

Derroteros de la Mar del Sur

Año 9

2001

Núm. 9

Lima (Perú) - Mulazzo (Italia) - París (Francia)

Sumario

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
- 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 Paris Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Lorena Toledo Valdez

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

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) 444-5036

e-mail: thalassa@terra.com.pe

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Editorial	5
Normas Editoriales	6
Tradición político naval de la familia Ontaneda. M. Efraín Cobas C.	9
La Traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de Succession d'Espagne. Max Guérout	31
Marine et diplomatie: les vaisseaux francais, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'empire espagnol d'Amerique (1700-1713). Philippe Hrodej	45
Arthur Phillip, Defensor de Colónia, Governador de Nova Gales do Sul. Robert J. King	61
El mar entre los mayas prehispánicos: cualidad de las aguas y su simbolismo. Emiliano Melgar	73
Incidente Peruano Británico en Islay 1844. Jorge Ortiz Sotelo	87
El almirante John R. Tucker y el mando de la escuadra aliada peruano-chilena. Lorena Toledo Valdez	97
Noticias Diversas	113
Comentario de Libros	118
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	138

Editorial

La labor de editar una revista no siempre resulta sencilla, pues al siempre complicado proceso de búsqueda de colaboradores, se agrega el de obtener los recursos necesarios para su impresión y distribución. Sin embargo, tal como hemos venido haciendo desde hace nueve años, esta labor es emprendida con gran entusiasmo por los miembros del Consejo Editorial. Es así que nuevamente podemos presentar a nuestros lectores un conjunto de trabajos que reflejan el creciente interés en temas de historia marítima y naval iberamericana.

Como es usual, los artículos han sido publicados en orden alfabético de los apellidos de los autores. En tal sentido, haremos un breve comentario sobre cada uno de los artículos y sus respectivos autores.

El primero es un trabajo del sociólogo peruano Efraín Cobas, quien se aproxima a un tema recurrente en los países latinoamericanos: la actuación en política de ciertas familias con tradición naval. Los artículos de Max Guerot y Philippe Hrodej han sido aportados por nuestro co-editor el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime, y tratan sobre la presencia francesa en Buenos Aires y en otras partes del imperio español en América durante la Guerra de Sucesión Española, a principios del siglo XVIII. Nuestro amigo y colaborador australiano Robert King contribuye con un trabajo en portugués sobre Arthur Phillip, capitán naval británico que sirvió a Portugal en la defensa de Colonia de Sacramento, en 1775-78, y que luego fue nombrado gobernador de Nueva Gales del Sur. El investigador mexicano Emiliano Melgar nos brinda un interesante ensayo sobre el mar para los mayas prehispánicos, el cual es seguido por mi trabajo sobre un incidente naval entre Perú y Gran Bretaña, ocurrido en 1844 en el puerto de Islay, en el sur peruano. Cierra la sección de artículos el de la historiadora peruana Lorena Toledo sobre el marino confederado norteamericano John R. Tucker, quien fue nombrado comandante de la escuadra aliada peruana-chilena en 1866-67, con el grado de contralmirante peruano.

La sección de noticias diversas ha contado con la colaboración siempre eficaz de Dario Manfredi, nuestro co-editor italiano; de Christian Buchet, nuestro co-editor francés, y del ya mencionado investigador mexicano Emiliano Melgar.

Los comentarios de libros se han visto enriquecidos con los usuales aportes del historiador chileno-norteamericano Carlos López Urrutia. Asimismo, han colaborado en esta oportunidad Renato Valenzuela Ugarte, de la Academia de Historia Naval y

Marítima de Chile; Walter Berlinger Landa, de la Armada de Chile; y la bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Un reconocimiento especial a Lorena Toledo, por su colaboración en la corrección de textos y en la edición del presente número de Derroteros de la Mar del Sur.

Finalmente, 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, 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 Uruguay, Montevideo, Uruguay.
RAME	Revista Secretaría de Marina - Armada de México, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	Revista de la Armada, Caracas, Venezuela.
RCHA	Revista Complutense de Historia de América, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
REEP	Revista Española de Estudios del Pacífico, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	Revista General de Marina, Armada Española, Madrid, España.
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.

Tradición político naval de la familia Ontaneda

M. Efraín Cobas C.*

El presente artículo forma parte del documento de trabajo *Militares y Políticos: Tradición Político-Militar de algunas Familias en las Fuerzas Armadas*, concluido en el año 2000. En dicho documento se analizan diez familias con tradición militar, naval o aeronáutica, a lo largo de dos o más generaciones y sus relaciones con el poder político en determinado momento de nuestra historia. Tres de estas diez familias tienen tradición naval, habiendo escogido a los Ontaneda como ejemplo de este tipo de vinculaciones.

Introducción

Desde los albores de nuestra vida republicana se ha observado la presencia de personajes en diversos puestos políticos en los sucesivos gobiernos que se han turnado el poder en el país. En muchos de estos casos, su participación en la vida política nacional ha involucrado a otros miembros de su familia, sea por parentesco lineal (padres a hijos), colateral (tíos o primos) o por afinidad (cuñados, primos y sobrinos políticos). Estos personajes han desempeñado funciones públicas vía elección (Presidente de la República, Vicepresidente, Senador, Diputado o Alcalde) o designación (ministro de Estado, prefecto, subprefecto o cargos diplomáticos en el exterior, etc.), habiéndose dado tanto en regímenes constitucionales como de facto. Pero lo que los diferencia de otros personajes de la historia política peruana es que transmitieron a sus descendientes el interés por continuar en el quehacer político, generando con ello una tradición familiar cuya continuidad se mantiene o mantuvo por dos o más generaciones, y que ha dado lugar en algunos casos a que éstas familias conformen clanes políticos cuya presencia hasta la fecha tiene algún grado de notoriedad.

La tradición militar por su parte tiene su origen en el autorreclutamiento de oficiales, mecanismo que lleva a los hijos a seguir la profesión paterna. Esto tiene, a su vez, matices diferentes en la Marina de Guerra, donde esta tradición todavía se mantiene, en la Fuerza Aérea, donde se percibe en menor grado, y en el Ejército, donde prácticamente ha desaparecido. Tal tipo de mecanismo se ha presentado en países

* Sociólogo y docente en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y miembro del Centro de Estudios Sociológicos Latinoamericanos.

desarrollados y en algunos en desarrollo, como lo señala Julio Busquets, “Cuando el país se desarrolla y la sociedad agraria se convierte en industrial, la profesión militar se devalúa y los hijos de los militares de alta graduación dejan la profesión de sus padres”.¹ Si bien el Perú no es un país desarrollado, sí es en cambio predominantemente urbano, hecho que motiva a las personas jóvenes a buscar las carreras más rentables en el medio, no siendo precisamente la carrera militar, una profesión rentable, conlleva a que muchos oficiales orienten a sus hijos a proseguir profesiones ajenas a su carrera, como lo señala el autor citado: “La escasa compensación económica y profesional, en relación al esfuerzo exigido, ha sido, entre otras, causa de que muchos oficiales no desearan para sus hijos su propia profesión”.² Este fenómeno es notorio sobre todo en el Ejército a partir de la década del cincuenta y especialmente la del sesenta, donde las posibilidades de efectuar estudios superiores se ampliaron, como consecuencia de la creación de nuevas universidades y el crecimiento de la población estudiantil.

Todo lo contrario sucedió en las décadas anteriores, como lo señala el general Mercado Jarrín: “...en la década del treinta al cuarenta, por diversas circunstancias, las universidades están cerradas y este cierre da lugar a una concurrencia, extraordinaria, de postulantes a la Escuela Militar. Históricamente hay algo excepcional, hay cuarenta a cincuenta postulantes por cada vacante, lo que no se da actualmente, en que debe haber una proporción de tres a cuatro por vacante”.³ Dentro de esa concurrencia masiva de postulantes señalada se encontraba de hecho un buen número de hijos de oficiales de alta graduación y en particular procedentes de familias con tradición político-militar, como lo veremos más adelante. Por otra parte la tradición militar no sólo se transmite de padres a hijos, “A menudo las tradiciones familiares se transmiten por el tío, los primos u otros parientes”, tal como lo señala Morris Janowitz, para el caso norteamericano⁴, similar a lo que sucedió en el Perú. También debe considerarse la influencia que un oficial puede ejercer sobre sus hermanos menores para motivarlos a proseguir la carrera de las armas. En el Perú existen varios casos conocidos, uno de los cuales fue el del general Juan Velasco Alvarado, egresado de la Escuela Militar en 1934 como subteniente de infantería, siendo seguido en 1937 y 1943 por sus hermanos Ubaldo y Carlos.⁵ Otra modalidad que se dio fue el caso de hermanos que se incorporaron a distintas instituciones de las Fuerzas Armadas, así tenemos que el general Nicolás Lindley López, egresó de la Escuela Militar en 1930, mientras que su hermano Carlos, egresó

de la Escuela Naval en 1929; igual sucedió con los hermanos Luna Ferreccio, Jorge egresó de la Escuela Naval en 1934, mientras que Humberto se graduó en la Escuela Militar en 1930, habiendo sido precedido ocho años antes por su hermano Antonio. Otro caso fue el de dos hermanos Raúl y Pedro Sala Orozco, egresados en 1941, el primero de la Escuela Naval y el segundo de la Escuela de Oficiales de Aeronáutica (EOFAP). Un caso especial lo presentó la familia Barandiarán Pagador, que estuvo representada en los tres institutos que integran las Fuerzas Armadas: Jorge, egresó de la Escuela Militar en 1941, José el mismo año lo hizo de la Escuela Naval, mientras que Luis egresó de la Escuela de Oficiales de Aeronáutica en 1942.⁶

Hemos mencionado algunas familias cuyos miembros de una generación optaron por la carrera de las armas, en uno o más institutos de las Fuerzas Armadas, dada la importancia que tienen las relaciones familiares y el grado de parentesco al interior de ellas para el ascenso en la carrera, donde los vínculos y papeles (funciones) que desempeña algún miembro de la familia es de gran importancia, tal como lo señalan en su trabajo Carlos A. Astiz y José Z. García.⁷ Por otra parte, un miembro de cada familia señalada ocupó cargos políticos de importancia. Los generales Juan Velasco Alvarado y Nicolás Lindley López presidieron juntas militares en períodos distintos; el vicealmirante Jorge Luna Ferreccio fue ministro de Marina en 1968, mientras que sus hermanos Antonio y Humberto fueron ministros de Guerra en 1946-47 y 1963-65 respectivamente; el teniente general FAP Pedro Sala Orozco fue ministro de Trabajo, posteriormente estando en retiro ocupó la Jefatura del SINAMOS; por su parte el teniente general FAP Luis Barandiarán Pagador, fue jefe de la Oficina Nacional de Integración (ONIT) y después ministro de Comercio, mientras que su hermano el general de división Jorge Barandiarán fue ministro de Agricultura en 1969.⁸ No todos tuvieron la misma suerte en su carrera que su hermano mayor, este es el caso de Ubaldo Velasco Alvarado, quien participó en la conspiración del general Noriega para derrocar al general Odría en agosto de 1954, lo que motivó que su carrera se truncase en el grado de mayor.⁹ Otra hubiera sido su suerte de haber triunfado el golpe.

- 1.- Julio Busquets, *El Militar de Carrera en España* (Barcelona, Ediciones Ariel, 1971), p. 212.
- 2.- Idem, p. 200.
- 3.- María del Pilar Tello, *¿Golpe o Revolución? Hablan los Militares del 68* (Lima, Ediciones Sagsa, 1983), I, p. 287, entrevista al general Edgardo Mercado Jarrín.
- 4.- Morris Janowitz, *El Soldado Profesional – Retrato político y social* (Buenos Aires, Bibliográfica Omeba, 1967), p. 115.
- 5.- Carlos Ríos Pagaza, *Historia de la Escuela Militar del Perú* (Lima, 1962), pp. 370, 374 y 389.

- 6.- Para ubicar a cada uno de los hermanos, se recurrió a Ríos, *Historia de la Escuela Militar...*, Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)* (Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), y *Libro de Oro 50 Aniversario EOFAP 1923 – 1973* (Lima, Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú – Comisión de Celebración del Cincuentenario de la EOFAP, 1976).
- 7.- Carlos A. Astiz y José Z. García, “El Ejército Peruano en el Poder (¿Contraingurgencia, desarrollo o revolución?)”, en *Aportes – Revista Trimestral de Ciencias Sociales* – n° 26 (Octubre 1972), pp. 14 y 15.
- 8.- Fernando Tuesta Soldevilla, *Perú Político en cifras – Elite política y elecciones* (Lima, Fundación Friedrich Ebert, 1994), p. 52.
- 9.- Jorge Rodríguez Beruff, *Los Militares y el Poder – Un ensayo sobre la doctrina militar en el Perú 1948 – 1968* (Lima, Mosca Azul Editores, 1983), p. 23.

El origen social de las familias con tradición político-militar puede haber sido otro elemento que condicionó la permanencia de sus miembros en las filas de las Fuerzas Armadas, por dos o más generaciones. El carecer de fortuna que les permitiera vivir holgadamente en una sociedad ampliamente estratificada motivó en ellos buscar la institución que les posibilitara un vehículo de movilidad social, además de cierta estabilidad económica en un país donde, como el Perú, históricamente la mayor parte de la renta nacional ha beneficiado a una minoría de la sociedad. En las primeras décadas del siglo XIX, el Ejército y en un segundo plano la Marina fueron las instituciones que posibilitaron un empleo con relativa estabilidad a los jóvenes provenientes de las incipientes capas medias, que a lo largo de los años sustituyeron a los de origen aristocrático o burgués. Este proceso se aceleró en el siglo XX, cuando el cuerpo de oficiales provino casi en su totalidad de capas medias y en menor grado de clases populares. Esto ha sido más marcado en el Ejército, donde la admisión al cuerpo de oficiales ha tenido cierto carácter democrático desde los inicios de la República al romper en parte la separación de castas existentes en la Colonia, carácter que subsiste hasta el presente, tal como lo señala Jorge Basadre.¹⁰ En el caso de la Marina de Guerra, dado el menor número de oficiales, fue más usual la existencia de un grupo cerrado, producto del autoreclutamiento de sus miembros y al gran número de matrimonios que se dieron entre las familias navales, motivando que se incrementaran las relaciones de parentesco de los oficiales. Ello dio lugar a que la composición de su oficialidad se mantuviera homogénea en relación con el origen social de sus integrantes, provenientes en su mayoría de capas medias, con muy pocos representantes de las clases altas.

Señaladas algunas de las características comunes que identifican a las familias con tradición político-militar o naval, pasaremos a ocuparnos de una de ellas.

La familia Ontaneda

La participación en motines, conspiraciones o movimientos revolucionarios contra los gobiernos de turno, por dos o más miembros de una misma familia, es poco común en la historia política peruana, de hecho existen algunos casos, pero posiblemente es más difícil hallar en la Marina de Guerra una familia cuyos miembros de distintas generaciones intervinieran en este tipo de eventos políticos y más aun en períodos distintos. Uno de estos casos es el de la familia Ontaneda, con una larga tradición naval. El primero en incorporarse a la Armada fue Juan Manuel Ontaneda Vallejo (1855 – 1922)¹¹, quien estudió en la Escuela Naval, a bordo del pontón *Ma-*

rañón, graduándose como guardiamarina en 1875. Sirvió primero en la fragata *Independencia* y luego en el transporte *Chalaco*, en el cual viajó a Europa, encontrándose en dicha nave en 1877 cuando ascendió a alférez de fragata. Posteriormente pasó al *Mayro* y a la *Limeña*, tomando parte en el remolque del monitor *Atahualpa* hasta el puerto de Iquique. Ya como teniente segundo fue embarcado en la fragata *Apurímac* hasta 1878, en que fue trasladado a la corbeta *Unión*, buque con el que toma parte en la campaña marítima durante la guerra con Chile, hasta el hundimiento de esa nave en la bahía del Callao, en enero de 1881. Entre 1881 y 1882 sirvió en el Ejército del Norte, al mando del general Miguel Iglesias.

Entre 1882 y 1892 estuvo sin colocación en la Marina de Guerra, fecha esta última en que pasó a desempeñarse como profesor en la Escuela Naval, en el pontón *Perú*, con el grado de teniente primero. Dos años después ascendió a capitán de corbeta. Al crearse la Escuela Militar Preparatoria y Naval, pasó a servir en ella y en diciembre de 1898 fue su director accidental, ascendiendo al año siguiente a capitán de fragata. Dos años después, al ser restablecida la Escuela Naval, nuevamente en el pontón *Perú*, fue nombrado subdirector de dicho centro, hasta octubre de aquel año en que ocupó la dirección accidental, manteniéndose en dicho cargo hasta agosto de 1902.¹²

Durante los últimos cuatro meses de 1902 estuvo sin colocación, hasta 1903 en que pasó a prestar servicios como Comisario de la región fluvial del Madre de Dios, tomando parte en las exploraciones de la Junta de Vías Fluviales. En 1904 fue nombrado a la Comisión Hidrográfica, ascendiendo a capitán de navío graduado al año siguiente.¹³ En mayo de 1906, a raíz de un incidente surgido cuando un destacamento boliviano ocupó la desembocadura del río Heath,¹⁴ comandó una expedición militar a Madre de Dios, permaneciendo en la zona por el lapso de siete meses.

En 1907 fue comisionado a Inglaterra para comandar y traer al Perú al crucero *Coronel Bolognesi*, retornando al año siguiente. Al inaugurar su gobierno el Presidente Leguía, el 24 de setiembre de 1908, nombró a Juan Manuel Ontaneda como Ministro de Guerra y Marina, primer cargo político que éste ocupó. Durante su gestión ministerial se trasladó la Escuela Naval a tierra, a un local en Bellavista,¹⁵ y se produjo un serio incidente en abril de 1909, cuando los comandantes de varias unidades surtas en la bahía, entre ellos Pedro A. Buenaño y Ernesto Caballero y Lastres, se negaron a

12.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, pp. 57-61.

13.- Una denominación que se mantuvo hasta los primeros años del siglo XX, herencia de las Ordenanzas Españolas es el oficial graduado (capitán de fragata graduado, coronel graduado, etc.). Consistía en oficiales que habiendo sido ascendidos a un empleo superior continúan al mando de una unidad a la que correspondería un empleo inferior, al no existir vacante en la que pueda desempeñar el grado alcanzado, Ver José Semprún y Alfonso Bullón de Mendoza, *El Ejército realista en la Independencia americana* (Madrid, Colecciones MAPFRE, 1992), p. 20.

14.- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1983), VIII, p. 258.

15.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 75.

10.- Jorge Basadre, *La Iniciación de la República* (Lima, Biblioteca Peruana – Librería Francesa Científica y Casa editorial E. Rosay, 1929), I, p. 23.

11.- Parte de los datos biográficos de Juan Manuel Ontaneda Vallejo ha sido tomado de Juan Pedro Paz-Soldán, *Diccionario Biográfico de Peruanos Contemporáneos* (Lima, Librería e Imprenta Gil-Lima 1917), pp. 290-291; y de la revista *Pro-Patria* (Órgano de la Asociación Nacional Pro-Marina), año XI, n° 10 pp. 28-29.

saludar a la insignia del Capitán de Puerto del Callao y comandante de Milicias Navales Pedro Gáezon. Tras agotar otras instancias, Ontaneda respaldó la posición de Gáezon, quien dispuso el arresto de los referidos comandantes. Por tal motivo, éstos renunciaron a sus cargos, “fundándose en que no podían conciliar con su decoro la actitud violenta del Capitán de Puerto cuyas exigencias, aunque fueran apoyadas por el Ministro, no se fundaban ni en las disposiciones de las ordenanzas ni en la calidad del cargo que había sido conferido a Gáezon a quien, ni por su nombramiento inicial ni por los decretos ampliatorios, se le daba mando de buque ni se le hacia Comandante general de departamento”.¹⁶ La solicitud de los renunciantes provocó una actitud de solidaridad con ellos por parte de jefes y oficiales, motivando que el Presidente Leguía mediante resolución suprema del 24 de abril de 1909, suscrita por Ontaneda, desaprobara la conducta de Gáezon. El 26 de abril dimitió Ontaneda a la cartera de Guerra y Marina, renunciando también Gáezon.¹⁷ Como se observa, un conflicto entre subalternos envolvió a Ontaneda, quien al no guardar las distancias adecuadas como autoridad política, terminó siendo desautorizado por el propio Presidente de la República.

Pese a ello, en 1909 fue ascendido a capitán de navío efectivo y designado presidente de la Comisión Hidrográfica en Lima y en Loreto. Ejerció esa función hasta el 23 de junio de 1915, cuando pasó al retiro. No obstante, esto último no implicó que se desvinculara de las actividades marítimas y gubernamentales, muestra de ello es que se desempeñó como miembro del directorio de la Compañía Peruana de Vapores y Dique Flotante del Callao, en representación de los intereses del Estado. La mencionada compañía se había constituido en 1907, con el aporte de capitales privados y del Estado (10% del accionariado). La empresa era una sociedad anónima y además de explotar diferentes rutas nacionales e internacionales prestaba servicios de dique.¹⁸ Además del mencionado directorio, Ontaneda presidió la Asociación Nacional Pro-Marina, entidad que lo debió mantener en contacto permanente con el alto mando y la oficialidad naval.

Todo parece indicar que durante su retiro, Ontaneda mantuvo muy buenas relaciones con el ex-presidente Leguía. Si bien no se le conoce militancia o simpatía por alguno de los partidos vigentes, su interés por la política lo hizo jugar un importante papel en las elecciones presidenciales de 1919, en las que los resultados favorecían a Leguía, pero al no haber alcanzado mayoría absoluta quedaba en manos del Congreso elegir entre los dos candidatos que habían obtenido el mayor número de votos: Leguía y Aspíllaga. Ante la posibilidad de una eventual solución a favor del segundo, se comenzó a pensar en la posibilidad de “un pronunciamiento militar que eliminara, a la vez, a Pardo, Leguía y Aspíllaga”.¹⁹

En la madrugada del 4 de julio de 1919 estalló un movimiento revolucionario en el Callao, cuyos principales cabecillas fueron el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, el diputado Alberto Secada, el coronel Moisés Cornejo y otros personajes, ocupando la Prefectura y los cuarteles de policía y gendarmería. Pronto se sumó al movimiento la tropa acantonada en el puerto, que se rebeló contra sus jefes; y algo similar ocurrió en la Marina, siendo apresado el jefe de Estado Mayor, capitán de navío José M. Olivera, sublevándose el personal subalterno del crucero *Lima*. El éxito del movimiento chalaco llevó a que la gendarmería de Lima también se sublevara, detuviera a sus jefes y posteriormente tomara Palacio de Gobierno al mando del coronel Gerardo Álvarez. El Presidente José Pardo y algunos de sus ministros y colaboradores más cercanos fueron apresados y pocas horas después el Ejército aceptó el golpe consumado.²⁰

Augusto B. Leguía asumió la Presidencia Provisional de la República, convocando a una Asamblea Nacional que reformó la Constitución. Aprobada ésta mediante plebiscito, el 12 de octubre de 1919 Leguía fue elegido Presidente Constitucional. El mismo 4 de julio de 1919, Ontaneda fue reincorporado al servicio activo y designado Comandante General de la Escuadra.²¹

Uno de los primeros actos de Ontaneda al mando de la Escuadra fue proponer a Leguía la creación de la Dirección General de Marina, establecida el 5 de agosto de 1919 a cargo del propio Ontaneda.²² Dicho cargo dependía directamente del Ministro de Guerra y Marina, y tenía bajo su mando a la Escuadra, la Flotilla Fluvial y las dependencias de la Armada. Si bien se disolvía el Estado Mayor General y algunas otras dependencias, la nueva organización naval contaba con dos secretarías (general y técnica) y cinco direcciones (Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías).²³

El tercer cargo que ocupó Ontaneda durante el Oncenio fue de naturaleza política, y estuvo ligado con el Ministerio de Marina, establecido mediante Ley N° 4013, del 13 de octubre de 1919. Viejo anhelo de la oficialidad naval, el ministerio le permitiría a la Marina de Guerra independizarse del predominio que tenía el Ejército en la asignación presupuestal, lo que según la opinión de algunos impedía impulsar el progreso y crecimiento de la Marina, y afectaba su desarrollo y operatividad.²⁴ La creación del Ministerio estuvo ligada a un momento coyuntural de índole patriótica, antes que a una justificación técnica que la avalara con criterios prácticos. Hubo criterios políticos que se impusieron a los de otra índole.

20.- Idem, IX, pp. 226-230.

21.- Orden General de la Armada N° 2, del 8/7/1919, en León Garaycochea, *Legislación Naval* (Lima, Ministerio de Marina, 1928), I (años 1919-1920), p. 21.

22.- *Pro-Patria*, año IX, n° 4 (diciembre 1969), p. 44.

23.- Decreto Supremo del 5/8/1919 que establece la Organización de la Dirección General de Marina.

24.- *Pro-Patria*, año IX, n° 4 (diciembre 1969), p. 44.

16.- Basadre, *Historia de la República...*, VIII pp. 271-272.

17.- Idem.

18.- Idem, VIII pp. 150-151.

19.- Idem, IX, pp. 225-226.

El 14 de octubre de 1919 fue nombrado ministro de Marina el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, siendo ascendido a contralmirante en marzo del siguiente año. Durante su gestión se estableció el Cuerpo de Aviadores Navales y el Servicio de Hidro-Aviación de la Armada, por decretos supremos del 26 de enero y del 3 de mayo de 1920. Dicho servicio operó inicialmente en la isla de San Lorenzo pasando luego a Ancón. El Centro de Hidro-Aviación de Ancón fue inaugurado el 27 de enero de 1921, bajo el mando del capitán de corbeta Juan Leguía Swayne, hijo del Presidente de la República, asimilado al servicio con ese grado.²⁵ Pero fue la contratación de la Misión Naval Norteamericana, en julio de 1920, la acción que más trascendencia tendría al interior de la Marina de Guerra. Por recomendación de dicha misión, el 17 de enero de 1921 fue restablecido el Estado Mayor General de Marina y se constituyó la División Naval. Los miembros de la misión norteamericana ocuparon puestos directivos de gran importancia dentro de la institución naval: Jefe del Estado Mayor (Freyer), Comandante de la División Naval (Causey), Director de la Escuela Naval (Davy) y Director de Administración (Bull)²⁶. Esas designaciones “provocaron desacuerdos entre los oficiales peruanos y norteamericanos y necesitó el arbitraje del Presidente”.²⁷ Leguía avaló a los norteamericanos, con la aceptación tácita de su Ministro de Marina.

Ontaneda también colaboró con la política represiva implementada durante el Oncenio, y ante la posibilidad de que algunos políticos de oposición deportados por Leguía retornaran al país y amenazaran al régimen, dispuso “que las compañías de vapores no deben recibir como pasajeros a peruanos deportados que quieran regresar al país”.²⁸ Mientras que Ontaneda secundó a Leguía en sus medidas, no se preocupó de cultivar su imagen ante los miembros del Congreso. Fue esta falta de tacto político lo que lo llevó a cometer un error de naturaleza protocolar con motivo de la llegada de una flota norteamericana en visita oficial. A solicitud de algunos senadores y diputados, Ontaneda puso a su disposición un vapor mercante nacional con el objeto que ellos y sus familiares presenciaran el arribo de la flota, sin designar oficiales de marina para recibir y atender a los invitados. Los parlamentarios se quejaron y aprobaron en el Senado “un voto de censura sin contornos políticos”, mientras que en la Cámara de Diputados “faltó quórum para alcanzar el número necesario de votos; pero se produjeron 35 en el mismo sentido, 18 en contra y 2 de abstención”. Ante esta situación, Ontaneda renunció al cargo.²⁹ La de Ontaneda y la de José Manuel García, ministro

de Gobierno, fueron las únicas censuras ministeriales durante todo el Oncenio.³⁰

El 10 de marzo de 1921 se concretó la renuncia de Ontaneda a la cartera de Marina y el final de su carrera política. Dos meses antes había pasado al retiro, por contar con 66 años de edad, por encima de la edad límite en su grado conforme establecía la Ley de Situación Militar (Ley n° 2118). Dejó de existir en setiembre del año siguiente.

El contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, cultivó entre sus hijos la vocación por la carrera de las armas. El mayor, Pablo César Ontaneda Mesones (1892 – 1950), ingresó a la Escuela Naval en 1908³¹ graduándose como guardiamarina en 1910. Sirvió en distintas unidades, calificándose posteriormente como submarinista. A mediados de 1919 ayudó a su padre en sus actividades revolucionarias a favor de Leguía.³² En 1920 ascendió a capitán de corbeta, sirviendo en diferentes unidades y dependencias (Capitanía de Puerto de Talara y Dirección de Material) antes de tomar el mando del submarino *R-1*, en 1925, a bordo del cual ascendió a capitán de fragata dos años después. En diciembre de 1927 pasó a la Escuela Naval, permaneciendo en ella hasta abril de 1930, cuando se le dio el mando del submarino *R-4*. En octubre de ese año fue nombrado comandante de la División de Submarinos, encontrándose en dicho cargo cuando el teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro derrocó a Leguía, como consecuencia de su pronunciamiento del 22 de agosto de 1930.

En los siguientes siete meses se produjeron seis movimientos militares y la insignia del poder presidencial cambió cinco veces de poseedor (Leguía, Ponce, Sánchez Cerro, Elías y Jiménez), a esto se sumaron seis insurrecciones militares y durante varios días funcionó un Gobierno en Lima y otro en el Sur.³³ La Marina de Guerra se mantuvo parcialmente fiel al presidente Leguía,³⁴ contribuyendo a la caída de Sánchez Cerro en marzo de 1931. Posteriormente la Marina se opuso al golpe de Estado del teniente coronel Jiménez, acaecido el 5 de marzo de aquel año, llegando a un acuerdo con éste para transferir el poder a una Junta Nacional de Gobierno, presidida por David Samanez Ocampo. Previamente, una comisión naval, compuesta por los comandantes Althaus, Ontaneda, Díaz Dulanto y Narvaéz, acompañados por el coronel O’Connor, conferenció con el teniente coronel Jiménez, “aceptando en principio cooperar en la labor de unificación,... mediante la designación de un delegado para constituir la Junta Transitoria de Gobierno”.³⁵ La delegación recayó en el capitán de fragata Federico

25.- *Pro-Patria*, año X n° 6 (noviembre 1970), pp. 15-16.

26.- Jorge Ortiz Sotelo, “El capitán de Navío Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú (1920 – 1930)”, *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú* N° 8-9 (Lima 1987-1990), pp. 119-120.

27 Robert L. Scheina, *Iberoamerica: una historia naval 1810-1987* (Madrid, Editorial San Martín, 1987), p. 162.

28.- Paquita, María, Oscar y José Benavides Benavides, *El Mariscal Benavides, su vida y su obra* (Lima, Imprenta Editorial Atlántida S.A.), I, p. 313.

29.- Basadre, *Historia de la República...*, IX p. 261.

30.- *Idem*, pp. 261-262.

31.- *Ex-Cadetes Navales del Perú* (Lima, Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, 1993), II p. 93.

32.- Percy Murillo Garaycochea y Roy Soto Rivera, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer, testimonio sobre la rebelión del 3 de Octubre de 1948, Entrevista a Juan Manuel Ontaneda Meyer* (Lima, 1978) p. 11.

33.- Basadre, *Historia de la República...*, X p. 108.

34.- *Idem*, p. 53.

35.- *El Siglo XX en el Perú a través de El Comercio*, (Lima, *El Comercio*), IX (1931/1940), p. 20.

Díaz Dulanto.

Para Pablo Ontaneda esta fue su incursión en la política, fuera del ya mencionado apoyo que brindó a su padre en 1919. Al parecer, mantuvo su interés por el quehacer político, pues luego que Sánchez Cerro asumiera el poder, el 8 de diciembre de 1931, se vio atraído por el partido del gobierno, la Unión Revolucionaria. Conservadora y totalitaria, la Unión Revolucionaria representaba al fascismo, con algunas características propias del medio. Lo que llama la atención es que siendo hijo del primer ministro de Marina del Oncenio, Ontaneda se haya visto atraído justamente por el partido opositor al gobierno de Leguía y sus seguidores.³⁶

En abril de 1932 pasó a la Escuela Superior de Guerra Naval, donde siguió el Curso de Guerra Naval. Al año siguiente fue asignado a la 1ª Sección del Estado Mayor General de Marina, hasta noviembre de 1933, en que fue comisionado a los Estados Unidos para traer las cañoneras *Amazonas* y *Loreto*, adquiridas por el gobierno con el fin de reforzar la Flotilla Fluvial del Amazonas durante el conflicto con Colombia. El viaje de Groton hasta Iquitos demandó 59 días de accidentado viaje, llegando a su destino el 26 de agosto de 1934.³⁷ En setiembre de aquel año pasó a comandar la Fuerza Fluvial del Amazonas, función en la que ascendió a capitán de navío en junio de 1936. Dicho ascenso fue otorgado cuando aún funcionaba el Congreso Constituyente, motivo por el cual el grado conferido tuvo que ser aprobado por éste tal como lo señalaba el numeral 13 del artículo 123º de la Constitución de 1933. Hacemos referencia a dicho dispositivo para explicarnos el por qué Ontaneda no se sintió comprometido con el gobierno del general Benavides que había propuesto su ascenso. En febrero de 1937 al retornar a la capital fue nombrado jefe de la Zona Naval.³⁸

Durante el gobierno del general Benavides (1933-1939) hubo varios intentos revolucionarios organizados por algunos oficiales del Ejército así como por el APRA, todos ellos fracasaron, pero no desanimaron a los conspiradores, entre ellos Haya de la Torre, quien aprovechando las inclinaciones por el espiritismo del general Antonio Rodríguez Ramírez, ministro de Gobierno, buscó captarlo para su causa por intermedio de un médium llamado Manuel Cenzano. Este pudo persuadir al general para que conspirara contra Benavides y lo puso en contacto con Haya de la Torre, quien concretó los planes y el apoyo del APRA a un golpe de Estado.³⁹ Haya de la Torre pidió al general que invitara a la Unión Revolucionaria bajo la autoridad en aquella época del general Cirilo Ortega y además que buscara un entendimiento con el Partido Democrático Reformista (fundado por Leguía), cuyo líder más conspicuo era el general

Pedro Pablo Martínez, con la finalidad que “el movimiento tuviera un efectivo carácter democrático y de autentica unión nacional”.⁴⁰ Rodríguez se entrevistó con ambos generales y obtuvo su promesa cooperar en el movimiento,⁴¹ pero “no llegó a tener plena confianza en el APRA”, confiando realizar su golpe con “oficiales sanhecerristas y las tropas de policía que dependían directamente de su ministerio”.⁴² La conspiración requería un acuerdo previo entre la Unión Revolucionaria y el APRA, después de la feroz enemistad que habían mantenido durante el régimen de Sánchez Cerro. Por ello, la víspera del día fijado para el golpe el general Ortega se entrevistó con Haya de la Torre, formalizando de esta manera el compromiso de ambas organizaciones políticas⁴³ en su lucha contra Benavides.

Ortega informó a los principales miembros de su partido sobre el movimiento en preparación, siendo uno de ellos el capitán de navío Ontaneda, quien con el capitán de fragata E. Elías Céspedes debía sublevar a la Marina. En el proyectado gabinete ministerial que tendría el general Rodríguez como presidente provisorio, Ontaneda había sido propuesto como ministro de Marina y Aviación.⁴⁴

Ontaneda trató de captar oficiales opuestos al régimen de Benavides. Uno de ellos fue el mayor Víctor Villanueva, cuya gran ascendencia sobre la oficialidad joven lo llevó más tarde a liderar el CROE (Comando Revolucionario de Oficiales del Ejército – organización clandestina conformada por oficiales en actividad que operó entre 1942 y 1946). Villanueva se negó a participar alegando desconocer los alcances del pronunciamiento, pero al parecer su negativa obedeció a la desconfianza que le inspiraba el general Rodríguez. Posteriormente, Ontaneda y el coronel Dianderas, otro de los comprometidos, insistieron para que Villanueva se uniera a los complotados, pero al preguntarle éste que harían con el general Benavides, éstos le contestaron que “dejarían que saliera del país”. Ante esto, Villanueva indicó que parecía que tenían un compromiso con Benavides, exigiéndoles que una vez en el poder debían capturar el *Rímac*, aprehendiendo a Benavides y entregándolo a los Tribunales de Justicia para que sea juzgado conforme a ley. La propuesta fue rechazada por Ontaneda, quien señaló que “no hay marino en el Perú capaz de realizar tal empresa”. Ante un pedido de Dianderas, Villanueva reunió en su casa a más de ochenta oficiales, manifestándose en forma unánime “su repudio al movimiento”. La respuesta a Dianderas le llegó a la hora convenida.⁴⁵

36.- Víctor Villanueva, identifica al comandante Ontaneda como sanhecerrista, ver *El APRA en busca del poder 1930 – 1940* (Lima, Editorial Horizonte, 1975), p. 189.

37.- *El Dominical* del *El Comercio* 1/9/74, p. 9.

38.- Parte de los datos biográficos del contralmirante Pablo Ontaneda Mesones, han sido tomado de los Escalafones de Oficiales de la Marina de Guerra de los años comprendidos entre 1925 y 1949.

39.- Víctor Villanueva, *El APRA en busca del poder...*, pp. 187-188.

40.- *Por la Verdad Histórica – La Revolución Democrática del general Antonio Rodríguez Ramírez – 19 de Febrero de 1939*, publicada por sus Amigos, Lima 1942 p. 12.

41.- *Idem*, p. 13.

42.- Villanueva, *El APRA en busca del poder...*, p. 188.

43.- *Por la Verdad Histórica...*, p. 17.

