún se encuentra a flote.

En 1906, merced a un gran colecta nacional y a un empréstito, el país pudo mandar a construir en Inglaterra dos buques modernos: los cruceros exploradores *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Ambos buques, de 3200 toneladas y con artillería principal de 6”, reflejaban el avance logrado por la técnica naval británica de principios de siglo, fruto de los esfuerzos del almirante Fisher por obtener una ventaja cualitativa sobre la pujante marina imperial alemana. Contaron, asimismo, con los adelantos más modernos del momento, introduciendo al país a la era de la telegrafía sin hilos o radio y un rudimentario sistema de control de tiro. Su arribo al Callao se produjo en 1907 y fue celebrado con gran entusiasmo por la nación que veía finalmente renacer

su poder naval. Ese mismo año apareció el primer número de la *Revista de Marina*, con el propósito de servir de foro de debate para los diversos temas vinculados a lo marítimo en general y a los naval en particular.

Para entonces ya se contaba con la presencia de una misión francesa, que habría de permanecer entre nosotros hasta 1914. Dicha misión concentró su accionar en el Estado Mayor y en la Escuela Naval, produciendo algunos cambios importantes en la organización y en la formación naval. Otro efecto de la misión fue la adquisición en Francia de los sumergibles *Teniente Palacios* y *Teniente Ferré*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y el crucero acorazado *Comandante Aguirre*.

En los años previos a la Primera Guerra Mundial, el Perú debió enfrentar varios conflictos con sus vecinos en torno a límites internacionales que aún no habían sido definidos. Gran parte de estos problemas tuvieron como escenario la Amazonía, tema sobre el cual trataremos más adelante, pero lo cierto es que hubo que hacer esfuerzos importantes para atender ese ámbito de nuestro patrimonio territorial. Como parte de estos esfuerzos, y en el marco del conflicto con Colombia, el recién adquirido *Teniente Rodríguez* fue enviado de Francia al Amazonas. Una vez superada la crisis, dicho buque debió incorporarse a la escuadra en el Pacífico, convirtiéndose en el primer buque de guerra en cruzar el Canal de Panamá, en 1914.

Durante la Primera Guerra Mundial, las dificultades logísticas llevaron a que el estado de nuestras unidades se viera afectado. Ello fue particularmente crítico en el caso de los sumergibles, cuya vida útil se vio recortada de manera significativa.

El final de la guerra coincidió con el inicio del Oncenio de Leguía (1919-1930). Durante su primer gobierno (1908-1911) había apoyado de manera decidida el resurgimiento naval, adquiriendo en Francia los buques y submarinos que ya hemos mencionado. Al asumir su nuevo mandato, y ante las lecciones de la guerra mundial, Leguía consideró que el desarrollo del Perú debía estar más orientado hacia el modelo de Estados Unidos que hacia el de una debilitada Europa. En el campo específico de la Armada, consideró que debía someterla a una reforma profunda y otorgarle una mayor autonomía. Para ello propició la creación del Ministerio de Marina (ley del 13/10/1920) y contrató una misión naval norteamericana, cuyos miembros ejercieron entre 1920 y 1930 altos cargos institucionales, entre los cuales podemos mencionar la jefatura del Estado Mayor General (máximo cargo institucional de la época), la jefatura de la División Naval (equivalente a la Escuadra), la dirección de la Escuela Naval y de la Escuela Superior, la Dirección de Material y la Dirección de Comunicaciones.

La Armada de esos años vivió una profunda transformación en su organización y en su ser colectivo, iniciando una etapa de gran cercanía con Estados Unidos que nos llevó a adquirir unidades navales de esa procedencia y a enviar numerosos contingentes de personal naval a capacitarse en las escuelas y unidades de esa nación. Mención especial merece la actividad llevada a cabo por el capitán de navío Charles Gordon Davy al frente de la Escuela Naval, pues fue en esos años que sentó las bases de nuestra actual institución educativa, fomentando no sólo los estudios y los deportes, sino un creciente espíritu de cuerpo, fortalecido con la creación del Cuerpo Unico de

Oficiales, hoy Comando General, que llevó a eliminar la perniciosa influencia que la política había tenido al interior de la Armada durante el primer siglo de vida republicana.

En el plano material, en 1920 se creó el Servicio de Hidroaviación, adquiriendo sus primeras naves y estableciéndose en Ancón. Aquel precedente de la actual Fuerza de Aviación Naval, sería la base para la Fuerza Aérea Peruana. Por otro lado, entre 1926 y 1928 se adquirieron los cuatro submarinos tipo *R*, construidos por la Electric Boat, restableciendo la presencia de unidades de ese tipo en nuestra Armada. Dichas naves habrían de prestar un prolongado servicio y servirían para formar a varias generaciones de submarinistas. Asimismo, los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fueron sometidos a periódicas labores de mantenimiento en bases norteamericanas en la Zona del Canal de Panamá, pudiendo así realizar periódicos viajes de entrenamiento, que durante el verano incluían a los cadetes de la Escuela Naval. También se inició la construcción de la Base Naval de San Lorenzo.

Al finalizar el periodo de Leguía, la Armada había consolidado sus elementos a flote, restablecido sus capacidades submarinas e iniciado sus actividades aeronavales. En cuanto a la organización institucional, se había avanzado siguiendo el modelo de la Armada Norteamericana, contándose con un conjunto de ordenanzas y normas que regulaban las diversas actividades en que tenía competencia.

### Tiempos Modernos (1930-2000)

Si hemos de intentar una periodificación de la vida institucional durante este periodo podríamos colocar como hitos principales los conflictos internacionales con Colombia (1932) y Ecuador (1941), y el desarrollo posterior hasta los años setenta, en que se ingresó a la era de los misiles.

#### a) Conflicto con Colombia (1932)

Los años que siguieron a la caída de Leguía (agosto de 1930) fueron de gran inestabilidad política para el país. La Armada no pudo sustraerse a esta realidad y se vivió un lamentable levantamiento de la marinería que concluyó con el fusilamiento de ocho tripulantes en la isla San Lorenzo (mayo 1932). En ese contexto se produjo un serio incidente con Colombia en la zona de Leticia, sobre el río Amazonas, llevando a ambos países a una situación de conflicto focalizado en la esa región.

La Armada Peruana organizó una fuerza que fue enviada al Atlántico con intención de hostilizar a las fuerzas enemigas. Al mando del capitán de navío Héctor Mercado, a bordo del crucero *Almirante Grau*, se destinaron al Atlántico a los submarinos *R-1* y *R-2*, además del cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y la cañonera *Lima*, a las que se unieron dos destructores adquiridos a Estonia, el *Villar* y el *Guise*. La expedición peruana al Atlántico realizó una notable travesía, cumpliendo cabalmente su misión y motivando al gobierno colombiano a suspender las hostilidades y entablar negociaciones. La fuerza naval peruana arribó a Belem do Para sin novedad, y mientras el *Grau* y los submarinos emprendieron el retorno una vez cumplida su misión,

el *Rodríguez*, la *Lima*, el *Villar* y el *Guise* llegaron a Iquitos. Los dos destructores emprendieron la navegación hacia el Pacífico en abril de 1934, mientras que las otras dos unidades fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial del Amazonas. Poco tiempo después fueron dados de baja y mientras el casco del *Rodríguez* permaneció visible hasta hace relativamente poco en Bellavista, Iquitos, el del *Lima* sigue viéndose al costado de la Base Fluvial del río Nanay.

#### b) Guerra con Ecuador (1941)

Tras diversos incidentes, en julio de 1941 estalló un conflicto de proporciones significativas entre Perú y Ecuador, que culminó en la ocupación de parte del territorio ecuatoriano por las fuerzas peruanas y en la suscripción del Protocolo de Río de Janeiro que fijó las fronteras entre ambos países. Las acciones militares se llevaron a cabo tanto en la costa como en la Amazonia, y en ambos teatros le cupo una participación a las fuerzas navales.

En el Pacífico, los principales elementos de la flota, incluyendo los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, los destructores *Guise* y *Villar*, y los submarinos, cubrieron el flanco marítimo entre Zorritos y el Canal de Jambelí. La flotilla de cañoneras operó eficientemente en la zona de los Esteros, capturando dos pequeñas guarniciones ecuatorianas, Payana y Matapalo, así como a la lancha ecuatoriana *Hualtaco*, y participando en la captura de Puerto Bolívar. Por su parte, la flotilla fluvial proporcionó apoyo logístico a las operaciones militares, tomando parte activa en la captura de Rocafuerte, sobre el río Napo.

Cabe señalar que en el curso del bloqueo de las costas ecuatorianas, el *Villar* persiguió al cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón*, frente al Canal de Jambelí, el 25 de julio de 1941. Esta persecución, en la que se intercambiaron algunos disparos, concluyó luego que la nave ecuatoriana se refugiara en aguas bajas y desapareciera de vista entre los manglares de la zona. Ecuador ha tomado este hecho como un triunfo y lo celebra como el día institucional de su Armada. Para poner esto en contexto hay que señalar que el *Villar* desplazaba 1150 toneladas y tenía cuatro piezas de 4" además de nueve tubos lanzatorpedos, pudiendo alcanzar 30 nudos; mientras que el *Abdón Calderón* tenía 300 toneladas y dos pequeñas piezas de artillería, alcanzando 8 nudos.