44.- Paquita, María, Oscar y José Benavides Benavides, *El mariscal Benavides...*, II, pp. 288-289.

45.- Víctor Villanueva, *La Sublevación aprista del 48 – Tragedia de un pueblo y un Partido* (Lima, Editorial Milla Batres, 1973), pp. 18-20.

El golpe de estado había sido fijado para el 19 de febrero de 1939, aprovechando la costumbre del general Benavides de pasar los días de carnaval en alta mar, en una nave de la Armada. En la madrugada del día señalado el general Rodríguez se dirigió a Palacio de Gobierno en compañía de algunos de los oficiales comprometidos. Varias de sus disposiciones nos fueron cumplidas por sus subalternos, motivando que las fuerzas del gobierno tomaran las medidas para contrarrestar el movimiento. Fue así que el capitán Alejandro Ismodes Romero, comandante de la Compañía de Ametralladoras de Palacio, y el mayor Luis Rizo Patrón, al mando de la Guardia de Asalto, conminaron al general Rodríguez a que se rindiera. A las palabras siguieron los hechos y pronto una ráfaga de pistola ametralladora impactó en Rodríguez, matándolo junto con un alférez y un guardia. Hubo además cinco heridos, siendo detenidos los demás acompañantes del general.⁴⁶

Entre estos se encontraba el capitán de navío Ontaneda, quien había fracasado en su intento de sublevar a la Marina. Sometido a Corte Marcial, al igual que los otros encausados de la asonada, el 22 de marzo de 1939 fue sentenciado a diez años de penitenciaría.⁴⁷ Según Víctor Villanueva, “los oficiales condenados fueron tratados en la prisión en forma desusada, gozando de toda suerte de franquicias, al extremo de permitirles salir los fines de semana para pernoctar en sus domicilios. Se podría decir que su prisión era meramente formal, útil sólo para satisfacer a la justicia militar y a la opinión pública, haciéndola pensar que las sentencias impuestas se cumplían conforme a ley. Su prisión era simbólica, bajo “palabra de honor”, quedando así evidenciado el compromiso entre los golpistas y Benavides.⁴⁸ Un militante aprista, sentenciado en aquella época, confirma parcialmente las condiciones en que se encontraban dichos oficiales, “Como en todos los niveles del sistema, todos no somos medidos con el mismo rasero, en estas nuevas medidas, no estaban incluidos los oficiales y jefes sentenciados por cortes marciales y algunos delincuentes comunes”.⁴⁹

Al parecer durante su prisión, Ontaneda se dedicó a la lectura, leyendo entre otros libros los de Haya de la Torre, que éste le regaló en uno de sus contactos.⁵⁰ A esto debieron sumarse las largas pláticas que durante su permanencia en la penitenciaría sostuvo con dirigentes y militantes apristas igualmente detenidos.

Las elecciones del 10 de junio de 1945 dieron el triunfo a José Luis Bustamante y Rivero, candidato del Frente Democrático Nacional, organización electoral que integraban el APRA y otras fuerzas políticas. El 28 de julio de ese año, antes que jurara como presidente de la República Bustamante y Rivero, el Congreso aprobó una Ley de Amnistía e indulto general a todos los militares y civiles sentenciados y procesados

por razones políticas o sociales. La ley se ejecutó y cumplió el mismo día, saliendo en libertad todos los sentenciados por dichas causas, entre ellos Ontaneda. Pero no solo recobró su libertad, la ley también estipulaba la restitución de los derechos de que hubiesen sido despojados, lo que motivó que fuera reincorporado a la Marina de Guerra y figurara en el *Escalafón de Oficiales en Actividad de la Armada*, del que había sido omitido desde 1939.

A ello se sumó que a propuesta de la Célula Parlamentaria Aprista, y “en abierta oposición a las prescripciones de la Ley de Ascensos y a la Constitución”, se planteara el ascenso de 18 oficiales en retiro, “alegando que los servicios prestados por ellos al Partido del Pueblo, eran servicios eminentes que comprometían la gratitud nacional”. La renuncia del general Montagne a la Comisión de Defensa Nacional del Senado evitó que este hecho se consumara plenamente, resultando así que sólo seis de los propuestos lograron ser promovidos de grado.⁵¹ Entre ellos se encontraba Ontaneda, que fue ascendido al grado de contralmirante con fecha 31 de diciembre de 1941, es decir cuando aún se encontraba cumpliendo condena y por lo tanto no estaba sirviendo en su institución.

Ontaneda sirvió en la Marina de Guerra hasta febrero de 1949, falleciendo al año siguiente. Sus últimos años de servicio naval debieron ser amargos pues no gozó de la confianza de sus compañeros del Cuerpo de Oficiales, que lo consideraban demasiado cercano al APRA. Ello y la participación de su hijo en la rebelión de algunas unidades navales acaecida el 3 de octubre de 1948, en la que él no tomó parte por razones de salud,⁵² debieron motivar su pase a la disponibilidad en la fecha antes señalada, cuando ya gobernaba el general Odría, de marcada tendencia antiaprista.

Otro miembro de la familia Ontaneda que abrazó la profesión castrense, aunque por poco tiempo y no en la Marina, fue Carlos Ontaneda Mesones, hermano del anterior. Él estudió ingeniería y al parecer ingresó a la Escuela Militar y recibió instrucción durante dos meses, luego de lo cual se le otorgó el despacho de subteniente de Ingenieros de Reserva, el 16 de mayo de 1916.⁵³ En los escalafones posteriores de la década del treinta continúa apareciendo como oficial de reserva, de lo que se deduce que su permanencia en el Ejército fue transitoria. Por otra parte, no se le conoce militancia política en los partidos de la época, ni que ocupara un cargo público de importancia.

46.- Luis Chanduví Torres, *El APRA por dentro – lo que hice, lo que vi y lo que sé 1931 – 1957* (Lima 1988), pp. 257-259.

47.- Paquita, María, Oscar y José Benavides Benavides, *El mariscal Benavides...*, II, pp. 292-293.

48.- Villanueva, *El APRA en busca del poder...*, p. 190.

49.- Chanduví, *El APRA por dentro...*, p. 265.

50.- César Lévano, “Yo tomé los buques grandes, entrevista a Juan Manuel Ontaneda Meyer”, *Caretas* n° 1536 (1/10/1998), p. 80.

51.- Ernesto Montagne Markholz, *Memorias* (Callao, Imprenta Colegio Militar Leoncio Prado), pp. 153, 154, 205 y 213.

52.- Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*, p. 12.

53.- “Escalafón general del Ejército – Reserva”, Lima, Ministerio de Guerra, 1921, p. 92. Según una ley (de 1911) los ingenieros diplomados de 21 a 30 años, podían ingresar a la Escuela Militar durante un período de dos meses y recibir el nombramiento de subteniente de ingenieros de reserva, ver Guillermo Arbulú Galliani, *El Ejército y la Ingeniería Militar en el Siglo XX: 1900 – 1980* (Lima, Talleres de la Imprenta del Ejército, 1988), I, p. 106.

Otros tres hermanos del contralmirante Pablo Ontaneda Mesones sirvieron en la Marina de Guerra: Víctor Ontaneda Menacho (1898 – s/f), Julio Ontaneda Menacho (1899 – s/f) y Oscar Daniel Ontaneda Menacho (1900-s/f).

El primero ingresó a la Escuela Naval en 1912,⁵⁴ egresando como guardiamarina en febrero de 1917.⁵⁵ En 1919 apoyó a su padre en sus actividades revolucionarias a favor de Leguía.⁵⁶ En febrero siguiente ascendió a alférez de fragata y en 1922 pasó al crucero *Coronel Bolognesi* y posteriormente a la Escuela Naval, donde ascendió al año siguiente a teniente segundo. En mayo de 1925, ya como teniente primero, pasó al destructor *Teniente Rodríguez* y después al crucero *Almirante Grau*. A fines de 1926 retornó a la Escuela Naval, donde se calificó en submarinos, siendo nombrado en 1930 segundo comandante del *R-1*, ya como capitán de corbeta. El 1º de marzo de 1931, cuando el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto asumió el cargo de ministro de Marina y Aviación, Víctor Ontaneda pasó a ser su ayudante. En diciembre de aquel año pasó a la Escuela Superior de Guerra Naval, donde se diplomó en Guerra Naval. En octubre de 1932 fue destacado a la Comandancia General de la Escuadra y en agosto de 1934 se le nombró segundo comandante del destructor *Almirante Guise*. En junio de 1935 asumió el comando del submarino *R-4*, pasando al año siguiente a comandar el *R-2*. En febrero de 1938, luego de ascender a capitán de fragata, fue destacado a la Capitanía de Puerto del Callao.

En febrero de 1939 participó en el movimiento encabezado por el general Rodríguez, posiblemente motivado y comprometido por su hermano, el ya mencionado capitán de navío Pablo Ontaneda. Se desconoce la misión que le tocaba realizar, pero en todo caso no logró ejecutarla ya que fue detenido al igual que los otros conspiradores. Sometido a Corte Marcial por delito “contra la organización y paz interna de la república”, fue condenado a dos años de relegación (destierro), pena que se cumplió el 19 de febrero de 1941.⁵⁷ Durante ese lapso permaneció en situación de disponibilidad, reincorporándose a la Marina después de 2 años y 2 meses. En el tiempo que permaneció activo no tuvo la suerte de su hermano, ya que se mantuvo en el grado de capitán de fragata por el lapso de once años, de hecho sus antecedentes filoapristas le fueron negativos a su carrera. En 1948 pidió su ascenso a la clase inmediata superior, solicitud que fue declarada sin lugar por la superioridad.⁵⁸ Pasó a la disponibilidad a su solicitud el 21 de setiembre de 1949, manteniéndose en dicha situación hasta su pase al retiro en setiembre de 1954, después de 34 años de servicios.⁵⁹ En el caso de este oficial, su participación en actividades políticas tuvo un impacto negativa en su carrera.

Por su parte, Julio Ontaneda Menacho se incorporó a la Marina en octubre de 1919, como secretario del flamante ministro de Marina, cargo que ejercía su padre el contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo.⁶⁰ En 1924 pasó a la Escuela de Hidroaviación, que funcionaba en Ancón, diplomándose en marzo de 1928 como observador naval con el grado de alférez en el Cuerpo de Reserva.⁶¹ Sirvió en la Base Aérea de Ancón, incorporándose como navegante al Cuerpo de Aviación del Perú, establecido el 20 de mayo de 1929 (en 1936 pasó a ser el Cuerpo Aeronáutico del Perú y en 1950 adoptó su actual nombre Fuerza Aérea del Perú).

El rechazo aprista a los resultados electorales de diciembre de 1931, que le daban el triunfo al teniente coronel Luis Sánchez Cerro, no encontró eco en el Jurado Nacional de Elecciones. Ante esto, el Partido Aprista llevó a cabo una campaña de oposición, que alcanzó su punto más álgido con la sublevación por parte de algunos dirigentes y militantes de dicho partido en la ciudad de Trujillo el 7 de julio de 1932. Después de cuatro horas de lucha, los revolucionarios tomaron el cuartel O’Donovan, luego de lo cual ocuparon el Cuartel de Seguridad, el de la Guardia Civil y la Prefectura, asumiendo el gobierno de la ciudad. El movimiento se extendió a otras localidades del departamento de La Libertad, así como a Cajabamba y Huaraz. Frente a dicha situación el gobierno envió una fuerza militar que comenzó a actuar el 9 de julio, recuperando Salaverry y luego Trujillo.⁶²

Tres aviones y tres hidroaviones fueron despachados al norte para “proteger el desembarco de tropas gobiernistas en Salaverry”, “colaborar señalando los nidos de ametralladoras y los focos de resistencia de los facciosos” y “bombardear el cuartel O’Donovan y otros lugares de Trujillo”, incluyendo “el hospital donde había numerosos heridos”.⁶³ El teniente Julio Ontaneda Menacho fue miembro de la escuadrilla de hidroaviones que tomó parte en esas operaciones, y al igual que sus compañeros recibió la condecoración Orden Militar de Ayacucho.⁶⁴ Al parecer Ontaneda, no tenía entonces ninguna posición política, cumpliendo sus instrucciones sin objeciones.

En febrero de 1934 Ontaneda ascendió a capitán, prestando servicios en varias bases aéreas, entre ellas la de Chiclayo (de la que fue uno de sus fundadores), la de San Ramón y la de Iquitos.⁶⁵ Ascendió a comandante en 1943, en dicho grado realizó entre septiembre y diciembre de 1947 el Curso de Información en la recién establecida

54.- *Ex-Cadetes Navales del Perú...*, II, p. 99.

55.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 171.

56.- Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*, p. 11.

57.- Paquita, María, Oscar y José Benavides Benavides, *El mariscal Benavides...*, II, pp. 292-294.

58.- “Orden General de la Armada” N° 23 – Ministerio de Marina - Lima, 18/10/ 1948, p. 3.

59.- Parte de los datos biográficos del capitán de fragata Víctor Ontaneda Menacho fue tomado de los Escalafones de la Armada de los años comprendidos entre 1917 y 1955.

60.- *Revista Peruana Ilustrada – Suplemento especial sobre la Marina de Guerra* – n° 1167 (Lima, diciembre 1959), p. s/n.

61.- Alberto Fernández Prada Effio, *La Aviación en el Perú* (Lima, Editorial Universo S.A., 1975), I, p. 307.

62.- Basadre, *Historia de la República...*, X, pp. 233-236.

63.- Idem, pp. 236-237.

64.- Carlos A. de la Jara, *Historia Aeronáutica del Perú* (Lima, Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos del Perú, 1985), III, pp. 43-45.

65.- *Revista Peruana Ilustrada - Suplemento especial sobre la FAP*, n° 1168 (Lima, febrero 1961), p. 171.

Academia de Guerra Aérea.⁶⁶ En julio de 1955 pasó al retiro con más de treinta años de servicios.⁶⁷ Todo indica que no compartió las posiciones políticas de sus hermanos, y se le desconoce militancia o participación política posterior a su pase al retiro.

Un último miembro de esta generación fue Oscar Daniel Ontaneda Menacho, hermano de los anteriores, quien siendo médico se asimiló a la Marina como teniente primero en 1931. Al año siguiente fue destinado al crucero *Almirante Grau* que participó en las operaciones contra el movimiento revolucionario aprista de Trujillo,⁶⁸ y en 1934 se retiró del servicio. No se le conoce militancia ni participación en actividades políticas en su vida civil.

La tercera generación en continuar la tradición naval de la familia Ontaneda está representada por Juan Manuel Ontaneda Meyer (1922-), hijo del contralmirante Pablo César Ontaneda Mesones. Ingresó a la Escuela Naval en 1936,⁶⁹ egresando como alférez de fragata en 1942.⁷⁰ Ya como oficial, estudió en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, graduándose de bachiller en Ciencias Matemáticas. En 1946 ascendió a teniente segundo y luego que al año siguiente se creara el Instituto de Geografía, pasó a efectuar estudios en dicha especialidad.⁷¹

Tal como señaló años después, sus primeros contactos con la política los tuvo al visitar a su padre en prisión, siendo aún cadete y luego como oficial. En esa etapa comenzó a conocer la ideología aprista a través de contactos personales y los libros que Haya de la Torre le había regalado a su padre. Ya en la universidad tuvo muchos amigos apristas entre los líderes estudiantiles de San Marcos, conociendo además algunos diputados y líderes de ese partido en la logia masónica a la que pertenecía. Durante los tres años del gobierno de José Luis Bustamante y Rivero, el APRA actuó con total libertad, contando con 78 escaños parlamentarios de los 109 que el Frente Democrático Nacional, del cual formaba parte, había obtenido en las elecciones.⁷² Pudo llevar a cabo una intensa actividad partidaria destinada a incrementar el número de sus militantes y simpatizantes. Juan Manuel Ontaneda acudió a varios de esos eventos, en los que “lloraba cuando escuchaba a Víctor Raúl”. Pronto sus compañeros de la Marina se percataron de sus “tendencias filoapristas”,⁷³ aun cuando no tenía militancia formal en dicho partido.

66.- Fernández Prada, *La Aviación en el Perú...*, II, pp. 166-167.

67.- “Escalafón de Personal Superior FAP” (retiro) 1968, así como los Escalafones del Cuerpo de Aeronáutica del Perú de 1938 y 1947, Ministerio de Aeronáutica.

68.- Orden General de la Armada n° 36 – Lima 26 de diciembre 1932, p. 11.

69.- *Ex-Cadetes Navales del Perú*, II, p. 121.

70.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 174.

71.- Parte de los datos biográficos de Juan Manuel Ontaneda Meyer, ha sido tomada de Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*

72.- Alvaro Rojas Samanez, *Partidos Políticos en el Perú – Manual y Registro* (Lima, Centro de Documentación e Información Andina), p. 36.

73.- Lévano, “Yo tomé los buques grandes...”, p. 80.

En 1948 el gobierno de Bustamante y Rivero debió enfrentar grandes problemas. Ante una creciente crisis económica se había visto obligado a establecer controles a las importaciones, precios y divisas, generando fuertes ataques de los grandes latifundistas. Por otro lado, el Congreso no había podido instalarse desde julio de 1947 por falta de quórum en el Senado, entre otras razones por la ruptura entre Bustamante y Rivero y el APRA. Ante esta situación, en febrero de 1948 fue constituido un gabinete ministerial integrado exclusivamente por militares, pero la medida no pudo evitar la creciente actividad de diversos grupos de conspiradores, los latifundistas promoviendo un golpe a través de un jefe militar, los generales institucionalistas opuestos al funcionamiento del Congreso y al APRA, y por último el APRA misma que planeaba una revolución con una junta militar transitoria. Esta última debía convocar a elecciones y permitir el acceso al poder del partido y de Haya de la Torre como presidente.

En julio fracasó una sublevación en Juliaca, al mando del teniente coronel Alfonso Llosa G.P., quien tuvo que solicitar asilo político en Bolivia junto con otros oficiales comprometidos en la asonada.⁷⁴ Meses antes, en febrero, se frustró un intento subversivo de un sector de militantes apristas y algunos miembros de las Fuerzas Armadas y la policía. Algunos comprometidos fueron detenidos antes de la fecha acordada, lo que llevó a suspender la operación, pasando a ser una “maniobra blanca” del APRA.⁷⁵

En setiembre de 1948 un grupo de militantes apristas integrantes del llamado Comando de Defensa del Partido, conformado por personal de la Secretaria Nacional de Defensa, conjuntamente con algunos oficiales y personal auxiliar de la Marina de Guerra, el Cuerpo Aeronáutico y el Ejército, acordaron llevar a cabo una revolución sin informar de ella a Haya de la Torre y a la cúpula del partido hasta después de iniciada.⁷⁶ Según Víctor Villanueva el “Comando de Defensa del Partido era un organismo semiclandestino, conformado por los elementos más beligerantes y francamente revolucionarios, donde militaban los veteranos de la revolución de Trujillo y otras actividades subversivas de épocas anteriores... Constituían el ala izquierda del APRA, eran lo que hoy se llamaría los ‘duros del partido’”.⁷⁷

El Comando Revolucionario estaba encabezado por el coronel César Enrique Pardo Macebo, viejo militante aprista, y lo integraban su sobrino el capitán de fragata Enrique Aguila Pardo, oficial en actividad, al igual que el comandante del CAP Luis Coterno, el mayor Víctor Villanueva, oficial retirado del Ejército, y el subsecretario de defensa del partido Luis Chanduví Torres. A ellos se sumaban miembros de varias células partidarias y miembros del personal subalterno de las Fuerzas Armadas y de la policía.

74.- Víctor Villanueva, *El APRA y el Ejército (1940-1950)* (Lima, Editorial Horizonte, 1977), p. 70.

75.- Villanueva, *La Sublevación aprista del 48...*, pp. 83-91.

76.- Chanduví, *El APRA por dentro...*, pp. 405-413.

77.- Villanueva, *El APRA y el Ejército...*, pp. 73-74.

En la Marina, Aguila Pardo había contactado inicialmente a algunos oficiales de mar cuya simpatía y militancia en el partido le era conocida. Como se vería posteriormente, ellos fueron los principales participantes en el levantamiento. Entre la oficialidad, el caso resultaba más complicado, pues por su extracción u origen de clase, principalmente de capas medias de la costa, eran particularmente ajenos a la ideología aprista. Sin embargo, había algunas excepciones, entre ellas el capitán de corbeta José Mosto Mosto, el teniente primero Víctor Romero Dávila y el teniente segundo Juan Manuel Ontaneda Meyer. Este último había tomado contactos antes del alzamiento, cuando se encontraba hospitalizado en junio de 1948 y fue visitado por un grupo de oficiales de mar, quienes le manifestaron su deseo de que dirigiera la rebelión que se gestaba en la Marina. Ante este planteamiento, Ontaneda indicó que colaboraría pero debían buscar un oficial de mayor graduación para liderar la rebelión. El escogido fue Aguila Pardo, quien según Ontaneda “había comprometido a muchos oficiales que estaban dispuestos a participar en un segundo instante”. Como se verá, ese segundo momento no llegó a concretarse, participando del alzamiento sólo los ya mencionados.

Según el plan, la sublevación se iniciaría a las dos de la madrugada del día domingo 3 de octubre con el levantamiento de la Marina, los suboficiales de aeronáutica destacados en el Real Felipe tomarían dicha fortaleza con apoyo de civiles y atacarían desde ahí el cuartel del Batallón de Infantería N° 39. Por su parte, el comandante Coterno se apoderaría de la Base Aérea de “Las Palmas”, armaría a los defensasistas que se plegaran al movimiento, dirigiéndose posteriormente a Lima o a la Escuela Militar para contener a las unidades ahí acuarteladas con el apoyo de una escuadrilla de aviones. El mayor Villanueva y un grupo de defensasistas, apoyados por algunos clases del ejército, tomarían el Batallón de Tanques y el Batallón de Infantería N° 33. En Lima, Luis Chanduví se apoderaría de la Central Telefónica para interrumpir las comunicaciones, mientras que otros grupos debían capturar determinadas estaciones de radio para propalar el manifiesto revolucionario. Por último, el coronel Enrique Pardo con tropas de Marina y de la División Blindada atacaría Palacio de Gobierno.⁷⁸

El personal naval involucrado en la sublevación cumplió con los objetivos trazados, apoderándose del buque insignia, el crucero *Almirante Grau*, cuyo mando fue asumido por el comandante Aguila Pardo. Mientras que dicho buque disparaba contra el cuartel del B.I. 39, la Estación Naval de San Lorenzo y la Escuela Naval fueron tomadas por el personal subalterno rebelde. El comandante Mosto tomó el Arsenal Naval, envió 300 hombres de Defensa de Costas a la Plaza del Obelisco para encontrarse con el coronel Pardo, aisló a la Base de Submarinos, cuyo personal no se había plegado al levantamiento, y remitió 30 hombres para apoyar la captura del B.I. 39. A su vez, el teniente primero Romero capturó las unidades de la División de Caza-Submarinos y la fragata *Teniente Palacios*. Ontaneda, quien había capturado la fragata *Teniente*

Ferré, donde se encontraba de guardia, ayudó a Romero en la toma de la *Palacios*, y luego tomó el destructor *Almirante Villar*. Al mando de este último, y con las fragatas *Teniente Ferré* y *Teniente Palacios* comandadas por oficiales de mar, salió de la rada del Callao y se dirigió a Chorrillos con intención de bombardear la Escuela Militar, pero en el recorrido fue atacado por una escuadrilla aérea que ametralló y bombardeó a los buques. El ataque fue repelido y el propio Ontaneda accionó una ametralladora, logrando dañar algunos aviones. Sin embargo, las naves habían sido afectadas y resultaba evidente que no se iba a contar con el apoyo aéreo esperado, por lo cual se decidió abortar el planeado ataque a Chorrillos y retornar al Callao.⁷⁹

Mientras tanto, el mayor Villanueva había fracasado en su intento por capturar los cuarteles de la División Blindada; al igual que el comandante Coterno en la captura de la Base de Las Palmas. Fue desde esa base que despegaron los aviones que atacaron las unidades navales al mando de Ontaneda. El comandante Aguila Pardo no desembarcó con la marinería del crucero *Almirante Grau*, como estaba programado, y el Real Felipe fue sitiado por tropas leales al gobierno, siendo capturado luego de varias horas de combate. El comandante Mosto y la marinería que lo secundaba resistió varias horas en el Arsenal Naval, contestando vivamente al fuego de la artillería, tanques y tropas del Ejército. También se rindió el teniente primero Romero, lo que evitó que desembarcara con marinería y se trasladara a la quebrada de Armendariz para apoyar el bloqueo del cuartel San Martín. A última hora le habían ordenado bombardear el cuartel del B.I. 39, con la artillería de los caza-submarinos.⁸⁰

Los otros grupos tampoco cumplieron con su misión, porque los dirigentes apristas al enterarse del movimiento comenzaron a dispersar a los militantes previamente concentrados, aduciendo que éstos habían sido engañados, ya que el movimiento era de provocación comunista.⁸¹ Por su parte, al retornar con los buques a su cargo, Ontaneda se dirigió a la isla San Lorenzo desde donde se pudo comunicar con el comandante Aguila Pardo en la mañana del lunes 4 de octubre. Este lo convocó a una reunión en la fragata *Teniente Palacios*, donde le comunicó “que se había reunido con otros oficiales y decidido rendirse con todos los honores... que él asumía la responsabilidad del movimiento”. Ontaneda le contestó que estaba en desacuerdo con dicha decisión, que había que zarpar con las fragatas *Teniente Ferré* y *Teniente Palacios* y continuar la acción revolucionaria. En momentos en que ambos discutían dicho tema fueron interrumpidos por un grupo de oficiales de mar que quería rendirse. Estos conminaron a Aguila Pardo para que les entregara su arma y desarmaron a Ontaneda, dando lugar

79.- Lévano, “Yo tomé los buques grandes...”, pp. 78-79.

80.- Villanueva, *La Sublevación aprista del 48...*, pp. 131-148; Chanduví, *El APRA por dentro...*, pp. 425-440; Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*, pp. 23-31.

81.- Villanueva, *La Sublevación aprista del 48...*, pp. 135-141 y Chanduví, *El APRA por dentro...*, pp. 427-431.

78.- Chanduví, *El APRA por dentro...*, pp. 420-423; Villanueva *La Sublevación aprista del 48...*, pp. 127-129; Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*, pp. 21-22.

a un incidente a resultas del cual murió el primero y quedó herido el segundo con un impacto en la clavícula.

Dos días después de caer prisionero, Ontaneda fue pasado a la situación de disponibilidad mediante Resolución Suprema 785, conjuntamente con el capitán de corbeta José Mosto Mosto y el teniente primero Víctor Romero Dávila. Sometidos a Consejo de Guerra, fueron sentenciado el 23 de marzo de 1950, condenando a Juan Manuel Ontaneda a 12 años de penitenciaría.⁸² En octubre de 1953 fue pasado a la situación de retiro.

En el proceso electoral de 1956 se presentan tres candidatos: Hernando Lavalle, apoyado inicialmente por el general Odría, entonces Jefe de Estado, Fernando Belaúnde Terry, lanzado por el Frente Nacional de Juventudes, y Manuel Prado Ugarteche, anteriormente presidente de la República (1939-1945), auspiciado por su propio partido el Movimiento Democrático Pradista (MDP), organización que si bien agrupaba algunos personajes carecía de bases. En la clandestinidad desde 1948, el APRA logró negociar con Prado para apoyar su candidatura a cambio de retornarle la legalidad y liberar a sus presos. Con ese apoyo, Prado ganó las elecciones y el 28 de julio de 1956 inauguró su segundo período presidencial, conocido como el de la “convivencia”. Ese mismo día el Congreso dio una Ley de Amnistía, gracias a la cual Ontaneda salió libre después de haber estado 8 años en la penitenciaría. Tal como había sucedido con su padre en 1945, Ontaneda intentó que se le reconocieran sus derechos. Si bien el Ministerio de Marina llegó a dictar resoluciones en ese sentido, éstas fueron inmediatamente derogadas atendiendo a presiones externas e internas. La sanción aplicada al teniente segundo Juan Manuel Ontaneda fue un claro ejemplo de lo que le esperaba a cualquier oficial naval que intentase sublevarse. De hecho, desde esa fecha no se ha producido ningún motín o alzamiento por parte de oficiales superiores o subalternos.⁸³

Aún en prisión, Ontaneda se inscribió en el Partido Aprista. En 1957, hizo declaraciones para *La Tribuna*, diario del partido, que se publicaron el 8 de agosto con el título: “Los dirigentes apristas no formaron parte del organismo directriz que realizó la Rebelión del 3 de octubre, afirma el Teniente Ontaneda”. El 21 de agosto, aparecieron nuevas declaraciones de Ontaneda en el semanario *1957*, exculpando a los dirigentes del partido de toda participación en el mencionado alzamiento.⁸⁴ Probablemente su situación de militante activo le imposibilitó a dar a conocer toda la verdad o simplemente desconoció el proceder de la dirigencia, considerando que él se encontraba a bordo de una de las naves rebeldes. Como miembro del partido cumplió diferentes funciones, entre las que se encontraron el proselitismo en organizaciones

laborales y sindicales, entre las que podemos mencionar la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, de la que fue secretario general durante seis años. En los años setenta fue presidente de la Comunidad Industrial del Molino Santa Rosa, y entre 1971 y 1974 fue secretario general del APRA en el Callao. En este último año asumió una de las nueve secretarías generales nacionales colegiadas (la Dirección Nacional) del partido. Además de sus actividades partidarias, ejerció la docencia, siendo uno de los fundadores de la Universidad Nacional Federico Villarreal y de la Universidad Técnica del Callao en la década del sesenta. La primera es conocida por la gran influencia que el APRA tiene todavía entre sus profesores y alumnos.

Ontaneda no ocupó cargo público alguno durante el gobierno de la Convivencia, ni en el primer gobierno de Belaúnde, donde la alianza entre el APRA y la Unión Nacional Odríista – de su antiguo enemigo y perseguidor, el general Odría –, lograron controlar el Congreso.⁸⁵ En 1978, cuando el gobierno militar convocó elecciones para una Asamblea Constituyente, Ontaneda se presentó en el número doce de la lista del APRA, pero pese a la alta votación alcanzada por el Partido Aprista en el acto electoral del 18 de junio de aquel año (35,4% de los votos válidos y 37 representantes), no logró la votación requerida para ser juramentado como constituyente.⁸⁶

En 1985, cuando Alan García Pérez se convirtió en el primer aprista en asumir la Presidencia de la República, designó a Juan Manuel Ontaneda Meyer como presidente del Directorio y gerente general de la Compañía Peruana de Vapores (CPV). Como se señalara páginas atrás, su abuelo había sido miembro del directorio de esa empresa a principios de siglo. Ontaneda desempeñó esos cargos hasta 1988,⁸⁷ y actualmente continúa militando en el APRA, pero sin ocupar cargos de importancia. En octubre de 1998 hizo declaraciones ante *Caretas*, sobre el movimiento del 3 de octubre de 1948.⁸⁸

Al referirse a los marinos que actuaron el 3 de octubre de 1948, años después Ontaneda señaló que “siguen siendo para el Ministerio de Marina, reprobados, expulsados de la Armada por grave falta disciplinaria, etc., etc.” Más adelante señaló, pese al tiempo transcurrido, “acá siguen los odios, ancestrales incluso, o sea, que hasta los hijos recogen”.⁸⁹ No sabemos si se refería a algún tipo de impedimento que pudo presentar la Marina de Guerra para que sus hijos ingresaran a servir a la institución, lo real es que una cuarta generación de la familia presta sus servicios en la Marina, el primero en hacerlo fue Juan Alberto Ontaneda Portal (s/f), hijo de Juan Manuel Ontaneda Meyer, quien ingresó a la Escuela Naval en 1980,⁹⁰ se graduó como alférez de fragata en 1984 y actualmente es capitán de corbeta. En 1982 el odontólogo Félix

85.- Rojas, *Partidos Políticos en el Perú...*, p. 41.

86.- Tuesta, *Perú Político en cifras...*, pp. 75 y 201.

87.- Juan Vicente Requejo, *Quien es Quien en el Perú – Los Personajes de 1900* (Lima, Centro de Documentación Andina, 1990) p. 58.

88.- Lévano, “Yo tomé los buques grandes...”, pp. 78-80.

89.- Murillo y Soto, *Vivencias Revolucionarias de Juan Manuel Ontaneda Meyer...*, p. 44

90.- *Ex-Cadetes Navales del Perú...*, p. 264.

82.- Chanduví, *El APRA por dentro...*, pp. 446-447.

83.- El 25 de junio de 1975 se produjo la movilización de la Escuadra, al mando del contralmirante José Carvajal Pareja, para presionar por la destitución del entonces ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Faura Gaig. El motín fue favorable a los insurrectos.

84.- Chanduví, *El APRA por dentro...*, p. 447.

M. Efraín Cobas C.

Guillermo Ontaneda Díaz se asimiló a la Sanidad Naval.⁹¹ Por último Manuel Félix Ontaneda Mandujano, ingresó a la Escuela Naval en 1992,⁹² desconociéndose cuando egresó y si los dos últimos continúan prestando sus servicios en la Marina de Guerra. Lo que podemos señalar es que la tradición naval de la familia Ontaneda continúa, sin poder predecir si alguno de ellos, también incursione en la política.

91.- Idem, p. 277.

92.- Idem, p. 338.

La Traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de Succession d'Espagne

Max Guérout*

Avant-propos

L'exposé qui va suivre concerne la part prise par les navires français dans la traite des esclaves vers Buenos-Aires pendant la Guerre de Succession d'Espagne (1701–1712).

Il est toujours difficile de parler de la traite, car il faut garder constamment à l'esprit que derrière toute étude historique, se profile un drame humain qui a affecté profondément et durablement les relations entre l'Afrique, l'Europe et les Amériques. Pendant plus de trois siècles la population du continent africain a subi une ponction intolérable. Des millions d'hommes, de femmes et d'enfants ont fait l'objet d'un commerce injustifiable, ont été arrachés à leur foyer et transportés dans des conditions inhumaines vers les plantations et les mines du nouveau monde. Ce trafic organisé par les nations européennes, aidé par des complicités en Afrique même, a été théorisé et justifié, aussi bien par les élites intellectuelles que par les autorités religieuses, allant jusqu'à nier toute humanité aux populations noires pour mieux les considérer comme une marchandise.

A l'occasion de la Conférence Mondiale contre le racisme et la discrimination raciale qui s'est tenu à Durban du 31 août au 8 septembre 2001, l'esclavage et la traite des esclaves ont été déclarés crimes contre l'humanité.

Nos travaux sur la traite négrière s'inscrivent dans le cadre d'un programme de l'UNESCO intitulé "La Route de l'esclave", dont le comité scientifique rassemble des chercheurs de toutes les disciplines. En ce qui concerne les navires négriers, des chercheurs des trois continents atlantiques reliés en réseau par Internet se consacrent à l'étude du navire négrier et à son archéologie. Les résultats qui vont vous être présentés sont pour une bonne part dus aux travaux réalisés en Argentine par Sol Tejada, étudiante à l'Université de Buenos-Aires, ainsi qu'à nos propres recherches dans les archives en France. Ce qui nous a conduit à étudier la période de la guerre de succession d'Espagne, c'est le constat que le travail remarquable de Jean Mettas qui a établi le répertoire des expéditions négrière françaises au XVIIIe siècle avait curieusement laissé dans l'ombre les activités de la Compagnie de l'Assiente active pendant cette

* Presentado en la XIe journée d'étude du Centre Franco-Ibero-Américain d'Histoire Maritime, Paris.

période. Puisque pour ce qui concerne Buenos-Aires seulement deux voyages sur seize figurent dans son ouvrage.

Données générales concernant la traite.

On se fait en général une idée assez simpliste du trafic négrier lorsqu'on regarde la manière dont il se pratiquait en France au milieu du XVIII^e siècle, celle du fameux voyage triangulaire. La réalité on s'en doute est autrement complexe, si on considère l'évolution de ce "commerce" aussi bien dans l'espace que dans le temps. Presque toutes les nations européennes ont pratiqué la traite ; elles se sont organisées pour avoir sur la côte africaine des comptoirs ou des relais et pour écouler leurs "cargaisons" dans les Amériques, parfois organisées en compagnie (monopolistiques ou non) ou pratiquant un commerce indépendant (légal ou illicite). On imagine les changements survenus dans ces organisations et dans leurs pratiques au cours de plus de trois siècles de compétition entre les nations, sur les trois continents.

Plaçons nous du point de vue de l'Espagne qui fut le principal importateur de main d'œuvre servile. Le traité de Tordesilla signé dans la hâte en 1493 pour établir une ligne de démarcation entre les monopoles espagnols et portugais, assura certes à la couronne d'Espagne le contrôle de ses colonies américaines mais posa rapidement un problème épineux lorsque la force de travail indienne étant épuisée et protégée par un décret royal signé à Burgos en 1512, il fallut se procurer des travailleurs en Afrique. L'Espagne n'avait pas accès à la côte africaine et dû s'entendre avec le Portugal.

Les portugais pratiquaient la côte d'Afrique depuis longtemps et y avaient des intermédiaires habitués à négocier avec les populations établies sur le littoral. C'est d'ailleurs à la demande des rois de la Côte de l'or, pour les besoins des mines d'or locales, qu'ils avaient amorcé le commerce des esclaves depuis les îles de Principe et Sao Tomé. Puis ils avaient sur cette lancée fournit le Portugal en esclaves domestiques et les Iles de Madère et des Canaries en main d'œuvre agricole rendue nécessaire par l'extension des plantations de cannes à sucre.