El conflicto con Ecuador se desarrolló en el marco de la Segunda Guerra Mundial, concluyendo poco después de que Estados Unidos ingresara a la guerra, luego del ataque japonés a Pearl Harbour. El Perú apoyó desde un primer momento al esfuerzo de guerra norteamericano, comprometiendo sus recursos para la defensa común del continente. Esto implicó defender el estratégico punto de abastecimiento de combustible que era Talara, para lo cual se estableció un complejo sistema de patrullaje aéreo y naval en el que participaron todas nuestras unidades de superficie y submarinas hasta 1945. En ese mismo contexto, en 1943 se creó la Fuerza de Comandos Navales, la misma que tres años después pasó a denominarse Comando General de Defensa de Costa, base de la actual Fuerza de Infantería de Marina.

#### c) La Marina entre 1945 y 1973

Durante esta etapa, la Armada llevó a cabo un profundo programa de renovación de sus unidades, ampliando sus capacidades anfibias mediante la adquisición de unidades de ese tipo y el potenciamiento de la Infantería de Marina. Asimismo, esta fue la época en que restableció el servicio aeronaval, mejorando así su capacidad de búsqueda, y se ampliaron las instalaciones de la Base Naval del Callao. Esto último permitió que en 1957 se pudiera lanzar al agua el petrolero *Zorritos*, primer buque de alto bordo construido en el país. Se iniciaba así la labor de lo que luego sería el Servicio Industrial de la Marina.

En este contexto, en 1947 se adquirieron en Canadá dos fragatas de 1445 toneladas, las *Ferré* y *Palacios*. Al año siguiente se compró en Estados Unidos la fragata *Gálvez*, en 1951 se incorporó a la Escuadra a los destructores escolta *Aguirre*, *Castilla* y *Rodríguez*. Ese mismo año se mandó construir en astilleros británicos dos nuevas cañoneras fluviales, de 365 toneladas, que siguen prestando servicio en la Amazonia con los nombres de *Marañón* y *Ucayali*.

Entre 1952 y 1957 se construyeron en los astilleros de la Electric Boat cuatro submarinos tipo *S* para reemplazar a los submarinos *R* que habían prestado servicios por más de treinta años. Los nuevos submarinos, que prestaron servicio hasta hace poco, llevaron los nombres de batallas navales: *Angamos*, *Abtao*, *Dos de Mayo* e *Iquique*.

Al finalizar los años cincuenta se dio de baja a los viejos cruceros *Grau* y *Bolognesi*, luego de casi medio siglo de intensos servicios. Por tal razón, y en un gran esfuerzo nacional, en 1960 se adquirieron dos cruceros británicos para reemplazarlos. Las nuevas unidades desplazaban 8800 toneladas y contaban con tres torres triples de 6", prestando importantes servicios a la Armada por más de veinte años.

Ese mismo años se adquirieron en Estados Unidos las corbetas *Diez Canseco* y *Gálvez*, y al año siguiente se incorporó a la Escuadra a dos destructores de línea tipo Fletcher, de 2100 toneladas, con cuatro cañones de 5". Recibieron los nombres de *Guise* y *Villar*. En 1963 se adquirió un transporte de ataque de 10432 toneladas, siendo incorporado como el buque escuela *Independencia*, a bordo del cual los cadetes navales realizaron numerosos viajes de instrucción.

Se incorporaron asimismo seis lanchas torpederas construidas en Gran Bretaña, así como varias patrulleras para la vigilancia y defensa de nuestro litoral. Esto último es responsabilidad de la Dirección de Capitanías y Guardacostas, que vio reforzada su capacidad en 1969 cuando se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas.

#### d) La era del misil (1973-2000)

Los avances tecnológicos de los años sesenta demostraron que los misiles eran una posibilidad real para marinas medianas. Fue así que desde finales de los años sesenta se comenzó a trabajar en la posibilidad de adquirir naves dotadas con ese tipo de armas. El resultado fue la adquisición en 1969 de dos destructores británicos tipo *Daring*, que fueron sometidos a una profunda modernización y dotados con misiles *Exocet*. Bautizados *Ferré* y *Palacios*, ambos buques llegaron al Callao en 1973. Ese

mismo año, se adquirió un crucero holandés que fue igualmente modernizado y dotado con misiles Otomat, siendo bautizado como *Almirante Grau* y en consecuencia pasó a ser el nuevo buque insignia de la Escuadra. El antiguo *Grau* pasó a denominarse *Capitán Quiñones*.

Ese mismo año de 1973, en el marco del proceso de modernización naval, se contrató la construcción de cuatro fragatas tipo Lupo, dos de ellas debían ser construidas en astilleros italianos y las otras dos en los astilleros del SIMA. La *Carvajal* fue incorporada a la Escuadra en 1978, y al año siguiente lo hizo la *Villavisencio*. Las fragatas construidas en el Callao fueron la *Montero*, entregada en 1984, y la *Mariátegui*, en 1986.

En 1978 se adquirió también en Holanda el crucero portahelicópteros *Aguirre*, siendo dotado con helicópteros Sea King y misiles Exocet AM-39. Ese mismo año se incorporó a la Escuadra el destructor *García y García*, adquirido igualmente en Holanda. En años posteriores se sumaron otros siete destructores antisubmarinos de la misma procedencia: *Castilla*, *Bolognesi*, *Villar*, *Quiñones*, *Gálvez*, *Diez Canseco* y *Guise*.

En los años ochenta se construyeron en Francia seis corbetas misileras: *Velarde*, *Santillana*, *De los Heros*, *Herrera*, *Larrea* y *Sánchez Carrión*.

Otras importantes incorporaciones se produjeron en otros ámbitos de la Armada. Fue así que en los años setenta se construyeron en Alemania seis submarinos de la serie 209, que fueron incorporados a la Marina con los nombres de *Islay*, *Arica*, *Pisagua*, *Chipana*, *Casma* y *Antofagasta*. Asimismo, en esa década se incorporaron al servicio dos submarinos norteamericanos tipo Guppy, con gran radio de acción, llamados *Pacocha* y *La Pedrera*.

La Aviación Naval también incorporó varios aviones y helicópteros que le permitieron cumplir a cabalidad con misiones de exploración marítima, guerra anti-superficie y antisubmarina. La Infantería de Marina igualmente recibió equipamiento nuevo, entre ello una compañía de vehículos de reconocimiento de fabricación brasileña, adquiriendo asimismo mayores capacidades para operaciones de reconocimiento anfibio y aerotransportadas. Finalmente, en 1969 se creó la Escuela de Demolición Submarina, que sería la base de la actual Fuerza de Operaciones Especiales.

La Marina en estos últimos treinta años ha tenido que enfrentar grandes retos y dificultades. Participó activamente en dos conflictos internacionales con Ecuador (1981 y 1995), cubriendo como era del caso el flanco marítimo y el flanco fluvial. En ese mismo contexto, varios de sus miembros participaron activamente en el proceso de negociación que siguió a cada uno de estos conflictos. Por otro lado, debió lamentar la pérdida de varios de sus miembros a consecuencia del hundimiento submarino *Pacocha* en aguas del Callao, el 26 de agosto de 1988, luego de ser chocado por un pesquero japonés. El heroico comportamiento de su comandante, capitán de fragata Daniel Nieva, y de todos sus tripulantes, estuvo a la altura de las circunstancias. El posterior reflotamiento de la nave fue un triunfo adicional del Servicio de Buceo y Salvataje que contribuyó a aliviar el pesar institucional por esas pérdidas.

Pero quizá el hecho más significativa en la vida institucional en los últimos tiempos ha sido la participación en la lucha contra la subversión.

### **La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra la subversión (Pacificación)**

Tratar este tema resulta siempre complejo, especialmente si deseamos darle una perspectiva histórica a un proceso que aún no culmina del todo y que todavía tiene varios temas que no pueden ni deben ser tratados. No obstante, trataremos de darle cierto orden a estos apuntes, para lo cual lo presentaremos en torno a los siguientes temas: a) en las alturas de Huanta; b) en el río Apurímac; c) en Ucayali; d) la lucha en Lima y en otros frentes.

a) En las alturas de Huanta.

El Partido Comunista del Perú – Sendero Luminoso inició sus acciones terroristas durante las elecciones de 1980, en la pequeña localidad ayacuchana de Chuschi, departamento donde ese movimiento se había gestado. Poco después, comenzó a actuar otro grupo terrorista, el Movimiento Revolucionario Tupac Amaru (MRTA). Inicialmente, la actividad terrorista fue combatida por unidades policiales, pero rápidamente quedó evidenciado que la capacidad policial resultaba insuficiente. A finales de 1982 el gobierno decidió que las Fuerzas Armadas intervinieran en la lucha contra la subversión, focalizada hasta entonces en Ayacucho. El Departamento fue declarado Zona de Emergencia y un destacamento de Infantería de Marina fue asignado a las fuerzas que bajo el mando de un general de brigada debían restablecer el orden.

La zona de operaciones era inusual para nuestros infantes de marina, que debieron comenzar a actuar entre 3,000 y 4,500 metros de altura, en condiciones climáticas muy distintas a las de la costa o de la Amazonia. Se organizó la Fuerza de Tarea 90, que incluía un destacamento de infantería de marina, denominado Destacamento Caimán, y una unidad de coordinación para operar en el Cuartel General en Huamanga. El relevo debía producirse cada dos meses. Los primeros en llegar a la zona fueron destinados a vigilar y defender diversos puntos, entre ellos la ruta hacia San Francisco y algunas instalaciones claves para las comunicaciones.