L'Asiento portugais (1514 -1640)

L'organisation de l'importation des esclaves vers le Nouveau monde fit l'objet d'un contrat: "Contrato para el asiento de negros" signé entre les deux couronnes, plus connu par la suite par le simple nom d'Asiento lorsqu'il passa de mains en mains. Le principe de base en était le contrôle strict du trafic par l'Espagne: les navires négriers partaient de Séville, de Lisbonne ou des Canaries après visite et contrôle par les officiers royaux, faisaient leur traite sur la côte d'Afrique puis étaient tenus de gagner (sauf dérogation exceptionnelle) soit La Vera Cruz en Nouvelle Espagne (Mexique), soit Carthagène de Indias (Colombie) avec interdiction expresse d'introduire des noirs en Tierra Firme (Pérou). Ce système permettait à la couronne de mieux contrôler les importations et de percevoir les diverses taxes afférentes: de 100 000 à 150 000 ducats annuels. Ce système fonctionna correctement jusqu'en 1640 date de la rupture entre

les royaumes du Portugal et d'Espagne, le contrat d'Asiento fut alors dénoncé.

On estime que durant cette période 225 000 esclaves furent introduits officiellement dans les colonies espagnoles: 135 000 à Carthagène, 70 000 à Veracruz, 20 000 dans les autres ports, dont nous le verrons: Buenos-Aires.

Au cours de cette période le cas de Buenos-Aires fut particulier.

La ville de Nuestra Señora de Buenos-Ayres avait été fondée en 1536, mais fut abandonnée dès 1541. On avait pensé pouvoir en faire une étape sur la route du Pacifique avant le franchissement des détroits de Magellan, mais compte tenu de l'état de l'art de la navigation dans ces parages on renonça rapidement à utiliser cette voie d'une manière régulière.

La seconde fondation de la ville date de 1580.

Pendant la période 1580 – 1640, l'histoire de Buenos-Aires est celle d'une lutte constante avec Séville. En effet une partie de l'argent provenant des mines du Potosi s'écoule par Buenos-Aires et le sud du Brésil, échappant au contrôle de Séville au profit du Portugal, de la France et de l'Europe du Nord, sans que l'on puisse évaluer avec précision la saignée ainsi effectuée. Cette situation est bien entendu intolérable pour l'Espagne qui s'efforce par tous les moyens d'en limiter les effets. A la contrebande de l'argent correspond la contrebande des esclaves, d'autant que leur importation officielle connaît pendant cette période les mêmes aléas que les relations générales avec Séville. Buenos-Aires aura toujours ce statut particulier, de port ouvert sur l'Atlantique mais aussi d'arrière cour du Chili et du Pérou. Dès 1583 le gouverneur du Chili, Alonso Sotomayor, avait inauguré la route reliant Santiago du Chili à Buenos-Aires en passant par Mendoza, Cordoba et Santa Fe, une route qu'allait suivre par la suite, en sens inverse, des milliers d'esclaves sur un chemin de plus de 1500 km comportant le passage des Andes par un col à près de 4000 m d'altitude. L'ouverture de cette route marque le début du trafic illégal d'esclaves dont l'acheminement officiel avait été jusque là presque exclusivement réalisé par Carthagène, Porto Bello puis Callao avant de répartir suivant les ordres donnés par Lima, vers le Chili quand il ne fut pas purement et simplement interdit.

Pendant la période de la première fondation de la ville, la première vente d'esclave eut lieu le 10 janvier 1539.

Ce n'est qu'en 1595, après la seconde fondation de la ville que furent signés les premiers contrats d'Asiento avec les négriers portugais autorisant l'introduction d'esclaves par Buenos-Aires. Le premier bénéficiaire fut Pedro Gomes Reynel dont le contrat fut signé le 30 janvier 1595, l'autorisant à importer 600 esclaves par an. D'autres contrats furent signés notamment avec Juan Rodrigues Coutinho et Gonzalo Vaez Coutinho, mais après ce dernier contrat, signé en 1605 il fut interdit d'introduire des esclaves à Buenos-Aires.

Pourtant dès 1596, une compagnie avait été fondée au Chili par le Licencié Feliciano de Valencia et un ecclésiastique Manuel Martinez Magro, avec un capital de 2727 pesos, pour acheter des esclaves à Buenos-Aires et au Paraguay.

L'introduction d'esclaves en contrebande fut alors très courante pendant cette

période. On estime ainsi qu'entre 1601 et 1615, 9 825 esclaves noirs furent introduits à Buenos-Aires.

Ce n'est qu'en 1629, que l'introduction des esclaves fut à nouveau autorisée, lorsque Philippe IV accorda à son fils l'Infant Don Fernando, Cardinal Archevêque de Tolède la faculté d'introduire 1500 noirs par Buenos-Aires, et que cette autorisation fut prolongée jusqu'en 1636. Pourtant pendant cette période la contrebande reste florissante et pour essayer d'endiguer le phénomène on crée en 1622 un service de douane à Cordoba: l'Aduana Seca de Cordoba qui enregistre la même année la vente de seulement 157 pièces d'Indes et 14 domestiques à Mendoza pour laquelle la douane perçoit 9600 pesos et 6 réales de droits. En revanche l'année suivante, le 23 décembre 1623, le passage de 700 esclaves en contrebande entre Buenos-Aires le Chili et le Pérou est découvert, l'enquête montre alors qu'un officier royal Don Diego Hurtado de Mendoza et son fils sont compromis dans ce trafic.

La perte de contrôle espagnol: la contrebande (1640-1663)

Au cours de la période suivante, entre 1640 et 1663, l'approvisionnement de ses colonies en main d'oeuvre devient très problématique pour l'Espagne. D'une part les sources d'approvisionnement en esclaves sont désormais monopolisées par ses ennemis: le Portugal, la Hollande et l'Angleterre, mais d'autre part des changements importants se sont également produits dans les Caraïbes qui d'une zone totalement sous contrôle hispanique sont devenues un champ de compétition internationale où Hollande, France et Angleterre tentent de se tailler une place. Depuis la fin du XVIe siècle les actions des pirates des trois nations pèsent durement sur les côtes Caraïbes, et au cours de la seconde décennie du XVIIe siècle la presque totalité des petites Antilles est passée dans les mains de ces trois nations. Pour ne citer qu'une date significative pour les français, rappelons qu'ils s'installent en Martinique en 1637.

De 1640 à 1651, la traite est assurée par la contrebande, les deux foyers principaux en sont Curaçao tenue par la Hollande et la Jamaïque aux mains de l'Angleterre. La structure du commerce négrier vers les colonies espagnoles a désormais complètement changé, les esclaves apportés d'Afrique par des navires négriers non contrôlés par l'Espagne¹ sont regroupés à Curaçao et à la Jamaïque et de là réexpédiés en contrebande vers les ports espagnols. La Casa de Contratacion (la chambre de commerce de Séville) perd là non seulement le monopole de l'importation des esclaves mais aussi son contrôle. Plus grave encore, les hollandais et les anglais ne se contentent pas d'introduire des esclaves mais font bien entendu en même temps un commerce lucratif, échangeant leurs marchandises contre les produits coloniaux.

De 1651 à 1662 la Chambre de commerce de Séville, tenta de gérer la traite directement. Les résultats furent décevants, car les intérêts particuliers qui s'étaient créés dans la contrebande étaient considérables et aussi parce que cette reprise de contrôle impliquait que les taxes occultes prélevées par l'administration locale soient

1.- En 1641, un corsaire français nommé Monlabeur obtient lui aussi un permis

désormais prélevées au profit de la couronne.

A Buenos-Aires, le port se ferme aux portugais. Les officiers royaux répriment la contrebande avec sévérité, ce qui a pour effet une augmentation importante des prix qui atteignent 600 voire 700 pesos par pièce. Le commerce illégal devient dès lors très attractif et, français et hollandais ont vite fait de répondre à la demande. Les archives font état de plusieurs affaires où apparaît en particulier le nom d'un trafiquant notoire nommé Martin de Manuga.

L'Asiento de Grillo et Lomellin (1663-1701)

Faute de pouvoir d'accéder à l'Afrique, d'en contrôler le trafic, faute aussi de disposer de navires assez nombreux pour prendre en charge la traite, l'Espagne décide alors de tenter de contrôler l'arrivée des esclaves dans ses colonies au moyen d'un nouveau type d'Asiento dans lequel elle introduisit des dispositions permettant de prélever une partie des taxes, pour alimenter un fond destiné à la construction des navires nécessaires à la reconstitution de l'Armada Royale dont les effectifs étaient tombés au plus bas.

Le 5 juillet 1662, à Madrid, deux génois Domenico Grillo et Ambrosio Lomellin (Lomellino) prennent en charge l'Asiento pour sept ans à compter du 1er mars 1663. Ils s'engagent à fournir 3 500 pièces d'Indes par an, soit un total de 24 500. Le 10 mars 1663, Ricardo White, l'intermédiaire des *assientistes* signe un contrat avec la compagnie anglaise concessionnaire du commerce sur la côte d'Afrique de l'Ouest: the Compagny of the Royal Adventurers créée le 10 janvier 1663, cette dernière s'engage à fournir 5000 esclaves par an livrables à la Jamaïque et à la Barbade. Ce contrat d'abord rejeté par le Conseil des Indes, fut toutefois autorisé en octobre 1663. Le contrôle est donc à cette époque assuré par un groupe international à majorité britannique.

La structure du trafic est donc double, d'une part l'approvisionnement des "factories", qui jouent le rôle de centre de redistribution dans les Caraïbes, est laissé à la discrétion du groupe constitué par Grillo et Lomellini et leurs associés, d'autre part l'introduction des esclaves dans les colonies est contrôlée par l'Espagne qui perçoit les taxes royales

Deux autres caractéristiques du contrat doivent être soulignées:

- Outre Carthagène et Vera Cruz, l'introduction d'esclaves en Tierra Firme par Porto Bello est autorisée,
- le système de compensation mis en place par la Casa de Contratacion impose aux contractants de prélever 100 pesos par pièce pour construire les navires dont l'Espagne a besoin.

Le commerce est plus lucratif au cours de cette période, dans la mesure où les espagnols payent les esclaves plus cher et surtout payent en argent et non au moyen d'une contre valeur en matière première comme c'est le cas dans les autres colonies (anglaises et françaises en particulier). Par ailleurs il suffit à Grillo et Lomellino de disposer d'un petit nombre de navire pour assurer la redistribution à l'intérieur de la Caraïbes, laissant leurs associés prendre les risques de la traite en Afrique. En réalité

ils purent assurer leur contrat avec seulement cinq navires.

Pendant cette période l'autorisation d'introduire les noirs en Terre Ferme par le Pacifique diminue la demande à partir de Buenos-Aires qui n'introduit plus que des esclaves destinés aux propriétaires locaux et de l'arrière pays. Pourtant la fondation sur l'autre rive du Rio de la Plata, de la colonie de Sacramento en 1680, et les besoins en main d'œuvre qui en résultent relança l'introduction illégale d'esclave qui resta cependant moins importante qu'au début du siècle.

L'Asiento français (1701-1713)

Lorsque la Guerre de Succession d'Espagne éclate la France et l'Espagne se retrouvent opposés au roi d'Angleterre, aux Provinces Unies et à l'Empereur qui ont signé un traité d'Alliance le 7 septembre 1701 à La Haye.

Le contrat de Grillo et Lomellin vient d'arriver à son terme et les bonnes relations franco-espagnoles font que la Société royale de Guinée animée par Samuel Bernard et Jean Ducasse (Gouverneur de Saint-Domingue) obtient l'Asiento, dont le contrat est signé le 14 septembre 1701 pour 10 ans (12 si l'objectif n'est pas atteint). La compagnie prend alors le nom de compagnie de l'Assiente et s'engage à fournir 3800 esclaves par an tant que la guerre durera et 4800 en cas de paix. La taxe correspondante de 20% soit 33 pesos 1/3 par tête étant payée à l'avance à la couronne d'Espagne.

En même temps, la Compagnie signe avec la Marine Royale un accord qui assure la fourniture des bâtiments nécessaires par la Marine. Ce contrat peut paraître surprenant, mais il faut noter qu'à la fin du XVIIe siècle ce type d'affrètement n'est pas rare, par exemple, parmi de nombreux armements semblables, deux flûtes de la Marine royale, *le Chariot* et *la Baleine*² avaient déjà été affrêtées à la Compagnie du Sénégal, pour faire la traite négrière, la première en septembre 1678 et la seconde en septembre 1679. Elles devaient d'ailleurs connaître toutes les deux un sort funeste très semblable: elles s'échouèrent et furent abandonnées hors de service, la première à Sao Tome en novembre 1680 et la seconde, à Principe en juillet 1680. A cette époque le roi n'hésite pas non plus à fréter les navires de la Marine royale au commerce, en confiant le commandement à des officiers bleus qui prenaient l'armement à leur charge et dont le roi tirait lui même bénéfice. C'est le cas d'une autre *Baleine*³, qui fut confiée à Toulon à Louis Beaussier, lieutenant de Port, et armée au commerce pour le compte de marchands marseillais en 1710. Elle fit un voyage à Alexandrie et interceptée au retour par une escadre anglo-hollandaise, elle fut coulée dans le port de Port-Cros le 4 août 1710⁴.

- 2.- Construites au Havre successivement par Benjamin Chaillé, Elis Guichard et Etienne Salicon et lancées en février 1678,
- 3.- La Baleine, 500 tx, construite à Toulon en 1682 par Laurent Coulomb (Guérout, 1984)
- 4.- Archaeonautica n°4, 1984.

Voici les termes de l'accord:

*Articles et conditions auxquelles
le Roy aura agréable de fretter ses vaisseaux
à la Compagnie de l'Assiente*⁵

Article Premier

Le Roy fournira à ses risques à la compagnie en temps de guerre ou de paix les Vaisseaux dont elle aura besoin, et qu'elle demandera à sa Majesté pour faire son commerce lorsqu'ils ne seront pas employés ou destinez pour son service.

Article 2^e

Sa Majesté fera rendre lesdits Vaisseaux entièrement prest de Radoub, carenne, garniture, armes, appaux, rechanges, munitions de guerre, fuzils, agrées, ustencilles, et généralement de toutes les choses nécessaires pour le service et pour l'entretien des Vaisseaux à l'exception des vivres et des salaires des équipages qui seront fournis et payez par la compagnie. Il restera un escrivain du Roy sur chaque vaisseau pour prendre soin des rechanges et des choses concernant son employ. Sa Majesté voulant bien laisser choisir des officiers qui les commanderont à la compagnie. L'escrivain sera payé par le Roy et nourry par la compagnie.

Article 3^e

Le fret des vaisseaux sera réglé sur le pied de sept livres par tonneau par mois qui seront payez suivant le voyage des marchandises tant pour le départ que pour le retour dans les ports du royaume où ils désarmeront.

Article 4^e

Avant l'embarquement des vivres dans les vaisseaux sa Majesté donnera les ordres pour les faire jauger et mesurer de la manière qui se pratique entre les negotians et qu'il est réglée par les ordonnances pour les (?) par tonneau.

Article 5^e

La jauge ou mesure sera faite par ceux qu'il plaira au Roy préposer en présence de quelques personne nommée pareillement pour cet effet par la compagnie affin que le fret soit réglé sur leur rapport et la juste contenance du fond de calle et payé à sa Majesté du vuide comme du plein sur le pied mentionné cy-dessus.

- 5.- SHM Toulon 1L 219 f°35 v°

Article 6^e

Sa Majesté estant intéressée pour un quart dans le commerce de la Compagnie, les sommes auxquelles le fret de chaque vaisseau se trouvera monter a son retour seront passées au crédit du compte de sa Majesté comme si elle payoit a livre en argent comptant sur son intherest sur les ordres de Monsieur de Pontchartrain qui règlera les sommes qui seront retenues par la compagnie, et celles qu'il conviendra qu'elle paye.

Article 7^e

La nature ou l'espèce des marchandises qui composeront le chargement des vaisseaux estant ce qui doit fixer le lieu de leur retour, sa Majesté consent que le désarmement s'en fasse dans les arcenaux qui se trouveront les plus proches du port ou chacun des vaisseaux aura dechargé ses marchandises à moins que son service ne le demandât autrement. Auquel cas la compagnie sera tenue de les faire retourner dans les ports où ils auront armé.

Signé Pontcharrain pour copie de Vauvrée

Collationné sur la copie de l'original, à Toulon, le 19 octobre 1702.

La Compagnie de l'Assiente est autorisée à ouvrir une factorie dans plusieurs ports de l'Amérique espagnole et en particulier à Buenos-Aires.⁶

A cette occasion on voit donc les navires français prendre la mer pour des destinations inhabituelles: Carthagène, la Havane, Porto Bello et bien entendu Buenos-Aires qui nous intéresse.

Au cours de la période de la Guerre de Succession d'Espagne, ce sont au total près d'une soixantaine de voyages qui furent effectués dont environ un quart du total vers Buenos-Aires. Si les destinations sont inhabituelles, les pratiques ne le sont pas moins et nous verrons nos navires éprouver les plus grandes difficultés avec les officiers de l'administration royale espagnole.

Le premier navire français identifié⁷ qui touche Buenos-Aires dans le cadre de ce contrat est *l'Aigle*, affrété à la Marine Royale à Rochefort et commandé par Pierre

- 6.- Il faut rappeler que parallèlement de 1698 à 1724, des armateurs français de St Malo (pour 2/3) et de Marseille envoyèrent plus de 80 navires au delà du Cap Horn. La Compagnie des mers du Sud créée en 1698 par le malouin Danycan de l'Epine animèrent ce trafic
- 7.- Les archives de Buenos-Aires indiquent l'arrivée d'un premier navire inconnu le 13 mars 1703, à propos duquel on ne mentionne le débarquement d'aucun esclave. Nous pensons qu'il pourrait s'agir de la *Fortune* qui serait, selon Demerliac, arrivé en 1704 (?) avec 170 hommes à bord et aurait répandu une épidémie dans la ville avant d'être brûlé sur place.

Le Roux. Ce bâtiment parfois appelé *l'Aigle Noir*⁸, effectue un voyage dramatique. Parti de la Rochelle le 16 juillet 1702; il fait sa traite au Cap Mesurado en septembre, à Loango puis à Cabinda en Angola en octobre. A Cabinda il capture deux négriers anglais: le *Dom Carlos* (32 hommes d'équipage et 24 canons) chargé de 162 noirs et le *Coventry* (13 hommes et 14 canons) chargé de marchandises de traite. Après avoir vendu le *Coventry* au gouverneur de l'Ile de Principe, il fait route vers Buenos-Aires avec sa prise et 500 noirs. Il touche son port de destination le 10 avril 1703, après un voyage qui paraît d'une extrême longueur même si sa date de départ n'est pas connue avec précision, les archives signalent qu'à son arrivée les noirs et sans doute aussi l'équipage sont atteints du mal de Loanda.

Mais la mésentente entre les français et les espagnols, peu habitués à collaborer (c'est peu dire) et les tracasseries administratives qui en découlent font que l'autorisation de débarquer la "cargaison" n'est obtenue que le 17 juillet 1703, après trois mois d'âpres discussions. Ce temps interminable écoulé, il ne resta plus que "107 têtes", proposées à la vente, sur la Plaza de Mayo, en face du Cabildo de Buenos-Aires. Ainsi au cours du voyage et pendant les négociations avec les autorités espagnoles 325 esclaves auront trouvé la mort. Le sort réservé à ces malheureux, victimes, dans l'indifférence, de sordides tracasseries administratives, en dit plus long que de grands discours sur la véritable nature de la traite négrière.

Les archives argentines mentionnent bien entendu le montant des droits royaux perçus à l'arrivée. Pour faire ce calcul il faut procéder à une évaluation de chaque individu en utilisant l'unité de mesure habituelle appelée pièce d'Indes qui correspond à un individu adulte en pleine force de l'âge et en bonne santé. Les marchands possèdent un catalogue des tares et des maladies et de la valeur de la décote qui en découle. Un doigt manquant on enlève 1/4 ; une taie sur un œil, 1/4, tout comme une hernie ; les jambes de longueur inégales, 1/8 etc... Les 107 individus débarqués représentent ainsi, ce décompte fait, 95 pièces d'Indes et demi. Il sera perçu 33 pesos 1/3 de taxe royale par pièce d'Inde soit un total de 3188 pesos. La taxe étant de 20%, le produit de la vente est donc de 15 940 pesos.

Un autre navire affrété à la Marine royale; *l'Opiniatre* arrive à Buenos-Aires à la fin du mois d'août, c'est un navire de 360 tonneaux, commandé par Lebert⁹, on

- 8.- *L'Aigle*, a été affrété à la Marine Royale à Rochefort en avril 1702, c'est un vaisseau de 5ème rang construit à Bayonne entre mai 1691 et avril 1694 par le Maître constructeur Félix Arnaud, 300 tx, 111 pieds de long (quille 94 pieds), largeur 27 pieds 6 pouces, 12 pieds 6 pouces de creux, 13 à 14 pieds de tirant d'eau. Son équipage était composé de 6 officiers et de 150 à 160 hommes et il était armé de 34 à 38 canons (18 à 22 canons de 18, 14 à 18 canons de 6 et 4 canons de 4. Il subira un carénage à Rochefort en février 1705, et sera restitué à la Marine en mars 1708. Il fera naufrage à Cayenne en février 1712 et ses débris serviront à réparer le vaisseau la *Reine des Anges*.
- 9.- *L'Opiniatre*. Vaisseau de 4ème rang de la Marine Royale construit entre mars 1690 et septembre 1691 à Rochefort par Honoré Malet. Tonnage: 4 à 500 tx, longueur: 110 pieds,

ne sait pas où il fit sa traite, mais il débarque 251 noirs représentant 132 pièces d'Inde le 27 septembre 1703.

Au même moment arrive un autre navire que les archives d'Argentine n'identifient pas. Il débarque seulement neuf noirs une semaine avant *l'Opiniatre*. Nous pensons qu'il s'agit de *l'Hirondelle* parti de Marseille le 6 janvier 1703 sous le commandement de Cazalis¹⁰ et affrété à la Compagnie de l'Assiento en novembre 1702. Son destin est assez étrange puisqu'il s'agit d'un vaisseau algérien pris en octobre 1687¹¹. Bien que le document argentin ne le mentionne pas, nous pensons, qu'après avoir fait sa traite en Guinée, le navire fit naufrage devant Buenos-Aires au mois de septembre entraînant la mort de 325 personnes. Ce chiffre très élevé implique la présence à bord d'une "cargaison de traite" et explique que neuf noirs seulement aient été vendus à l'arrivée.

Ce désastre vint s'ajouter aux premiers déboires rencontrés avec la campagne de *l'Aigle*. Sans doute la Compagnie se posa-t-elle à ce moment la question du bien fondé de poursuivre ses activités vers Buenos-Aires? En effet le navire suivant n'arrivera que 14 mois plus tard et ce délai s'explique sans doute par les hésitations des Directeurs

Entre temps, en décembre 1704, une autre catastrophe survient, sans que l'on sache toutefois s'il était destiné à Buenos-Aires, *l'Avenant*, une flûte reconstruite en vaisseau de 4^e rang, affrété à la Compagnie par la Marine royale, est incendié accidentellement au Cap Lopez (Gabon) avec 560 noirs à bord, dont 460 périrent.

Fin octobre 1704, deux navires partent ensemble de Port-Louis, tous deux affrétés à la Marine royale par la Compagnie. Le *Medemblick*, une prise hollandaise de 510 tonneaux commandée par Charles du Fay¹² et *l'Amphitrite*, un vaisseau de qua-

largeur 28 pieds 6 pouces, creux: 12 pieds, tirant d'eau: de 11 à 14 pieds. Equipage de 6 officiers et 150 à 200 hommes, armé de 40 canons: 20 de 12 livres et 20 de 6 livres. Il est cédé en 1699 à la Compagnie Royale de Saint-Domingue, son équipage est alors réduit à 132 hommes et son armement à 26 canons. Il est affrété par la Société Royale de Guinée en janvier 1703, et est restitué au retour de son voyage à Buenos-Aires en 1704. Il subit une refonte entre septembre 1704 et janvier 1705, et sera rayé des listes de la Compagnie Royale de St Domingue en juillet 1709.

- 10.- Archives Départementales des Bouches du Rhône, Amirauté IX B4 f°126.
 11.- *L'Hirondelle*. Vaisseau affrété à la Marine Royale à Toulon en novembre 1702. Il s'agit d'un vaisseau algérien ex *Ihalatha warda al dhabe*, construit à Alger en 1680/1685, pris en octobre 1687, hissé partiellement sur cale à Toulon en janvier 1699, il est lancé le 22 mars 1699. Il doit être à nouveau hissé sur cale en avril 1699 et est reconstruit jusqu'au 19 mars 1700 par le maître constructeur François Chapelle. C'est un vaisseau de 5^e rang de 350 tx, mesurant 104 pieds de long, 30 pieds 2 pouces de large, 13 pieds 2 pouces de creux, et 14 pieds de tirant d'eau. Il est armé par 6 officiers et 150 hommes. Son artillerie se compose de 36 canons, puis 30 à partir de 1703: 18 canons de 8 livres et 18 canons de 6 livres.
 12.- Le *Medemblick*. (aussi *Ville de Medemblick*, ex *Stad Medemblick*). Vaisseau hollandais construit à Noorderwatier entre 1689 et 1690. Pris en juin 1693. Refondu à Rochefort en 1694. Vaisseau de 3^e rang (parfois classé de 2^e rang), de 746 à 900 tx, mesurant 122 pieds

trième rang, commandé par Jean de Cazalis, sans doute le même qui avait commandé *l'Hirondelle* au cours de son précédent voyage à Buenos-Aires¹³. Pendant leur traite sur la côte de Guinée ils capturent un navire négrier hollandais¹⁴, sans doute le *Rachel d'Amsterdam*. Le *Medemblick* fait une traversée plus rapide et arrive à Buenos-Aires le 4 mai 1705. Il débarque une semaine après, 197 noirs représentant 132 pièces d'Indes, ce qui indique un état sanitaire relativement mauvais. La traversée de *l'Amphitrite* quant à elle durera 77 jours ce qui vaudra au navire d'être la proie des fièvres et du scorbut. L'énumération des maladies constatées à bord est édifiante: variole, teigne, phthisie, fièvre parotide, oedèmes, scorbut. Mais là encore les tracasseries administratives feront le reste. Le navire sera d'abord saisi par les autorités espagnoles, puis face aux protestations du capitaine, finalement restitué, mais le débarquement des esclaves ne pourra avoir lieu que le 1^{er} août 1705, 45 jours après son arrivée. Des 563 noirs embarqués sur la côte d'Afrique, 275 sont morts au moment du débarquement. Parmi les esclaves vendus, 138 seront achetés par deux officiers de la couronne d'Espagne, sans doute ceux là même, qui firent durer la transaction. Malgré ce nouveau drame le voyage sera cependant d'un assez bon rapport pour les armateurs sans doute à cause du bénéfice que constitue la prise hollandaise.

L'Amphitrite fut le navire qui vint le plus souvent à Buenos-Aires, puisque nous le retrouvons en décembre 1709, puis de nouveau en novembre 1712, armé les deux fois à la Rochelle, mais son troisième voyage sera le dernier, en quittant Buenos-Aires en juillet 1713 il fait naufrage à suite d'un incendie. Une tentative de renflouement effectué l'année suivante échouera.

Bien qu'elle soient relativement peu nombreuses (16 au total), il serait fastidieux de décrire chacune des arrivées qui se succéderont jusqu'en 1712, d'une manière irrégulière, puisque entre l'arrivée du premier voyage de *l'Amphitrite* et la suivante, celle de *l'Africain*, il s'écoulera encore quinze mois.

de long, 37 pieds de large, 12 pieds de creux et 15 à 16 pieds de tirant d'eau. Armé de 60 à 62 canons (24 de 24 livres, 24 de 18 livres, 14 de 6 livres) puis 52 à partir de 1708. Affrété en décembre 1701 à la Marine Royale à Port Louis, il a alors un équipage de 6 officiers et 200 hommes et est armé de 44 canons. Après son voyage à Buenos-Aires il est restitué en avril 1706 à la Marine Royale à Rochefort.

- 13.- *L'Amphitrite*. Vaisseau de 4^e rang, construit à Rochefort en 1696 par le maître constructeur Pierre Masson. D'un tonnage de 550 tx, il mesure 122 pieds de long, 32 pieds de large, 12 pieds 6 pouces de creux et entre 13 pieds 6 pouces et 15 pieds 6 pouces de tirant d'eau. Armé de 42 à 44 canons (20 à 22 pièces de 12 livres, 22 pièces de 8 livres 2 pièces de 4 livres) plus tard de 30 à 34 canons, il a un équipage de 240 hommes puis de 130 à 200 hommes. En janvier 1698, il est vendu à la Compagnie Royale de Chine. Puis racheté par la Marine Royale en 1704 et affrété la même année à la Marine Royale à Rochefort pour le compte de la Société Royale de Guinée.
 14.- Le navire capturé pourrait être le *Rachel d'Amsterdam* une flûte hollandaise prise en 1704 et condamnée sur place à Ouidah en octobre 1704 et dont les débris servirent à la construction d'un fortin sur la côte

Parmi ces navires, deux au moins ont un statut particulier, d'une part *l'Oriflamme*¹⁵, un vaisseau de guerre et d'autre part les *Deux couronnes* un navire malouin¹⁶ ne semblent pas affrétés par la Compagnie et ont en commun de continuer leur route vers Callao. Le premier après être passé à Gorée débarque seulement 21 esclaves provenant sans doute de sa prise et le second 57 esclaves. La question se pose de savoir si le petit nombre d'esclaves débarqués indique que d'autres sont restés à bord et dans l'affirmative s'il ont continué le voyage pour être débarqué au Chili ou au Pérou. Si c'était le cas on imagine le périple extraordinaire que durent endurer les esclaves qui auraient été chargés dans l'île de Gorée. Nous faisons des recherches dans les archives du Pérou et du Chili pour vérifier la nature exacte de ces deux voyages.

Parmi les autres navires, il faut signaler la *Perle*, un négrier qui part le 25 août 1711 de la Martinique (le nom est caractéristique), fait sa traite sur la cote d'Afrique, en passant par les Canaries, Gorée, le Cap des Trois Pointes où il capture le Petit Londres, un négrier anglais avec 136 noirs à bord, Popo, Ouidah, arrive à Buenos-Aires en mai 1712 où il débarque 156 noirs puis regagne son port de départ. Les documents espagnols n'indiquent pas son armateur et on peut se poser la question de savoir ses rapports avec la Compagnie de l'Assiente.

Le cas de *l'Aurore* est lui aussi singulier, c'est un navire sous contrat avec la Compagnie appartenant à des particuliers: Mathurin Joubert et consorts de Nantes, et non à la Marine Royale. Il débarque une partie de sa cargaison à Buenos-Aires, 149 sur 266 noirs embarqués à Galbary puis fait route vers la Martinique semble-t-il pour y débarquer le reste de sa cargaison avant de regagner Nantes.

Le 11 avril 1713, le traité d'Utrecht met fin à la guerre, une clause secrète du traité fait passer l'Asiento de la France à l'Angleterre. Ce nouvel Asiento sera effectivement signé le 26 mai 1713.

15.- *L'Oriflamme*. Vaisseau de 2ème rang, construit à Toulon d'avril 1703 à juin 1704 par François Coulomb. Tonnage de 1000 tx, longueur: 140 pieds (quille: 115 pieds), largeur: 38 pieds, creux: 17 pieds 6 pouces, tirant d'eau: de 19 à 20 pieds. Equipage formé de 6 à 9 officiers et 380 hommes. Armement pour la période qui nous intéresse (1707 – 1720): 60 canons (24 pièces de 18 livres, 26 pièces de 12 livres, 10 pièces de 6 livres). Il participe à la bataille de Velez Malaga le 24 août 1704.

Classé 3^{ème} rang à partir de 1709, il subira un radoub en Martinique de novembre à décembre 1710.

Il participe ensuite à l'expédition de Jean-François Duclerc contre Rio de Janeiro du 16 août 1711 au 18 septembre 1711. Transformé en ponton en 1722 à Rochefort, il sera démoli en 1727.

16.- *Les Deux Couronnes*. Navire de Saint-Malo dont l'armateur est Beauvais le Fer, mais à propos duquel nous avons peu d'information. Le voyage qu'il effectue en partant de Saint-Malo en mars 1710 n'a pas Buenos-Aires pour destination finale et il continue vers le Chili et le Pérou. Il rentre à Saint-Malo en 1712. Il fera ultérieurement deux voyages pour le compte de la Compagnie Royale des Indes Orientales le premier du 23 mars 1713 au 14 juillet 1714 et le second du 23 janvier 1715 au 17 juillet 1716

L'Aurore est arrivé à Buenos-Aires, en octobre 1713, après la signature du traité, il pourra cependant y débarquer sa "cargaison", ce qui ne fut pas toujours le cas dans d'autres ports. C'est ainsi que le *Jason*, de Nantes (armateur Martin Thiercelin et consorts) qui arrive à Carthagène le 5 juillet 1713, se voit refuser par le Directeur de la Compagnie de l'Assiente, l'autorisation de débarquer les noirs qui son à son bord au motif que l'Asiento est maintenant détenu par l'Angleterre, et doit gagner Saint-Domingue.

De 1703 à 1713, 3475 esclaves (estimés à 2800 pièces d'Indes) auront été débarqués à Buenos-Aires. Nous n'avons pas les chiffres pour l'ensemble des activités de la Compagnie de l'Assiente mais le nombre de voyage à Buenos-Aires étant à peu près le quart du total des voyages effectués par la compagnie pendant cette période, on peut estimer grossièrement que le nombre total approche 11 200 pièces d'Inde soit environ 30% du chiffre (38 000) que la compagnie s'était engagée à introduire dans les colonies espagnoles, ce qui montre bien que le mirage d'un "commerce" lucratif a encore une fois joué.

Il n'est pas sans intérêt et c'est l'objet de notre collaboration avec Sol Tejada, de comprendre le sort des esclaves débarqués. Buenos-Aires, n'était la plupart du temps qu'une étape vers leur destination finale, les marchés du Pérou et du Chili et les mines du Potosi. Nous avons déjà évoqué la route vers le Chili par Santa Fe, Cordoba, et Mendoza. Pour parvenir au mines du Potosi, il fallait passer par Cordoba, Tucuman et Salta sur un long chemin de plus de 2000 Km où les esclaves n'étaient pas le seul objet de commerce, on y échangeait aussi les textiles, le sucre et le fer. Au Pérou on s'inquiète bien entendu de la fuite de l'argent qui sert à payer les esclaves et les produits de contrebande, mais le trafic est bien entendu impossible à juguler, d'autant que l'introduction d'esclaves par l'Atlantique est bien moins coûteux que par Porto Bello, avec la traversée de l'isthme et le trajet maritime dans le Pacifique. Le trafic enrichissant, propriétaires, marchands, intermédiaire, et les armateurs français et anglais qui transportaient les esclaves, il prospéra naturellement.

Il est par définition pratiquement impossible d'évaluer un commerce de contrebande, et de calculer le nombre d'esclaves qui entrèrent de cette manière par Buenos-Aires. Par contre le recensement des descendants d'esclaves africains effectué en 1778 à Tucuman enregistra, entre libres et esclaves, 45 000 personnes sur une population totale de 85 000 habitants, soit une proportion de 66%. Les mêmes chiffres relevés pour les autres villes sont les suivants: 54% pour Santiago del Estero, 52% à Catamarca et 46% à Salta qui sont sur la route suivie par les esclaves alors que les autres localités de la religion comptent une proportion de 25% en moyenne.

Conclusion

Le rôle joué par la Marine Royale dans ce trafic en est l'une des caractéristiques les plus étonnantes. Sans doute faut-il y voir l'illustration d'une pratique courante à l'époque ou service de l'Etat et service personnel sont souvent confondus. On se souvient en effet des multiples rappels à l'ordre dont firent l'objet les officiers, qui

avaient dérogé et franchit la limite. Mais on voit ici que l'exemple vient d'en haut. La part de bénéfice que Sa Majesté Catholique prélève sur les bénéfices de l'opération (25%) montre aussi combien peu de questions on se pose, au sommet de l'Etat et de l'Eglise, sur le caractère moral de la traite des noirs.

Non sans une certaine ironie, plus d'un siècle après, de 1814 à 1848, on verra sur les côtes d'Afrique, la Marine Royale procéder à la répression de la traite devenue désormais illégale.

Pourtant le véritable intérêt de ce travail est de mettre en lumière l'un des chemins peu connu emprunté par le trafic tentaculaire de la traite. Si l'on pensait avoir épuisé sa capacité d'étonnement, voici que nous découvrons des périples que même les imaginations les plus fertiles n'auraient pu imaginer. Pensons par exemple à ce paysan du Dahomey, razzîé, déraciné, conduit sur des centaines de kilomètres vers Ouidah, vendu une première fois puis embarqué avec plusieurs centaines de compagnons sur un navire négrier puis transporté jusqu'à Buenos-Aires au cours d'une traversée qui dure près de deux mois, vendu une seconde fois à Buenos-Aires, puis conduit par les chemins de la province de la Plata sur des milliers de kilomètres, franchissant les Andes par des cols se trouvant à 4000 mètres d'altitude puis gagnant le Chili pour y travailler dans une exploitation agricole ou dans une mine. Pour celui sur lequel le sort s'acharnait, il fallait rajouter au calvaire un autre millier de kilomètre, pour gagner le Pérou.

Bibliographie

- Anglarill, Nilsa Beatriz, *La route de l'esclavage vers le Rio de la Plata: de la traite au dialogue culturel contemporain*, dans *La chaîne et le lien*, UNESCO, 1998, p. 573
- Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650), tome VIII, Les structures (structures géographiques)*, Paris, 1959, p.1181-1183.
- Demerliac, Alain, *Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, Nice, 1992.
- Guérou, Max, *Sondage de l'épave de la flûte du Roi la Baleine coulée devant Port-Cros le 4 août 1710*, dans *Archaeonautica* n°4 (1984), Paris, 1984.
- Quenum, Alphonse (Père), *Les églises chrétiennes et la traite atlantique*, Paris, 1993.
- Savary, J., *Le parfait négociant*, Paris, 1777.
- Scelle, Georges, *La traite négrière aux Indes de Castille*, Paris, 1906.
- Studer, *La trata de negros en el rio de la plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, 1984.
- Vega Franco, Marisa, *El tráfico de esclavos con la america (Asientos de Grillo y Lomellin, 1663-1674)*, Séville, 1984.
- Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamerica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Séville, 1977.

Marine et diplomatie: les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'empire espagnol d'Amérique (1700-1713)

Philippe Hrodej*

La mort de Charles II d'Espagne et la teneur de son testament causent une véritable révolution au sein de la marine du roi de France. L'Union des Deux Couronnes marque non seulement la fin d'une guerre de plus de deux siècles, n'en déplaise aux périodiques réconciliations matrimoniales. Elle impose surtout une réorientation totale de la stratégie maritime qui affecte avant tout les Méditerranées européenne et américaine.

Dans le sillage du duc d'Anjou, qui gagne son royaume à petites étapes, bien des interrogations, bien des curiosités s'agissant de l'état de la marine espagnole. En réalité, si quelques galions relativement bien armés obligent les flibustiers à la prudence aux Antilles, en dépit d'un savoir-faire visible dans des interventions légères (utilisation de demi-galères), les descendants de l'armada de 1588 ne sont plus que des carcasses qui, héroïquement, s'acharnent à assurer leurs missions, vaille que vaille.

En 1701, seuls quelque quinze vaisseaux de guerre assurent la défense de l'empire américain, délabrés, démunis de leurs équipages, du fait d'une grande désertion et d'une décimation épidémique, médiocrement commandés. Sur place, l'armada de Barlovento, la police aux Indes, ne compte que quatre vaisseaux; la capitana, le plus fort de tous, n'a que 50 canons. Les galions et la flotte alignent onze bâtiments (deux de 70 canons, un de 60, trois de 50, deux de 40, trois de 30). En Méditerranée, vingt-deux galères, dont six appartiennent aux Génois, assument la lourde tâche de protéger les ports et maintenir une liaison régulière avec les possessions italiennes et barbaresques. L'escadre de l'Atlantique se compose de cinq vaisseaux : deux de 96 canons, deux de 60, un de 40.¹ Ces vaisseaux ne finiront pas la guerre, tous seront capturés, brûlés, perdus ou abandonnés.

Il semble que le secrétaire d'État de la marine, Jérôme de Pontchartrain, ait bien imprudemment imaginé que cette marine fournirait un précieux auxiliaire, de quoi, qui sait, renouer avec une classique guerre d'escadre et compenser l'alliance anglo-hollandaise. Certes, la flotte espagnole n'avait pesé d'aucun poids dans la balance lorsque Louis XIV avait accepté la couronne au nom de son petit-fils. On imagine

* Université de Bretagne Sud/SOLITO.

1.- P. E. Pérez, *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, p. 379 et suivantes.

la stupeur des premiers officiers lorsqu'ils découvrent dans le détail les vaisseaux de leurs nouveaux alliés.

Certains proposent d'emblée leurs services, tel le comte d'Estrées qui annonce qu'il fera, avec plaisir, le voyage jusque Madrid pour «travailler à la réforme de la marine d'Espagne, à régler les rangs des officiers des deux nations, l'ordre dans les pavillons [...]»². Mais le vice-amiral se détourne déjà de cette mission quasi évangélique. L'escadre de l'amiral don Pedro Fernández Navarrete, qui a appareillé de Cadix en juin 1700 pour aller en vain quérir les galions à Carthagène et la flotte à La Havane, et qui revient à son port d'attache au mois de mars 1701, présente une image peu reluisante. Les sept ou huit vaisseaux sont «très petits et très vilains sauf celui de Navarrete, peut-être de 56 canons».³ La belle escadre comprenait, au départ, dix vaisseaux portant de 42 à 84 canons, plus de 5.000 hommes d'équipage, et approchait les 10.000 tonneaux.⁴ En réalité, Pérez ne trouve que 4.923 tonneaux au retour pour 5.821 à l'aller. Cet exemple suffit à comprendre la déconvenue des marins français qui vont, en outre, se heurter aux lenteurs, à l'inertie, à la mauvaise volonté et à la fierté de leurs alliés, outrés d'imaginer qu'on puisse ainsi disposer d'eux sans les consulter et surtout, les placer d'office dans une position subalterne. De son côté, la France fait montre de maladresse et de méconnaissance de la situation.

A la suite de ces désillusions, deux projets s'imposent parallèlement au ministre. L'amiral Du Casse est le concepteur et le réalisateur du premier. Il consiste dans la substitution des vaisseaux du Roi aux galions de la *Carrera de India*. Réflexion faite, la chose va au-delà de toutes les autres immixtions dénoncées par le Conseil des Indes ou la *Casa de Contratación*: la pénétration du commerce américain par les marchands interlopes français, Malouins en tête,⁵ ou encore l'établissement de la compagnie de l'Assiente, négocié par Du Casse en personne au début de 1701.⁶ Le second est marqué par les atermoiements, les manoeuvres dilatoires de Pontchartrain pour empêcher outre-Pyrénées tout à la fois la construction et l'achat d'une marine. Favoriser la location de vaisseaux français, réduire toute idée de renaissance d'une marine de guerre ibérique: voilà les maîtres mots.

2.- A.A.E. : correspondance politique (CP) Espagne vol. 92. Ozon à Torcy, Madrid le 5 août 1701.

3.- A.N. : marine B4 21. Estrées à Pontchartrain, Cadix le 7 juin 1701.

4.- A.A.E. : CP Espagne vol. 85. «Liste de l'armement des Espagnols fait à Cadix sous le commandement de don Pedro de Navarrete».

5.- C. Frostin, «Les Pontchartrain et la pénétration française en Amérique espagnole (1690-1715)», *Revue historique*, avril-juin 1971.

6.- G. Scelle, *Histoire politique de la traite négrière aux Indes de Castille*, Larose et Tenin, Paris, 1906. P. Hrodej, *L'amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Librairie de l'Inde, Paris, 1999.

I Une location onéreuse mais un service efficace

Il n'a fallu que quelques mois aux agents français en poste à Madrid pour comprendre que la guerre contre les alliés se doublerait d'un handicap, l'Espagne et surtout son empire américain, dans un état déplorable tant les places ne sont pas ravitaillées en troupes, munitions, vivres etc. Il n'est pas question ici de traiter des différents convois sous l'angle des événements militaires, mais d'essayer de cerner les intérêts financiers et politiques qui les motivent. Du Casse, seul, propose une véritable stratégie d'expansion coloniale. Il ne sera pas toujours compris de son ministre, dépassé par ses problèmes pécuniaires, ou de son Roi, peu au fait des questions coloniales et qui, dévot sur ses vieux jours, est aussi devenu pacifiste. Lorsque en janvier 1702, Châteaurenault gagne la Martinique avec 34 vaisseaux, l'occasion est inespérée. Mais le marquis est un grand caboteur, et personne dans son entourage ne connaît les Antilles.

Pour Louis, comme pour son petit-fils, la survie dépend d'armées terrestres nourries par l'argent américain. Pour Pontchartrain, ces convois sont le moyen de nouer de nouvelles relations commerciales, de mailler au plus serré le filet du négoce. C'est une source de revenu pour son ministère. L'argent américain sert aussi à rembourser l'armement des vaisseaux envoyés aux Indes, intérêts et fraudes en supplément. Du Casse va plus loin. Dès son premier convoi, il entrevoit l'avantage que tirerait le royaume si les vaisseaux d'escorte espagnols, lourdement chargés, médiocrement commandés, mal armés, étaient remplacés par des divisions légères françaises. Ce faisant, il dépasse le seul aspect financier. L'empire américain de Madrid serait défendu et donc contrôlé *de facto* par la France. La police des mers comme le transport de l'argent du roi d'Espagne, mais encore la surveillance des gouverneurs et du personnel administratif en général sont les trois composantes d'une ambitieuse stratégie, permettant enfin d'écarter les nations protestantes, à l'appétit insatiable, aux méthodes éprouvées.

Les deux escadres de Coëtlogon (12 vaisseaux avec les deux bâtiments amenés par du Magnou) et de Châteaurenault (37 vaisseaux sans compter ceux venus le ravitailler de Châteaumorand) ne se montrent pas à la hauteur ni sur le plan stratégique ni pour le convoiement de la flotte espagnole. Le premier n'ose pousser jusqu'à la Vera Cruz, le second déploie une inertie incompréhensible sur zone, ses équipages sont minés par la maladie avant que l'amiral Rooke ne porte l'estoc dans la baie de Vigo. D'ailleurs, les Anglo-hollandais ne font que récupérer une partie de ce qui leur appartient. La flotte de don Manuel Velasco, partie de Cadix en juillet 1699, c'est-à-dire avant la mort de Charles II et son testament explosif, ramène des effets et de l'argent leur revenant. Peu de publicité sur ce fiasco. Les Anglais ont bon dos dans cette affaire. Toujours est-il que si le commerce de Cadix voit arriver, en mars 1704 (17 mois après le désastre) quatre malheureux millions, les premiers remboursements des escadres françaises sont réglés sans sourciller par l'État espagnol.

En 1702, Du Casse ne va pas seulement porter 2.000 hommes de troupes dans les principales places de l'Amérique. La contadorie de la Vera Cruz procède au paiement des munitions portées par Coëtlogon (296.532 livres) ainsi que les frais occasionnés par sa propre escadre : le tout va à 1,3 million de livres. Ces apports d'argent donnent

une bouffée d'air à Pontchartrain. Ce ministre a été souvent accusé d'avoir bradé ses vaisseaux aux corsaires de tous poils, d'avoir privatisé la marine. Mais comment faire autrement? La première confrontation d'envergure mange le biscuit et la farine de réserve. La défection du Portugal brouille les cartes et donne aux Anglo-hollandais une base leur permettant d'accéder aisément dans la mer intérieure. Devant la menace d'une concentration de plus de 60 vaisseaux ennemis devant Toulon, Louis doit battre le rappel de tous les ports du royaume. Les nombreux armements réalisés dans l'urgence, une campagne de jonction improvisée, une bataille de Velez Malaga (août 1704) qui est une victoire inutile ou plus exactement une défaite, puisque les alliés restent maîtres de Gibraltar, tout cela est très onéreux et très imprévu. Bien avant la bataille, Pontchartrain en est à réclamer au Roi une rallonge de plus de cinq millions de livres⁷. Le comte de Toulouse doit personnellement emprunter 380.000 livres pour assurer les armements toulonnais.⁸ Comment faire autrement?

Il n'est pas étonnant que l'on s'active à puiser l'argent américain. En 1705, selon les calculs de Daubenton qui incluent le louage d'une escadre de sept vaisseaux et une flûte, vivres et soldes compris, pour une campagne de sept mois aux Antilles (250.000 piastres), le trésorier de la *Hacienda* est redevable à la marine de 600.000 piastres. Cette manne n'est pas négligeable. Elle représente 10% environ du budget alloué. Quant à disséquer les justificatifs produits, il ne paraît pas exagéré d'estimer la majoration du coût réel à 20%.⁹ De telles prétentions mêlées au commerce réalisé impunément à bord des vaisseaux du Roi, exaspèrent le Conseil des Indes.¹⁰ Ces raisons, jointes à la mauvaises volonté de Versailles, qui remet en question l'intégralité de l'organisation séculaire de la *carrera*, font que le 4 mars 1706, les galions appareillent de Cadix, escortés seulement par six frégates malouines jusqu'au Canaries. Tous mesurent la chance de cette flotte qui est passée très près de l'escadre du chevalier Leake. Les retours d'Amérique deviennent trop délicats, après une première entrée de l'archiduc dans Madrid (27 juin 1706), pour autoriser les flottes à revenir sans protection.

En 1707, deux vaisseaux commandés par Chabert gagne directement la mer du Sud. Du Casse n'appareille que le 19 octobre 1707 pour aller chercher la flotte à la Vera Cruz. Il entre, avec 11 vaisseaux et frégates, 9 galions, l'amirante de Barlovento

7.- A.N.: marine B3 126. «Mémoire pour répondre à la lettre de Monsieur Chamillart», du 23 mai 1704

8.- A.N.: marine B3 125. Vauvré à Pontchartrain, Toulon le 23 juillet 1704.

9.- A.N.: marine B7 234. Daubenton à Pontchartrain, Madrid le 7 mars 1705.

10.- Chamillart avait informé Pontchartrain de l'embarquement de 1,2 million de livres de marchandises à bord des vaisseaux de Coëtlogon (qui pouvaient en produire trois à quatre fois plus au retour). Les officiers de Châteaurenault bénéficiaient d'un droit de 2.000 livres de marchandises en guise de dédommagement. Manquant de fonds, certains avaient carrément sollicité des négociants de Morlaix, Rouen, Paris et jusqu'à Lyon. Quant au premier convoi de Du Casse, le chevalier de Roucy, renvoyé en France avec cinq navires, est accusé de ramener quelque quatre millions de livres de Carthagène.

et 4 ou 5 autres navires espagnols, dans le port du Passage, le 26 août de l'année suivante. Il apporte près de 9 millions de piastres (en fait probablement 10 à 12).¹¹ Cela n'empêche pas Daubenton de faire ses comptes et de réclamer 550.000 piastres pour remboursement de l'escadre, non compris les deux avances perçues à Brest (300.000 piastres) et à La Havane (130.000 piastres). Il a bien essayé de changer la piastre à trois livres, mais les Espagnols savent compter. Choqués de ces nouvelles fraudes -le duc de Gramont, gouverneur de Bayonne, ne se réjouit-il pas ouvertement de l'arrivée d'argent frais en Gascogne?-, ils marquent leur désapprobation de ce que le roi de France donne l'impression de prêter ses vaisseaux avec de forts intérêts. Il est vrai que sur l'ensemble de la créance, la différence due au taux de change allait à près de 200.000 livres.¹²

Le plus important est ailleurs. Philippe V, un peu tard, est revenu sur sa décision d'interdire l'embarquement à bord des vaisseaux français de l'argent qui lui revient. La déclaration envoyée à son grand-père sonne comme la victoire prochaine de la stratégie élaborée par Du Casse et souligne la détresse où se trouve plongé le trésor espagnol.

*J'ai fait réflexion sur la conséquence dont il est que l'argent qui me doit venir sur la flotte et sur les galions ne tombe pas entre les mains des ennemis puisque si cela arrivait, ce serait un coup terrible pour nous. Ainsi quoiqu'il fut fort à désirer par les raisons que je vous ai déjà mandées que cet argent vint sur mes vaisseaux et dans un des ports d'Espagne, je laisse à votre choix de le faire mettre sur vos vaisseaux et je vous envoie l'ordre ci-joint pour en cas que vous jugiez à propos de prendre ce parti, persuadé que je ne saurais remettre mes intérêts dans de meilleures mains que les vôtres et que vous ne ferez que ce qui me sera le plus avantageux. Mais en cas que vous envoyez cet ordre, je vous prie d'ordonner aussi que vos vaisseaux viennent s'il peut à quelques-uns des ports d'Espagne, en cas cependant qu'ils le puissent faire sans danger car le principal est de les mettre à couvert. Voilà tout ce que je puis mander à Votre Majesté pour aujourd'hui, ainsi je ne ferai plus que lui demander la continuation de sa précieuse amitié que j'ose dire que je mérite par les sentiments de tendresse de respect et de reconnaissance que j'ai pour Elle et qui dureront autant que ma vie.*¹³

S'agit-il d'un pressentiment? Le 8 juin, l'amiral Wager s'empare, au large de Portobelo d'un galion, tandis qu'un autre explose et qu'un dernier est incendié. Cette perte cruelle laisse aussi plusieurs millions de piastres en attente dans Car-

11.- A.N.: marine B7 253. Daubenton à Pontchartrain, le Passage le 14 septembre 1708. L'agent du ministre lui assure que, selon les confidences des capitaines qui rentrent à Brest, près d'un million de piastres se trouvent encore à leur bord.

12.- A.N.: affaires étrangères (AE) BI 771, reg. 6. Amelot à Pontchartrain, Madrid le 1er octobre 1708.

13.- A.A.E.: CP Espagne vol. 184. Philippe V à Louis XIV, Madrid le 6 mars 1708.

thagène sans que l'Espagne ait vraiment les moyens d'en assurer le convoiement. Pourtant les propositions ne manquent pas, génoises ou suédoises, voire l'achat de vaisseaux à la France. Le financement redevient possible avec le retour de l'escadre de don Andrés de Pez et ce qui reste du fameux projet des six frégates, réduites à deux vaisseaux, l'*Apollon* et le *Triton*. L'amiral espagnol, en mars 1710, ramène du Mexique quelque huit millions de piastres, dont Du Casse s'épuisera à récupérer les 600.000 livres correspondant aux états de dépense des deux vaisseaux pour 21 mois de campagne. Le mois suivant, Chabert revient du Pérou avec 300.000 piastres pour le roi d'Espagne.

La défaite d'Almenar, devant Saragosse, remet tout en question. En septembre 1710, le Habsbourg est de nouveau à Madrid. Du Casse est auprès de la reine à Vittoria au moment où le duc de Vendôme est vainqueur à Villaviciosa (10 décembre). Il obtient enfin satisfaction. Une division légère quittera Brest pour ne s'occuper que du métal précieux retenu à Carthagène (mars 1711). Un prompt aller et retour, à travers les filets britanniques, démontre l'efficacité du système et l'inutilité des galions dès lors qu'il s'agit de financer une guerre. Le *Griffon* effectue le voyage en huit mois, le *Saint-Michel* et l'*Hercule* doivent relâcher à la Martinique pour réparer, mais entrent à La Corogne le 25 février 1712. Le résultat est là. La dépense totale est de 1,1 million de livres : le coût n'excède pas 4 %.

Avec une telle démonstration, la substitution d'une marine par une autre semble promise à de beaux jours. Ce projet fait comprendre tantôt les hésitations tantôt les refus de Pontchartrain à propos des permissions d'aller dans la mer du Sud, quitte à s'aliéner le contrôleur général des finances. Avec ce monopole du transport du métal précieux associé à celui acquis par la compagnie de l'Assiente d'introduire impunément la marchandise nationale en plus des Africains, c'est l'ensemble du commerce des Indes qui passe sous le contrôle de la marine du Roi. Du Casse va même plus loin. Non content de condamner les galions, il propose de remplacer l'armada de Barlovento par des vaisseaux de la compagnie de l'Assiente, c'est-à-dire des vaisseaux du Roi.

La Compagnie de l'Asiento propose au Roi Catholique d'armer six beaux et bons vaisseaux de 60, 56, 46, 44 et 36 canons munis de 2.500 bons hommes avec lesquels elle offre de garder les côtes et de veiller à la sûreté des Indes. Elle demande pour cela 50.000 écus par mois, dont elle fera toutes les avances et équipement pourvu que moyennant Sa Majesté lui fasse payer aux Indes tous les trois mois, et elle s'oblige à l'entretien desdits vaisseaux pendant quatre ou cinq années, et de remplacer les vaisseaux à mesure qu'il le faudra. Elle demande en outre la moitié des prises et la faculté de charger à fret les vaisseaux pour retourner en Espagne et non ailleurs lorsqu'ils auront fait le temps de leur traité ou qu'on en substituera d'autres à leur place, ce qui est avantageux au Roi Catholique et à ses sujets en ce que ses droits seront plus assurés sur des vaisseaux de guerre que sur ceux des marchands, et les effets que ses sujets y chargeront. La proposition en elle-même est aussi très avantageuse, la dépense

*qu'on propose pour leur armement, ne montera pas à la moitié de celle que fait seulement Sa Majesté Catholique pour l'entretien de son armadille inutile, et cette épargne se tournera au profit de Sa Majesté.*¹⁴

Cette domination, ce contrôle absolu, sont l'objet de vives critiques côté espagnol. En s'acheminant vers la solution imaginée par Du Casse, Pontchartrain doit veiller à ce qu'un vaste programme de construction navale ne soit pas budgété. Malgré de multiples et pieuses résolutions, le gouvernement madrilène ne peut se procurer un financement à la hauteur de son ambition. Nonobstant que les remboursements de ses escadres sont aléatoires, l'état de décrépitude du trésor espagnol est le meilleur allié du secrétaire d'État.

II Bâtir ou acheter?

Dans les comptes très détaillés remis au roi d'Espagne par Jean Orry en 1703, le chapitre concernant la marine est lapidaire mais précis. Ce chargé des affaires financières à la Cour d'Espagne prévoit cinq millions de livres pour entretenir vingt vaisseaux de guerre et trente galères, ou de préférence trente vaisseaux et vingt galères. Mais, conclut-il, il faudrait un temps infini pour la construction et l'équipement de ces trente vaisseaux, et il paraît impossible de trouver les officiers mariniers et des matelots pour les armer. Enfin, raison dirimante, *«l'état actuel ne permet pas cette dépense»*.¹⁵

Renau d'Élissagaray, envoyé à Cadix pour assurer la défense de la cité, brosse en 1705 un tableau assez noir de cette marine. Sont présents à Cadix les vaisseaux et frégates suivant : deux vaisseaux en état de servir (le *Santiago* de 86 canons et le *Saint-Jean-Baptiste* de 66 canons, confisqué sur les Génois); cinq vaisseaux de 70 canons de fabrique hollandaise ont besoin d'un radoub considérable; deux autres de 66 et 60 canons de fabrique espagnole sont coulés bas. Le restant consiste en douze vaisseaux de 40 à 60 canons *«fort élevés sur l'eau, d'une construction grossière et suivant les apparences de méchants voiliers»*, un vaisseau de 40 canons construit à La Havane, quatorze galions et quatre frégates. Les autres navires armés par le Consulat de Séville ne peuvent être considérés comme des bâtiments de guerre, pas plus que les galions. Renau note également la présence à La Havane de deux vaisseaux de 60 et 44 canons achetés aux Hambourgeois. Quant à l'armada de Barlovento, elle se compose de deux vaisseaux de 44 canons, d'un de 36 et d'une patache de 24 canons.

Ce sont là toutes les forces maritimes d'Espagne sur quoi j'ai ouï dire à Monsieur le comte de Fernanñúñez qu'on peut considérer le roi d'Espagne comme un riche malaisé qui a de grandes ressources, que la marine toute ruinée qu'elle paraisse se peut aisément rétablir et qu'on ne manque pas de moyens, qu'on peut construire des vaisseaux à la Corogne, le Passage et dans d'autres ports

14.- A.N.: marine B7 258. Mémoire de Du Casse de 1709.

15.- A.A.E.: CP Espagne vol. 119. *«Mémoires du sieur Orry concernant les revenus d'Espagne»*, janvier 1703.

*de Biscaye où il y a quantité de bois et où le voisinage des Pyrénées en peut toujours fournir abondamment...*¹⁶

L'épineuse question pour les Espagnols est de savoir s'ils achètent ou font construire? Amelot, en prenant ses fonctions (juillet 1705) tient des propos qui relancent le débat et effraient le ministre.

*Vous me demanderez peut-être Monsieur, et avec raison, où le roi d'Espagne prendra des fonds pour acheter ou pour bâtir les vingt frégates qui tiendront lieu dorénavant de flotte et de galions, et dont cinq partiront de trois mois en trois mois. C'est sur quoi il y a un arrangement à faire, soit que cela s'exécute par une compagnie ou par quelque autre voie, mais à l'égard des fonds, on prétend que la révision des comptes de l'ancien consulat où l'on découvre des friponneries affreuses produira 1,5 ou 2 millions d'écus au roi d'Espagne. Je ne serai pas caution du plus ou moins, mais il est certain que cela ira fort loin.*¹⁷

La réponse est très conjoncturelle. D'ailleurs Daubenton confirme l'impossibilité avant très longtemps d'un tel chantier. La junte de commerce «a arrêté que le commerce continuerait comme par le passé par les galions et la flotte jusqu'à ce que les vingt frégates aient été construites en observant qu'on les ferait partir avec la régularité prescrite par les lois».¹⁸

Pontchartrain s'attache chaque fois qu'il le peut, à convaincre ses interlocuteurs espagnols, que «la situation présente des affaires de l'Espagne ne permet pas que l'on pense à rétablir la marine», même s'il se dit favorable à ce rétablissement¹⁹. La constitution d'une junte spécialement chargée de cette tâche, en octobre 1708, l'inquiète un moment, d'autant qu'il ne peut y faire entrer Daubenton²⁰. Renau qui y assiste, n'est pas au fait de ses projets. Mais bientôt, cette junte s'évanouit. En 1710 la proposition de Don Bernardo de Tinajero, secrétaire au Conseil des Indes, d'acheter quelques vaisseaux à la France, est également noyée. Pontchartrain s'abrite derrière les conférences de Geertruidenberg, invoque le remboursement différé de l'*Apollon* et du *Triton*, et refuse cette offre.²¹

En vérité, au moment même où les conceptions du Gascon triomphent aux Antilles, la diplomatie, en l'occurrence les préliminaires de Londres, entamés en octobre 1711, fauche net la phase de substitution. Les négociations conduisent les belligérants vers la paix. A ce train, ce sont les Anglais qui pourraient bien réussir la substitution, la leur ! N'entendent-ils pas s'arroger les domaines d'influence français au sein de l'espace économique espagnol, particulièrement aux Indes? Longtemps,

Pontchartrain refuse d'assouplir ses positions. Les ordres demeurent, une lettre au marquis de Bonnac en atteste.

*Le Roi m'a ordonné de vous mander d'employer toute votre attention et votre zèle en agissant cependant sous-mains et avec la prudence possible pour empêcher entièrement l'établissement d'une marine en Espagne. Je vous en ai expliqué les conséquences et Sa Majesté est persuadée que les mesures que vous prendrez prouveront les faits qu'Elle en espère.*²²

L'envoyé extraordinaire du Roi à Madrid mesure la difficulté à exécuter ces ordres. «Vous verrez, Monseigneur que je n'ai point perdu de vue ce que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet de l'augmentation de la marine du roi d'Espagne, et pour engager les ministres à se servir des vaisseaux, des officiers, des matelots [français] pour leur navigation dans l'Europe et dans l'Amérique. Mais toutes les insinuations que vous leur faites là-dessus ont été inutiles et j'ose vous dire Monseigneur, que celles qu'on leur fera dans les suites n'auront pas plus de succès à moins que les principes où ils sont présentement changent entièrement»²³.

Les besoins pécuniaires de la monarchie espagnole seuls retardent l'inévitable. La flottille que l'on veut expédier au Mexique, en juillet 1712, se dispensera d'escorte française. Don Bernardo de Tinajero demande par contre à la France de lui faire livrer à Cadix pour 150.000 écus de cordages et de voiles : de quoi construire des vaisseaux aux Indes.²⁴ En outre, les propositions des particuliers ne manquent pas: Anglais, Génois (le marquis Mari, actionnaire de la compagnie de l'Assiente propose ses bons offices) et surtout Français. L'intendant de Toulon, Girardin de Vauvray, a été pressenti pour acheter six frégates de 40 à 50 canons, avec un crédit de 300.000 livres disponible à Paris que lui propose Orry, qui vient de reprendre du service comme surintendant général des troupes espagnoles²⁵. Pontchartrain interdit à l'intendant de s'occuper de cette affaire et lui intime l'ordre de regagner son département provençal. C'est au tour d'un commissaire de la marine, Le Normant de Mézy, auquel le banquier Mari avait proposé un intérêt, de doubler son associé. Il s'agit de l'achat de trois frégates. Mézy est vertement rappelé à l'ordre. Il est prié de rejoindre immédiatement son département de Dunkerque.²⁶ Du Casse, qui depuis longtemps a perdu ses illusions, achètera également deux frégates pour le roi d'Espagne. Un nommé Palot (peut-être Pajot de l'Isle, commissaire ordonnateur à Rochefort) propose, avec ses associés, de fournir six frégates de 30 canons avec agrès et appareils et obtenir la permission d'expédier six vaisseaux à la mer du Sud. Le comte de Bergeick qui revient de son ambassade à Paris avec ce projet se heurte à l'opposition des autres ministres espagnols et de l'envoyé d'Angleterre.

16.- A.N.: marine B7 242. État des navires présents à Cadix, 1705. Fernannúñez est général de l'armée navale espagnole.

17.- A.N.: AE BI 770, reg. 5. Amelot à Pontchartrain, Madrid le 3 février 1706.

18.- A.N.: marine B7 238. Daubenton à Pontchartrain, Madrid le 25 février 1706.

19.- A.N.: marine B7 471. Los Rios à Pontchartrain, Cadix le 15 février 1708.

20.- A.N.: AE BI 771, reg. 6. Amelot à Pontchartrain, Madrid le 29 octobre 1708.

21.- A.N.: marine B7 6. Blécourt à Pontchartrain, Madrid le 29 juin 1710.

22.- A.N.: marine B7 87. Pontchartrain à Bonnac, le 14 décembre 1711.

23.- A.N.: AE BI 776, reg. 11. Bonnac à Pontchartrain, Madrid le 7 janvier 1713.

24.- A.N.: marine B7 14. Bonnac à Pontchartrain, Madrid le 23 mai 1712.

25.- A.N.: marine B7 195. Vauvray à Pontchartrain, Paris le 14 août 1713.

26.- A.N.: marine B7 95. Pontchartrain à Mézy, Fontainebleau le 2 octobre 1713.

Interdire et empêcher. La donne change avec les perspectives de paix. Pontchartrain s'obstine. Il reçoit pourtant les avances de ceux qui bénéficient de la confiance du roi d'Espagne, Bergeick puis Orry. Le premier durant son ambassade à Paris l'avait d'ailleurs informé d'un projet considérable, en témoigne sa mystérieuse correspondance.

Le Roi reste sans aucun vaisseau. Je ne me détache point sur l'idée que je me suis donné l'honneur de communiquer à Votre Excellence, si Sa Majesté Très Catholique est en disposition de vouloir aider le Roi, son petit-fils, puisque cette idée est également avantageuse aux sujets des deux couronnes, mais je dois prévenir Votre Excellence que le succès dépend entièrement du secret. Ainsi il conviendrait qu'il demeurât jusqu'à un certain temps entre Sa Majesté Très Catholique et Votre Excellence, et entre le Roi mon maître et moi; à cause que si le ministre d'Angleterre vient à le pénétrer, il fera une opposition bien plus forte et plus formelle que contre le traité pour les six permissions et avec raison, parce que cette idée est bien d'une plus grande conséquence que les six premières, et cette opposition sera même fomentée et soutenue par les ministres du Conseil des Indes qui mettront tout en usage, et même la corruption, pour rester avec les dispositions despotiques qu'il y a dans le commerce des Indes, comme par le passé, pour leur intérêt particulier, et j'ai déjà eu l'honneur d'informer le Roi de ce que je pense de cela et Sa Majesté ne s'est pas éloignée de mon idée...

Bergeick annonce qu'il mettra cette idée par écrit avec les avantages qu'en retirera la France, mais comme il n'aime point de travailler en vain, Pontchartrain doit manifester le fond de ses pensées au plus tôt. L'Espagne a besoin de «l'assistance d'une autre nation qui puisse fournir des vaisseaux et une marine». Elle n'a ni l'un ni l'autre, ne peut compter les acquérir par elle-même avant longtemps et le commerce risque de reprendre son ancien pied.²⁷

Pontchartrain, tout en acceptant de garder le secret, insiste pour préciser les enjeux. Le marquis de Bonnac l'a prévenu de la volonté de Philippe V de se doter de dix vaisseaux de guerre. Le ministre s'oppose formellement à un tel projet et prenant prétexte du secret auquel il a consenti, il tente de gagner du temps tout en écartant un engagement éventuel des Anglais dans cette affaire. Il répond indirectement à Bergeick en lui communiquant la lettre envoyée à Bonnac.

Je me renferme à lui répondre que Sa Majesté écoutera volontiers les propositions que le Roi son petit-fils lui fera faire après la paix, ne convenant point à présent de prendre aucune mesure sur ce que peut désirer Sa Majesté Catholique, et je lui fais observer que vous avez trop de pénétration pour entrer sur cela en aucune liaison avec les Anglais ni pour écouter les propositions qu'ils vous pourraient faire pour fournir des vaisseaux; qu'autrement ce serait chercher à les rendre maîtres du commerce, de la navigation et même des places maritimes des Indes où ils ne vont être que trop puissants par le moyen du traité de l'Asiento, qu'ils ont pour trente années. Je suis persuadé que vous préviendrez

27.- A.N.: AE BI 776, reg. 11. Bergeick à Pontchartrain, Madrid le 13 février 1713.

cette puissance en contenant les Anglais dans l'exécution la plus précise de ce traité sans donner lieu à ce qui pourrait augmenter leur navigation et leur force maritime dans l'Amérique espagnole...²⁸

III Un programme de construction navale exclusif

Bergeick, après la paix, souhaite faire venir des officiers français parmi les plus capables et les plus expérimentés, pour la construction et l'armement des futurs vaisseaux espagnols. Dans cette optique, la promotion d'un enseigne de vaisseau et d'un garde marine français au grade de capitaine de vaisseau ne semble pas le meilleur chemin pour acquérir un haut degré de compétence mais souligne la déficience de l'armée navale en officiers capables. La France accepte de remplir quelques emplois, mais à condition que les agrès, apparaux et ustensiles, et tous les autres matériels, indisponibles en Espagne, soient achetés en France «par préférence à tout autre pays».

Pontchartrain n'a surtout pas envie de voir ses officiers et ses meilleurs ouvriers franchir les Pyrénées. En revanche, il serait disposé à ce que l'on construise ces vaisseaux en France. Il en résulterait un avantage général pour le royaume par la consommation de ses marchandises et pour l'Espagne parce qu'on aurait une grande application à lui fournir la meilleure qualité. Il joue un rôle ambigu. A défaut d'avoir pu saisir durablement le commerce espagnol des Indes, il laisse à penser qu'il se satisfera d'un contrat pour bâtir une marine livrée avec une assistance technique, sorte de garantie de bon fonctionnement, à des conditions qu'il convient de négocier au mieux.

Le projet de Bergeick est repris dans ce sens par Orry. Il porte sur l'achat de vingt vaisseaux à construire en un ou deux ans, remis à Cadix avec agrès, munitions de guerre et de bouche nécessaires pour un voyage aux Indes. Il offre 100.000 piastres pour un 80 canons, 40.000 pour un 36, le prix des vaisseaux intermédiaires étant proportionnel. Le paiement se fera en six années à dater de la livraison par une compagnie. Une fois livrés, ces vaisseaux seront armés exclusivement par des Espagnols. L'affaire s'engage mal : la mise de fonds proposée est à peine supérieure à la moitié de ce que Pontchartrain estimait après son enquête.

J'ai fait toute l'attention que vous pouvez désirer sur ces conditions, de même que ce que vous me marquez qui les concerne. J'ai aussi examiné les états de la dépense que l'on fait ordinairement dans les ports du royaume et avec toute l'économie possible pour la construction des vaisseaux pareils à ceux que vous demandez, et pour les munitions de guerre et de bouche pendant une campagne de six mois, et après avoir comparé le tout, j'ai observé qu'il n'était pas possible d'accepter de semblables propositions à moins que de s'exposer dans une perte évidente et très considérable.²⁹

28.- A.N.: marine B7 95. Pontchartrain à Bergeick, Versailles le 13 mars 1713.

29.- A.N.: marine B7 95. Pontchartrain à Orry, Marly le 14 août 1713. Pontchartrain dans son calcul est particulièrement honnête. Vauban dans ses mémoires arrive aux mêmes résultats

Un vaisseau neuf de 80 canons armé et fourni de munitions de guerre et de bouche pour six mois coûte 600.000 livres. Les canons de fonte seuls valent environ 140.000 livres. C'est deux fois plus que ce qui est proposé. Encore Orry doit-il remarquer qu'un voyage aux Iles dure au moins quinze mois, ce qui fait, pour la livraison des agrès et des munitions de guerre et de bouche, une augmentation de neuf mois, soit 75.000 livres. Il faut à l'identique penser au supplément de solde des équipages et y inclure leur retour en France une fois la livraison effectuée. Le paiement sur six années est inhabituel : il faut payer comptant ou verser des intérêts.

Bonnac est averti de ce projet ridiculement sous-évalué. Il reçoit l'ordre de se montrer très vigilant, car les arguments d'Orry à propos du devis sont fantaisistes. Celui-ci n'explique-t-il pas que la disproportion entre les prix provient «*de ce que les billets de monnaie, les assignations et les incertitudes d'en être payé ont augmenté dans le royaume la valeur de toute chose d'environ 80 %*». Or les prix de construction et d'armement sont semblables à ceux de 1706. Le roi de France conseille à son petit-fils de prendre à fret ses vaisseaux, garantie d'un service correctement effectué au meilleur coût. Parallèlement le sieur Partyet, qui a remplacé Daubenton, se doit de promouvoir ostensiblement la sécurité qu'offrent les chantiers navals royaux, et de souligner la mauvaise qualité des vaisseaux livrés par le marquis Mari, ou de ceux construits au Passage. Pontchartrain n'hésite pas à se livrer pour Orry à quelques essais comparatifs. En résumé, les vaisseaux français sont mieux construits que partout ailleurs et qu'au Passage en particulier, l'Espagne y trouvera un avantage par un coût d'entretien moindre : la durée de vie en sera doublée et l'amortissement permettra des économies (50%) en dix ans.