Finalmente, a principios de 1983 se le asignó al Destacamento Caimán un área de responsabilidad que comprendía la provincia de Huanta y algunos distritos de la provincia de La Mar. El jefe del destacamento, usualmente un capitán de corbeta, asumió las funciones de jefe político y militar de ese ámbito, estableciendo bases contrasubversivas en Huanta, Huamanguilla, San José de Secce, Luricocha, Tambo y San Miguel.

Las fuerzas empleadas en la zona eran del orden de una compañía (250 hombres), que debieron adecuarse rápidamente a una nueva forma de combatir. La organización de pelotones y escuadras fue modificada para establecer patrullas de combate, las mismas que debían dotar las bases contrasubversivas, llevar a cabo los

patrullajes y atender los servicios de base necesarios, entre ellos el cocinar para las otras patrullas.

Hubo varios enfrentamientos, y tuvimos que sufrir lamentables bajas. Las tres primeras se produjeron en Punco, el 2 de agosto de 1983, falleciendo los oficiales de mar Pedro Vásquez, Félix Rosas y Johnny Ordoñez. Dos de ellos pudieron haberse salvado si se contaba con un oportuno apoyo aéreo, pero lamentablemente los escasos helicópteros estacionados en la zona no se encontraban disponibles. El 10 de noviembre de 1984, una patrulla motorizada fue emboscada en la zona de Machente, muriendo en combate el teniente primero Carlos Cieza Castellano, el oficial de mar 2° Andrés Casas Negreiros y los grumetes Enrique Montedoro Escurra y Ever Meléndez Vargas.

Los nombres de los infantes de marina que han caído en esta lucha se encuentran inscritos en las placas recordatorias que rodean el monumento al capitán de navío Juan Fanning, patrono de esa Fuerza, y reciben el periódico homenaje de sus camaradas de armas.

La intensa actividad de nuestros infantes de marina causó numerosas bajas a los terroristas, obligándolos a abrir nuevos frentes para sus operaciones. Fue así que se movilizaron hacia otras partes del departamento y eventualmente a otros departamento del país.

En 1985 la situación comenzó a complicarse en el valle del río Apurímac, motivando que el Destacamento Caimán de la Fuerza de Infantería de Marina se desplazara hacia esa zona.

#### b) La etapa en el Apurímac

El río Apurímac forma el límite entre Ayacucho y Cusco, y el valle que forma tiene un clima de selva alta, con elevadas temperaturas y vegetación relativamente abundante. Si bien el valle está comunicado con Huamanga por carretera, nuestras fuerzas fueron insertadas en la zona por vía aérea, a través del aeródromo de Luisiana, donde se ubicó el Puesto de Mando del Destacamento.

Las patrullas fueron desplegadas en bases contrasubversivas ubicadas a lo largo del río inicialmente en las localidades de Llochegua, Sivia, San Francisco y Santa Rosa. Posteriormente, en la medida en que comenzaron a producirse desertiones entre los subversivos, muchos de los arrepentidos fueron ubicados en el caserío de Corazón Pata, cercano a Llochegua, asignándose dos patrullas para su protección.

Si bien el destacamento contaba con algunos vehículos, el principal medio de transporte en la zona fueron los botes que surcaban las caudalosas aguas del Apurímac. No faltaron los enfrentamientos y las emboscadas a las embarcaciones que con nuestros infantes de marina debían surcar o bajar por el río. Tampoco faltaron operaciones que involucraron a varias patrullas de distintas bases, con el apoyo de los montoneros de la Sede Central del Comité de Defensa Civil, ubicado en Pichihuilca, al sur de Luisiana.

La labor que se llevó a cabo para reforzar la actividad de autodefensa fue muy intensa, logrando que lentamente la Sede Central expandiera su accionar hacia la zona de San Francisco y eventualmente hacia la parte baja del valle. Conocidos

por los lugareños como montoneros, lograron movilizar en apoyo del Destacamento Caimán hasta tres mil hombres, sufriendo asimismo sensibles bajas entre sus filas.

La zona llegó a estar relativamente controlada, cerrando el paso al accionar terrorista proveniente del río Ene y controlando la estratégica ruta entre Ayacucho y Cusco. Tal como lo habían hecho en las alturas de Huanta, en el valle del Apurímac, los infantes de marina cumplieron cabalmente la misión encomendada. Sin embargo, en 1991 la actividad terrorista se había expandido por diversos puntos del país, siendo uno de los ámbitos donde tenían mayor intensidad el departamento de Ucayali.

#### c) El Ucayali

La nueva zona de responsabilidad de la Marina era demasiado extensa para ser cubierta con los medios disponibles por la Infantería de Marina. Había que encontrar nuevos mecanismos para reforzar a ese componente institucional que durante ocho había venido soportando lo más duro de la lucha. La solución implicó crear los Batallones Ligeros de Combate (Balicos) que incorporaban a sus filas a la totalidad del personal naval, mediante un sistema rotativo.

Se constituyó de esa manera la Fuerza de Tarea 100, al mando de un contralmirante, y en julio de 1991 tomó posesión del actual Frente Ucayali, ubicando su puesto de mando en Pucallpa. Se debía liquidar la actividad terrorista en la zona y mantener abierta la carretera Federico Basadre, para lo cual se establecieron diversas bases en un enorme territorio de nuestro Amazonía. A la FT 100 se le integraron elementos de la Fuerza Naval de la Amazonía, y se le dotó también de medios aéreos, importantes para operar en un espacio tan grande.

Durante los años en que la Marina ha estado presente en Ucayali se han producido diversos enfrentamientos y pérdidas dolorosas. Entre estas últimas podemos mencionar a los once miembros de una patrulla que al mando de los alféreces de fragata Adolfo Ribotti y Juan Jordán, fallecidos el 13 de agosto de 1991, en la Carretera Federico Basadre, entre los caseríos Previsto y Boquerón, en la provincia de Padre Abad.

#### d) La lucha en Lima y en otros frentes.

La actividad subversiva también se llevó a cabo en Lima y en otros puntos del país. La Marina participó activamente en la lucha desplegada por los servicios de inteligencia para tratar de liquidar ese problema, y también debió pagar un doloroso precio en vidas.

El 16 de agosto de 1985 sufrimos un primer atentado cuando se atacó a un grupo de personal subalterno que esperaban una movilidad institucional en Villa María del Triunfo. Varios oficiales y miembros del personal subalterno serían asesinados. Entre los primeros podemos mencionar al capitán de corbeta Jorge Alzamora Bustamante, quien había servido en Huanta, asesinado en la puerta de su casa el 14 de marzo de 1986; el contralmirante Carlos Ponce Canessa (5/5/1986), el vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi (14/10/1986), el capitán de navío Juan Vega Llona (6/12/1998) y el contralmirante Jorge Novoa Altamirano (1/9/1991).

El 19 de junio de 1986 se produjo el levantamiento de los terroristas internados en tres penales de Lima y Callao. La Marina debía debelar el motín en El Frontón, para lo cual se movilizaron unidades de infantería de marina y otros medios navales. La lucha fue cruenta y si bien se logró dominar la situación, capturando a un significativo número de reclusos, tuvimos que lamentar varias pérdidas entre nuestros infantes, entre ellas al técnico 1° Marino Palacios, el técnico 3° Edilberto Jiménez y al oficial de mar 3° Marco Ramírez.

Los dolorosos asesinatos que habíamos sufrido llevaron a que se creara dentro de la Fuerza de Infantería de Marina a la Unidad Especial de Combate, integrada por personal profesional de esa fuerza y entrenada especialmente para operaciones de rescate de rehenes. Esa fue justamente la situación que se presentó en 1997, cuando la Unidad Especial de Combate formó el núcleo de la Operación Chavín de Huantar que permitió el rescate de setentidós rehenes que habían sido capturados por terroristas del MRTA en la residencia del embajador japonés en Lima.

### **Colofón**

Si bien este trabajo fue escrito en el año 2000, al momento de ir a prensa, el Perú ha comenzado a vivir un profundo proceso de transformación política del cual no se pueden sustraer sus instituciones castrenses. Creo que la Armada Peruana vivirá cambios dramáticos en los próximos años, y es por ello que considero de mayor utilidad la difusión de este ensayo de historia institucional. Solo aprendiendo de los errores y aciertos del pasado las instituciones, y las naciones, podrán mirar con mayor profundidad hacia el futuro.

## Noticias Diversas

### Argentina

Los días 8 al 10 de noviembre tuvieron lugar en Buenos Aires las Primeras Jornadas de Historia Naval y Marítima, organizadas por el Departamento de Estudios Histórico Navales y la U. del Salvador. Fueron presentados 45 trabajos y participaron expositores de Argentina, Australia, Brasil, Chile, Perú, España y Uruguay.