Pontchartrain reprend l'idée d'obtenir à bon compte du bois de construction espagnol. En vendant au roi d'Espagne les navires dont il a besoin, la marine française se ruine. Il lui faut remplacer au fur et à mesure des livraisons en mettant en chantier de nouveaux vaisseaux. Philippe V doit donc s'engager à fournir «*dans les ports de France*», la même quantité de bois à un prix par pied/cube raisonnable : le transport est donc inclus. La France peut vendre immédiatement quatre de ses vaisseaux à condition de payer comptant et de fournir rapidement le volume de bois équivalent. Pour les navires suivants, le bois devra être livré auparavant dans les arsenaux.

(A.N. : Série ancienne, 155 Mi 40. Fonds Rosambo. «*État de ce que coûte pour l'ordinaire au Roi un vaisseau de guerre de chaque espèce*».)

- Ainsi construire un vaisseau de 80 canons coûte 202.365 livres
- Sa mâture s'élève à 8.149 livres
- Ses agrès et ustensiles à 102.823 livres
- Son artillerie à 119.254 livres
- Les munitions pour 6 mois 32.779 livres
- La solde des équipages pour 6 mois 56.683 livres
- Les vivres pour 6 mois 35.527 livres
- soit 557.580 livres

*J'ai exactement fait vérifier qu'un vaisseau de 1.000 tonneaux sans doublage armé avec ses agrès et apparaux et ustensiles, 66 canons, armes, poudres, tous ses rechanges, six mois de vivres pour 400 hommes, sans la solde des équipages et la table coûtera 350.000 à 360.000 livres c'est-à-dire 360 livres le tonneau, c'est dont j'ai cru devoir vous éclaircir parce que ce calcul peut servir dans toutes sortes de grandeurs de vaisseaux.*³⁰

La junte de la marine, informée, refuse d'assurer la charge du transport du bois jusque dans les ports français, juge que le prix de 350 à 360 livres par tonneau est trop élevé, demande à ne payer que 300 livres, c'est-à-dire 1.125.000 livres pour quatre vaisseaux représentant 3.750 tonneaux, soit 225.000 livres de rabais. Orry, qui sert décidément trop bien l'Espagne, où on le déteste pourtant, émet des idées saugrenues. Les charpentiers et ouvriers français nécessaires pourraient se rendre au Ferrol, les journées étant à la charge du Roi, tandis que le roi d'Espagne ferait fournir le bois, le fer, la voiture. Des quatre vaisseaux de premier rang, deux iraient à la France, autant à l'Espagne, équilibrant ainsi les deux comptes.

Pontchartrain répond à ces propositions par un dernier mémoire après quoi, il ne sera plus fait allusion à ce marché. En substance, le ministre explique que la France veut bien transporter le bois si celui-ci est livré au bord de la mer et vendu à 15 sols le pied cube. Quant au prix trop élevé de 360 livres par tonneau, il est au contraire trop bas, simplement on a anticipé sur une baisse prévisible des prix avec la paix. La junte de la marine doit enfin respecter l'art de la construction navale, le port effectif en marchandises ne peut excéder les deux cinquièmes pour un vaisseau de guerre : il ne faut pas espérer réaliser des économies dans ce domaine.³¹

La marine française passe alors un cap difficile, elle panse ses plaies mais manque d'argent pour se soigner. Vingt vaisseaux en construction auraient permis de remettre les arsenaux au travail, de payer enfin les ouvriers des ports. Le carnet de commandes plein, l'activité renaîtrait car on le sent bien, Louis XIV n'est plus d'humeur à remettre sur pied une marine si cela lui coûte. L'Espagne elle aussi rabaisse son ambition initiale, reprend ses habitudes d'achats ou de constructions dispersés. Il y a suffisamment d'activité au Passage, où six vaisseaux sont construits à la fois, pour que le Grand Roi intervienne en interdisant aux ouvriers de Lorient de quitter ce port³². Un certain Marquely achète aussi quelques vaisseaux tels le *Cumberland* à Brest, l'*Aimable* à Lorient, le *Baron de la Fauche* et la *Sphère*.³³ Ces mesures masquent mal le délabrement, même si le chevalier de Fayet, futur gouverneur général de Saint-Domingue, noircit exagérément le tableau.

30.- A.N.: marine B7 98. Pontchartrain à Orry, Versailles le 12 janvier 1714.

31.- A.N.: marine B7 98. Pontchartrain à Orry, Versailles le 2 avril 1714.

32.- G. Beauchesne, *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, S.H.M. de Vincennes, 1978, p. 61.

33.- A. Boulaire, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse de Doctorat d'État, Paris-Sorbonne, 1988, tome III, p. 738.

L'établissement d'une marine espagnole doit être regardée comme une vision, malgré les efforts de Monsieur Orry qui fait consommer des sommes immenses au roi d'Espagne en achat et armement de vaisseaux dont la plupart ne valent absolument rien. D'ailleurs, il n'y a aucun officier qui entende la manoeuvre ni qui sache ce que c'est que la marine; aussi leur principal objet est de piller tout ce qu'ils peuvent. Il n'y a point de magasins, ni vivres, ni apparaux. Quand on a besoin de quelque chose, il faut languir longtemps et l'acheter à des particuliers qui ne veulent faire aucun crédit, et comme il n'y a ni trésorier ni argent pour une pareille marine, il est aisé de juger tous les désordres qui en résultent et qui passent l'imagination. Il y a actuellement 18 vaisseaux espagnols armés dans la Méditerranée, que l'on compte garder bien avant dans l'hiver. Cependant il n'y a pour les secourir qu'un seul câble et pour nourrir les équipages que quelques quintaux de biscuits pourris. Enfin, il n'y a ni salaisons, ni vins, ni bois, ni quoi que ce puisse être, ni apparence de pouvoir rien rassembler. Il n'y a pas non plus aucun ordre, ni précaution.³⁴

La disparition du grand monarque, l'éloignement de Pontchartrain des affaires, rendront vains ces efforts. La navigation des Indes, la *Carrera de India*, perdue tout au long du XVIII^e siècle. Les galions disparaissent les premiers en 1748. Des navires de registre effectuent à leur place le voyage au Pérou directement par le cap Horn, succédant aux flibustiers et aux Malouins. Puis en 1778, c'est au tour de la flotte de la Nouvelle-Espagne de s'éteindre; le commerce est déclaré libre. Reste ce cheminement original suivi avec patience et ténacité par Du Casse.

Aux escadres imposantes, peu mobiles, soumises aux effets destructeurs du climat tropical, aux ravages des épidémies, aux lenteurs pour ne pas dire à la mauvaise volonté des officiers espagnols, et, qui plus est, avaient ordre d'éviter à tout prix le combat, l'amiral avait substitué ses propres vues. Il avait imposé ses conceptions, à savoir quelques vaisseaux, fins de voiles, dépêchés dans le plus grand secret, et chargés d'une mission unique: embarquer l'argent du Roi Catholique, car lui seul finançait directement la guerre. Du Casse avait aussi en vue d'assurer une protection permanente des colonies espagnoles, financée par le produit des interlopes étrangers, pour garantir au commerce français certains privilèges, voire une exclusivité. Le vent virant de bord, il avait compris, bien avant Utrecht, que tout allait cesser. En homme d'affaires, il propose une nouvelle stratégie : vendre des bâtiments aux Espagnols. Il convainc à nouveau l'entêté ministre de la nécessité d'une extrême souplesse. Le tort de Pontchartrain, au moment où Du Casse, épuisé, doit quitter la scène, est de croire qu'il domine la situation aux Indes, la mentalité et les besoins des Espagnols. La France gagne-t-elle plus à exploiter ses propres colonies qu'à vouloir déchirer des lambeaux de richesses du Pérou et du Mexique, et remplacer l'interlope des particuliers par un système étatique, alors que les Anglais s'y taillent la part du lion? Las, la méfiance de

Madrid à l'égard des Français en général ferme par avance toutes les portes. Et puis, la France éclairée n'aime guère les conquêtes.

Les Espagnols perdent plus encore à vouloir trop marchander. On a voulu croire qu'on pouvait rebâtir une marine aux Indes, à La Havane. Dès le mois de novembre 1713, le *Mercure Galant* annonce à ses lecteurs que don Bernardo de Tinajero confie la direction de cette fabrique à don Manuel Lópes Pintado. Dix vaisseaux de 60 canons seront mis en chantier; Philippe V y assigne 180.000 piastres de revenu de la Nouvelle-Espagne. En fait, seuls deux vaisseaux seront livrés. Ce projet comme ceux d'Orry n'aboutiront pas : Barcelone aspire tous les fonds disponibles. Au lendemain de la sévère défaite du cap Passaro (août 1718), ultime tentative pour reprendre la Sicile, la marine espagnole réunit 25 vaisseaux,³⁵ à peine plus qu'en 1700.

34.- A.N. : marine B7 24. Fayet à Pontchartrain, Barcelone le 23 octobre 1714.

35.- P. E. Pérez, *Op. cit.*, p. 411.
70 canons (1) 64 canons (2) 60 canons (5)
56 canons (3) 50 canons (5) 44 canons (3)
36 canons (2) 20 à 30 (4)

Arthur Phillip Defensor de Colónia, Governador de Nova Gales do Sul

Robert J. King¹

Traducido del inglés por Inácio Rebello de Andrade²

Quando o Governo britânico decidiu em Agosto de 1786 fundar uma colónia em Nova Gales do Sul, o homem escolhido para ser seu primeiro Governador foi um capitão naval, Arthur Phillip. Tinha servido na marinha real portuguesa no Brasil de 1775 a 1778, durante a terceira Guerra de Colónia, e a relação entre este serviço e a sua nomeação em Setembro de 1786 como Governador de Nova Gales do Sul foi assinalada por três historiadores australianos: Kenneth Gordon McIntyre, *The Rebello Transcripts: Governor Phillip's Portuguese Prelude*³; Alan Frost, *Arthur Phillip, His Voyaging*⁴; e Maurine Goldston-Morris, OAM, *The Life of Admiral Arthur Phillip, RN, 1738-1814*.⁵

Phillip foi recrutado para uma pequena frota comandada pelo irlandês Robert McDouall, a qual tinha sido formada para defender a fronteira marítima do Brasil por Martinho de Mello e Castro, Ministro da Marinha e Ultramar. Phillip tinha alcançado a patente de tenente na marinha britânica durante a Guerra dos Sete Anos e, ao entrar ao serviço de Portugal em Janeiro de 1775, foi-lhe dada a de capitão-de-mar-e-guerra.

Ao chegar ao Rio de Janeiro, foi-lhe atribuído o comando de uma fragata de 26 canhões, a *Nossa Senhora do Pilar*, e em Setembro de 1775 foi enviado para o estabelecimento da fronteira Colónia do Sacramento, no Rio da Prata.⁶ Colónia encontrava-se então sob rigoroso bloqueio por parte de forças de Espanha, embora Espanha e Portugal estivessem formalmente em paz desde o fim da Guerra dos Sete Anos, em 1763. Colónia tinha sido capturada por forças de Espanha em Outubro de 1762 mas,

- 1.- Miembro de Thalassa -Australia. Trabajo presentado en el V Simpósio de História Marítima e Naval Ibero-Americana, Ilha Fiscal, Rio de Janeiro, Brasil, 25 a 29/10/1999.
- 2.- Fue embajador de Portugal en Perú y en Australia.
- 3.- London, Souvenir Press, 1984.
- 4.- Melbourne, Oxford University Press, 1987.
- 5.- Naval Historical Society of Australia Monograph nº 58, Garden Island [1997].
- 6.- Lavradio a Phillip, 18/7/1775, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, codex 70/8; Lavradio a Pombal, 13/12/1775, Biblioteca Nacional, Lisboa, codex 10624, ff.98-103; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 70, 74. Lavradio a Bohm, 15/7/1775, "Correspondencia passiva do Tte.Gal. João Henrique de Bohm", *Boletim do Centro Rio-Grandense de Estudos Históricos*, Rio Grande, 1(62), Out. 1939.

embora uma tentativa portuguesa de a retomar em Janeiro de 1763 tivesse fracassado, considerações diplomáticas tinham feito com que voltasse para Portugal sob o tratado de paz. Nesta viagem, Phillip, no *Pilar*, transportou um contingente de degredados (condenados a desterro) e algumas tropas. Durante a viagem, declarou-se uma grave epidemia, e Phillip foi forçado a convidar os degredados a ajudar a salvar o navio (pois as tropas tinham recusado auxiliar). Em contrapartida, prometeu recomendar um aligeiramento das suas sentenças, o que fez depois de o *Pilar* chegar com segurança a Colónia.⁷ Ali, as tropas da guarnição foram nele embarcadas e o *Pilar* fez-se à vela de regresso ao Rio de Janeiro. Mas a decisão não se manteve e as mesmas tropas foram reenviadas para Colónia no *Pilar*, que ali chegou pela segunda vez em meados de Dezembro de 1775. Desde então até ser mandado regressar em Novembro de 1776, e exceptuado o período de começos de Janeiro a meados de Abril de 1776, em que ficou a patrulhar o estuário do Rio da Prata, Phillip permaneceu estacionado em Colónia como comodoro, a maior parte desse tempo só com o próprio navio para comandar.

Os espanhóis tinham equipado certo número de embarcações pequenas como guarda-costas, destinadas a destruir e capturar barcos de pesca e comércio brasileiros que navegassam para Colónia. Phillip considerou como seu dever agir vigorosamente para afastar os guarda-costas, muito embora o governador da praça, Francisco José da Rocha, receasse que isto pudesse levar as forças terrestres espanholas a atacar em retaliação. Phillip, no entanto, não hesitou em atirar contra os navios espanhóis quando estes recusavam saudar a bandeira portuguesa e o risco compensou, pois os guarda-costas foram desde então mais cuidadosos com a navegação portuguesa, o que originou algum alívio do bloqueio.⁸ A conduta de Phillip em Colónia foi elogiada pelo Vice-Rei, Marquês de Lavradio, num relatório sobre os oficiais da frota escrito em 22 de Outubro de 1777: “No tempo emq^e isteve na Colonia sò com asua Fragata, fes conter os Castelhanos na quelle resp^o que elles devião ter à quella Praça.”⁹

Lavradio recebeu de Phillip uma mensagem datada de 18 de Novembro de 1776, em que este alertava para que a praça tinha grande necessidade de provisões e corvetas armadas e declarava que o seu navio era o único barco da guerra ali. Acrescentou: “Eu não fallo a V. Ex. do perigo q. correm as embarcações q. vem para esta praça com os Guarda Costas Castelhanos, q. sempre andão girando: nem da força q. pode ser preciça

- 7.- Goldston-Morris, *The Life of Admiral Arthur Phillip...*, p.4.
 8.- Nicolas Garcia a Orduy, 16 de Dezembro, Orduy a Vertiz, 16 e 17 de Dezembro, Vertiz a Orduy, 18 de Dezembro, Orduy a Vertiz, 25 de Dezembro, Orduy a Rocha, 26 de Dezembro, Rocha a Orduy, 27 de Dezembro, Vertiz a Orduy, 30/12/1775, todos incluídos com Vertiz a Arriaga, 3/1/1776, Archivo General de Indias, Seville, *Buenos Aires caja* 56.486; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 77-83, 283-4.
 9.- “Mappa dos Officiaes e Embarcaçoenz de Guerra, que servem na Esquadra”, 22/10/1777, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, *Rio de Janeiro caixa* 108, f.76; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 81, 284; McIntyre, *The Rebello Transcripts...*, p. 232.

nesta Rio, se a Guerra se principiar, V. Ex. o sabe melhor do q. eu o posso dizer.”¹⁰

A guerra de que Phillip falava estalou a sério em consequência da recaptura por Portugal da vila de Rio Grande, em Abril de 1776, às forças espanholas que a tinham ocupado durante a Guerra dos Sete Anos. Uma Espanha revigorada organizou uma frota de mais de 100 navios sob o comando do Almirante Casa Tilly, para transportar de Cádiz um exército de 10.000 homens comandados por Pedro de Cevallos, com o objectivo de capturar a ilha de Santa Catarina e todo a costa a sul até o Rio da Prata. O território conquistado deveria ser adicionado ao território governado de Buenos Aires e Cevallos foi nomeado primeiro Vice-Rei da província engrandecida. Para enfrentar esta ameaça, Lavradio ordenou a McDouall para concentrar a sua frota de nove navios de guerra, incluindo o *Pilar* de Phillip, para defender Santa Catarina. Quando o armada de Casa Tilly chegou próximo da ilha, em 17 Fevereiro de 1777, McDouall recusou empenhá-la em combate. Em conselho da guerra convocado por McDouall para discutir se se deveria atacar a frota espanhola ou não, seis de seus capitães apoiaram a sua decisão de não travar combate, enquanto Phillip e José de Mello Brayner optavam por atacar.¹¹ A maioria prevaleceu, e a flotilha retirou-se para o Rio de Janeiro, deixando Santa Catarina e a sua capital, Desterro, que foi capturada por Casa Tilly e Cevallos. Embora isto resguardasse o esquadrão para futuras acções em circunstâncias mais favoráveis, Lavradio ficou exasperado pelo que considerou como conduta cobarde por parte de McDouall e, por contraste, favoravelmente impressionado com a atitude agressiva de Phillip. Em relatório aos oficiais da frota de 22 de Outubro de 1777, Lavradio escreveu a respeito de Phillip: “Quando a Esquadra salio de S^{ta} Cathr^a, com a noticia da Esquadra Castelhana instou ao Chefe p^a q^e atacarre aos inimigos; vendo q^e elhe o não fazia escreveo-lhe de amiz^s pedindo lhe p^a sua honra, e a da Nação os não deixarse de atacar.”¹²

A frota de McDouall zarpuou outra vez do Rio de Janeiro em 1 de Abril de 1777 com o objectivo de cortar as linhas de abastecimento espanholas entre Santa Catarina e o Rio da Prata. Em 19 de Abril, o *San Augustin*, um navio de linha espanhol de 70 peças vindo de Montevideo, encontrou-se com os navios de McDouall próximo de Santa Catarina. José de Mello Brayner no *Prazeres* e Arthur Phillip no *Pilar* conduziram o ataque ao *San Augustin*, apesar do armamento superior do navio espanhol, e

- 10.- Phillip a Lavradio, 18/11/1776, *Colecção de Senhor Marcos Carneiro de Mendonça*, maço 31, f. 41; Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil* (Berkeley, University of California Press, 1968), p. 221.
 11.- Phillip, parecer de 20/2/1777, e José de Mello, parecer de 20/2/1777, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (en adelante AHU), *Rio de Janeiro caixa* 110, ff. 34, 37; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 83, 284.
 12.- “Mappa dos Officiaes e Embarcaçoenz de Guerra, que servem na Esquadra”, AHU, *Rio de Janeiro caixa* 108, f. 76; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 81, 284; McIntyre, *The Rebello Transcripts...*, p. 232. Abeillard Barreto, “A Opção Portuguesa: Restauração do Rio Grande e Entrega da Colónia do Sacramento, 1774-1777”, *História Naval Brasileira*, Segundo Volume, Tomo II, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1979. pp. 284-7.

ambos puderam creditar-se de disparos certos. Depois de uma perseguição de toda a noite, o *San Augustin*, ao amanhecer, encontrou-se com McDouall com todo os seus navios e após uma breve batalha arriou bandeira. Lavradio ficou impressionado com a audácia de Phillip em atacar um navio de linha de 70 bocas de fogo com a sua fragata de 26 peças, como registou num ofício de 2 de Junho de 1777 a Mello e Castro: “O Capitam de Mar e Guerra Artur Felips chegou com a sua Fragata que ellez deixarão chegar demaiz perto, por julgarem que herão das suas, não sepodendo persuadir, que huma Embarcação tão piquena, e de tão pouca força, se a tivesse a vir attacar hum Navio de 70, e sò quando a Capitam Artur lhedeu huã banda da sua Artilharia, he que elles conhessarão, que a Fragata hera nossa.”¹³ O *San Augustin* foi incorporado na marinha portuguesa como o *Santo Agostinho* e o comando dele foi dado a Phillip.

A guerra terminou em Agosto de 1777, quando chegaram ao Brasil notícias de que as cortes de Lisboa e de Madrid tinham concordado com uma trégua, que em 1 de Outubro foi convertida em paz pelo tratado de Santo Ildefonso. O tratado estabeleceu uma solução plena para todas as disputas territoriais entre as duas monarquias, nos hemisférios ocidental e oriental. Santa Catarina foi restituída a Portugal, a posse portuguesa de Rio Grande do Sul foi reconhecida e Portugal renunciou à reivindicação de Colónia. A fim de remover cada causa de discordia, “mesmo com respeito aos dominios da Asia,” Portugal cedeu à Espanha todos os direitos às Filipinas, às Marianas e às ilhas adjacentes que poderiam ser reivindicados ao abrigo do tratado de Tordesilhas de 1494 ou do tratado de Saragoça de 1529.¹⁴

A Espanha estava preparada para ser generosa com Portugal por causa da perspectiva que assomava de guerra com a Grã-Bretanha. As colónias norte-americanas da Grã-Bretanha tinham declarado a independência em 4 de Julho de 1776 e beneficiavam já da ajuda secreta da Espanha e da França. A França declarou guerra à Grã-Bretanha, em apoio dos americanos, em Julho de 1778. Phillip soube disto ao chegar de volta a Lisboa em Agosto (tinha sido designado para escoltar um combóio proveniente do Rio de Janeiro), e decidiu deixar o serviço de Portugal e retornar à marinha britânica. Em 24 de Agosto desligou-se da sua comissão de serviço e um mês depois viajou para Inglaterra. Levava uma carta de Mello e Castro elogiando o seu serviço, declarando que a Rainha não tinha podido recusar a sua “resolução admirável” de servir o seu país e fazendo o voto de que pudesse ser promovido na marinha britânica.¹⁵

A confiança de Phillip no seu futuro na marinha britânica teria sido fortalecida pela sua consciência de que, além da carta de recomendação de Mello e Castro levava

- 13.- AHU, *Rio de Janeiro caixa* 111, f.56; Frost, *Arthur Phillip...*, pp. 81, 284; McIntyre, *The Rebello Transcripts...*, p. 229.
- 14.- Carlos Calvo (editor), *Colección completa de tratados...de la América latina* (Paris, 1862), Vol. III, pp. 130-167.
- 15.- Mello e Castro a Pinto de Souza, Embaixador em Londres, 14/9/1778, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa (en adelante ANTT), Ministério de Negócios Estrangeiros, *maço* 61; Frost, *Arthur Phillip...*, p. 91.

com ele materiais de valor mais concreto. Estes eram as cartas das costas e portos do Brasil e do Rio da Prata que ele tinha feito ou tinha copiado durante seu período do serviço. Pode ter sido a expectativa de que voltasse do Brasil com tão valiosa informação que tenha levado o almirante Augustus Hervey a recomendar Phillip para a nomeação ao serviço de Portugal em 1774.¹⁶ Hervey, um dos lordes do Almirantado, tinha já, parece, utilizado Phillip para espiar em bases navais francesas.¹⁷ As costas e os portos do Brasil eram pouco conhecidos em Inglaterra nessa altura e informações a esse respeito poderiam eventualmente mostrar-se úteis à Grã-Bretanha. No entanto, Hervey tinha-se aposentado ao tempo em que Phillip reentrou na marinha britânica e este precisava, portanto, de um protector novo. A entrada da Espanha na guerra contra a Grã-Bretanha em Junho de 1779 abriu a Phillip a oportunidade de tirar proveito do seu conhecimento da América do Sul quando o Governo britânico fez planos para atacar as possessões da Espanha nesta parte do mundo.

Phillip escreveu em 19 de Julho de 1780 ao Primeiro Lord do Almirantado, o Conde de Sandwich, oferecendo os seus serviços.¹⁸ Sandwich respondeu positivamente, pois Phillip tinha as informações de que Sandwich necessitava para o ajudar a planear uma expedição naval sob o comando de George Johnstone para capturar uma frota espanhola com um carregamento de prata que se juntava então em Buenos Aires. Phillip foi assim posto em contacto com os mais altos ministros de Estado, porque a tarefa de Sandwich e do Almirantado era assistir o Secretário de Estado para os Assuntos Internos e Americanos, Lord Germain, responsável pela condução da guerra na América. Germain, Sandwich e Johnstone ainda consultaram o antigo chefe de Phillip no Brasil, Robert McDouall, que também tinha deixado o serviço de Portugal.¹⁹ Numa carta de Phillip a Sandwich de 17 de Janeiro de 1781 alude-se ao empréstimo por Phillip a Sandwich das suas cartas das costas do Rio da Prata e do Brasil para usar ao organizar-se a expedição: “In the Charts of the Brazil Coast, that I had the honor of shewing your Lordship, there are three good harbours, where Ships that wanted to wood & water, would find only a few settlers, in case they were unwilling to put into any port where there was a Garrison. The most material of these Charts are from regular Surveys”.²⁰ Que Phillip esperava beneficiar se o ataque à frota com o carregamento de prata fosse bem sucedido transparece do seu pedido de que a posse das cartas por ele

- 16.- Hervey a Luiz Pinto de Souza, 25/8/1774; McIntyre, *The Rebello Transcripts...*, p. 205.
- 17.- Goldston-Morris, *The Life of Admiral Arthur Phillip...*, p. 4.0
- 18.- PRO, ADM 1/2306; Alan Frost, *Arthur Phillip*, p. 98.
- 19.- [MacDouall], Memorandum concerning the Plate settlement, sem data mas c. Outubro de 1780, PRO, FO 95/7/4, ff. 517-24; Frost, *Arthur Phillip...*, p. 283. A certa altura suspeitou-se do lado espanhol que Phillip teria o comando da expedição, “por su conocimiento de este Rio”. Francisco de Medina al Virrey Vertiz, 18/5/1780; Anibal M. Riveros Tula, “Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830”, *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, Montevideo, XXII, 1959, p. 209.
- 20.- “Nas cartas da costa de Brasil, que eu tive a honra de mostrar a Vossa Senhoria, há três bons

fosse reconhecida: “I make no doubt that when your Lordship shall please to Order them to be deliver’d to any of His Majts. Ships, or to the India Company, but orders will be gave that I may that I may reap the Credit & Advantage that will naturally arise from them. The Copys wch: Commodore Johnson [*i.e.* Johnstone] desired might be taken are finished.”²¹

A expedição fez-se ao mar em 12 de Março de 1781, com o objectivo adicional de primeiro tentar a conquista da Cidade do Cabo aos holandeses, que se tinham juntado à guerra contra a Grã-Bretanha. No entanto, a caminho do Cabo, a frota de Johnstone sofreu nos Açores danos inflingidos por uma flotilha francesa sob o comando do Almirante de Suffren, que depois navegou para reforçar os holandeses na Cidade do Cabo. A acção de Suffren impediu Johnstone de alcançar os objectivos de sua expedição.²² Apesar deste revés, a estratégia de levar a cabo ataques navais no império americano de Espanha manteve o favor do Governo britânico. Robert McDouall tinha navegado na expedição de Johnstone, mas fora em certo momento destacado para navegar até o Rio de Janeiro na chalupa *Shark*, o que lhe permitiu obter informações sobre as defesas espanholas por intermédio do capitão William Robarts, um antigo subordinado seu que servira também na marinha portuguesa.²³ Estas informações foram utilizadas no planeamento da expedição seguinte contra a América espanhola, que Lord Shelburne, sucessor de Germain como Secretário de Estado para os Assuntos Internos e Americanos, estava determinado a empreender.

Em Julho de 1782, noutra remodelação ministerial, Thomas Townshend assumiu o cargo de Secretário de Estado para os Assuntos Internos e Americanos, e com isso a responsabilidade de organizar uma expedição contra a América espanhola. Como o seu predecessor, Lord Germain, ele buscou conselho junto de Arthur Phillip.²⁴ O plano de Phillip era uma flotilha de três navios de linha e uma fragata efectuem uma

portos, onde os navios que queiram madeira e água não encontrariam mais do que alguns colonos, caso não estejam dispostos a tocar em nenhum porto onde exista uma Guarnição. A maior parte do conteúdo destas Cartas provém de Levantamentos regulares”.

- 21.- “Eu não tenho dúvida nenhuma de que quando V. Senhoria se dignar ordenar-lhes que sejam entregues a algum dos navios de Sua Majestade, ou à Companhia das Índias, serão dadas instruções em conformidade para que eu possa retirar o crédito e benefício que naturalmente derivem delas. As Copias que o comodoro Johnson [*i.e.* Johnstone] desejava fossem feitas estão completadas.” Phillip a Sandwich, 17/1/1781; National Maritime Museum (Greenwich), *Sandwich Papers*, F/26/23.
- 22.- G. Rutherford, “Sidelights on Commodore Johnstone’s Expedition a the Cape”, *MM*, vol. 28 (1942), pp. 189-212, 290-308.
- 23.- McDouall, relatório de 3/6/1782 de Rio de Janeiro, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/345, ff. 104-5; *Gazeta de Lisboa*, 21/8 e 11/9/1781; Alden, *Royal Government in Colonial Brazil...* pp.500-01.
- 24.- Viscount Keppel, First Lord of the Admiralty, a Townshend, 25/9/1782; Clements Library (Ann Arbor), *Sydney Papers*, 9; British Library, *India Office Records*, H 175, f. 237; Alan Frost, *Arthur Phillip...*, 1987, p. 114.

incursão a Buenos Aires e Montevideo, para dali prosseguirem até as costas do Chile, do Perú e do México para acções de saque e, finalmente, atravessarem o Pacífico para se juntar à esquadra do Indico Oriental sob o comando do Almirante Hughes para um ataque a Manila. O plano incorporou uma proposta feita pelo capitão John Blankett a Lord Shelburne em Agosto de 1782: “This expedition might proceed to the Isle of St Catherine’s or Rio Negro for intelligence or water, and failing of success at the River of Plate to proceed immediately round to Callao. On success at the River of Plate, such force as could be spar’d might be sent as a Reinforcement to India, or to the south Seas, as the circumstances of the case should make most prudent.”²⁵

O plano apresentava uma notável semelhança com outro da autoria do capitão William Robarts, que em 1777 tinha sido, como Phillip, oficial britânico na flotilha de McDouall da marinha real portuguesa no Brasil. (Tinha comandado o *São João Baptista*.)²⁶ É possível que os dois tivessem discutido tal operação nessa altura, quando ambos estavam no Rio de Janeiro. Robarts tinha também estado em Colónia, em Janeiro de 1763, quando comandara a fragata *Ambuscade*, que integrava uma flotilha de nove embarcações sob o comando de John MacNamara, com a qual tinha tentado em vão retomar o estabelecimento depois de este ter sido capturado pelos espanhóis de Cevallos.²⁷

A expedição, composta pelo *Grafton* (70 peças), o *Elizabeth* (74 peças), o *Europa* (64 peças), e a fragata *Iphigenia* (?), largou em 16 de Janeiro de 1783, sob o comando do comodoro Robert Kingsmill.²⁸ A Phillip foi dado o comando do *Europa*.²⁹ Logo após sair, foi concluído um armistício entre a Grã-Bretanha e a Espanha. Phillip soube isto em Abril quando aportou para reparos, causados por uma tempestade, no Rio de Janeiro. Phillip escreveu a Townshend do Rio de Janeiro em 25 de Abril de 1783, expressando seu desapontamento por o fim da guerra americana lhe ter roubado a oportunidade de ganhar glória por feitos navais na América do Sul:

- 25.- “Esta expedição poderá prosseguir para a Ilha de Sta. Catharina ou para o Rio Negro para fins de informação ou para obter água e, não logrando sucesso no Rio da Prata, prosseguir imediatamente rumo a Callao. Sendo bem sucedida no Rio da Prata, uma força que possa ser dispensada poderá ser enviada como reforço para a Índia ou para os Mares do Sul, conforme os circunstâncias aconselhem.” Blankett a Shelburne, Agosto de 1782; Clements Library (Ann Arbor), *Sydney Papers*, 9; Alan Frost, *Arthur Phillip...*, p. 114.
- 26.- John Dalrymple, *Memoirs of Great Britain and Ireland* (London, 1790), pp. 315-9.
- 27.- Aníbal M. Riverós Tula, “História de la Colonia del Sacramento, 1680-1830”, *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, Montevideo, XXII, 1959, pp. 646-7; Abeillard Barreto, “Tentativas Espanholas de Domínio do Sul do Brasil, 1741-1774”, *História Naval Brasileira*, Segundo Volume, Tomo II (Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1979), p. 204.
- 28.- Admiralty Lords a Kingsmill, 17/12/1782, Public Record Office (PRO), ADM 2/113: 522-3; Kingsmill a Admiralty Lords, 1/1/1783, PRO, ADM 1/2015; Keppel a Middleton, 17/12/1782, PRO, HO 28/2: 410-1; Alan Frost, *Arthur Phillip...*, p. 114.
- 29.- PRO, ADM 51/354; ADM 2/113; Alan Frost, *Arthur Phillip...*, p.114.

*I have been under the necessity of putting into this port, and I can assure you Sir that the situation of the Spanish Settlements are such as I always thought them.... All the Regulars in Buenos Ayres Monte Vedio, and the different Guards in the River of Plate do not amount to five hundred Men. No ship of the Line, and only two frigates in the River. You will Sir, easily suppose how much I must be mortified in being so near & not at liberty to Act.*³⁰

Em vez de voltar imediatamente a Inglaterra para ser licenciado, Phillip decidiu navegar até a Índia pelo Cabo da Boa Esperança para se juntar ao Almirante Hughes em Madrastra.

Por esta altura, meados de 1783, o protector de Phillip, Lord Sandwich, juntamente com o Presidente da Royal Society, Sir Joseph Banks, defendia a fundação de uma colónia britânica em Nova Gales do Sul.³¹ Uma colónia nesta parte do mundo seria de grande utilidade para a marinha real por facilitar ataques contra as possessões espanholas no Chile e no Perú, como os colaboradores de Banks, James Matra, Sir George Young e John Call salientaram em propostas escritas sobre o assunto. Banks teve grande influência na política do Governo por virtude da sua posição como conselheiro respeitado no *Home Office* (Ministério do Interior) e no Almirantado.

Depois de seu regresso a Inglaterra, proveniente da Índia, em Abril de 1784, Phillip permaneceu em estreito contacto com Townshend (agora Lord Sydney) e o Sub-Secretario do *Home Office*, Evan Nepean. De Outubro de 1784 a Setembro de 1786 esteve ao serviço de Nepean (encarregado do Serviço Secreto para as potências borbónicas, França e Espanha) para espiar nos arsenais navais franceses de Toulon e outros portos.

Em meados de 1786, parecia iminente o recomeço da guerra com a Espanha, a França e a Holanda em consequência da guerra civil na Holanda, e o Governo britânico tomou a decisão de fundar uma colónia em Botany Bay, em Nova Gales do Sul. Uma das razões para fundar a colónia era proporcionar uma base naval à marinha britânica no Pacífico. Lord Sydney, como Secretário de Estado para os Assuntos Internos, era o ministro responsável por este empreendimento, e em Setembro de 1786 nomeou Phillip comodoro da frota que deveria transportar para Botany Bay os degredados e soldados seus futuros colonos. Ao chegar lá, Phillip deveria assumir os poderes de Capitão-Geral e Governador-Geral da nova colónia. Uma colónia subsidiária seria fundada na ilha

30.- “Foi-me necessário tocar neste porto, e posso assegurar-lhe, Senhor, que a situação nos estabelecimentos espanhóis é tal como eu sempre a pensei.... Todos os Regulares em Buenos Aires e em Montevidéu, e os diversos Guardas no Rio da Prata não ascendem a quinhentos homens. Nenhuma nau da linha, e só duas fragatas no Rio. Vossa Senhoria calculará facilmente quanto eu devo estar mortificado por estar tão perto e sem liberdade para agir.” India Office Records, H 175, f. 237; Alan Frost, *Convicts & Empire: A Naval Question, 1776-1811* (Melbourne, Oxford University Press, 1980), p. 209. Phillip utilizou a ortografia portuguesa de então para Montevidéu.

31.- James Matra a Banks, 28/7/1783, British Library Additional MS 33979: 206; Alan Frost, *The Precarious Life of James Mario Matra* (Melbourne University Press, 1995), p. 110.

de Norfolk, conforme recomendado por John Call, para aproveitar para fins navais a fibra de linho nativo e a madeira dos pinheiros araucários dessa ilha. A frota largou de Portsmouth em Maio de 1787.

A frota tocou no Rio de Janeiro no curso da sua viagem a Botany Bay para se reabastecer de provisões essenciais. Esta estadia aparentemente redespertou a mágoa de Phillip pela oportunidade perdida de se cobrir de glória no mar por causa do malogro da sua expedição de 1783. Do Rio de Janeiro, Phillip enviou uma mensagem a Sydney e a Shelburne (agora Lord Lansdowne) através de uma carta a Nepean datada de 2 de Setembro de 1787:

You know how much I was interested in the intended expedition against Monte Vedio, and that it was said that the Spaniards had more troops than I supposed. The following account I have from a person who was there all the war and I am certain that the account is exact:

One Regiment.....under 700

Four Companies of Artillery...400

Dragoons.....400

Two Battalions of Infantry.....700

*These were divided on the north and south shores, and in different towns. Monte Vedio would not have been defended, as half these troops could not have been drawn together. Of this you will be so good as to inform the Lords Sydney and Lansdowne; it will corroborate what I mentioned before I left town.*³²

Ao enviar esta carta, Phillip pode não se ter limitado a repetir a sua desapontamento por acontecimentos passados, mas também estar a lembrar aos seus protectores no Governo que a estratégia que inspirara a expedição de 1783 seria ainda viável no caso de uma renovação das hostilidades entre a Grã-Bretanha e a Espanha. O facto de ele ter recordado a discussão do assunto antes de deixar Londres em princípios de 1787 poderá indicar que Sydney estava pensando em tal expedição nessa altura.