Las Terceras Jornadas de Arqueología Subacuática tuvieron lugar los días 2 y 3 de noviembre de 2000, organizadas por la IAA – FADU – UBA, Archivo y Museos del Banco Provincia, Fundación Albenga y el Comité Argentino del ICOMOS. El evento tuvo lugar en el Archivo y Museo del Banco Provincia; en Buenos Aires. Los temas presentados fueron los siguientes: Javier García Cano (Argentina), Los nuevos proyectos de la Fundación Albenga. El pecio del San Martín – Mejillones, Chile; Jorge Pla (España), La Construcción Naval como fuente de información para la arqueología; Mónica Valentini (Argentina), Los nuevos proyectos de la Fundación Albenga: Campaña en el Lago Nahuel Huapi en 1999; Julio Luqui Lagleyze (Argentina), La batalla de la Vuelta de Obligado. Primer trabajo de arqueología subacuática de una batalla. Los interesados dirigirse a Fundación ALBENGA, Juncal 4571 1° C, 1425 Buenos Aires (Albenga@cvtci.com.ar)

Del 17 al 21 de setiembre del 2001 tendrá lugar el XIV Congreso Nacional de Arqueología Argentina, en la Facultad de Humanidades y Artes de la U. Nacional de Rosario; en el marco de ese evento se llevará a cabo el Simposio «Descubriendo el Patrimonio Cultural Subacuático en América del Sur». Se aspira a que en dicho simposio se presenten algunos casos latinoamericanos, habiendo sido fijada como fecha límite para la presentación de los resúmenes es el 30 de abril del 2001. Los interesados escribir a la Lic. y Prof. Mónica Patricia Valentini, Coordinadora Area Arqueología Subacuática, Escuela de Antropología, Facultad Humanidades y Artes, U. Nacional de Rosario, mvalentini@arnet.com.ar, fax: 0054-341-4252595

### Chile

El 5 de julio tuvo lugar el lanzamiento del libro *La contribución de la Armada al Desarrollo Nacional*, escrito por el capitán de navío Carlos Tromben Corbalán. El evento tuvo lugar en el Club Naval de Valparaíso, siendo presidida por el ministro de

Defensa, Mario Fernández Baeza, acompañado del comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Patricio Arancibia Reyes, así como de senadores, diputados, académicos, analistas de defensa e invitados especiales. La presentación del libro estuvo a cargo del Embajador José Miguel Barros Franco.

El autor, el capitán de navío Carlos Tromben Corbalán, egresó de la Escuela Naval en 1961 y se formó como Ingeniero Naval Mecánico en la Escuela de Ingeniería Naval. A fines de 1971 se graduó como Master of Science in Aeronautical Engineering en el Naval Postgraduate School de Monterrey, California. La mayor parte de su carrera naval transcurrió en la Aviación Naval, hasta su retiro en 1988. Años después inició los estudios para obtener la maestría en Historia de la Universidad Católica de Valparaíso. Ha realizado diversas investigaciones sobre historia naval, publicando los siguientes libros: *La Ingeniería Naval, una especialidad centenaria* (1989), *La Escuadra Nacional* (1995), en colaboración con el vicealmirante Sergio Jarpa; *Base Prat. Cincuenta años de presencia continua en la Antártica* (1997), *La Aviación Naval de Chile* (1988).

## Costa Rica

Al seno del Centro de Investigaciones Históricas de América Central – CIHAC, se constituyó la Red Regional sobre Historia Marítima de América: el Pacífico en los siglos XVIII y XIX. La creación de esta red obedece a la necesidad de mejorar el conocimiento mutuo sobre la historia de las relaciones económicas por vía marítima, entre los países del sur del continente como Chile, Perú y Ecuador; con los del centro como Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México; y los del norte, EEUU y Canadá. La Red cuenta con el apoyo del Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH), habiendo logrado crear una página WEB que facilite el intercambio de información entre investigadores especializados en Historia Marítima (<http://cariari.ucr.ac.cr/~histmari/Index.html>).

La referida página ofrece una base de información sobre investigadores interesados en la temática y algunas bases de datos sobre comercio y movimiento marítimos por el Pacífico en los siglos XVIII y XIX. Estas bases de datos se agrupan en tres categorías: 1. Movimiento marítimo (1700-1821), entre puertos del Pacífico de Centroamérica, Perú, Ecuador, Chile y México; 2. Naves involucradas en dicho movimiento marítimo, organizadas en las siguientes rutas: Centro América-Perú, Centro América-Panamá, Guayaquil- Centro América-México, Perú-Centro América-México, Valparaíso-Centro América, Panamá-Perú, Asia-Sur América y rutas no identificadas; y, finalmente, una columna de observaciones; y 3. Comerciantes involucrados en el comercio marítimo por el Pacífico, fundamentalmente entre Centroamérica y Panamá, entre 1770 y 1821; y comerciantes involucrados en el comercio marítimo de Costa Rica entre 1813 y 1850.

Como parte de su trabajo, la Red ha convocado un Seminario-Taller para los días 14 al 16 de febrero del 2001, el cual tendrá lugar en San José

de Costa Rica. Los interesados pueden dirigirse a [histmari@cariari.ucr.ac.cr](mailto:histmari@cariari.ucr.ac.cr) o [muleoni@sol.racsa.co.cr](mailto:muleoni@sol.racsa.co.cr) y los teléfonos (506) 225-3166 o 283-3126 o fax (506) 234 6701 de CIHAC, atención Kattia Sánchez o Mario Porras.

### **Dinamarca**

Del 30 de julio al 1° de agosto del 2000 tuvo lugar en Esbjerg, el II Congreso Internacional de Historia Marítima, organizado por la Asociación Internacional de Historia Marítima Económica. Los interesados dirigirse al prof. Lewis R. Fisher, Dep. de Historia, Memorial U. of Newfoundland, St. Johns, N.F A1C 5S7, Canadá ([lfischer@morgan.ucs.mun.ca](mailto:lfischer@morgan.ucs.mun.ca)).

### **España**

Con mucho pesar hemos conocido del deceso del doctor Antonio Orozco Acuaviva, profesor de historia de la medicina en la Universidad of Cádiz, presidente de la Real Academia Hispano Americana y de la Academia de Medicina, y miembro de varias prestigiosas instituciones. Tuvimos la suerte de compartir varios foros en torno a la Expedición Malaspina.

### **Francia**

El Centro Franco Ibero Americano de Historia Marítima (CEFIAHMAR), con sede en la Facultad de Letras del Institut Catholique de París, llevó a cabo su 8ª jornada de estudios el martes 5 de diciembre con la participación del profesor Michel Verge-Franceschi, de la U. de Savoie, Laboratorio de Historia y de Arqueología Marítima en la Época Moderna (C.N.R.S. / Université Paris IV- Sorbonne / Musée de la Marine), quien trató sobre “Enrique el Navegante”. El profesor Jean Berenger, de la U. de París-IV – Sorbona, Laboratorio de Historia y de Arqueología Marítima en la Época Moderna (C.N.R.S./ Université Paris IV- Sorbonne / Musée de la Marine), expuso sobre “Las rivalidades entre portugueses y holandeses en Brasil (1ª mitad del siglo XVII)”.

Para el año 2001 se han anunciado las 9ª y 10ª jornadas, que tendrán lugar los días 27 de febrero y 15 de marzo, respectivamente. En dichos eventos participaran los siguientes investigadores: Charlotte Castelanu de l’Estoile, U. de París X-Nanterre, “Vocación misionera y el Imperio Portugués a fines del siglo XVI”; Elisabeth Du-fourcq, Academia de Ciencias de Ultramar, “Departs missionnaires sur le paquebots de Jules Verne”; Eduardo Escartín, U. de Barcelona, “Marina y diplomacia: Cataluña en la política mediterránea de Felipe V de España”; y Philippe Hrodej, U. de Bretagne-Sur-Solito, “Marina y diplomacia: los navíos franceses al servicio de los Borbones de Madrid y del Imperio Español en América (1700-1713)”.

### **Italia**

En la primera mitad de diciembre del 2000 tuvo lugar en Venecia el IX

Simposio Internacional sobre arqueología de botes y buques, bajo los auspicios de la Universidad de Venecia. Los interesados dirigirse al Dr. Carlo Beltrame, Dep. di Science dell'Antichita e del Vicino Oriente, U. Ca' Foscari, Palazzo Bernardo Favero, 1997 San Polo, Venecia (beltrame@unive.it).

Como es tradicional, Dario Manfredi nos informa sobre las actividades del Centro di Studi Malaspiniani, de Mulazzo. Su libro *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, Il Mulino, 1999) fue presentado en tres oportunidades, la primera el 29 de enero, en el salón de honor del Ayuntamiento de Pontremoli, en presencia de los alcaldes de Pontremoli, Enrico Ferri, y de Mulazzo, Roberto Malaspina. Comentaron el libro y sobre el papel de la Expedición Malaspina en el conocimiento científico de América meridional, el profesor Percy Cayo Córdoba (U. del Pacífico, Lima), el dr. Jorge Ortiz Sotelo (Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana) y el prof. Giuseppe Benelli (U. degli Studi Pisa). El 6 de marzo tuvo lugar la segunda presentación del libro en cuestión, esta vez en el Instituto Italiano de Cultura, en Madrid, con la presencia del secretario general del Istituto Italo-Latinoamericano, dr. Bernardino Osio, y del ya mencionado alcalde de Mulazzo. Hicieron uso de la palabra: Mercedes Palau, decana de los malaspinistas, Lola Higuera (Museo Naval, Madrid), el prof. Emilio Soler (U. de Alicante) y el recientemente desaparecido prof. Antonio Orozco (Real Academia Hispano-Americana). Finalmente, el 29 de marzo, en la sede del Instituto Italo-Latinoamericano, en Roma, se llevó a cabo la tercera y última presentación de esta obra. Participaron las profesoras Francesca Cantù y Simonetta Conti (U. «La Sapienza», Roma). El evento fue presidido por S.E. sen. prof. Paolo Emilio Taviani.