Na fixação dos limites territoriais de Nova Gales do Sul proclamados quando fundou formalmente a colónia, em 7 de Fevereiro de 1788, Phillip ter-se-á lembrado dos seus dias no Brasil. O limite ocidental da sua jurisdição foi estabelecido no meridiano 135° a Leste de Greenwich, de modo a fazer Nova Gales do Sul incluir toda a metade oriental da Austrália. Esse meridiano coincidia com a correspondente linha

32.- “V.S. sabe quanto eu estava interessado na projectada expedição contra Montevidéu, e que se dizia então que os espanhóis tinham mais tropas do que eu suponha. Chegou-me o seguinte relato de uma pessoa que esteve lá toda a guerra, e eu estou certo de que o relato é exacto: Um Regimento -abaixo de 700; Quatro Companhias de Artilharia -400; Dragões -400; Dois Batalhões de Infantaria -700. Estas tropas foram dispersas pelas costas do Norte e do Sul, e por diferentes cidades. Montevidéu não seria defendido, porque metade das tropas não poderiam ter sido reunidas. V.S. terá a amabilidade de informar disto Lords Sydney e Lansdowne; o que corrobora o que eu mencionei antes de sair da cidade.” PRO, CO, 318/9, f.197; *Historical Records of New South Wales*, Vol.I, Pt.2, p. 114; Alan Frost, *Arthur Phillip...*, p. 116.

de demarcação reivindicada pela Espanha nos termos do tratado de Tordesilhas. As divergências entre Espanha e Portugal sobre a localização da linha de Tordesilhas tinham ocasionado muitos conflitos entre as duas monarquias, incluindo a terceira Guerra de Colônia, que terminou pela solução final da pendência em ambos os hemisférios pelo tratado de 1777 de Santo Ildefonso. Sempre hostil às pretensões da Espanha no Pacífico, a Grã-Bretanha, quando a decisão de colonizar Nova Gales do Sul foi tomada, sentiu-se livre de ignorar quaisquer reivindicações que o Rei de Espanha pudesse formular quanto à Austrália oriental ao abrigo de tratados antigos.

Quando Phillip foi designado Governador da colônia de degredados, a imprensa de Londres recordou, de forma bastante deturpada, o seu transporte dos degredados do Rio de Janeiro para Colônia em 1776. Um artigo em *The World* de 16 de Abril de 1789 declarava: “BOTANY BAY.— Mr. *Phillip*, who has this command, has the aid of experience. He had a similar expedition entrusted him by PORTUGAL, to carry convicts to South America.”³³

Não foi, porém, a sua experiência em transportar condenados que fez recair a atenção de Sandwich e de Sydney sobre Phillip. O seu serviço no Brasil tinha-o evidenciado como um oficial da marinha audaz e competente e tinha-lhe permitido tornar-se conhecedor da navegação nas águas do Sul do Brasil e do Rio da Prata ou ligadas à defesa do império espanhol no América do Sul. Isto foi o que fez concitar sobre ele a atenção de Sandwich e de Sydney. A sua administração competente como primeiro governador de Nova Gales do Sul, desde Janeiro de 1788 até a sua saúde precária o forçar a uma aposentação prematura, em Dezembro de 1792, justificou a fé de ambos nas suas capacidades. Durante a Crise do Estreito de Nutka em 1790, os planos para atacar o império espanhol na América foram retomados e a nova colônia de Phillip foi considerada como uma plataforma para uma expedição com ponto de partida na Índia. A crise, porém, foi resolvida antes que estes planos fossem executados.³⁴

A contribuição de Phillip para a defesa do Brasil foi sempre ali recordada e, quando ele tocou no Rio de Janeiro em Agosto de 1787 como comodoro da frota que ia colonizar Nova Gales do Sul, assim como durante o seu regresso a Inglaterra em Fevereiro de 1793, foi honrado com atenções extraordinárias. Os fornecimentos que a sua frota recebeu no Rio de Janeiro em 1787 foram essenciais para a bem sucedida

fundação da nova colônia e sem dúvida aqueles fornecimentos foram grandemente facilitados pela boa reputação de Phillip. Watkin Tench, um capitão de fuzileiros navais, observou acerca da visita da frota em 1787: “Some part, indeed, of the numerous indulgences we experienced during our stay here must doubtless be attributed to the high respect in which the Portuguese held Governor Phillip, who was for many years a captain in their navy and commanded a ship of war on this station, in consequence of which many privileges were extended to us, very unusual to be granted to strangers.”³⁵ O Rio de Janeiro continuou a ser um porto de escala vital para os navios britânicos que abasteciam a colônia de Nova Gales do Sul até bem dentro do século XIX.³⁶

33.- “BOTANY BAY.— O Sr. *Phillip*, que recebeu este comando, tem o benefício da experiência. Chefiou uma expedição semelhante confiada por PORTUGAL, para levar convictos para a América do Sul.”

34.- William Dalrymple a William Pitt, 10/5/1790, PRO, *Pitt Papers*, 30/8/28: 72-3; memorando por Lord Mulgrave [maio de 1790], PRO, *Pitt Papers*, 30/8/360; Sir Archibald Campbell a Pitt [Junho de 1790], PRO, FO 95/7/4: 501; Campbell a Pitt, 18/10/1790, PRO, FO 95/7/4: 484; Home Riggs Popham a Yorke, 26/11/1803, *Correspondence and Memoirs of Lord Castlereagh* (London, 1848), vol. VII, pp. 288-93; PRO, WO 1/178: 53-9; Robert J. King, “A regular and reciprocal System of Commerce’ - Botany Bay, Nootka Sound, and the isles of Japan”, *The Great Circle* (Journal of the Australian Association for Maritime History) vol. 19, nº 1, 1997.

35.- “Parte, certamente, dos numerosos favores com que nós contámos durante a estadia aqui devem sem dúvida ser atribuídos ao alto respeito que os portugueses tinham pelo Governador Phillip, que durante tantos anos foi capitão na sua marinha e comandou um navio de guerra, em consequência do que tantos privilégios nos foram concedidos, muito raramente outorgados a estrangeiros.” Watkin Tench, *A Narrative of the Expedition a Botany Bay* (London, Debrett, 1789), p. 26.

36.- Rudy Baus, “The Importance of Rio de Janeiro a British Interests, with Particular Attention a Australia, 1787-1805”, *Journal of the Royal Australian Historical Society*, vol. 65, pt. 3, 1979, pp. 145-72; *idem*, “Rio de Janeiro: Strategic Base for the Global Designs of the British Navy, 1777-1815”, in Craig L. Symonds *et al.* (eds.) *New Aspects of Naval History* (Annapolis, Naval Institute Press, 1981), pp. 75-89.

El mar entre los mayas prehispánicos: cualidad de las aguas y su simbolismo

Emiliano Melgar*

Una característica esencial del simbolismo religioso mesoamericano, maya en nuestro caso, es su multivalencia, su capacidad para expresar simultáneamente un número de significados cuya relación no parece evidente a la luz de la experiencia cotidiana occidental. En este sentido, un símbolo siempre expresa una realidad o una situación en la que muchas veces se encuentra comprometida la existencia humana y del grupo social que lo produjo, aunque su lógica no nos parezca del todo clara. Así, el agua, elemento vital por excelencia, evoca la idea de generación y la fecundidad reflejada en el complejo agua-luna-mujer, que para Mircea Eliade desde épocas remotas estuvo considerado como el circuito antropocósmico de la fecundidad.¹ La primera necesidad de todo pueblo sedentario es el aprovisionamiento de agua, sin ella no existe la agricultura. Por tal motivo, al tratar de explicarse el mundo en el que vivían, estos grupos crearon una gran variedad de divinidades, hierofanías y kratofanías a quienes harían responsables de los fenómenos de la naturaleza, sobre todo aquéllas relacionadas con el agua. A ellas se les confirió la responsabilidad de regular su abastecimiento, y mediante ceremonias propiciatorias requerían de ellas el vital líquido de la lluvia, que haría fructificar los sembradíos y el agua de las fuentes de las que obtendrían el suministro necesario para diversas actividades de la vida cotidiana.

En este sentido, en las religiones mesoamericanas, el mundo de los dioses era como un caleidoscopio en donde la acción de un ser divino nunca se ejercía sola sino en combinación con la de otros, y de acuerdo con el paso del tiempo, aquellas influencias que en un momento dado eran benéficas, en otro se tornaban maléficas; tal y como sucedía con los fenómenos naturales, en donde unos desencadenaban a otros. De esta manera el agua aparece como una entidad multiforme y sin embargo única, cuyo favor es preciso atraerse, si se quiere gozar apaciblemente de ella. Este precioso líquido es sinónimo de vida y movimiento, aunque en determinadas circunstancias

* Investigador de la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

1.- Mircea Eliade, "Observaciones metodológicas sobre el estudio del simbolismo religioso", *Metodología de la historia de las religiones*, Mircea Eliade y Joseph Kitagawa (comps.), (Barcelona, Paidós/Orientalia, 1986), pp. 130-131.

puede convertirse en muerte y destrucción, como los huracanes, inundaciones y tempestades prolongadas.

Además, los referentes simbólicos de las concepciones de cuerpos de agua mayas pueden ser comprendidos y relacionados con los principios dominantes del mundo mesoamericano: dualismo, bifurcación de género, homologías, oposiciones binarias no excluyentes, correlaciones de reciprocidad y complementariedad, entre otros. Éstos inciden en la continuidad y transformaciones de formas y contenidos, algunos surgidos de prácticas cotidianas sacralizadas, como la navegación prehispánica en ríos y costas y el ciclo agrícola ligado al calendario.

Y entre todas las aguas, la del mar continúa siendo la más incomprensible, antes que nada porque es salada y sus movimientos visibles como las mareas y el oleaje pudieron propiciar que los mayas llegaran a preguntarse ¿le son propios? Lo anterior sale a colación debido a que cualquier observador de la naturaleza, y los mayas eran muy buenos en ello, puede darse cuenta que los ríos de agua dulce fluyen y fluyen constantemente hacia el mar y sin embargo, éste sigue salado y no se desborda, además de poseer aparente movimiento propio. Entonces, ¿cómo concebían y atribuían cualidades al mar los mayas prehispánicos? ¿Qué otorgaba al mar importancia religiosa? ¿Y, qué tipo de factores convertían en sagrado a este cuerpo de agua? En torno a estas preguntas se desarrollará el siguiente trabajo. Para ello utilizaremos diversas vías, como la taxonomía lingüística, el significado de estos símbolos según las constantes universales en los diccionarios de simbolismos, la historia de lo imaginario, la identificación temática de algunas acciones y funciones de Vladimir Propp y los mitemas de oposiciones binarias de Claude Lévi-Strauss.

Finalmente, resultaría ingenuo de nuestra parte no indicar al lector que en un trabajo de identificación e interpretación de este tipo siempre pueden quedar incertidumbres y existir quizás equívocos. Es esta una de las principales razones por la cual los mitos de los grupos prehispánicos como los mayas siguen suscitando nuestro interés a pesar de cumplirse ya bastantes décadas de trabajo dedicadas a ellos.

¿Confusión o concepción múltiple del mar y los cuerpos de agua?

Contar o no contar con las costas y el mar ha imprimido un carácter específico a las culturas mesoamericanas. En el altiplano mexicano de la época prehispánica aparentemente había una falta de conciencia sobre la existencia de la costa y su significado, del mar y sus circuitos comerciales y culturales. Para estos grupos, el agua y la fauna acuática, sobre todo marina, simbolizaban la fertilidad, pero el mar era concebido como un espacio más allá de los límites de la tierra conocida. Asimismo, lo denominaban *ueyatl* o “gran lago”,² cuyo medio en constante cambio no dominaban

2.- Alain Musset, *El Agua en el Valle de México. Siglos XVI-XVIII*, trad. Pastora Rodríguez Aviñoa y María Palomar (México, Pórtico de la Ciudad de México/CEMCA, 1992), pp. 42, 121.

plenamente (mareas, corrientes marinas, vientos y huracanes). Esta aparente falta de conciencia del mar comparándolo con un lago se ha achacado a los mayas también, porque en algunas fuentes aparece como tal; por ejemplo, en una de las creaciones del mundo señaladas en el *Chilam Balam de Chumayel*, se menciona el nacimiento del *uinal* o mes, personificado en “Nuestro Padre Dios” y creador del día, el cielo, la tierra, el agua, y las cosas del mar y de la tierra.³ Hasta aquí no hay problema, porque sí denota diferenciación del agua (¿de lagos, lagunas, ríos?) de las “cosas del mar”. No sucede lo mismo un par de renglones siguientes, cuando se describe detalladamente lo hecho por “el Creador” durante cada día, porque en el día Cinco *Lamat* inventó el gran sumidero de la gran laguna del mar.⁴

Para nosotros se trata más bien de una confusión de los investigadores en la comprensión de las categorías acuáticas, de la taxonomía entre los mayas en donde la división se hace con base en la confrontación de objetos sensorialmente perceptibles como el agua de lluvia, ríos, lagos y mares con sus distintas propiedades, colores y hasta relaciones espaciales asociadas a los cuatro rumbos que les confieren diferentes cualidades.

Como en el *Ritual de los Bacabes*, en donde aparecen señalados una multitud de cuerpos de agua como el agua fría (*sis haa*), el agua de frescura (*sisil haa*), el granizo de frescura (*sisil bat*), el granizo rojo (*chacal bat*), las blancas goteras (*sacal chulub*), el agua para las hinchazones (*sabal haa*), el agua del cielo (*caanil haa*), el agua de neblina (*batil haa*),⁵ agua de cenote (*dzonotil haa*),⁶ el agua en general (*yal, haa, chulul*),⁷ y el mar de cuatro colores asociados a los cuatro rumbos, el mar rojo al este (*chacal kaknab*), el mar blanco al norte (*sacal kaknab*), el mar negro al poniente (*ekel kaknab*) y el mar amarillo al sur (*kanal kaknab*).⁸

En cambio, desde nuestra visión occidental, siempre hemos hecho de otra manera la división de los tipos de agua en lagos, lagunas, mares y océanos sin cargas simbólicas, en categorías que no siempre veremos ni tenemos por qué ver en otras culturas; para los mayas más bien estas aguas parecen concebidas como un solo tipo con múltiples facetas, algo normal en una sociedad con religión y cosmovisión donde los dioses y fenómenos naturales son polivalentes, multiformes y concatenados unos con otros. Entonces, el problema pasaría a ser de polisemia o multivocalidad de nu-

3.- *Libro de Chilam Balam de Chumayel*, 1ª reimpr. trad. del maya por Antonio Mediz Bolio, prólogo, introducción y notas de Mercedes de la Garza (México, SEP, 1988), p. 117, (Cien de México).

4.- *Ibid.*, p. 118.

5.- *El Ritual de los Bacabes*, edición facsimilar con transcripción rítmica, traducción, notas, índice, glosario y cómputos estadísticos por Ramón Arzápalo Marín (México, UNAM/IIF-CEM, 1987), p. 371, (Fuentes para el estudio de la cultura maya 5).

6.- *Ibid.*, p. 398.

7.- *Ibid.*, p. 405.

8.- *Ibid.*, pp. 406-407.

merosos símbolos por el hecho de poseer múltiples significaciones.

Esto sería posible si pensamos que las aguas de ríos, lagos y mares son una misma entidad en constante movimiento mediante el ciclo del agua, y que las categorías con las que las diferenciamos son en su mayoría por composición química y extensión, mientras que los mayas podrían haber buscado otros referentes para su división, algunos de los cuales hemos señalado anteriormente, como sus atributos medicinales, colores, aspecto visual y/o táctil, temperaturas e incluso tal vez hasta un sexo supuesto, como lo femenino, que se concatenará con otros caracteres homólogos como lo frío, lo húmedo, lo bajo, la muerte-resurrección, el inframundo, la oscuridad, la fecundidad y la regeneración.

Así, pues, parecen confusas las palabras que se refieren a cuerpos de agua, sin contar que se dificulta la identificación por la libre traducción de algunas de ellas hechas por los lingüistas como Ramón Arzápalo Marín. Este problema se hace patente con mayor frecuencia en los libros del *Ritual de los Bacabes* y *El Título de Totonicapán*, en donde una misma palabra se traduce como mar y/o cualquier otro cuerpo de agua, así como varias palabras se refieren a un mismo tipo acuático. Por ejemplo la palabra *kaknab*, es traducida indistintamente por Arzápalo como mar⁹ y playa,¹⁰ sin indicar porque elige una u otra a lo largo del texto del *Ritual de los Bacabes* y que buscando en el diccionario maya-español *Calepino de Motul*, encontramos que dicha palabra se refiere a “la mar”;¹¹ además, llama la atención que casi siempre aparezca asociado a *tu chii* u orilla de (mar o de la playa según sea el caso). La costa es la frontera entre el mar y la tierra, pero decir orilla del mar es verla con ojos de marino y orilla de playa con ojos terrestres, así que aquí vale la popular frase relativista de: “Todo depende del cristal con que se mira”. Nosotros nos inclinamos más por la de orilla del mar, ya que en otros pasajes señalan ciertos ritos que evocan a las fuerzas del centro del mar o mar adentro pero variando la palabra de *kaknab* por *ix tan yola*,¹² lo que implica la concepción de la entidad marítima, y además, no sabemos si los mayas concebían a la playa como tal, como un espacio geográfico de enlace y separación entre la tierra y el mar y si la diferenciaban de las riberas de un lago que aparentemente podría cumplir las mismas funciones.

Otra palabra interesante por su polisemia es *xaman*, que Arzápalo menciona como un sinónimo de mar.¹³ Sería que los mayas utilizaban locativos para diferenciar al mar de otros cuerpos de agua, porque asociarlo a *xaman* o norte puede deberse, y seguramente a eso se refiere Arzápalo, a que este rumbo de los mayas está ocupado por

el mar, por la unión del Golfo de México y el Mar Caribe; por lo tanto, es permisible asociar ambos conceptos porque una gran extensión acuática ocupa dicho rumbo del universo maya. Además, existe una variante en el *Calepino de Motul, xaman chac*,¹⁴ que se refiere a un “aguazero con norte”, de donde podríamos especular el origen de la frase “ahí viene un Norte” en la península y costa del golfo, que se refiere a fuertes aguaceros en cierta temporada del año y que precisamente vienen del norte y por simbolismo serían las lluvias provocadas por el Chaac blanco, el del norte.

En cuanto a las otras fuentes mayas que mencionan el mar, sólo tuvimos acceso a la versión en maya del *Título de Totonicapán* pero cuyo simbolismo y polisemia trataremos en el apartado dedicado al Diluvio Universal. Desgraciadamente con el *Memorial de Sololá*, el *Chilam Balam de Chumayel* y el *Popol Vuh*, tuvimos que contentarnos con la versión ya traducida y alguna que otra afortunada nota del traductor en donde asentara en maya dicha palabra. Por ello pedimos disculpas por lo restringido de los ejemplos. Pero no sólo lingüísticamente es posible obtener información de cómo los mayas prehispánicos concebían o categorizaban al mar y a los cuerpos de agua en general; también se puede hacer uso de otras vías como el estudio de la relación hombre-mar a través de la historia de lo imaginario y la división temática siguiendo algunas de las acciones y funciones de Vladimir Propp.

Ver el mar de los mayas a la luz de lo imaginario

En el pasado mesoamericano, uno de los testimonios más hermosos es el de las aguas y dentro de ellas el mismo mar. Mirémoslo una y otra vez; desde épocas muy tempranas, ha sido símbolo de infinitud, poder, misterio, temor, riqueza y peligro.¹⁵ Según este enfoque, ante este azulado espacio geográfico, de enormes proporciones e insondables misterios, el hombre ha sentido la necesidad de crear un rico y variado universo mítico-religioso con el cual explicar, al menos en parte, los fenómenos de tan sobrecogedora grandeza. Este tipo de sentimientos encontrados sintieron varios grupos mayas, como los quichés y cakchiqueles, llamando la atención que sean ellos, que tienen el mar lejano de sus comunidades; por lo cual su contemplación es más impactante que para aquéllos que viven en las costas. Así, un sentimiento de este tipo mencionan los cakchiqueles en el *Memorial de Sololá*:

*Luego llegamos a la orilla del mar. Allí estaban reunidas todas las tribus y los guerreros a la orilla del mar. Y cuando lo contemplaron, se les oprimieron los corazones. “No hay manera de pasarlo; de nadie se ha sabido que haya atravesado el mar”, se dijeron entre sí todos los guerreros y las siete tribus.*¹⁶

9.- *Ibid.*, p. 364.

10.- *Ibid.*, p. 360.

11.- *Calepino de Motul. Diccionario Maya-Español*, paleografía y edición por Ramón Arzápalo Marín (México, UNAM, 1995), t. III, p. 1815.

12.- *Vid supra*, n° 5, p. 267.

13.- *Ibid.*, p. 307.

14.- *Vid supra*, n° 11, t. III, p. 2166.

15.- Fernand Braudel, *Memorias del Mediterráneo. Prehistoria y antigüedad*, trad. Alicia Martorell (Madrid, Ediciones Cátedra, 1998), p. 21.

16.- *Memorial de Sololá. Anales de los Cakchiqueles*, trad. Adrián Recinos (México, FCE, 1980), p. 57.

Como vemos, en el mar con su deslumbrante inmensidad, permanece un mundo mal conocido, amenazante, en donde se refugian seres divinos, animales fabulosos, monstruos y dioses. La creencia en poderes impersonales inherentes al mar y sus habitantes han provocado la necesidad humana de controlar o de hacer controlar esta realidad sobrehumana, forjando técnicas rituales que consideran aptas para controlar dichas fuerzas y tratar de formarse una idea precisa sobre el modo de obrar de éstas.¹⁷ Así, los cakchiqueles después de estos sentimientos encontrados, buscan la manera de dominar este medio, de poderlo atravesar:

*Luego llegamos a la orilla del mar. Allí estaban reunidas todas las tribus y los guerreros a la orilla del mar. Y cuando lo contemplaron, se les oprimieron los corazones -No hay manera de pasarlo; de nadie se ha sabido que haya atravesado el mar-, se dijeron entre sí todos los guerreros y las siete tribus- ¿Quién tiene un palo con el cual podemos pasar, hermano nuestro?... Compadécete de nosotros ¡oh hermano! Que hemos venido a amontonarnos a la orilla del mar, sin poder ver nuestras montañas, nuestros valles. Si nos quedamos aquí seremos vencidos nosotros los dos hijos mayores, los jefes y cabezas, los primeros guerreros de las siete tribus. No hemos venido para estar aquí amontonados a la orilla del mar, sin poder contemplar a nuestra patria que se nos dijo que veríamos, vosotros nuestros guerreros, nuestras siete tribus.*¹⁸

El motivo que impulsa a los cakchiqueles a querer atravesar el mar lo señalaremos cuando hablemos del mar del oriente como fuente de poder, pero adelantamos que aquéllos que tienen la habilidad de atravesarlo, de llegar “al otro lado”, obtienen el reconocimiento de jefes con lo cual legitiman su poder. Mientras, siguiendo en el enfrentamiento del hombre con el misterioso océano y con los espacios desconocidos que se hallaban más allá de su límite natural, como las islas visibles desde las costas, se generó en el imaginario colectivo un conjunto de deidades, figuras y símbolos donde el pensamiento fantástico jugó un papel relevante. La actitud del hombre frente al gigantesco y sonoro mar fue de asombro y angustia, de incertidumbre y beneplácito, o de temor y esperanza. Sin duda debieron concebirlo con vida propia, pues rugía, susurraba y se agitaba como una criatura viva, mitificando los fenómenos oceanográficos como la bravura del mar, el impestuoso oleaje o los destructores huracanes en kratofanías, manifestaciones de la fuerza de las sustancias ligeras o expresiones de divinidades sedientas de veneración, temor y respeto,¹⁹ como el temible *Chac Uayab*

Xoc (“El mortal tiburón”).²⁰ De esta manera, nace un bestiario fantástico del agua, fundado en las creencias, los terrores o las esperanzas de cada uno.

Pero no solamente los fenómenos propiamente marinos eran potencialmente kratofanías, sino también podían expresar hierofanías, capaces de manifestar algún aspecto de lo sagrado,²¹ cuya vinculación con el mundo del hombre y con el mundo celeste propició la aparición de símbolos y su multiplicidad, con mensajes metafóricos de su religión y cosmovisión.

La dualidad del mar entre los mayas

Poco sabemos acerca de la relación de los mayas prehispánicos con el mar,²² aunque suponemos que debió ser importante. Ciudades alejadas de la costa, como Palenque, Yaxchilán, Piedras Negras, Tikal, Iximché, etc., estaban, sin embargo, cerca de lagos, lagunas y ríos, éstos últimos que desembocan en el mar y que constituyeron medios de transporte e intercambio, como los ríos Motagua, Hondo y Usumacinta. Hay que destacar también que para los mayas, desde el punto de vista cosmogónico, el mar era el sagrado lugar de nacimiento de la vida, y al mismo tiempo, de acuerdo con la dualidad del pensamiento maya, el elemento en que se daban la muerte y el renacimiento. De aquí su importancia no sólo para fines prácticos sino también en el ámbito cosmogónico y en aspectos relacionados con el culto, rituales y medicina. De esta forma, pueden apreciarse algunos mitemas²³ en los que el mar juega un rol importante gracias a su dualismo que en pocas palabras es la oposición de dos principios. Para Eliade, siguiendo a Lévi-Strauss, ello implica un juicio de valor y una polarización jerárquica de la realidad en todos los niveles (cosmológico, antropológico, ético, etc.):²⁴

Así, dentro de los mitos de creación, la presencia del agua, el “Mar Primordial” como situación inicial, está ligada íntimamente al estado de caos en los tiempos primigenios, como se destaca en el siguiente pasaje del *Popol Vuh*:

Esta es la primera relación, el primer discurso. No había todavía un hombre, ni un animal, pájaros, peces, cangrejos, árboles, piedras, cuevas, barrancas, hierbas ni bosques: sólo el cielo existía. No se manifestaba la faz de la tierra. Sólo estaban el mar en calma y el cielo en toda su extensión. No había nada

20.- *Vid. supra*, n° 5, p. 351.

21.- Mircea Eliade, *Lo sagrado y lo profano*, 5ª edición, trad. Luis Gil (Barcelona, Labor/Punto Omega, 1983), p. 19.

22.- Un claro indicador de ello es que no existe una sola publicación dedicada en específico a tal tema.

23.- Mitemas: éstos resultan de un juego de oposiciones binarias o ternarias, pero entre elementos que ya están cargados de significación en el plano del lenguaje y que son expresables por palabras del vocabulario. Los diferentes niveles en que evoluciona el mito son geográficos, económicos, sociológicos y cosmológicos. Claude Lévi-Strauss, *Antropología Estructural. Mito. Sociedad. Humanidades*, 3ª ed., trad. J. Almela (México, Siglo XXI), pp. 139-142.

24.- Mircea Eliade y Ioan P. Couliano, *Diccionario de las religiones*, 2ª ed., trad. Isidro Arias Pérez (Barcelona, Paidós/Orientalia, 1994), p. 131.

17.- Angelo Brelich, “Prolegómenos a una historia de las religiones”, *Historia de las Religiones Siglo XXI. Vol. 1: Las religiones antiguas I*, 2ª ed. (México, Siglo XXI, 1977), p. 47.

18.- *Vid. supra*, n° 16, pp. 57-58.

19.- Raúl Palacios Rodríguez, “El Mundo Antiguo y la relación hombre-mar a la luz de la Historia de lo imaginario”, en *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)*, Jorge Ortiz Sotelo [ed.] (Lima, IEHMP, 1993), p. 204.

*junto, que hiciera ruido, ni cosa alguna que se moviera, ni se agitara, que hiciera ruido en el cielo. No había nada que estuviera en pie; sólo el agua en reposo, el mar apacible, solo y tranquilo. No había nada dotado de existencia. Solamente había inmovilidad y silencio en la oscuridad, en la noche.*²⁵

Para los mayas, el “Mar Primordial” en medio de la noche podría estar asociado con el inframundo y era matriz de nacimiento y renacimiento. Según el *Diccionario de Símbolos* de Juan Eduardo Cirlot, el mar corresponde al “océano inferior”, a las aguas en movimiento, agente transitivo entre la vida y la muerte, fuentes de la vida y el final de la misma, un *regresus ad uterum*, morir para renacer.²⁶ Entonces, el simbolismo del mar con la noche y las tinieblas que puede discernirse en los mitos cosmogónicos revelan la solidaridad estructural existente entre la oscuridad precósmica y prenatal, por una parte, y la muerte, el renacimiento y la iniciación por la otra. La oscuridad simboliza entonces, según Mircea Eliade, el caos precósmico, así como la orgía (confusión social) y la locura (disgregación de la personalidad).²⁷ El simbolismo del mar en la noche inicial permite al hombre imaginar aquello que le precedió y precedió al mundo, comprendiendo cómo las cosas son lo que son en su época y qué fueron antes del ser;²⁸ además de expresar la constante de la fecundidad a través del contacto con el agua y en donde intervienen los creadores (uno femenino y otro masculino generalmente) que representan al Cielo y a la Tierra:

*...se dividieron las corrientes de agua, los arroyos se fueron corriendo libremente entre los cerros, y las aguas quedaron separadas cuando aparecieron las montañas. Así fue la creación de la tierra, cuando fue formada por el Corazón del Cielo, el Corazón de la Tierra, que así son llamados los que primero la fecundaron, cuando el cielo estaba en suspenso y la tierra se hallaba sumergida dentro del agua.*²⁹

Además, el mar juega un papel interesante en una de las creaciones del hombre en el *Memorial de Sololá* cuando se busca la masa. Paxil fue el lugar donde encontraron el maíz, el coyote (tierra) y el cuervo (aire). “El animal Coyote fue muerto y entre sus despojos, al ser descuartizado, se encontró el maíz. Y yendo el animal llamado *Tiuh-tiuh* (gavilán pequeño) a buscar para sí la masa del maíz, fue traída de entre el mar por el *Tiuh-tiuh* (*sic*) la sangre de la danta y de la culebra y con ellas se amasó el maíz. De esta masa se hizo la carne del hombre por el Creador y el Formador”.³⁰

25.- *Popol Vuh. Las antiguas historias del quiché*, trad. Adrián Recinos, tomado de *Literatura Maya*, 2ª ed., prólogo de Mercedes de la Garza (Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1992), p. 13.

26.- Juan Eduardo Cirlot, *Diccionario de Símbolos*, 9ª ed. (Barcelona, Labor, 1992), p. 298, (Colección Labor Nueva Serie 4).

27.- *Vid. supra*, n° 1, pp. 131-132.

28.- *Ibid.*

29.- *Popol Vuh. Las antiguas historias del Quiché*, trad. Adrián Recinos (México, FCE, 1995), p. 25.

30.- *Vid. supra*, n° 15, p. 50.

La formación definitiva del hombre por medio del maíz aparece descrita igualmente en el *Popol Vuh*, pero aquí los cakchiqueles, imitando a los mexicanos, agregan a la mezcla la sangre de la culebra y de la danta ¡sacada del mar! gracias a la intervención de un animal celeste como los pájaros. Los dioses creadores tienen tales poderes que pueden llegar a separar sustancias líquidas solubles como la sangre del mar, proeza necesaria para poder crear al hombre verdadero, aquel que tenga razón y entendimiento y no olvide a sus creadores.

Otra versión, de corte cristiana pero con adaptaciones al contexto de los quichés, se aprecia en *El Título de Totonicapán*, en donde se menciona la combinación de los cuatro elementos como escultores del hombre: tierra, fuego, aire y agua, siendo el agua de las más importantes por ser la sustancia y sangre de los hombres y la tierra con maíz la masa de su carne.³¹

Pero además de elemento sagrado como escultor del hombre e inagotable fuente de recursos, era también el lugar de donde llegaban calamidades y catástrofes. Las tempestades y huracanes típicos de la región, sobre todo en la península de Yucatán, asolaban periódicamente año con año las ciudades del litoral y, por lo tanto, era venerado como origen de vida pero también temido como fuente de destrucción y muerte. Otra cualidad se asocia a la distribución geográfica de los mares, cuyo simbolismo asociado a los rumbos les otorgaba ciertas características como al mar rojo del oriente donde nace el Sol.

El mar del oriente: lugar de origen y legitimación de poder

En varios documentos mayas del siglo XVI se mencionan viajes al lugar donde sale el sol. Quien puede ir allá regresará con el conocimiento y los signos que lo legitiman como gobernante, además de expresar el deseo de conquista o dominio de un medio misterioso y distinto al terrestre y que anteriormente señalábamos en otro apartado. Por ejemplo, los quichés en *El Título de Totonicapán*:

Entonces dijeron:

*Que vayan nuestros mensajeros allí por donde sale el sol, delante del señor de Nacxit, para que no nos conquisten, no nos exterminen, no nos destruyan las parcialidades de guerreros; que no disminuyan nuestro poder, nuestra descendencia, nuestro nombre y nuestra presencia. Y mandaron a los dos hijos de Balam Q'uitsé, llamados C'ocaib y C'okàwib. Entonces se fueron a donde sale el sol, se fueron a recibir el señorío a donde sale el sol. ...Se fueron por segunda vez las tres gentes transformadoras a donde sale el sol.*³²

Lo anterior nos está hablando de algo más que asistir al amanecer. Puede tratarse de un viaje hacia un lugar entre el cielo y el mar (si es que esta división existía entre los mayas) que confiere poder y sabiduría, la hegemonía de un grupo como los

31.- *Título de Totonicapán*, edición, texto, traducción y comentario por Robert Carmack y James Mandloch (México, IIF-CEM/UNAM, 1983), pp. 169, 207.

32.- *Ibid.*, pp. 181-182.

quichés, o el regreso a los orígenes para legitimar la sucesión, como entre los cakchiqueles, que viajan al oriente a recibir su cetro de mando, que es un bastón rojo y origen de su nombre:

Cuando llegamos a las puertas de Tulán fuimos a recibir un palo rojo que era nuestro báculo, y por esto se nos dio el nombre de Cakchiqueles, dijeron Gagavitz y Zactecauh.

Hinquemos la punta de nuestros báculos en la arena dentro del mar y pronto atravesaremos el mar sobre la arena.

Pronto entraremos en el mar por medio de la arena.

Así pasamos, sobre las arenas dispuestas en ringlera, cuando ya se había ensanchado el fondo del mar y la superficie del mar.³³

En el *Memorial* apreciamos que los gobernantes cakchiqueles van al oriente a recibir su investidura en presencia del señor de Nacxit, que según Adrián Recinos es un gobernante homónimo de Kukulcán en la ciudad de Chichén Itzá o Mayapán. Podríamos pensar que Recinos tiene razón al decir que estos viajes “al oriente” son a Yucatán, aunque geográficamente está al norte del altiplano guatemalteco. Nuestro argumento podría dividirse en tres vertientes: Una, la que apoya Recinos, se deriva del siguiente pasaje del *Memorial de Sololá*:

Luego nos juntamos y en seguida fuimos a hacer encuentro a una tribu enemiga, los nonoualcas, los xulpiti, así llamados que se encontraban a la orilla del mar y estaban en sus barcas. En verdad fue terrible el disparar de las flechas y la pelea. Pero pronto fueron destruidos por nosotros; una parte luchó dentro de las barcas. Y cuando ya se habían dispersado los nonoualcas y xulpiti, dijeron todos los guerreros:

¿Cómo atravesaremos el mar, hermano nuestro?

Así dijeron. Y nosotros respondimos:

En sus canoas pasaremos, sin que nos vean nuestros enemigos.

Así, pues, nos embarcamos en las canoas de los nonoualcas y dirigiéndonos al oriente pronto llegamos allí. Formidables eran, en verdad, la ciudad y las casas de los Zuyva, allá en el oriente.³⁴

Viajar al oriente, a Yucatán, sí corresponde geográficamente si el puerto de salida es por Laguna de Términos o las costas del golfo de México que habitaban los nonoualcas y que al tomar (¿robar?) sus canoas, los cakchiqueles se hacen del medio por el cual pueden atravesar el mar que tanto les impresiona y motiva a buscar poder. Otra es que dicho viaje sería más corto navegando por la costa oriental de la Península, disminuyendo las distancias que serían más largas con un viaje terrestre, tomando en cuenta la habilidad náutica maya. La última podría ser que decir un “viaje al oriente” es ir hasta un lugar geográficamente distante, incluso desconocido.

33.- *Vid. supra*, n° 16, pp. 58-59.

34.- *Ibid.*, p. 61.

El mar del oriente es el mar rojo, coincidentemente ¡el Mar Rojo cristiano!, que según el *Diccionario de símbolos*, atravesarlo significa la parte peligrosa de la operación, o de una época de la vida. Dejar Egipto para dirigirse a la Tierra Prometida implica atravesar ese mar del color de la sangre y del sacrificio; por ello, este paso es un símbolo de la evolución espiritual, pero también de la muerte.³⁵ En *El Título de Totonicapán* se señala este evento, en donde se lee:

Así vinieron los hijos de Israel, los del pueblo de Dios. Los hijos e hijas de Israel... Entonces fueron llevados por Moisés, y llegaron a la orilla del mar.

Luego dijo Dios a Moisés:

Tira doce piedras al mar, y recógelas.