Por otro lado, cabe destacar que por iniciativa del Centro di Studi Malaspiniani, ha sido restaurada la antigua “columna de plaza”, en la cual los marqueses de Mulazzo y los cónsules de la comunidad fijaban sus leyes y decretos. Los trozos de dicha columna se hallaban esparcidos por el pueblo desde hacía décadas.

Desde el mes de noviembre el Centro di Studi Malaspiniani publica un boletín dando noticia sobre sus actividades, reseñas de libros, hallazgos y otras noticias relacionadas con Alejandro Malaspina, su familia y su expedición. Dicho boletín se envía por correo electrónico y pueden ser consultados en la página WEB del Alejandro Malaspina Research Centre di Nanaimo (British Columbia, Canadá): <http://www.mala.bc.ca/~black/amrc/comun.htm>.

## Perú

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú suscribió un convenio con el Instituto Nacional de Cultura para apoyarse mutuamente en la conservación, restauración, difusión y promoción del patrimonio cultural, histórico y naval, buscando así promover la conciencia marítima entre los peruanos.

En breves declaraciones con ocasión de la firma de este convenio, el presidente del Instituto Nacional de Cultura expresó la necesidad de un Museo Oceanográfico del Perú.

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, a través de la Secretaría

Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, ha convocado a la sexta versión de este evento, el mismo que tendrá lugar en Lima del 19 al 23 de noviembre del 2001. Los interesados pueden escribir al contralmirante Melitón Carvajal Pareja, [insmar@perucultural.org.pe](mailto:insmar@perucultural.org.pe), fax (51-1) 422-7838.

## **Uruguay**

En el curso del 2000 la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial organizó varias conferencias, entre ellas podemos mencionar: «Experiencias de rescate del medio sub acuático», por Alfredo Köncke; «El médico y naturalista de la segunda expedición (1765-1773) de Henri de Bougainville: Philibert Commerson y su singular ayudante», por Fernando Mañé Garcón; «Panamá y su emblemático canal», a cargo del profesor Luis Andregnette; y «Peripecias del viaje de la fragata *Resolución* después del bombardeo del Callao y su escala en Montevideo», por el doctor Raúl Praderi.

En abril organizó el Seminario «Arribo de la Expedición de Pedro Alvares Cabral a tierras americanas 1500 - abril - 2000». Participaron, entre otros, Juan José Fernández Parés («Pedro Alvares Cabral y la flota a su mando»), y Francisco Valiñas («España y Portugal: dos concepciones geopolíticas de la conquista»).

## Comentario de Libros

Bradley, Peter T. *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-Nineteenth Century* (Lewiston, Queenston and Lampeter, The Edwin Mellen Press, 1999), 600 pp.

Desde los años 70, el profesor Bradley ha venido investigando y publicando diversos trabajos sobre la presencia británica en las costas del virreinato peruano. Dichos trabajos le sirvieron de base para *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea 1598-1701* (Londres 1989) y para su posterior *Society, Economy and Defence in Seventeenth-Century Peru. The Administration of the Count of Alba de Liste (1655-61)* (Liverpool 1992). Con ocasión del Quinto Centenario del “Descubrimiento” de América amplió su esfera de interés para cubrir otros escenarios marítimos americanos, publicando su *Navegantes Británicos* (Madrid 1992) como parte de la magnífica colección editada por Mapfre.

Siete años después, Bradley redondea sus largos años de investigación con el trabajo que ahora comentamos, el mismo que se divide en tres partes, la primera corresponde al Caribe, la segunda a América del Norte y la tercera a las dos costas de América del Sur. La documentación y bibliografía consultada constituyen una valiosa guía para quienes deseen investigar dicho periodo, iniciado con “la inesperada arribada de John Rut (1527)” al Caribe y concluida con la expedición naval del capitán John Byron (1764-66). En su epílogo trata sobre el tema de las Malvinas y sobre la actividad naval británica en el siglo XIX.

Estamos convencidos que este trabajo constituye un hito en la historia marítima continental y confiamos en que eventualmente podamos contar con una versión en castellano del mismo.

Castañeda Matos, Alicia. *Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500-1930* (Lima, IEHMP, 1999), 196 pp.

Los largos años que Alicia Castañeda ha dedicado a investigar en el Archivo Histórico de Marina la han convertido en una de las historiadoras que mejor conoce el rico material que dicho repositorio conserva. Ese conocimiento le permitió publicar en 1991 su primer libro (*Viaje de los monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacífico 1868-1870*) y dos años después incursionar seriamente en el campo

de la biografía con el primer volumen del *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, que comprende marinos coloniales y republicanos, de guerra y mercantes, oficiales y tripulantes, cuyos apellidos comienzan con las letras A, B y C. En este último trabajo compartimos la autoría, y esperamos próximamente presentar la edición completa del *Diccionario*, posiblemente en tres volúmenes.

En este contexto, Alicia Castañeda ha publicado el libro que comentamos, que aún cuando señala en el título referirse a oficiales de marina, en su contenido encontramos un significativo número de otros personajes vinculados a la actividad marítima, como los cosmógrafos Francisco Ruiz Lozano, Pedro Fernández de Quirós y Pedro Sarmiento de Gamboa, así como a la adelantada Isabel Barreto.

Como bien señala la autora, el criterio utilizado para seleccionar a los personajes biografiados es totalmente subjetivo. Es por ello que algunos podrán extrañar personajes como el piloto José de Moraleda o el capitán de navío Rosendo Porlier, pero podrán satisfacer sus inquietudes con el nuevo trabajo que con la autora venimos preparando.

Delano, Jorge Andrés. *Captain Paul Delano. The founder of the Delano family in Chile* (Farmington, CT, 2000), 84 pp.

La presencia del norteamericano Paul Delano en las campañas por la independencia de Chile y Perú ha merecido la atención de algunos investigadores, figurando de manera destacada en el panteón naval chileno, pues dedicó a ese servicio buena parte de su vida. El libro que hoy nos presenta Jorge Andrés Delano, editado en inglés, francés y castellano, por estar dedicado a una reunión de la familia extendida Delano, trata de manera sistemática los largos años de actividad naval de su ascendiente.

Díaz del Río Martínez, Angel Luis. *América en el horizonte* (Madrid, Ministerio de Defensa, 1999), 612 pp.

El quinto centenario del “Descubrimiento” de América o Encuentro de Dos Mundos dio origen a un cúmulo de publicaciones, algunas de las cuales fueron muy críticas respecto a la gesta colombina. Tal actitud, llevó a que, pasada casi una década de dicha fecha, aparezcan nuevos libros tratando de hacer un análisis más pausado del personaje y de sus viajes. En ese contexto se ubica el trabajo del contralmirante Díaz del Río, quien con innegable conocimiento náutico, enriquecido por cinco años a bordo del velero escuela español *Juan Sebastián de Elcano*, analiza la génesis de los viajes colombinos, su realización y el temprano proceso de exploración del continente americano.

Gámez Duarte, Feliciano. *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra 1797-1829* (Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz, 2000), 210 pp.

El publicar una tesis siempre resulta gratificante, especialmente cuando dicha publicación se produce de manera bastante cercana a su sustentación. Tal es el caso de

Feliciano Gámez, a quien tuve oportunidad de conocer hace poco en Madrid. El libro que comentamos tiene el mérito de introducirse en una de las más complejas etapas de la historia de Cádiz, aquella que se ubica entre las guerras de la Revolución Francesa y la independencia americana. Aquél fue el lapso de actuación de la compañía del naviero Leandro José de Viniegra.

Como bien señala Gámez, “estos son los años que el comercio gaditano con América deambuló por el abismo: fin del monopolio, bloqueos, batallas navales, epidemias, asedio de Cádiz, guerra de la Independencia, emancipación americana”. El estudio de esta etapa a través de la actividad del naviero Viniegra fue iniciado por el autor a partir de la liquidación de su testamentaría, empleando de manera profusa el *Parte Oficial de la Vigía del Puerto de Cádiz*, periódico sobre el cual publica un artículo en el presente número de *Derroteros*.

Viniegra llegó a poseer 23 buques, la mayor parte de los cuales fueron dedicados al tráfico americano, especialmente con Veracruz, La Guayra, Honduras y La Habana, otros pocos a la ruta con Filipinas y algunos más a la actividad corsaria.

González-Aller Hierro, José Ignacio. *España en la Mar: una historia milenaria* (Madrid, Lunwerg, 1998) 264 pp.

Tras varios años al frente del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, el contralmirante González-Aller nos entrega una exquisita obra de divulgación sobre la rica historia naval española. Como todas las obras publicadas por Lunwerg, *España en el Mar* está profusamente ilustrado, con material principalmente procedente del Museo Naval madrileño.

El trabajo se inicia con la presencia griega, romana y musulmana en la península ibérica, revisando luego la expansión catalana, precedente de lo que sería la construcción del imperio ultramarino español. Con bueno dominio del tema, el autor revisa la actividad naval durante el reinado de la casa de Austria y luego la primera etapa de los Borbón, concluida con la independencia de América. El siglo XIX es adecuadamente abordado, pese a lo traumático que resultó la pérdida de Cuba y Filipinas a final de ese periodo. El libro finaliza con la Guerra Civil y una breve presentación de la Real Armada de nuestros días.

El libro incluye en sus páginas finales una versión en inglés.

López Urrutia, Carlos. *Chile, a brief naval history* (Valparaíso, Armada de Chile, 1998), 174 pp.

Como su nombre señala, el trabajo de Carlos López es un compendio de la historia naval chilena, organizado en cinco capítulos. El primero está dedicado a la prehistoria, conquista y colonia, enorme lapso de varios siglos en los que la actividad naval en aquel rincón del mundo fue periférica. El segundo capítulo se centra en la independencia, etapa en la que surgió la Armada Chilena y bajo el liderazgo de Lord Cochrane logró arrebatar el control del Pacífico Sur a las fuerzas realistas basadas en el Callao. El tercer capítulo abarca una larga etapa que se inicia con la Guerra de la

Confederación (1836-39), incluye la Guerra con España (1865-66) y concluye con la Guerra del Pacífico (1879-83). La Guerra Civil de 1891, en la cual la Armada Chilena tuvo una considerable participación, merece un capítulo, seguido del quinto y último, destinado a cubrir el siglo XX. Resulta interesante en esa etapa el análisis de la revolución naval de 1931.

Mujica Serelle, Francisco y Mujica y Alvarez Calderón, Elías. *Elías Mujica y Trasmonte, un peruano singular* (Lima, Ediciones Picaflor, 2000), 186 pp.

La vida de un personaje como Elías Mujica y Trasmonte resulta de interés para la historia marítima peruana por dos motivos esenciales, el primero su actividad como empresario marítimo y comercial en el Callao de mediados del siglo XIX, y el segundo debido a su actuación como ministro de Guerra y Marina en 1887 y 1888. El uso de documentación familiar, que ilustra aspectos poco conocidos de dichas etapas y de otros momentos cruciales de la historia peruana de la segunda mitad del siglo XIX, entre ellos la Guerra del Pacífico, enriquece este libro y lo hace merecedor de ser recomendado para quienes trabajen dicho periodo.

Rodríguez Asti, John. *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2000), 226 pp.

Hace unos veinte años, llegó a mis manos un pequeño trabajo inédito en el cual aparecían los datos esenciales, tanto históricos como técnicos, de algunos buques peruanos, acompañados de sendos dibujos. Aquellos apuntes habían sido hechos por el aún escolar John Rodríguez y me fueron mostrados por su padre. Poco después ingresó a la Escuela Naval del Perú y pasado algún tiempo siguió mis pasos por la Facultad de Letras en la Pontificia Universidad Católica del Perú, graduándose finalmente como bachiller en Historia.

Los apuntes de otrora se convirtieron en el libro que ahora comentamos, focalizado este último en una clase específica de naves: los siete cruceros que la Armada Peruana ha poseído. Una extensa investigación le ha permitido a Rodríguez escribir la historia de cada una de estas naves, presentando un trabajo profusamente ilustrado, con fotografías muchas veces inéditas y con dibujos bastante más acabados que los trazos que vi hace dos décadas.

El libro que hoy comentamos es el primero de Rodríguez, quien cuenta con una extensa producción de artículos. Sin embargo, sabemos que viene preparando una nueva obra, esta vez orientada a los destructores, y confiamos en que en un tiempo prudencial podamos contar con ella.

Tromben Corbalán, Carlos. *La contribución de la Armada al desarrollo* (Valparaíso, Imprenta de la Armada, 2000), 196 pp. Edición corregida y aumentada con numerosas ilustraciones a colores y nuevo texto. Reedición de un libro de título similar publicado hace algunos años.

“Con el telón de fondo de una síntesis histórica de lo que ha sido la Armada Nacional, desde su cración hasta nuestros días, el historiador naval va rescatando la forma en que el quehacer de la Armada fue contribuyendo al desarrollo nacional. Las facetas en que ello queda en evidencia son muchas y variadas.” Párrafo del comentario de EMEPE publicado en El Mercurio, Santiago 16/9/2000.

Capitán de navío en situación de retiro, Carlos Tromben ha cursado estudios de historia y próximamente completará una maestría en esta disciplina. Ha publicado varios trabajos sobre historia naval chilena, entre ellos una primera versión de la obra que ahora comentamos, editada en 1994 bajo el título *Chile y su Armada: 175 años de contribución al desarrollo nacional*.

El libro se refiere básicamente a las grandes áreas en las que la Armada ha contribuido al desarrollo de Chile. La primera de ellas corresponde a la creación y consolidación de un Estado independiente de la corona española. En este sentido, se consideran ejemplos como la toma de posesión del estrecho de Magallanes y la fundación de la primera colonia en la zona austral, la incorporación de la Isla de Pascua, la instalación de la primera base Antártica y la expansión hacia el extremo norte después de la Guerra del Pacífico.

Asimismo, se tratan los conflictos bélicos del siglo XIX desde la perspectiva de su generación, con una breve narración de los hechos y sus consecuencias para Chile.

Un tercer tema analizado en este libro corresponde a los avances tecnológicos, dentro de los cuales se considera el primer dique en Talcahuano, que con el tiempo se convirtió en industria de construcción y reparación de buques. Además, se incluye la exploración del territorio durante el siglo XX, el desarrollo de las telecomunicaciones, la electrónica y la computación. Asimismo, se trata la creación de una nueva institucionalidad política y económica en los años 70 y 80.

Finalmente, se incluye el aporte cultural y científico de varios nombres ilustres de la historia naval de Chile, así como también la participación de ex miembros de la Armada en el desarrollo de varias actividades productivas.

Cuenta con una significativa cantidad de ilustraciones y permite al lector formarse una idea del desarrollo marítimo de un país que literalmente cuelga entre los Andes y el mar.

Jorge Ortiz Sotelo  
Thalassa

Bravo Valdivieso, Germán. *La Sublevación de la Escuadra y el Periodo Revolucionario 1924-1932* (Viña del Mar, Ediciones Altazor, 2000).

El gran mérito de este libro es que el autor buscó y encontró valiosas fuentes tales como los radiogramas coleccionados por un abogado porteño, los recuerdos personales de Jorge Swett Madge, Carlos Aguirre Vío, Carlos Vío Valdivieso y otros

actores de la época. Asimismo, en este sentido, pueden citarse la correspondencia de Leonardo Huber E. y Raúl Rossi, ambos oficiales de los buques en que sucedieron los hechos. Libro bien escrito, de fácil lectura, en que se echan de menos mejores referencias a las fuentes.

Carlos Tromben  
Thalassa

Valenzuela Ugarte, Renato. *Bernardo O'Higgins. El Estado de Chile y el Poder Naval en la independencia de los países del sur de América* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1999), 320 pp.

“Ensayo histórico que aporta numerosos antecedentes para la historia de Chile. Su autor demuestra que nuestro padre de la Patria tuvo una percepción diferente a la de otros libertadores de Hispanoamérica, por cuanto elaboró un proyecto político y militar para el logro independentista. Desde la perspectiva de O'Higgins, para derrotar las fuerzas virreinales en los campos de batalla era preciso pensar en la República como sistema de gobierno y en la fuerza naval para conquistar el dominio del Pacífico”.  
Comentarios de la Editorial Andrés Bello.

## Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

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

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía aparecida en el 2000, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

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

Aldana Rivera, Susana. "No por la honra sino por el interés. Piratas y comerciantes a fines del siglo XVII", *BIRA* n° 24 (1997), pp. 15-44

Allen, Mark. "So extended and painful voyage' a narrative of the 1769 journey of the *San Carlos* to San Diego", *MH*, vol. 36, n° 1 (invierno 2000), pp. 4-13.

Andregnette Capurro, Luis Alfredo. "Los 30: entre la crisis y la guerra", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 81-84.

Andregnette Capurro, Luis Alfredo. "Les affaires Panamá", *RNU* n° 36 (marzo 2000), pp. 25-31.

Arnold, Linda. "Too few ships, too few guns, and not enough money: the Mexican navy, 1846-8", *Northern Maritime*, 9 (1999), n° 2, pp. 1-10.

Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo. "El vapor y la vela en el comercio marítimo hispano-americano" *Actas del IV Simposio de Historia*

*Marítima y Naval Iberoamericana* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999), pp. 23-42.

Avenel, Jean-David. *L'affaire de Rio de la Plata, 1838-42* (París, Editions Economica, 1998), 154 pp.

Balbis Torregosa, Pelayo. "Historia de nuestras fragatas", *Ru*, año 27, n° 2 (marzo abril 2000), pp. 11-13.

Barbe Rolleri, Ricardo. "Expedición nacional al continente antártico para rescate de los naufragos del *Endurance* (1916)", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 43-52.

Barros Franco, José Miguel. "En busca de la artillería de Pedro Sarmiento de Gamboa", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 53-62.

Bauzá, Carlos A. "Aportes europeos a la labor cartográfica de Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834) ", *Actas del IV Simposio de Historia*

*Marítima...*, pp. 63-80.

Beerman, Eric. "Una situación crítica (1895-98), José Gutiérrez Sobral, Agregado Naval en Washington", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 81-86.

Bertocchi Morán, Alejandro. "El apostadero naval de Montevideo y su influencia en la historia del Uruguay y de España", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 87-96.

Bertocchi Morán, Alejandro. "El mercante nacional *Tacoma*: un buque con historia", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 85-93.