Entonces el mar fue secado por Dios el gran Señor. Doce caminos grandes había en el mar y pasamos a este lado... Así fue nuestra venida de la salida del sol.³⁶

Algo parecido sucede en el pasaje para atravesar el mar que citamos unos párrafos arriba del *Memorial de Sololá*, donde con ayuda de los báculos rojos abrieron un camino en el mar. En cuanto al mismo *Título de Totonicapán*, capítulos después aparece nuevamente un pasaje parecido a la travesía entre el mar Rojo, pero con clara influencia autóctona debido a personajes quichés, su dios como pareja creadora y asociado a la entrega de objetos sagrados para legitimar el poder:

Vinieron cuando el señor Nacxit les dio el Pisom C'ac'al. Cuando vinieron aquí estaban desnudos, estaban descubiertos, sólo tenían sus taparrabos y armaduras de malla. Cuando llegaron a la orilla del mar, Balam Q'uitsé tomó su bastón y golpeó el mar. Inmediatamente el mar se secó y se convirtió en arena lisa... No más pasaron el mar cuando éste se cerró. En verdad, dijeron que fue un acto de amor hecho por Dios hacia ellos, porque rezaron a un solo dios, a Ts'akol-Bitol, en medio del cielo y la tierra.³⁷

El *Popol Vuh* describe en forma semejante el paso de las tribus por el mar ¿rojo del oriente, donde está Tulán?, con la diferencia que la gente caminó sobre piedras.³⁸ Con todo esto, aún así no podemos afirmar que esta travesía sobre el mar es de origen cristiano y sólo adaptada en los mitos mayas. Claro que no, los quichés y cakchiqueles, por ejemplo, comparten con otros grupos mesoamericanos del Posclásico la tradición de los orígenes en un lugar mítico, no localizable geográficamente en el mundo real, la Tulán Sewán, y que señalan que atravesaron el mar (o un cuerpo de agua como ríos o lagos como la tradición mexicana) desde el lugar donde son originarios para llegar a la tierra prometida por sus dioses. Lo cual por lo visto no es exclusivo de la religión cristiana, así, creemos que este pasaje fue, más bien, una especie de asimilación con

35.- Cirlot, *op. cit.*, p. 298.

36.- *Vid. supra*, n° 31, pp. 172-173.

37.- *Ibid.*, pp. 175-176.

38.- *Popol Wuj. Antiguas Historias de los Indios Quichés de Guatemala, ilustradas con dibujos de los Códices Mayas*, 19ª ed., advertencia, versión y vocabulario de Albertina Saravia (México, Porrúa, 1995), p. 119.

matices de sincretismo plasmado en documentos escritos y que no violentaba mayormente las creencias de origen de los grupos mayas involucrados. Cosa parecida sucede con el Diluvio Universal.

El mar en el Diluvio Universal

El mito del Diluvio es casi universalmente conocido. En las fuentes mayas, el más parecido a la tradición cristiana es del *Título de Totonicapán*, en donde Dios, tiempo después de acaecido el Diluvio Universal, les cambia la lengua a los hijos de Noé por construir un gran edificio, un fuerte que llegara al cielo para evitar ser sumergidos por otro diluvio (¿la Torre de Babel?), castigándolos por la trasgresión de esta prohibición divina.³⁹ El cataclismo que ocurre es habitualmente seguido de una re-creación del mundo. Para los quichés, los dos creadores, Tepew y Gucumatz, después de varios intentos, habían conseguido formar unos seres capaces de hablar; desafortunadamente para los creadores, no tenían ni memoria ni razón, por lo que decidieron ahogarlos en un diluvio.⁴⁰ Algunos de ellos se escaparon y se refugiaron en los bosques; convirtiéndose sus descendientes en monos. Incluso en *El Ritual de los Bacabes* se hace mención a la destrucción de los hombres de madera y de piedra en un conjuro donde se asocian los síntomas o causas de enfermedad con el origen del mundo y que con lluvias en el Cuatro Ahau pisotean a estos hombres,⁴¹ recordando sobre todo al hombre de madera del *Popol Vuh* y su destrucción.

El recuerdo de una catástrofe natural puede ser el origen del mito del diluvio, el cual se ha transformado en un relato mítico cargado de una enseñanza religiosa y/o moral: el artífice del diluvio es la divinidad creadora, la razón es el “pecado” de estos hombres, el fracaso de la creación. Los creadores se arrepienten de haber hecho esta falla y provocan el retorno a las aguas primordiales, que constituían el caos original.

Así, el diluvio se convierte en expresión del miedo, miedo de los hombres de no corresponder a aquello para lo que fueron hechos, provocando la destrucción del mundo a pesar suyo. Pero el diluvio también expresa la capacidad de recomenzar desde cero, tanto para la divinidad como para la humanidad: el diluvio puede convertirse en esperanza, el comienzo de tiempos nuevos. Entonces, dentro del pensamiento dual prehispánico, maya en nuestro caso, el diluvio es, a la vez, muerte y vida, destrucción y purificación. Señala el término de una etapa, de una edad del mundo y el principio de otra. Es una concepción cíclica de la historia, el mito del eterno retorno.

Otra mención al Diluvio Universal aparece en el *Chilam Balam de Chumayel*: “Y fueron enterrados por la orilla de la arena en las olas del mar. Y entonces, en un solo golpe de agua, llegaron las aguas”.⁴² Esto se refiere a una de las destrucciones cósmicas,

causada por un diluvio. Éste fue desencadenado porque la deidad del inframundo (la muerte) roba su principio vital a la deidad del cielo, el Canhel. Pero después de ocurrido el diluvio y destrucción, se realiza el reordenamiento del cosmos llevado a cabo por los Bacabes, dioses de los puntos cardinales sostenedores del cielo.⁴³ Y al final de este capítulo titulado “Libro de los antiguos dioses”, vuelve a aparecer la consigna de una nueva destrucción de la tierra por un diluvio cuando acabe el Tres Ahau Katún. Según nota de Mercedes de la Garza, dice “otra vez” porque, según la cosmogonía maya, la destrucción cósmica se produce cíclicamente, dando lugar a distintas edades del universo.⁴⁴

El mar en otros aspectos

La navegación aparece como una actividad sagrada donde personajes míticos llegaban en canoas o barcos a realizar acciones benéficas o maléficas, como en el caso de Hapai-Can, que llegó en su barco y por ello se marcaron con sangre las paredes de Uxmal,⁴⁵ una cruenta guerra tal vez se libró y este personaje llegó como un augurio, sobre todo si tomamos en cuenta que después de su llegada se desencadenó el robo del Canhel o serpiente de vida.

El papel otorgado al mar estaba íntimamente relacionado con los puntos geográficos y los topónimos en las costas, como en Ecab, situada en el extremo nororiental de la península de Yucatán, cerca de cabo Catoche, considerada por los autores del *Chilam Balam de Chumayel* como “la puerta de agua”, lugar que conquistaron los españoles en un Once Ahau Katún.⁴⁶

Otra cualidad otorgada al mar era la de ser referente del origen de la palabra y de los textos mayas venidos del otro lado del mar, de donde sale el sol, de Tulán Sewán, que algunas de las fuentes mencionan al inicio de ellas:

*Se veía claramente la venida del otro lado del mar, la narración de nuestra oscuridad, y se veía claramente la vida.*⁴⁷

*Escribiré las historias de nuestros primeros padres y abuelos que se llamaban Gagavitz el uno y Zactecauh el otro; las historias que ellos nos contaban: que del otro lado del mar llegamos al lugar llamado Tulán, donde fuimos engendrados y dados a luz por nuestras madres y nuestros padres ¡oh hijos nuestros!*⁴⁸

Finalmente, quisiéramos señalar que los mayas le otorgaban propiedades terapéuticas al mar como sucede en uno de los conjuros del *Ritual de los Bacabes*, en donde se invoca el poder de los cuatro rumbos del universo, los cuatro colores, los cuatro granizos de colores de los cuatro rumbos, los trece cántaros de agua, etc.,

43.- *Ibid.*, p. 88-89.

44.- *Ibid.*, p. 93.

45.- *Ibid.*, p. 42.

46.- *Ibid.*, p. 56.

47.- *Vid. supra*, n° 29, p. 21.

48.- *Vid. supra*, n° 16, p. 47.

39.- *Vid. supra*, n° 31, p. 171.

40.- *Vid. supra*, n° 38, pp. 11-12.

41.- *Vid. supra*, n° 39, p. 269.

42.- *Vid. supra*, n° 3, p. 88.

y los cuatro mares-colores-rumbos, para aliviar el estreñimiento.⁴⁹ Lo cual nos indica la íntima relación de colores, propiedades y geografías simbólicas que atañen al mar dentro de la religión maya y que como señalábamos al principio, características como éstas son las que ayudan a discernir las cualidades de aguas en estas sociedades prehispánicas, no los referentes que usamos en nuestra civilización occidental.

Reflexiones finales

Como podemos apreciar, en la diversidad geográfica y cultural del mundo maya prehispánico, los cuerpos de agua y el mar fungieron como un elemento integrador de vital importancia, conformando mitemas y propiciando una compleja cosmovisión del mar y su dominio a través de la navegación. Así, estas escenas que se desarrollaban sobre el agua de ríos, lagos o mares, sugieren que la acción se sitúa en el origen de los tiempos con dioses que se desdoblaban infinitamente en fauna y flora hierofante y como kratofanías, aludiendo a la creación del cosmos, del hombre y del maíz, así como otorgándole propiedades curativas de acuerdo a la cualidad femenina del agua, concatenada con otras variables de oposiciones binarias de fecundidad, humedad, frío, ubicación geográfica y color asociado a cada rumbo. Todo ello nos lleva a preguntarnos ¿habrían tenido los mayas prehispánicos alguna palabra en específico para designar al Océano Atlántico donde nacía y renacía el Sol, así como para el Océano Pacífico en donde se hundía y moría el astro celeste? Nosotros creemos que sí, pero a la luz de las fuentes no hemos llegado a identificarlas. ¿O de qué otra manera podían explicar los antiguos mayas su detallado registro de los ciclos solares, en donde el Sol parecía ser devorado por el Océano Pacífico en el oeste; su luz y el día se apagaban, cediendo su lugar a la oscuridad de la noche y el cielo estrellado durante su recorrido por el *Xibalbá*, para renacer triunfalmente y dar luz y calor al mundo por el Océano Atlántico en el oriente?

49.- *Vid. supra*, n° 5, pp. 405-408.

Incidente Peruano Británico en Islay 1844

Jorge Ortiz Sotelo*

Entre 1836 y 1839 el Perú vivió un interesante proceso de confederación con Bolivia que hubiera llevado a que el nuevo estado llegara a controlar los mercados y las rutas del Pacífico sudamericano. Esto atentó contra los intereses de Chile, que reaccionó militarmente y apoyó a los peruanos que se oponían a este proceso, logrando liquidar a la Confederación. Esto generó una profunda crisis interna en el Perú, dando lugar a una confusa etapa en la vida política del país, conocida como el periodo de la anarquía, que se prolongó hasta 1845.

En el curso de esos seis años se produjeron numerosas revoluciones y varios caudillos se sucedieron en el sillón presidencial. En el contexto de estas guerras civiles, en 1844 las fuerzas navales peruanas, que seguían a uno de los caudillos en pugna, detuvieron a un vapor de la Pacific Steam Navigation Company, empresa británica que cubría un servicio regular a lo largo de la costa del Pacífico. A dicha detención se sumaron varios otros incidentes que llevaron a que el cónsul británico en Islay pidiera la intervención de los buques de la Estación Naval Británica del Pacífico. Dicha intervención se plasmó en la detención de cuatro unidades navales peruanas en dicho puerto, las mismas que fueron posteriormente abandonadas por sus dotaciones, siguiendo las instrucciones dadas por el gobierno peruano. En el marco de esa crisis, un buque británico bombardeó el puerto de Arica, luego que el gobernador le negara el derecho a hacer agua, dada la actitud hostil asumida en Islay.

El tema ha sido tratado con relativa extensión por algunos autores peruanos, tanto en la parte naval como en sus repercusiones diplomáticas, pero lo que hoy presentamos constituye una nueva aproximación a la parte naval de este incidente empleando para ello documentación no consultada previamente.

El general Manuel Ignacio de Vivanco asumió el mando supremo de la República en marzo de 1843, luego de deponer de la primera magistratura al general Francisco

* Secretario general de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Este trabajo fue preparado para el Simposio de Historia Naval que debió llevarse a cabo del 12 al 14 de setiembre del 2001, en la Academia Naval de los Estados Unidos, Annapolis. Los atentados terrorista del día 11 de ese mes impidieron que dicho evento se llevara a cabo.

de Vidal. Sin embargo, en mayo de ese mismo año se levantaron en el sur del país los generales Domingo Nieto, Manuel de Mendiburu y Ramón Castilla, proclamando como legítimo presidente al vicepresidente Figuerola. Poco después otros dos generales desconocieron la autoridad de Vivanco pero fueron prontamente derrotados por el ministro de guerra de Vivanco, general Manuel de la Guarda.¹

La situación fue diferente respecto a la rebelión en el sur, pues dos fuerzas enviadas en su contra fueron derrotadas en agosto y octubre de 1843. Ello llevó a que los partidarios de los generales Castilla, Nieto y Mendiburu se expandieran y controlaran varias otras partes del sur peruano, formando la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de los Departamentos Libres (3/9/1843) inicialmente presidida por Nieto y luego por Castilla, de la cual formaba parte el general José Félix Iguain. A fines de noviembre de ese mismo año Vivanco salió en campaña hacia el sur, dejando al frente del gobierno a Domingo Elías, quien en junio de 1844 se proclamó a su vez jefe político y militar de la República. Contra él marchó a su vez el general Rufino Echenique, pero se retiró el 11 de julio sin atacar la capital al conocer que Vivanco y Castilla se enfrentarían pronto en Arequipa. Once días después, Vivanco fue derrotado en la batalla de Carmen Alto, huyendo a Islay en donde se embarcó en el vapor británico *Perú*, que lo trajo al Callao. A su arribo fue detenido y deportado por Elías, quien tenía intención de oponerse a Castilla y permanecer en el poder; sin embargo, no pudo obtener el respaldo necesario y el 10 de agosto dimitió y entregó la presidencia a Justo Figuerola, a quien la Suprema Junta del Sur reconoció el 28 de agosto. Poco después, Figuerola entregó la banda presidencial a Manuel Menéndez, quien gobernaría hasta abril de 1845 cuando asumió dicho cargo Ramón Castilla, elegido por el congreso nacional.²

En medio de esta compleja situación, la Escuadra Peruana, formada por seis pequeñas naves al mando del capitán de navío Juan José Panizo, apoyó a Vivanco y llevó a la práctica los decretos que el gobierno emitió respecto al bloqueo de los puertos del sur. Pese a que esta medida se concentró en Arica y eventualmente en Islay, su irregularidad y la insuficiencia de las fuerzas, llevaron a que fuese declarado ilegal por el comandante en jefe de la Estación Naval Británica del Pacífico. Si bien la escuadra sostuvo esa campaña durante más de un año, bloqueando dichos puertos y realizando diversas operaciones en tierra, cambió drásticamente de actitud el 24 de julio. En dicha fecha, dos días después de su derrota en Carmen Alto, Vivanco se presentó en Islay, donde estaban concentradas cuatro unidades navales peruanas, tratando de embarcarse con los restos de sus tropas para dirigirse al norte a continuar la lucha. Ante las implicancias de dicha propuesta, la oficialidad de la escuadra fue convocada a bordo de la *Yungay* y reunida en Consejo bajo la presidencia del capitán de fragata Francisco Carrasco, acordó proclamar a la escuadra a favor de la Suprema Junta.

Se encontraban en la rada la corbeta *Yungay*, al mando del capitán de corbeta

José Rosendo Carreño, con un porte de 680 toneladas, tenía con 14 cañones de 12, 6 carronadas de 22, una carronada de 12 en el castillo y otras ocho en bodega, además de una culebrina, 1 “cañoncito de bronce” para la falúa y otros 3 de fierro; la barca *Limeña*, comandada por el capitán de corbeta graduado Domingo Vieira, con un porte de 231 toneladas, portando 6 cañones de a 12 y 10 de bronce de 9; la goleta *Alerta*, al mando del capitán de corbeta Joaquín Guerra y luego del teniente primero Miguel Balarezo, con 116 toneladas y 1 cañón giratorio de 12 libras; y la goleta *Paquete Peruano*, al mando del teniente primero Carlos Castro, con 94 pies de eslora, llevando 8 carronadas de 18 libras.³ Poco después se sometían al gobierno de Elías las otras dos unidades navales peruanas, el pailebote *Vigilante*, al mando del teniente primero Diego de la Haza, y la goleta *Libertad*, al mando del capitán de corbeta Juan Noel, que se encontraban vigilando el litoral norte.

Por otro lado, la Estación Naval Británica del Pacífico, al mando del contralmirante Richard Thomas, constaba de doce unidades de diverso porte, de las cuales cuatro participaron activamente en el incidente materia de este trabajo: vapor *Cormorant* (6), capitán G. J. Gordon; fragatas *Talbot* (28), capitán Sir Thomas R. T. Thompson; *Dublin* (40), capitán John Jervis Tucker; *Fisgard* (46), capitán J. A. Duntze.

En el marco de este complejo escenario político, los representantes diplomáticos extranjeros suscribieron dos protocolos (20 y 27 de junio de 1844) “en los que aludiendo a los últimos eventos, declaraban su adhesión a los principios de neutralidad y no intervención, asumiendo la responsabilidad de no reconocer el completo ejercicio de soberanía por parte de ninguno de los contendientes, hasta que el orden quede restablecido”.⁴ El primero de estos documentos desconocía los bloqueos o embargos decretados por los contendores, excepto en caso de contrabando de guerra.

Sintiéndose avalado por dicho documento, el capitán de navío Thompson, comandante de la fragata *Talbot* y comandante británico más antiguo presente en el Callao, dispuso que el *Cormorant* pasara a los puertos de Arica e Iquique, donde debía comunicar al comandante de las fuerzas navales bloqueadoras que dicha medida “no podía continuar siendo reconocido en la medida que los intereses británicos concernía”.⁵

El *Cormorant* llegó a Arica el 26 y el capitán Gordon pasó a la *Yungay* para entrevistarse con el capitán de navío Panizo e informarle de su cometido. Dado que buena parte de las naves que ingresaban al puerto de Arica eran británicas, Panizo decidió levantar el bloqueo el día 28 y proceder a Islay.⁶ Al día siguiente el *Cormorant* zarpó hacia Iquique, obteniendo similares resultados luego de su entrevista con el capitán de corbeta Joaquín Guerra, comandante de la goleta *Alerta*.

3.- Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores (ARREE en adelante), Cartas al Ministerio de Guerra y Marina (1845), 13/9/1845, Paz Soldán a Mendiburu, inventarios de los buques en Islay, 16/9/1844.

4.- Public Records Office, Admiralty (ADM en adelante) 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

5.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert. ADM 51/3716.

6.- *Ibidem*.

1.- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú 1822-1933* (Lima, Editorial Universitaria, 1968), III, pp. 47-48.

2.- *Idem*, III, pp. 60-64.

Mientras estos hechos tenían lugar en la rada de ambos puertos, en tierra se habían producido algunos incidentes entre el prefecto del departamento, general José Félix Iguain, y el cónsul británico en Tacna, Hugh Wilson. En protesta a una sentencia judicial que obligaba a devolver cierta suma de dinero a la Prefectura, el súbdito británico Frederick Salked buscó refugio en casa de Wilson, la cual fue allanada por la fuerza pública. La protesta del cónsul exasperó a Iguain, quien lo hostilizó levando a sus sirvientes. Poco después se produjo un nuevo incidente cuando los hermanos Peter y John Murphy fueron arrestados en Arica, luego de una visita que hicieran al vapor de guerra británico *Cormorant*.⁷

Wilson reportó estos hechos a Pitt Adams, encargado de negocios británico en Lima, quien el 29 de junio pidió el apoyo del capitán Duntze, de la *Fisgard*, arribado poco antes de Valparaíso. Ante este pedido, la *Talbot* arribó a Arica el 21 de julio, y el capitán Thompson entabló comunicación con el prefecto Iguain sobre los reclamos del cónsul británico. Por su parte, informado por Duntze de estos hechos, el almirante Thomas arribó al mismo puerto con la *Dublin* el día 27 de julio y pidió información al prefecto sobre el origen del proceso judicial entablado a Salked.

Un poco más al norte, en el puerto de Islay, donde se encontraban los cuatro buques peruanos, ahora al mando del capitán de fragata Francisco Carrasco, el gobernador del puerto había dispuesto el embargo de la barca inglesa *Horsborough*, pese a que ya contaba con todos sus documentos aprobados por la Aduana. El cónsul británico en dicho puerto, Crompton, se entrevistó con el coronel Juan Gaspar de Artaza, gobernador del puerto, para obtener el zarpe de la barca, pero éste se negó aduciendo que el puerto estaba embargado en cumplimiento a órdenes que había recibido de Arequipa. En efecto, la Suprema Junta se preparaba para marchar contra Elías y deseaba contar con los buques necesarios para transportar sus fuerzas por mar hacia Lima, habiendo dictado disposiciones para rentar buques y si era necesario embargarlos.

El almirante Thomas tuvo conocimiento de estos hechos el 7 de agosto, cuando envió un bote al puerto por correspondencia oficial, ingresando a Islay esa misma tarde. Al día siguiente envió un grupo a bordo de la barca *Horsborough* y pasó comunicaciones al coronel Artaza y capitán de fragata Carrasco informándoles su intención de hacer cumplir el protocolo del 20 de junio y su “determinación de no permitir que los buques mercantes ingleses fueran intervenidos en su comercio pacífico y legal”.⁸ Según señala el almirante Thomas en su informe sobre estos hechos, la respuesta de las autoridades peruanas indicó que “el gobierno constitucional no ha resuelto sobre ningún bloqueo o embargo de propiedades británicas de ninguna especie, pero sólo ha dispuesto, en consideración de las circunstancias existentes que un bono por 4,500 pesos sea dado por cada buque, incluyendo los vapores, que vengan del norte, para

poder de esa manera continuar su viaje hacia el sur. Para los que vengan del sur no se les permitirá continuar hacia el norte de ninguna manera, mientras tanto”. Luego añade, “el documento estaba lleno de lenguaje descortés y el usual tratamiento de pequeña cortesía a mi rango fue omitido”.

Si bien la *Horsborough* fue liberada, el día 10 el cónsul Crompton tomó conocimiento que la Suprema Junta intentaba detener a los vapores para trasladar 1,500 hombres hacia el norte. Ante esto, el almirante Thomas volvió a obtener seguridades del gobernador señalando que no interferiría en el comercio británico. Sin embargo, al arribo del vapor *Perú*, de la Pacific Steam Navigation Company, su capitán recibió una carta del gobernador diciendo “que S.E. la Suprema Junta de Gobierno le ha dado órdenes de que cualquiera que sea el vapor que venga lo detenga hasta que el gobierno decida, por ello le indicaba que debía permanecer en el puerto hasta que S.E. dicte las órdenes necesarias”.⁹

Respaldado por el almirante Thomas, el capitán del *Perú* hizo caso omiso de esa notificación y zarpo luego de cuatro horas en el fondeadero. Poco después Thomas fue informado que las autoridades de Arica tenían la intención de detener al *Perú* por haber roto el embargo en Islay, razón por la cual tomó una decisión extrema, imponer él un embargo a los cuatro buques peruanos fondeados en Islay.¹⁰

Como señala en su informe, tomó esa determinando: “considerando que había llegado el momento de medidas drásticas a fin de poner alto a esto, considerando que un embargo sólo puede ser impuesto a los buques y cargas pertenecientes a un estado o sujetos de un estado en guerra, y no impedía a los neutrales salvo muy excepcionales ocasiones en que la seguridad de un estado lo requería, que la detención de los vapores no sólo interfería las comunicaciones con Chile sino que ahora que se tocaba Panamá, los despachos de Europa. Asimismo, que el estado de desorganización del Perú era tal que no vi otro momento de poder hacer todos los reclamos con mayor efectividad”. Dejó instrucciones secretas al capitán Tucker y a bordo del *Cormorant*, arribado de Valparaíso el 13 de agosto, se dirigió al Callao para reunirse con Adams y buscar las reparaciones del caso. Dispuso que la *Talbot* se reuniera con el *Dublin* en Islay.

Para entonces los cuatro buques peruanos habían sido puestos al mando del general de brigada Carlos Lagomarsino, quien dispuso que uno de ellos zarpara el día 14 de agosto. Al ver que dicho buque se encontraba “acortando el cable” para zarpar, el capitán Tucker le cursó una carta indicándole que

Debo informarle que tengo órdenes del contralmirante Thomas, mi comandante en jefe, de no permitir que ninguna unidad de su escuadrón leve anclas hasta que conjuntamente con el encargado de negocios de Su Majestad Británica

7.- Félix Denegri Luna, “La República 1826 a 1851”, en *Historia Marítima del Perú*, (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976), t. VI, vol. 2, p. 164.

8.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

9.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert. Ver también Public Records Office, Foreign Office (F.O. en adelante) 61/111. Londres, 5/11/1846, Pitt Adams a Henry Addington.

10.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

en Lima hayabn obtenido para Gran Bretaña la adecuada reparación por el insulto realizado por las autoridades de este lugar a la bandera de Su Majestad Británica al intentar detener el vapor británico Perú.¹¹

Semejante nota generó la indignada protesta del general Lagomasino, quien señaló que la intención de detener al vapor *Perú*, no justificaba tal ofensa y que había cursado su nota a la Suprema Junta pidiendo instrucciones. Una vez recibidas dichas instrucciones cursó una nueva comunicación a Tucker, el 21 de agosto, protestando enérgicamente a nombre del gobierno peruano, señalando que el embargo de los buques había detenido las operaciones del ejército que debía marchar al norte, exigiendo amplias satisfacciones, dando un plazo de 24 para liberar a sus naves y señalando que no tendría ninguna responsabilidad en lo que derive de este hecho.¹²

Dos días más tarde, el contralmirante Thomas y el encargado de negocios Adams arribaron a Islay para presentar sus reclamos a la Suprema Junta. A bordo del *Cormorant* venían también los representantes del gobierno de Elías que iban a negociar con Castilla el fin de la guerra civil.¹³ En su nota a la Suprema Junta, Adams y Thomas señalaban poseer pruebas de una “serie de ultrajes e insultos que últimamente han sido inferidos a los funcionarios y súbditos de S.M.B. por algunas autoridades subalternas en las provincias dependientes del gobierno de la Junta Suprema”. Planteaban la remoción del gobernador de Arica, coronel José Arancibia, la destitución e inhabilitación civil y militar del general Iguain, y que el gobernador de Islay brinde satisfacciones por haber intentado detener al *Perú* y usado términos impropios en su correspondencia con Thomas.¹⁴

El teniente Foote, oficial de órdenes de Thomas, viajó a Arequipa llevando dichas misivas y sostuvo una entrevista con Manuel Mariano Basagoitia, secretario general de la Suprema Junta. La respuesta de Basagoitia llegó el 28, y en ella invitaba a Adams y Thomas a pasar a Arequipa para tratar personalmente el asunto.

El pedido británico resultaba imposible de cumplir en el marco de la pugna por el poder que la Suprema Junta sostenía aún con Domingo Elías, y en especial por ser Iguain uno de sus miembros. Castilla comprendía que la situación resultaba compleja pero quiso encontrar alguna salida que permitiera superar el incidente, para lo cual trató de darle un manejo personal al asunto. De allí que junto con la respuesta oficial envió al coronel Chocano, su ayudante, para que transmitiera a Adams y a Thomas su invitación personal para pasar a Arequipa.¹⁵

El mismo día en que arribaron a Islay las invitaciones de la Suprema Junta y de Castilla, ocupó el puerto un batallón de infantería (450 hombres), un escuadrón de caballería (25 hombres) y dos piezas de artillería de campo. Esa fuerza había sido despachada por el gobernador de Arequipa luego de conocer la detención de los buques peruanos. En la tarde del día siguiente, 29 de agosto, las tropas a bordo del escuadrón peruano fueron desembarcadas. Esa misma tarde, las dotaciones de los cuatro buques pasaron a tierra, “con la excepción de 2 cadetes y 12 marineros a bordo de la *Yungay* y un pequeño número en otro buque (todos extranjeros y entiendo que la mayor parte ingleses) que permanecían a bordo para cuidar los buques.”¹⁶

Ante estos acontecimientos, Adams y Thomas consideraron que era indispensable mantener no sólo su postura sino su presencia en Islay. Atendiendo a las expresiones de Castilla, y para evitar cerrar la posibilidad de alguna salida con la Suprema Junta, enviaron a Arequipa al capitán Thompson y a Robert Bunch (secretario de Adams), quienes partieron el 30 en compañía de Chocano y la escolta que éste había traído.¹⁷

Las negociaciones en Arequipa se vieron complicadas por un nuevo incidente ocurrido el 1° de setiembre, cuando la *Cormorant* bombardeó el puerto de Arica, luego que el gobernador de esa localidad, coronel José Arancibia, le negara el permiso para hacer agua.

Con Thomas, Adams y Crompton a bordo, el vapor arribó a dicho puerto a mediodía del 31 y ese mismo día, aparentemente sin la anuencia del gobernador, embarcó $\frac{3}{4}$ de tonelada de agua.¹⁸ En la mañana siguiente, cuando desembarcó un grupo de tripulantes para seguir con dicha operación, Arancibia envió a su ayudante para informarles que su buque no podía hacer agua ya que lo ocurrido en Islay constituía un acto de hostilidad y que había pedido instrucciones a su superior, el prefecto de Moquegua. Como insistieran, el gobernador se dirigió al lugar con un grupo armado y luego de conminar al oficial británico a cargo para que se retirasen, hizo que sus hombres sacaran del agua la bomba que ellos estaban empleando. Se produjo un forcejeo a resultas del cual el carpintero del *Cormorant* cayó al agua y luego de algunos otros incidentes un grupo de soldados peruanos fue estacionado en el lugar.¹⁹

Adoptando una actitud extrema, Wilson consideró que la actitud de Arancibia era una declaratoria de guerra y por consiguiente a las 9 de la mañana se embarcó con su familia en la *Cormorant*, mientras que algunos residentes británicos buscaron refugio en buques mercantes de esa nacionalidad. Luego que Thomas y Adams analizaran la situación, decidieron bombardear el puerto si hasta las 4 de la tarde no se les permitía

11.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone; doc. 1, *Dublin*, Islay 14/8/1844, Tucker a Lagomarsino.

12.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone; doc. 2, *Yungay*, Islay 21/8/1844, Lagomarsino a Tucker.

13.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert. ADM 51/3716.

14.- Denegri, “La República...”, II, pp. 166-167.

15.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

16.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

17.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert. Denegri, , “La República...”, II, p. 168.

18.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. docs. 7 al 10, notas cursadas entre Wilson y Arancibia, 31/8/1844.

19.- F.O. 61/111. Londres, 5/11/1846, Adams a Addington

la aguada. A la 1:45 desembarcó un oficial llevando una nota de Wilson a Arancibia con ese ultimátum.²⁰

El plazo se cumplió sin que Arancibia recibiera respuesta de sus superiores y a las 4:10 el vapor británico disparó un primer tiro por encima de la población. Cinco minutos más tarde inició un fuego sostenido contra “las partes de la ciudad donde cañones y hombres estaban estacionados, el cual fue débilmente respondido por fuego de cañones y mosquetería”. Si bien Arancibia indica en su reporte que la población se encontraba indefensa, el *Cormorant* sostuvo su fuego durante 25 minutos, disparando un total de 52 proyectiles²¹ y causando serios destrozos en la ciudad, aún cuando no tenemos noticias de víctimas. Lo cierto es que poco antes de las 5 de la tarde llegó a Arica la autorización de la Prefectura del Departamento para que el buque británico pudiera hacer su aguada, generando una situación sumamente incómoda para ambas partes, puesto que la actitud de Gordon había sido exagerada, por decir lo menos.²²

El día 3, a bordo de la fragata francesa *Edmont*, se reunieron Arancibia y Wilson y suscribieron un convenio dando por superado el incidente.²³ Dicho convenio sería posteriormente desconocido por el gobierno peruano, pero por el momento permitió que esa misma tarde el *Cormorant* pudiera embarcar 4 toneladas de agua y dos días después zarpara hacia Islay para reunirse con la *Dublin* y la *Talbot*.²⁴

Este incidente fue conocido en Arequipa cuando aún se encontraban allí el capitán Thompson y el Sr. Brunch, quienes en sus conversaciones con Basagoitia habían modificado la propuesta del 23 de agosto, señalando que Iguain dejara su cargo y no estuviera al servicio de la República hasta que el asunto sea arreglado en Lima por vía diplomática. De no aceptarse tal planteamiento, mantendrían el embargo sobre la escuadra por espacio de tres meses, hasta el 14 de noviembre. La respuesta de Basagoitia, señalando que Iguain no podía ser removido por ser parte del gobierno, representar a un distrito y estar sujeto a la jurisdicción del Congreso, marcó el final de las conversaciones. Luego de sostener una audiencia con Castilla y San Román el día 11, los dos comisionados británicos retornaron a Islay el día 14.²⁵

Junto con ellos llegaron instrucciones para Lagomarsino, quien el día 15 escribió al almirante Thomas señalando que si no levantaba el embargo antes de las cinco de la

tarde abandonaría sus naves “a la responsabilidad de los señores jefes de las fuerzas navales británicas”.²⁶ Esa misma noche, antes de las 22 horas, un oficial peruano pasó a la *Dublin* y entregó un paquete conteniendo los inventarios de las naves peruanas. Al amanecer del día 16 de setiembre Thomas devolvió el paquete sin haberlo abierto con un nota en la que señalaba que: “dado que ciertos temas estaban pendientes entre representantes de Su Majestad y el gobierno de la Suprema Junta, el suscrito se siente en la obligación de señalar que por el momento no está en condiciones de sostener comunicaciones oficiales” con el general Lagomarsino.²⁷

Pronto comenzaron a correr rumores a bordo de los buques británicos que la escuadra peruana sería abandonada. “En la mañana se pudo observar que la insignia del contralmirante peruano fue arriada del *Yungay* y que los pabellones no fueron izados a las 0800 como era usual”.²⁸

En la mañana del 16, Lagomarsino escribió a Adams en similares términos, pero éste se negó igualmente a recibirla de manos del capitán de corbeta José María Silva Rodríguez. Ante esto, se comisionó al capitán de fragata Francisco Carrasco, el oficial naval peruano más antiguo, para que pase a bordo del *Cormorant* y le pida una audiencia. Esta fue otorgada a título personal, siendo entonces informado que los buques peruanos quedaban abandonados a la responsabilidad inglesa.²⁹

Al conocer estos hechos, la Suprema Junta envió a Islay a Mariano José Sanz y al coronel Francisco García del Barco para tratar de llegar a un “convenio preliminar que pueda facilitar la final terminación de la cuestión pendiente”.³⁰ Ambos delegados peruanos se reunieron el 21 a bordo del *Cormorant* con el capitán Dunzte, el teniente Pinhom y el Sr. Bunch, secretarios de Thomas y Adams, respectivamente. “Los comisionados peruanos propusieron que el escuadrón nacional fuese desembargado, bajo la garantía del gobierno de la suprema junta, y que la estricta justicia sería hecha en la presente cuestión en la capital. Y que el desembargo era la única manera de llegar a un acuerdo pacífico”.³¹ La propuesta no fue aceptada por los británicos por lo que se dejó el asunto en *statuo quo*, negándose a sostener correspondencia al respecto.

Al día siguiente, Thomas pasó al *Cormorant* y zarpó dejando órdenes al *Fisgard* de retener al escuadrón peruano hasta el 14 de noviembre. Dispuso, asimismo, que un oficial de ese buque devolviese o dejara abandonado si ninguna autoridad quería

20.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. doc. 12, *Cormorant*, Arica, 1/9/1844, Wilson a Arancibia. ADM 51/3716.

21.- 6 cartuchos de 10 libras 8 onzas, 4 de 10 libras, 6 de 5 libras, 23 tubos detonantes, 2 bombas de 42 libras con fusible de 3 pulgadas, 10 bombas de 42 libras con fusible de 4 pulgadas, 1 bomba de 8 libras con fusible de 3 pulgadas (ADM 51/3716).

22.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. doc. 15, Arica 1/9/1844, Arancibia a Gordon.

23.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. doc. 16, *Edmont*, Arica 3/9/1844, convenio entre Arancibia y Wilson.

24.- ADM 51/3716.

25.- Denegri, , “La República...”, II, p. 172.

26.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. doc. 4. Islay, 16/9/1844, Lagomarsino a Adams.

27.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. Docs. 5, Islay 16/9/1844, Thomas a Lagomarsino.

28.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert. ADM 51/3719. ADM 53/453

29.- F.O. 61/114. Londres, 12/9/1846, Iturregui a Palmestone. docs. 4 y 6. Islay, 16/9/1844, Lagomarsino a Adams.

30.- Denegri, , “La República...”, II, p. 172.

31.- ADM 1/5550 (1845), *Dublin*, Callao 19/4/1844, Thomas a Herbert.

recibirlo un despacho que Basagoitia le había remitido con Sanz y García del Barco, conteniendo los inventarios de los buques.³²

El *Fisgard* permaneció en Islay hasta el 14 de noviembre, cuando zarpó hacia el Callao. Según señala su diario de bitácora, en ese lapso, “gran cuidado fue puesto para no tocar o interferir con ellos” (los buques peruanos) y la única novedad que reporta es que el día 12 de octubre, a las 0700, siete hombres se dirigieron de la playa a la *Limeña* y arriaron el bote y el chinchorro de esa corbeta, retornando con ellos a tierra.³³ El escuadrón permaneció en Islay sin ser retomado por las autoridades peruanas, y eventualmente se perdió por completo.

Meses después, una vez que Castilla asumió el poder, llegó a un acuerdo con el gobierno británico superando este incidente.

Sin embargo, si bien el contexto político en que esta desagradable situación se produjo fue sumamente complejo, haciendo difícil que un gobierno extranjero pudiera tomar partido en reconocer a una de las partes en contienda, consideramos que la actitud de fuerza asumida por los representantes británicos, diplomáticos y navales, fue excesiva y constituyó una afrenta a la nación peruana.