Bradley, Peter. *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-Nineteenth Century* (Lewiston, Queenston and Lampeter, The Edwin Mellen Press, 1999), 600 pp.

Bradley, Peter. "Buscando tesoros: el naufragio de la capitana de la Armada del Mar del Sur (1654)", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 97-108.

Bradley, Peter. "Buscando tesoros. El naufragio de la Capitana de la Armada de la Mar del Sur (1654)", *DMS* n° 7 (1999), pp. 9-20.

Bravo Valdivieso, Germán. *La Sublevación de la Escuadra y el Periodo Revolucionario 1924-1932* (Viña del Mar, Ediciones Altazor, 2000).

Campanella, Victor. "Los barcos meteorológicos alemanes", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 95-98.

Cano Trigo, José María. "Un manuscrito del Pacífico, fechado en los años 1779 y 1780, por Josef Camacho y Brenes", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 109-122.

Capdevila, Ricardo. "El naufragio del *Antartic*", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 123-142.

Capdevila, Ricardo. "Los 'llovidos': el naufragio humano clandestino hacia América en

los tiempos del *León*", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 143-152.

Capdevila, Ricardo. "Dos descubridores antárticos zarparon de El Callao", *DMS* n° 7 (1999), pp. 21-26.

Casaretto Alvarado, Fernando. *Alma Mater: Historia y Evolución de la Escuela Naval del Perú* (Lima, Imprenta de la Marina, 1999), 218 pp.

Casaretto Alvarado, Fernando. "Algunas precisiones respecto al papel fundacional de la Marina de Guerra en el Oriente Peruano", *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 52-57.

Castagnin, Daniel. "La guerra anfibia en el litoral atlántico", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 153-164.

Castagnin, Daniel. "Diplomacia y estrategia en el drama del *Spee*", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 79-80.

Castanedo, Juan M. "Las últimas capitanas y almirantas reales del Cantábrico del siglo XVII", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 165-178.

Castañeda Matos, Alicia. *Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500-1930* (Lima, IEHMP, 1999), 196 pp.

Castañeda Matos, Alicia. "La familia de la Haza en la Marina Peruana en el siglo XIX", *RMP* año 93, n° 3 (julio setiembre 2000), pp. 82-88.

Castellanos Escudier, Alicia. "El impacto del proceso de independencia en Méjico en Filipinas", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 179-192.

Christian Márques, Alberto. "A 60 años de la Batalla del Río de la Plata", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 99-101.

Cervera Pery, José. "La expedición del virrey Cevallos al Río de la Plata", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 193-198.

- Clayton, Lawrence, "Las Casas, Mariner, 1502-1520", *DMS* n° 7 (1999), pp. 27-36.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. *Evaluación de recursos y pesquerías artesanales en el Pacífico sudeste* (Quito, CPPS, 1999), 91 pp.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. "El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación", *Historia*, vol. 33 (Instituto de Historia, Pontificia U. Católica de Chile, 2000), pp. 63-99.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. "El programa naval del centenario y el acorazado *Latorre*", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 199-222.
- Cruz Barney, Oscar. "La guerra justa y el corso marítimo. Algunas notas", *Jurídica*, n° 26 (México, U. Iberoamericana, 1996).
- Cruz Barney, Oscar. *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México, U. Nacional Autónoma de México, 1997), 568 pp.
- Cruz Barney, Oscar. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX* (México, U. Nacional Autónoma de México, 1998), xi, 242 pp.
- Cruz Barney, Oscar. "El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos: 1784-1793", *Jurídica*, n° 28 (1998), pp. 193-223
- Cruz Barney, Oscar. *El combate a la piratería en Indias 1555-1700* (México, Oxford University Press, 1999) 62 pp.
- Cruz Barney, Oscar. "En torno al corso español en Indias", *DMS* n° 7 (1999), pp. 37-51.
- Cuesta Domingo, Mariano. *La obra cosmo-gráfica y náutica de Pedro de Medina* (Madrid, BCH, 1998), 440 pp.
- David, Andrew. *The voyage of Alejandro Malaspina to the Pacific 1789-1794* (Londres, The Hakluyt Society, 2000), 24 pp.
- Delano, Jorge Andrés. *Captain Paul Delano. The founder of the Delano family in Chile* (Farmington, CT, 2000), 84 pp.
- Delano, Jorge Andrés. "The American Involvement in the Independence of the Latin American Nations. Captain Paul Delano (1775-1842)", *DMS* n° 7 (1999), pp. 53-67.
- Díaz del Río Martínez, Angel Luis. *América en el horizonte* (Madrid, Ministerio de Defensa, 1999), 612 pp.
- Elías, Hilda. "Las expediciones marítimas: estrategia vital en la conquista del Perú", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 223-240.
- Escobar Jorquiera, Hugo. "Por el corazón de Sudamérica. Del Amazonas al Orinoco a través de 5000 millas náuticas", *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 139-152.
- España. Armada Española. *Revista de Historia Naval. Índices de los cincuenta primeros números* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996), 294 pp.
- España. Armada Española, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999), 564 pp.
- Etayo, Carlos. "Barcos del primer viaje de Colón", *DMS* n° 7 (1999), pp. 69-77.
- Fernández Parés, Juan José. "Tres comandos embarcados. Combate naval de Punta del Este, diciembre de 1939", *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 49-62..
- Fernández-Shaw, Carlos M. *España y Australia: Cinco siglos de Historia* (Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2000), 200 pp.
- Fisher, Vivian C. "Esteban José Martínez: a naval officer who steered Spain to the edge of war in the Pacific Northwest", *MH*, vol. 36, n° 1 (invierno 2000), pp. 14-22.
- Flores, Oscar. "Petróleo y diplomacia chilena en México. Un apunte sobre la reordenación

- marítima mundial (1916-1920)”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 241-262.
- Franco Castañón, Hermenegildo. “El apostadero de Filipinas (1800-1899)”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 263-282.
- Furlán, Luis Fernando. “La marina guaraní (2ª parte)”, *RNU* n° 36 (marzo 2000), pp. 47-54.
- Gamarra Elías, Carlos. “La exploración de la Amazonía y la participación histórica de la Marina”, *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 29-38.
- Gámez Duarte, Feliciano. *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra 1797-1829* (Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz, 2000), 210 pp.
- García Bernal, Manuela Cristina. “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”, *HM*, 198 (octubre diciembre 2000), pp. 201-269.
- García Martínez, José Ramón. “Méndez Núñez: responsabilidad y disciplina”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 283-294.
- González-Aller Hierro, José Ignacio. *España en la Mar: una historia milenaria* (Madrid, Lunwerg, 1998) 264 pp.
- González-Aller Hierro, José Ignacio. “Instrumentos científicos del Museo Naval de Madrid”, *Arbor* CLXIV, 647-648 (noviembre diciembre 1999), pp. 363-384.
- González Pañero, Juan Antonio; Pablo Gafas, José Luis de; y Rodrigo Fernández, Rafael. *Catálogo de la Colección de Documentos de Sanz de Barutel que posee el Museo Naval (Serie Simancas)* (Madrid, Museo Naval, 1999), 413 pp.
- Gracia Ricas, Manuel. “La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la Ilustración”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 295-308.
- Grunberg, Bernard. “Le Brésil et le commerce interlope français début XVI”, *Le Brésil, l'Europe et les équilibres internationaux XVI-XX* (1999), pp. 47-59.
- Guardia Salvetti, Fernando de la. “El hundimiento del *San Pedro de Alcántara*”, *RHN* XVII, n° 67 (cuarto trimestre 1999), pp. 91-92.
- Gutiérrez Muñoz, Jorge. “Fitzcarrald, el istmo olvidado”, *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 58-68.
- Guzmán, Carlos Alberto. “Viajes marítimos de los San Martín Matorras desde y hacia el Puerto de Buenos Aires”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval...* pp. 309-321.
- Hattendorf, John B. *Naval History and Maritime Strategy* (Malabar, Florida, Krieger Publishing, 2000), 294 pp.
- Hofstein, Cyril. “Dans l’enfer des Chinchas: la route du guano est toujours ouvertel”, *Le Chasse-Marée*, n° 122 (1999), pp. 30-43.
- Holten, Brigitte. “Danish Shipping to Brazil in the Nineteenth Century. A temporary niche in International Trade”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 323-336.
- Kendrick, John. *Alejandro Malaspina: Portrait of a Visionary* (Montreal, McGill-Queen’s U. Press, 1999), 212 pp.
- King, Robert J. “Ambrose Higgins, Lapérouse and the Genesis of the Malaspina Expedition”, *DMS* n° 7 (1999), pp. 79-88.
- Laffite-Carles, Christiane, “La presence française sur la côte colombienne pendant les guerres d’indépendance”, *DMS* n° 7 (1999), pp. 89-102.
- Leonard, Virginia W. “*La Amistad* (1839), domestic and international repercussions”, *DMS* n° 7 (1999), pp. 103-111.
- Lequerica Delgado, César. “La Marina del

- Perú y su papel en la fundación del puerto fluvial de Iquitos”, *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 69-98.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. “Jorge Martín Guise, primer comandante general de la Marina”, *RMP* 93, n° 2 (abril junio 2000), pp. 8-15.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. “Capitán de navío Juan G. More Ruiz”, *RMP* 93, n° 1 (enero marzo 2000), pp. 26-30.
- López, Carlos. “El contador naval”, *RNU* n° 36 (marzo 2000), pp. 55-59.
- López Martínez, Héctor. *Apuntes sobre viajes y viajeros* (Lima, Minerva, 2000).
- López Urrutia, Carlos. *Chile, a brief naval history* (Valparaíso, Armada de Chile, 1998), 174 pp.
- López Urrutia, Carlos. “Hipólito Bouchard: pirate or patriot”, *MH*, vol. 36, n° 4 (primavera 2000), pp. 22-33.
- Luque Talaván, Miguel. “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVII)”, *RCHA* n° 24 (1998), pp. 113-145.
- Manfredi, Dario. “Un apunte de Fabio Ala Ponzone sobre el traslado a La Habana de los supuestos restos de Colón”, *DMS* n° 7 (1999), pp. 113-115.
- Marco, Miguel Angel de. “Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 337-338.
- Maruri, Juan. “La Hidroaviación militar en el Puerto de Montevideo”, *RNU* n° 36 (marzo 2000), pp. 33-41.
- Mascarello, Mario. “Los medios marítimos enfrentados en la Batalla del Río de la Plata”, *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 15-41.
- Mathes, W. Michael. “Murder, Mayhem, and Discovery: the mutiny of Fortún Ximénez”, *MH*, vol. 36, n° 4 (primavera 2000), pp. 4-14.
- Mellén Blanco, Francisco. “González de Hae-do, un marino cántabro en la isla de Pascua”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 339-360.
- Mena García, María del Carmen. *Sevilla y las flotas de Indias* (Sevilla, Fundación El Monte y Universidad de Sevilla, 1998), 458 pp.
- Menchaca, Antonio. *La Rosa de los Vientos. Venturas y desventuras del explorador y navegante, Capitán de Navío don Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794)* [Novela] (Madrid, Biblioteca Nueva, 1999), 382 pp.
- Meyer, Jean. “La marine française et l’Amérique du Sud au cours du XIXe siècle”, *DMS* n° 7 (1999), pp. 117-134.
- Mezeldic de Pereyra, Zivana, “El precursor del deslizador: la balsa de piel de lobo marino”, *IEHMP* n° 18 (1999), pp. 55-65.
- Monaque, Rémi. “Marine et Armée dans expédition de Saint-Domingue (1802-3)”, *Reveu Historique des Armées*, n° 214 (1999), pp. 23-32.
- Navarro Custín, Jorge. “La captura de la motonave *Bahía de Nipe*”, *Ru*, año 27, n° 1 (enero febrero 2000), pp. 4-6; n° 2 (marzo abril 2000), pp. 4-6.
- O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo. “El álbum ilustrado de construcción del Marqués de la Victoria”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 361-368.
- Olaechea Labayen, Juan B. “Los indios que Colón trajo en el primer viaje: ¿esclavos o colaboradores voluntarios?”, *RHN* XVII, n° 66 (tercer trimestre 1999), pp. 67-80.
- Oribe Stemmer, Juan. “El rearme naval entre las dos guerras mundiales”, *RNU* n° 35 (diciembre 1999), pp. 63-77.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 369-381.

- Ortiz Sotelo, Jorge. "Hospitales para marineros en Lima y Callao durante la Colonia y los primeros años de la República", *RMP* 93, n° 2 (abril junio 2000), pp. 27-33.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Las rebeliones navales del Callao, 1932 y 1948", *Apuntes* 45 (Lima, U. del Pacífico, II semestre 1999), pp. 83-95.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Los cosmógrafos mayores del siglo XVII", *BIRA* n° 24 (1997), pp. 369-389.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Los cosmógrafos mayores del Perú", *DMS* n° 7 (1999), pp. 135-147.
- Otero Lana, Enrique. "El curso marítimo español y sus limitaciones bélicas", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 383-398.
- Palacio Ramos, Rafael. "La villa de Santoña y la Real Armada: contribución e hijos ilustres", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 399-412.
- Pedraja, René de la. *Oil and coffee: Latin American merchant shipping from the Imperial era to the 1950's* (Westport, CT, Greenwood Press, 1998).
- Pedraja, René de la. *Latin American Merchant Shipping in the age of global competition* (Westport, CT, Greenwood Press, 1999), 200 pp.
- Pérez-Mallaína, Pablo E. *Spain's Men of Sea Daily on the Indians Fleets in the Sixteenth Century* (Baltimore, The John Hopkins U. Press, 1998), 300 pp.
- Placer Cervera, Gustavo. "1898: los escenarios de la guerra y su interrelación", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 413-420.
- Poolman, Kenneth. *The Speedwell voyage* (New York, Berkley Books, 2000), 180 pp.
- Portella Roca, Jorge. "Aporte de los navegantes portugueses en el hallazgo de nuevas rutas", *RMP* 93, n° 2 (abril junio 2000), pp. .-
- Porrúa, Enrique, "Malaspina in the Pacific: Spanish Scientific Exploration in the Age of Reason", *MH*, vol. 36, n° 1 (invierno 2000), pp. 38-47.
- Puente, Sergio de la. "Los primeros hidroaviones en el Perú", *RMP* 93, n° 1 (enero marzo 2000), pp. 87-98.
- Quinn, Paul y Eason, Christopher. "*Shah versus Huascar: the diary of Henry Eason*", *MM* 86, n° 3 (agosto 2000), pp. 285-301.
- Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo E. "Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra. Efectos del curso de Buenos Aires sobre el tráfico marítimo y costas metropolitanas españolas (1815/1821)", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 421-460.
- Rodríguez Asti, John. "La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial", *IEHMP* n° 18 (1999), pp. 9-36.
- Rodríguez Asti, John. *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2000), 226 pp.
- Rodríguez González, Agustín Ramón. "Operaciones navales menores en Cuba en el 9", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 461-480.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio. "El Algarve y la Carrera de Indias: marginalidad provechosa de un enclave geoestratégico en el corazón del comercio con las Indias de Castilla (siglos XVI-XVII)", *RHN* XVII, n° 66 (tercer trimestre 1999), pp. 23-38.
- Rosati, Hugo. "El papel del bergantín en la conquista de México", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval...* pp. 481-494.
- Sales Colín, Oswald. "El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)", *RCHA* n° 22 (1996), PP. 97-119.

- Salmón de la Jara, Federico. "Capitán de fragata Fernando Romero Pintado", *RMP* 93, n° 1 (enero marzo 2000), pp. 31-41.
- Samanez del Risco, Luis. "Antecedentes y viajes de los destróyers *Almirante Guise* y *Almirante Villar* de Tallinn (Estonia) al Callao, 8 de julio de 1933 al 5 de julio de 1934", *IEHMP* n° 18 (1999), pp. 37-54.
- Serrano Monteavaro, Miguel Angel. "S.A.R. La Infanta Eulalia de Borbón y el problema de Cuba" *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval...*, pp. 495-508.
- Soldi Soldi, Héctor. "La expedición Costeau a la Amazonía", *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 39-46.
- Thomas, Donald. *Cochrane: Britain's Sea Wolf* (Londres, Cassel, 1999), 383 pp.
- Torres Chavera, Jesús. "Los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, crisol de submarinistas", *RMP* 93, n° 2 (abril junio 2000), pp. 123-129.
- Tovell, Freeman. "Planning for Discovery: the career of Bodega y Quadra", *MH*, vol. 36, n° 1 (invierno 2000), pp. 23-37.
- Tromben Corbalán, Carlos. *La contribución de la Armada al desarrollo* (Valparaíso, Armada de Chile, 2000), 196 pp.
- Vale, Brian. *A War Betwixt Englishmen: Brazil Against Argentina on the River Plate 1825-1830* (Londres, I.B. Tauris, 2000), 286 pp.
- Valenzuela Ugarte, Renato. *Bernardo O'Higgins. El Estado de Chile y el Poder Naval en la independencia de los países del sur de América* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1999), 320 pp.
- Vázquez de Acuña, Isidoro. "Expedición de socorro a Chile al mando del maestro de campo don Iñigo de Ayala", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 509-516.
- Vega Blasco, Antonio de la. "De la vela al vapor: las transformaciones técnicas del siglo XIX", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 517-528.
- Villar Gálvez, Raymundo. "La Marina de Guerra del Perú en la región amazónica", *RMP* 92, n° 4 (octubre diciembre 1999), pp. 99-138.
- Villegas, Juan. "Viajes en el Río de la Plata en el siglo XVIII", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima...*, pp. 529-546.
- Villena Gutiérrez, Luis Felipe. "Escuela Naval del Perú, génesis, historia, proyecciones", *RMP* 93, n° 1 (enero marzo 2000), pp. 52-60.
- Vivas Pineda, Gerardo. "La resurrección del navío *San Ignacio*: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval...*, pp. 547-562.
- Wee, Herman van der. "Les Pays-Bas, le Portugal et l'espace portugais atlantique, ouest-africain et latino américain a la fin du moyen-age aux temps modernes", *Le Brésil, l'Europe at les equilibres internationaux XVI-XX* (1999), pp. 29-41.
- Williams, Glyn. *The prize of all Oceans: The Triumph of Anson's Voyage Round the World* (Londres, Harper Collins, 1999), 264 pp.
- Woodward, Ralph Lee. "The Consulados de Comercio and Defense of Maritime Commerce in the Spanish World, 1250-1829", *DMS* n° 7 (1999), pp. 149-166.
- Yuste, Carmen (coordinadora). *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997), 202 pp.