Este tipo de situaciones se habían producido antes (en especial en 1830 con el caso *Hidalgo*) y se repetirían después (caso del *Huáscar* en Pacocha), y evidenciaban la forma como Gran Bretaña protegía sus intereses en diversos lugares del planeta empleando para ello a sus fuerzas navales. La llamada diplomacia de las cañoneras, adoptada también por otras potencias de la época, constituyó una norma poco grata en países como el Perú, pero eficaz para los fines que se había trazado.

Por otro lado, la actitud asumida por la escuadra peruana en Islay no deja de llamarnos la atención, pues hubiese sido más comprensible que los buques hubiesen tratado de romper el bloqueo por la fuerza. Sin embargo, creemos que la Suprema Junta era plenamente consciente que una actitud de fuerza de ese tipo le habría traído funestas consecuencias en su lucha interna. La posterior actitud de Castilla, zanjando el asunto de manera amigable, refleja su pragmatismo político. Por otro lado, la lección de Islay le llevó a que a lo largo de sus tres periodos presidenciales hiciera importantes inversiones en la Armada, de modo que el país fuese respetado por todas las potencias.

32.- Ibidem.

33.- ADM 51/3719. F.O. 61/111. Londres, 5/11/1846, Pitt Adams a Henry Addington.

El almirante John R. Tucker y el mando de la escuadra aliada peruano-chilena

Lorena Toledo Valdez*

En un país con una amplia frontera marítima como el Perú, la seguridad e integridad de su territorio dependía en buena medida en el siglo XIX y aún durante parte del XX, de su capacidad para controlar esa frontera y evitar que sea un espacio que, por el contrario, ofrezca las facilidades necesarias a una fuerza invasora.

Era por lo tanto indispensable contar con elementos navales preparados para asumir esa tarea cuando se presentara algún tipo de amenaza externa. Sin embargo, el Perú tuvo un desarrollo naval muy inestable. En un estado casi permanente de luchas políticas internas, la inestabilidad hizo tanto del Ejército como de la Armada fuerzas muy politizadas. Numerosos gobiernos militares se sucedían tras guerras civiles que no hacían sino fraccionar cada vez más a las instituciones que debían ser las encargadas de proteger a la nación.¹

Militares y marinos desplegaban una intensa actividad política que dificultó el desarrollo de un espíritu de cuerpo en las instituciones castrenses. La debilidad de los gobiernos y su incapacidad para mantener el control de las fuerzas armadas, unido a un inacabado proceso de formación de la identidad nacional, llevó a que en varios de los conflictos externos del siglo XIX los peruanos no presentaran un frente unido ante sus enemigos.

El conflicto con España, que tuvo su parte bélica entre 1864 y 1866, fue un momento particular de nuestra historia. Desde la guerra por la independencia, diversos conflictos se habían suscitado entre las jóvenes naciones americanas, pero la agresión por parte de España y el temor manifiesto de un nuevo intento de dominación de la antigua metrópoli lograron temporalmente hacer prevalecer por encima de todo un sentimiento americanista.

La oportunidad de constituir un bloque continental sin embargo, se vio eclipsada por ambiciones políticas y el deseo de precedencia de los diversos países que en

* Miembro de Thalassa -Perú.

1.- Al respecto véase Daniel Masterson, *Sociedad y Fuerza Armada en el Perú moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000* (Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001), en particular la "Introducción" y el capítulo 1 "Génesis profesional".

un primer momento se unieron para manifestar su indignación ante las pretensiones hispanas. Fracasó toda posibilidad de unión y aunque fueron cuatro los países de esta parte del continente los que suscribieron un Tratado de Alianza Defensiva y Ofensiva contra España, no fueron sino Perú y Chile los que hicieron frente a los agresores, por cuanto fueron en realidad los únicos países que sufrieron materialmente las consecuencias de la presencia española en esta parte del Pacífico.

El Perú fue incapaz de mantener durante el conflicto con España una posición unánime, como sí lo hizo Chile, y por el contrario, se dio inicio a una guerra civil. Una vez establecido el gobierno de Prado existió nuevamente la posibilidad de canalizar los sentimientos nacionales, pero la falta de tino político así como la desatención a la opinión pública terminarían en un nuevo fracaso. Lo ocurrido con la Armada Peruana durante esta etapa revela esa inmadurez política que de tan lamentables consecuencias ha sido para el Perú.

I. El conflicto con España

La década de 1860 fue de inquietud para los países de América del Sur. Las luchas libradas a comienzos del siglo XIX que dieron paso al nacimiento de las repúblicas de esta parte del continente supuestamente habían puesto fin a la dominación hispana, pero de pronto el fantasma colonial reapareció.

Acontecimientos como la reincorporación de Santo Domingo a la corona española y la intervención francesa en México fueron causas de zozobra para las jóvenes naciones, muchas de las cuales aún no habían alcanzado estabilidad política interna. A ello se sumó en 1862 una alarmante noticia: la partida de una expedición científica española hacia el Pacífico Sur a bordo de tres naves de guerra, que en el Pacífico debían reunirse con una cuarta nave. La escuadra se encontraba al mando del general Luis Hernández de Pinzón.

No obstante el temor que su presencia causaba, los miembros de la expedición fueron recibidos y agasajados en los diversos puertos que tocaron, como ocurrió en Valparaíso y después en Lima, sin que se produjeran mayores incidentes. Pero, poco después de su partida del Callao, en agosto de 1863, se produjo en la Hacienda Talambo una riña entre peruanos y colonos vascos, resultando muerto uno de estos últimos y enjuiciados otros, siendo condenados a prisión.

El 14 de abril de 1864 recibía el gobierno una declaración del general Pinzón, por la que manifestaba que la actitud del Perú hacía necesario el uso de la fuerza y que para obtener las satisfacciones debidas tomaría posesión de las islas guaneras peruanas reivindicándolas por el gobierno español. Los buques españoles se posesionaron de las islas Chíncha, apoderándose también de una barca peruana.

La opinión pública y diversos sectores políticos se inclinaban por exigir una reivindicación de manera inmediata, mientras otros, con el gobierno, adoptaban una posición más moderada, buscando los medios para llegar a una negociación pacífica.

Se entablaron entonces negociaciones. Para ello fue nombrado por parte de

España el general José Manuel Pareja y por parte del Perú el general Manuel Ignacio de Vivanco, quienes tras difíciles conversaciones suscribieron un tratado por el cual España devolvía las islas al Perú, que por su parte se comprometía a enviar un ministro a España para la firma de un Tratado de Paz. Asimismo, el Perú debía recibir a un comisario español para efectuar las reclamaciones sobre el caso Talambo; cancelar a los súbditos españoles lo que resultara de confiscaciones, secuestros y préstamos de las guerras de independencia; y finalmente, pagar tres millones de pesos a España por los gastos ocasionados por la permanencia de la Escuadra en aguas peruanas.

El Tratado Vivanco - Pareja no fue bien recibido por la opinión pública, que lo consideraba lesivo a los intereses nacionales y suscitó muchas discusiones. Sin embargo, el Tratado se ejecutó. Las islas Chíncha fueron devueltas al Perú el 3 de febrero de 1865; un enviado del Perú viajó a España y un comisario español fue enviado al Perú; y finalmente se giraron las letras para el pago de tres millones de pesos a España a manera de compensación.

A pesar de la agresión sufrida por el Perú con la toma de las islas Chíncha por parte de la escuadra española en abril de 1864 y el consecuente daño financiero que ello originó, además del atentado contra el honor nacional; a pesar del profundo rechazo suscitado por la firma del Tratado Vivanco - Pareja, que la opinión pública consideró lesivo a los intereses nacionales; y a pesar de muchos pesares, el Perú no declaró la guerra a España.²

El gobierno del general Pezet adoptó una posición moderada respecto a este conflicto que hoy, a la distancia, resulta fácilmente comprensible. Pero entonces, con los ánimos enardecidos, la opinión pública condenó a su gobierno. Los debates políticos y el malestar interno provocado por lo que se consideraba un atentado contra el honor de la república llevaron a una más de las tantas luchas internas que se han sucedido a lo largo de nuestra historia.³

Se produjo entonces la “revolución restauradora” que el propio vicepresidente de Pezet calificó como “la segunda lucha por la independencia del Perú”, sumándose al movimiento. El líder de la revolución, coronel Mariano Ignacio Prado, asumió el gobierno, siendo proclamado Dictador en noviembre de 1865, pero los acontecimientos aún no habían llegado a su fin.

Aparentemente definida la situación con el Perú, la escuadra española se dirigió entonces a Chile, exigiendo reparaciones por la actitud asumida por ese país durante el conflicto con el Perú. No satisfechos con las explicaciones obtenidas del gobierno chileno, un ultimátum del general español Pareja daba un término de cuatro días para recibir reparaciones, caso contrario quedarían rotas las relaciones diplomáticas entre

2.- Alberto Wagner de Reyna, “La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica - 1864 a 1868, en *Historia Marítima del Perú* (Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1977), Tomo VII.

3.- Jorge Arias Schreiber, *El general Juan Antonio Pezet. Presidente de la República del Perú (1863-1865)* (Lima, 1963).

ambos países y de ser necesario se procedería al uso de la fuerza.

A diferencia de lo sucedido en el Perú, en Chile todos los sectores políticos se unieron. El Congreso autorizó al gobierno la declaratoria de guerra a España, así como un empréstito para sufragar los gastos de ésta. La decisión fue aclamada por el pueblo.

Representantes chilenos en el Perú realizaron gestiones con Prado y los revolucionarios para que la flota que estaba a su mando atacara a la escuadra española estacionada en Valparaíso. También en este caso las diferencias de actitud son notables. Mientras Chile mantuvo una neutralidad oficial en el conflicto peruano – español, el Perú manifestaba abiertamente su apoyo a Chile.

Sin embargo, las causas para no llevar a cabo dicho ataque no estuvieron referidas a un deseo de no apoyar la causa chilena sino a razones de carácter interno. La revolución de Prado aún no había triunfado y destacar las fuerzas a Chile habría sido contraproducente. A ello hay que añadir que la intervención del Perú en dicha guerra podría dar lugar al embargo por parte de Inglaterra de los buques que allí se habían mandado construir y cuyo arribo se esperaba pronto. Tampoco existía un total acuerdo entre los jefes de la Armada Peruana partidarios de Prado sobre el curso que debían tomar las acciones.

Triunfante la revolución de Prado, se dispuso el envío de dos fragatas peruanas a Chile y que las dos naves que se esperaban de Europa se dirigieran a Chiloé. El 5 de diciembre de 1865 Perú y Chile firmaron una alianza ofensiva y defensiva, en cuyo texto se hablaba de la amenaza a América y del atentado contra la dignidad y soberanía de dichas repúblicas.

Respecto a la unión de las fuerzas navales, el tratado establecía que debían obedecer “al gobierno de aquella en cuyas aguas se hallaren” y que al jefe de mayor graduación correspondería el mando. En enero de 1866 Ecuador y en marzo Bolivia se sumaron a la alianza defensiva y ofensiva, formando así una Cuádruple Alianza

Al evaluar la actitud de Pezet, que disgustó a moderados y radicales, queda claro que entonces su gobierno no tenía mucho margen de acción. La Armada Peruana contaba apenas con dos buques que podían ser empleados en un combate, frente a las siete naves españolas, cualquiera de ellas con mayor poder ofensivo que los buques peruanos. Una guerra entonces habría sido una derrota anunciada.

Hay que señalar que Pezet tomó algunas medidas acertadas, como la adquisición de naves de guerra en Europa. Era necesario dilatar el tiempo en espera de que dos de los buques recién adquiridos en Francia pudieran realizar su viaje al Perú, mientras se hallaban en construcción otros dos en Inglaterra.

Fueron precisamente dos de esas naves, junto con las antiguas fragatas que poseía el Perú, las que Prado despachó a Chile, que contaba apenas con una corbeta con capacidad ofensiva a la que había sumado la goleta *Covadonga*, recientemente capturada a los españoles. La escuadra aliada que se enfrentó a las naves españolas en Abtao el 7 de febrero de 1866 era prácticamente peruana, ya que la corbeta *Esmeralda* no se halló en el combate, y peruano fue también su comandante.

II. Los conflictos por el comando de la Escuadra Aliada⁴

A pesar de lo señalado en el Tratado de Alianza respecto al comando de la flota, era de esperarse que los marinos de ambos países aspiraran al mismo. Conscientes de que por lo menos las acciones iniciales tendrían lugar en aguas chilenas dada la presencia en esas costas de la escuadra española, tras algunos intercambios de opiniones, fue designado como comandante de la flota aliada el capitán de navío Juan Williams Rebolledo.

Williams Rebolledo, con veintitrés años de servicios a su patria, era el oficial más antiguo. Profesionalmente no había nada objetable a su nombramiento, pero se trataba de un individuo vanidoso y conflictivo y fue causa de muchos de los problemas suscitados entre oficiales chilenos y peruanos.

Al arribo de las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* al puerto chileno de Ancud tuvieron lugar los primeros conflictos. Según algunos testimonios de la época, las tripulaciones peruanas eran inexpertas, indisciplinadas y carentes de hábitos militares. Al partir del Callao (3 de diciembre de 1865) los arreglos del Tratado de Alianza aún no habían concluido, por lo tanto los comandantes de las naves desconocían la fórmula acordada respecto al comando de los buques.

A bordo de la corbeta chilena *Esmeralda* se encontraba en Ancud el flamante comandante de la escuadra aliada, quien omitiendo el protocolo vigente, no presentó su saludo personal a los oficiales peruanos recién arribados. Cuando pretendió hacerse cargo del entrenamiento de las tripulaciones de las fragatas peruanas, así como nombrar dotaciones chilenas para las mismas, los comandantes peruanos lo rechazaron y no reconocieron su condición de comandante.

Solucionados los impases iniciales, la fuerza naval aliada se dirigió a la isla de Abtao en el archipiélago de Chonos. Un nuevo incidente tuvo lugar entonces. La navegación por esos intrincados pasajes hacía necesario que las naves contaran con prácticos chilenos. La fragata *Amazonas* chocó contra una roca en el canal de Chacao y se hundió, perdiéndose irremediamente. Los oficiales de ambos países se culparon mutuamente por este accidente, agriando más las ya difíciles relaciones entre ellos.

El día 4 de febrero se reunieron con la flota aliada la división formada por las corbetas *Unión* y *América*, al mando del capitán de navío Manuel Villar, veterano comandante naval peruano quien se sentía incomodó bajo el mando de Williams.

En busca de un apostadero más seguro, el comandante Williams Rebolledo partió a bordo de la *Esmeralda*, quedando encargado de la escuadra el capitán de navío Villar. El primer enfrentamiento con la escuadra española se produjo en aguas de Abtao el 7 de febrero. No fue un combate decisivo, pero se consideró como un triunfo aliado, ya que las naves españolas fueron obligadas a retirarse sin haber infringido mayor daño a los aliados.

4.- David P. Werlich, *Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker. His confederates colleagues and Peru* (Charlottesville, University Press of Virginia, 1990).

Habiéndose llevado a cabo bajo el mando de Villar y habiendo participado solamente la goleta chilena *Covadonga*, siendo el resto de la escuadra peruana, los comandantes de las naves peruanas se sintieron respaldados por el éxito obtenido y escribieron a Williams cuestionando su plan de operaciones. Las tensiones entre los jefes aliados iban en aumento, ya que los peruanos rechazaban las pretensiones del comandante chileno aduciendo que excedían tanto las instrucciones recibidas del gobierno peruano como los términos del Tratado de Alianza.

La rivalidad entre ambos jefes era motivo de preocupación tanto para el gobierno peruano como para el chileno, por lo que ambos gobiernos convinieron en que la contratación de un jefe extranjero para comandar la escuadra aliada podía ser una solución a los problemas que se venían suscitando.

El 27 de marzo de 1866 el ministro de Relaciones Exteriores del Perú Toribio Pacheco escribió al agente peruano en Washington Federico Barreda, instruyéndole sobre la contratación de un comodoro en los Estados Unidos.

Inició Barreda de inmediato la búsqueda de un marino norteamericano que pudiera desempeñar a satisfacción el comando de la escuadra aliada. Considerando que al concluir la guerra de secesión norteamericana los marinos de los estados confederados habían quedado sin colocación, hacia ellos dirigió su atención el agente peruano. El marino en cuestión debía haber ostentado una alta graduación y ser hombre de experiencia suficiente como para justificar el colocarlo por encima de los jefes navales peruanos y chilenos.

Entre una larga lista de nombres, Barreda seleccionó finalmente tres. Uno de ellos había sido ya entrevistado con semejante propósito por el agente del gobierno chileno Benjamín Vicuña Mackenna, a quien también había pedido consejo Barreda.

Finalmente, a nombre del gobierno peruano Barreda contrató a John R. Tucker y sobrepasando las atribuciones que le había dado el gobierno le confirió el grado de contralmirante de la Armada Peruana, además de contratar a otros dos oficiales como un pequeño estado mayor del almirante. Partieron los antiguos confederados de Nueva York el 1° de junio de 1866 con destino a Panamá, de donde pasaron a Lima. Las noticias del combate del Callao llegaron a Nueva York unos días después de su partida, como también el despacho del gobierno al agente Barreda para que suspenda la misión de contratar a un comodoro.

La llegada de los norteamericanos al Callao fue totalmente inesperada, ya que la correspondencia remitida por Barreda al ministro de Relaciones Exteriores arribó después de la llegada de los antiguos confederados.

Pardo y Aliaga, ministro peruano en Santiago, aprobó la propuesta de Chile de reemplazar a Juan Williams Rebolledo por el vicealmirante Manuel Blanco Encalada, veterano de la independencia quien además había sido presidente de la república. Pero a sus 76 años, Blanco era un marino que había estado muchos años en el retiro y no estaba familiarizado con las nuevas técnicas de la guerra naval.

Era necesario contar con un oficial más joven y con experiencia que asumiera en los hechos el comando de la escuadra aliada, mientras Blanco se encargaba básica-

mente de solucionar las disputas que pudiesen surgir entre los marinos, actuando como un conciliador. El oficial propuesto por el Perú para asumir ese cargo fue José María Salcedo, nacido en Chile y emigrado al Perú a los 9 años, había realizado su carrera en la Armada Peruana y se encontraba entonces en comisión en Inglaterra encargado de la construcción de la fragata *Independencia* y del monitor *Huáscar*. Su arribo era esperado de un momento a otro.

Poco después de estos nombramientos tuvo lugar el combate del 2 de mayo en el Callao. El puerto había sido apresuradamente defendido montando baterías de defensa de costa, mientras en el único sector desguarnecido del puerto se ubicaron como defensa los pequeños buques que allí se encontraban, y que por su posición podían maniobrar de manera limitada, cumpliendo en la práctica el papel de baterías flotantes.⁵

El combate del Callao se libró estrictamente entre peruanos y españoles y la victoria lograda sobre una fuerza que se consideraba mucho más poderosa llenó de confianza a los marinos peruanos. Ello suscitó nuevas asperezas con los chilenos, ya que Valparaíso había sido totalmente destruido poco antes por la escuadra española, mientras el gobierno de Chile disponía no responder al fuego enemigo, esperando la mediación de las misiones diplomáticas para defender los intereses de sus compatriotas en ese puerto, por entonces el más activo e importante de América del Sur.

También a comienzos de junio arribó al Callao desde Gran Bretaña el comandante Salcedo, tomando noticia de su reciente nombramiento en reemplazo de Manuel Villar; pero al tener información sobre los conflictos que se habían suscitado con el capitán de fragata Aurelio García y García durante la travesía hacia el Callao, Salcedo fue cambiado de colocación, convirtiéndose en Director de Marina, un cargo burocrático.

En reemplazo de Salcedo fue nombrado esta vez otro oficial problemático, el capitán de navío Lizardo Montero, hombre ambicioso y vehemente quien arribó al Callao apenas unas horas antes del combate del 2 de Mayo, en el cual participó a bordo del vapor *Tumbes*. El nuevo nombramiento causó descontento entre los oficiales de la Armada, por lo que el repentino arribo del almirante Tucker y sus hombres fue considerado providencial.

Preocupaba al gobierno tanto la reacción que pudiera causar el nombramiento de Tucker entre los oficiales de la Armada como ante el gobierno chileno. Afortunadamente los informes recibidos en Chile de su ministro en Lima y de sus agentes en los Estados Unidos fueron todos unánimemente favorables a Tucker.

Chile propuso, sin embargo, dilatar un poco el cambio del almirante Blanco para evitar que se suscitaran conflictos políticos en ese país y que el almirante Tucker asumiera el mando de la división naval peruana, hasta que tras un tiempo prudencial el almirante Blanco pudiera renunciar aduciendo motivos de salud.

5.- Fernando Romero Pintado, "La República - 1850 a 1970", en *Historia Marítima del Perú* (Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1984 - 1985), t. VIII.

Tal como era previsible, el nombramiento de Tucker como comandante de la escuadra peruana no fue bien recibido por todos, oposición que fue inicialmente subestimada por el gobierno. Como medida de cautela, se decidió que el comandante Montero continúe al mando de la escuadra y que Tucker sea su segundo comandante. Con esta disposición los marinos norteamericanos viajaron a Valparaíso, donde fueron recibidos por el ministro José Pardo. Tucker llevaba además su nombramiento como comandante de la escuadra peruana en caso que Montero renunciara, pero éste se mantuvo en secreto.

El comandante Montero recibió comunicaciones del gobierno de Prado que le informaban del próximo reemplazo del almirante Blanco por Tucker. Por algún medio el almirante Blanco tomó conocimiento de este propósito, y solicitó licencia por motivos de salud. Ello convertía a Montero en comandante de la escuadra aliada.

Varios oficiales navales se dirigieron entonces al gobierno. El comandante García y García condenaba la designación de un “desconocido rebelde pro esclavista”, mientras Montero declaraba que tanto él como sus subordinados rechazaban indignados el nombramiento. Preguntaba al Presidente si él, en su calidad de militar, aceptaría el nombramiento de un general extranjero y aventurero al mando del Ejército. Declarando su lealtad al régimen y a su patria, comunicó su decisión de defenderla aunque fuera en un bote, pero nunca bajo el mando de un mercenario y que ningún buque de la escuadra aliada sería entregado a Tucker.

III. El juicio contra los oficiales rebeldes

El ministro José Pardo informó al almirante Tucker que los oficiales peruanos se negaban a recibirlo a bordo. Este comportamiento fue considerado por el gobierno chileno como un acto de indisciplina e insubordinación. Mientras tanto, el ministro Pardo conferenciaba con los rebeldes, cuya causa era apoyada por los marinos chilenos. El propio almirante Blanco declaró que “la subordinación franciscana es cosa del siglo pasado”.

Para solucionar el impase, el presidente Prado invistió al ministro de Hacienda Manuel Pardo con plenos poderes para remover a los oficiales insubordinados de sus puestos. El 3 de agosto llegó a Valparaíso acompañado del director de Marina Salcedo a bordo del transporte *Callao*, enarbolando la insignia del presidente de la república. El ministro Pardo convocó a bordo a los comandantes de las naves peruanas, donde fueron inmediatamente arrestados. Un total de 32 marinos fueron puestos bajo custodia, mientras los oficiales que habían viajado con Pardo desde Lima asumían sus nuevos puestos en la escuadra.⁶

El día 13 de agosto un protocolo peruano – chileno nombraba a Tucker segundo comandante de la escuadra aliada. Este nombramiento motivó la renuncia del almirante

Blanco al día siguiente, como muestra de disconformidad, dejando a Tucker en el mando de ambas escuadras. Dos días después el almirante Tucker enarbolaba su insignia a bordo de la fragata *Independencia* y recibía el saludo de los buques surtos en la bahía.

El ministro Manuel Pardo llevaba a Chile una segunda misión: obtener un acuerdo con Chile para llevar a cabo una ofensiva contra la escuadra española que se había dirigido a las Filipinas tras el combate del Callao. El gobierno chileno se inclinaba por una estrategia más conservadora, que consistía en despachar a la escuadra al Atlántico Sur en busca de la debilitada parte de la escuadra española que se había dirigido al Cabo de Hornos.

El Perú consideraba que poco se obtendría de ese plan, ya que las naves se hallarían bajo el amparo de puertos neutrales donde sería imposible infringirles algún daño. Además, el ataque en Filipinas sería sorpresivo, presumiéndose que los buques se hallarían desarmados o sometidos a reparaciones en dique. Mientras este ataque se llevaba a cabo, el resto de la escuadra se dedicaría a hostilizar a los buques españoles que se encontraban en Montevideo y Río de Janeiro. El plan del presidente Prado era aún más ambicioso. Dependiendo de los resultados, tal vez sería posible enviar una escuadra para atacar Cuba y Puerto Rico, esperando liberar a las últimas posesiones coloniales españolas.

Chile finalmente aprobó la propuesta peruana, pero ninguna de las naves de ambas escuadras se encontraba en condiciones de emprender una nueva campaña. Necesitaban reparaciones urgentes y a eso se dedicaron los meses siguientes, aprovechándose el tiempo en entrenar al personal. Cuando finalmente en noviembre los trabajos concluyeron, el gobierno chileno se mostró titubeante respecto al curso que debía tomarse. La propuesta de mediación recibida de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos parecía al gobierno chileno la actitud más adecuada. Mientras tanto, el Perú insistía en lanzar una ofensiva final contra España, única manera de lograr una paz honorable para el país.

Los problemas internos no tardaron en suscitarse. Ataques contra el gobierno de Prado comenzaron a circular. Cargos de irregularidad en los préstamos extranjeros y en la compra de armas llevaron a la renuncia de los ministros Pardo y Pacheco, así como del agente Barreda.

A pesar de sus intentos de continuar exaltando el nacionalismo, el presidente Prado fue duramente criticado por el trato dado a los oficiales que se negaron a servir a órdenes del almirante Tucker. Los oficiales relevados de sus puestos en Valparaíso habían sido conducidos al Callao y puesto en prisión en la isla San Lorenzo. Se abrió contra ellos una corte marcial.

Algunos de los mejores abogados de Lima asumieron la defensa de los insubordinados entre quienes se encontraban hombres que en años posteriores ocuparían importantes posiciones. José Antonio García y García asumió la defensa de su hermano Aurelio mientras que Luciano Benjamín Cisneros hacía lo propio respecto a Miguel Grau.

6.- Néstor Gambetta y otros, *Héroes y marinos notables* (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1982), t. I.

A los cargos de insubordinación, las defensas alegaron que los acusados jamás habían recibido una comunicación oficial del gobierno respecto a recibir al almirante Tucker a bordo, tan sólo notas del presidente Prado que manifestaban su deseo de nombrarlo segundo comandante de la división naval peruana. Además, indicaban, había llegado sin puesto en la escuadra, el mismo que sólo fue oficial tras la firma del protocolo con Chile del 13 de agosto.

Al cargo de desertión frente al enemigo, los abogados alegaron que las naves españolas se encontraban entonces muy lejos y que además los buques de la escuadra aliada requerían muchas reparaciones antes de estar en condiciones de enfrentar una nueva campaña.

El cargo de traición fue revertido contra el gobierno. Ninguno de los oficiales había cometido un acto de traición, por el contrario, habían sido los defensores en los combates de Abtao y el Callao y que con el nombramiento del mercenario Tucker el gobierno había manchado el honor nacional y humillado a la Armada.

La réplica del general Bustamante, quien presidía la corte marcial, fue muy moderada, limitándose a señalar que la bien conocida braveza de los oficiales peruanos no era suficiente para otorgarles la dirección de una empresa lejana y peligrosa y que se había considerado necesario proveer a la escuadra de un jefe de mayor experiencia.

La respuesta de los abogados dejó por los suelos de manera tendenciosa la reputación de los antiguos confederados y se acusó al comandante Salcedo de haber reemplazado a los jefes de la escuadra con los menos calificados de la Armada Peruana.

Los oficiales que integraban la corte marcial eran conservadores. Dificilmente habrían estado dispuestos a emitir un veredicto favorable al gobierno de Prado que ya se tambaleaba. El 10 de febrero de 1867 el dictamen de la corte marcial absolvió a los oficiales acusados y dispuso su reincorporación al servicio activo.

Durante la celebración del primer aniversario del Combate de Abtao, los partidarios de Montero y los demás oficiales que habían sido relevados con él de sus cargos y sometidos a juicio, hicieron públicas manifestaciones contra el almirante Tucker.

La presencia de Tucker en Valparaíso había creado una situación difícil para el Perú. Algunos marinos norteamericanos se habían negado a hacer los saludos correspondientes a la bandera peruana enarbolada en el buque del almirante Tucker, por considerar que como antiguo confederado era un traidor. Esto dio lugar a una serie de intercambios diplomáticos entre Lima y Washington buscando la mejor forma de solucionar este impase.

Finalmente, el 27 de febrero una moción presentada por el diputado Enrique Espinoza en el recién establecido Congreso Constituyente solicitaba que el ejecutivo rescindiera el contrato del almirante Tucker, basando sus argumentos en que se trataba de un hombre que había apoyado a los estados confederados que sostenían el principio de esclavitud y que habían tratado de destruir la Unión Federal que mantenía el equilibrio de poder entre Europa y América; que había sido la guerra de secesión la que había permitido que Francia intervenga en México así como la agresión española al Perú.

Además, se sostenía que el nombramiento de Tucker había sido la causa de que algunos de los mejores marinos, que pocos días antes habían sido absueltos de todos los cargos que se les había imputado, fueran separados del servicio.

El día 15 de marzo de 1867 el almirante Tucker presentó su renuncia al cargo de comandante de la escuadra. Su carta, fechada en Valparaíso, fue publicada en un diario limeño el día 27 de marzo. En ella manifestaba que lo hacía por cuanto así lo requería su dignidad.

IV. La situación de las armadas de Chile y Perú antes del conflicto con España

La rivalidad entre las marinas de Perú y Chile tenía larga data; la lucha por la supremacía de los puertos del Callao y Valparaíso desde tiempos coloniales puede ubicarse en los orígenes del conflicto, como también las luchas por la independencia americana, ya que siendo el virreinato peruano sede del más importante centro administrativo de esta parte del continente, fue donde mayor resistencia encontraron los patriotas americanos y donde más tardíamente pudo desenvolverse un movimiento emancipador.⁷

Posteriormente el intento de crear la Confederación Perú – Boliviana fue motivo de preocupación para Chile, que con ello veía peligrar su posición. La Confederación fue por ello combatida desde Chile, donde opositores peruanos encontraron eco a su descontento. La Confederación fue liquidada poco tiempo después de su establecimiento, anulando así una posibilidad para el Perú de conquistar la supremacía en esta parte del continente.

Las armadas de Chile y Perú tuvieron un desarrollo muy disímil. Mientras que Chile fue un país que logró prontamente una estabilidad política que se tradujo en la permanencia de sus mandatarios en su cargo por dos periodos consecutivos –esto es, unos diez años-, los mismos que a partir de la década de 1850 fueron siempre civiles, en el Perú las luchas internas se sucedieron de manera casi ininterrumpida.

Ambas situaciones repercutieron en sus armadas. Por su parte, Chile logró constituir una marina de guerra con oficiales de sólida formación profesional egresados de su escuela naval. Estos individuos hacían carrera en la Armada y los grados eran por lo general conferidos en atención al mérito de los individuos así como a su antigüedad. Se trataba de un cuerpo pequeño de oficiales, pero bastante cohesionado, en el cual imperaba la disciplina, además de la sujeción al gobierno.

En el Perú la situación era radicalmente opuesta. A pesar de contar con una tradición naval de larga data, la escuela naval peruana, cuyos antecedentes se remontaban a la época colonial, durante los primeros años de la república funcionó de manera intermitente, ya que la inestabilidad política no permitía la continuidad. La

7.- Jorge Ortiz Sotelo, “El Pacífico sudamericano, punto de encuentros y desencuentros”, Luis Millones y José Vila Rodríguez (editores), *Perú. El legado de la historia* (Sevilla, Universidad de Sevilla, 2001), pp. 207-219.

Armada Peruana no siempre actuaba sujeta al gobierno, sino que, por el contrario, se encontraba constantemente fraccionada, actuando parte de ella en apoyo del gobierno, mientras otra facción asumía la postura rebelde de los líderes de revoluciones políticas que se sucedían.

Los oficiales de la marina peruana entraban y salían constantemente del servicio, de acuerdo al régimen que lograra imponerse, por lo que muchas veces se suscitaban disputas entre sus miembros profundamente marcadas por la situación política del país.⁸

Si se hace una comparación entre los cuerpos de oficiales peruanos y chilenos, tenemos que, mientras en Chile, como ya se ha mencionado, el cuerpo era pequeño, pero profesional y cohesionado; en el Perú se contaba con un número excesivo de oficiales para la dimensión de la Armada, a lo que hay que añadir que los grados que ostentaban se debían no tanto a los méritos profesionales como a los servicios prestados a algún bando político. Oficiales muy jóvenes ostentaban graduaciones que en Chile sólo se alcanzaban en edad madura.

Los términos bajo los cuales se firmó la Alianza Defensiva entre Perú y Chile pueden haber sido los políticamente convenientes en aquel momento, pero ninguno de los dos países contaba con medios efectivos para evitar las tensiones entre los oficiales de ambas armadas, que tenían ya larga data.

No debe olvidarse que muchos de los oficiales entonces en servicio eran los mismos que unos años atrás se habían enfrentado en bandos contrarios, durante la guerra contra la Confederación Perú – Boliviana y que los rencores surgidos entonces se mantenían aún vivos. Resultaba sumamente complicado que lucharan ahora en una escuadra aliada y más aún que obedecieran a un oficial de bandera contraria.

Los conflictos al interior de la Armada Peruana eran todavía mayores. Como se ha señalado, la constante participación de los oficiales en las luchas políticas internas hacía que al interior de la propia Armada existiera mucha rivalidad entre sus miembros.

Respecto a las tripulaciones, también Chile tenía algunas ventajas sobre el Perú. Al contar con gobiernos más estables, el desarrollo de su Armada había sido más lineal y continuo y sus hombres eran más disciplinados; mientras que las dotaciones peruanas no lo eran tanto, y estaban acostumbradas a seguir las órdenes de líderes o de sus comandantes, antes que las del propio gobierno. Esto sin duda creaba dificultades en el mantenimiento de una Armada preparada y si bien el Perú poseía individuos conocedores del arte marino, no se podía decir lo mismo respecto a su eficiencia como hombres de guerra.

La violencia política que imperaba en el país había llevado a más de un gobierno a tomar como medida de precaución el desartillar los buques, ya que en caso de producirse rebeliones, esto evitaba que al plegarse al bando opositor lo hicieran con medios

que serían luego empleados en contra del propio gobierno. La consecuencia lamentable de estas medidas era que las fuerzas navales carecieran de un entrenamiento adecuado.

V. Las consideraciones para el contrato del almirante Tucker

En lo que se refiere a la situación material de las armadas, puede decirse que a partir de la década de 1840 el Perú comenzó a aventajar a Chile, cuyos gobiernos civiles habían descuidado el material a flote. No tuvo Chile una política de adquisiciones navales en nada similar a la que inició Castilla.

Para la década de 1850 el Perú se había convertido en la primera potencia naval de esta parte del continente, Fue el primer país sudamericano que, adecuándose a las innovaciones tecnológicas, incorporó buques de guerra de propulsión a vapor, lo que en principio le otorgaba superioridad. Tampoco fue menos importante la adquisición de buques blindados, lo que en una confrontación con algún país vecino podría haber sido decisiva.

Sin embargo, hasta la fecha en que se declaró la guerra a España, el Perú no había utilizado buques de vapor en una confrontación naval. Las últimas acciones de carácter bélico prolongadas en las cuales habían participado los marinos peruanos tuvieron lugar durante la guerra contra la Confederación Perú – Boliviana, empleando buques de vela.

Esta parece haber sido una de las consideraciones del gobierno peruano al decidir la contratación de un marino extranjero para el comando de la escuadra aliada, y no sólo la ya mencionada rivalidad existente entre los jefes de las armadas. Tanto oficiales como tripulaciones carecían de la experiencia que se estimaba necesaria para llevar a cabo un ataque efectivo contra una escuadra materialmente superior, como lo era la española entonces.

Esta consideración adquirió aún mayor peso al trazarse el plan de atacar a la escuadra española en las Filipinas o en el Atlántico, ya que jamás se había emprendido una ofensiva en aguas tan lejanas, donde no se contaba con puertos seguros que sirvieran de base para operaciones logísticas.

Estos elementos de carácter más bien técnico dejaron de lado factores que podían tener un peso mucho más gravitante, como lo mostrarían los hechos. Es innegable que al Perú le faltaba algo más de pericia bélica, pero es también cierto que los oficiales peruanos comisionados a Europa para adquirir unidades, así como para conducirlos al Perú habían cumplido con éxito sus misiones.

Las travesías, que se prolongaron meses, habían sido una buena oportunidad para familiarizarse con las nuevas unidades navales; a lo que hay que añadir que gran parte de las dotaciones que se encargaba de la navegación había sido contratada en el extranjero precisamente en razón de sus conocimientos de una tecnología que en América resultaba aún muy novedosa, mientras que para algunos europeos el empleo de buques propulsados a vapor tenía ya varios lustros.

Pero si bien el gobierno de un buque es de primera importancia, lo es también el estado psicológico de las tripulaciones. La ascendencia de un comandante sobre

8.- Es notorio el caso del almirante Miguel Grau, véase Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1834-1879). Una aproximación biográfica* (Lima - Piura, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, 1999).

sus hombres puede resultar de gran trascendencia. Es más probable que los hombres respondan a un líder con quien se sienten identificados.

VI. Las consecuencias del nombramiento del almirante Tucker

La capacidad de liderazgo de los oficiales navales no fue adecuadamente manejada por el gobierno. El presidente Prado sin duda no subestimaba las condiciones de los comandantes de los buques peruanos, como lo demuestra el hecho que cursara comunicaciones particulares con cada uno de ellos, aunque éstas no tuvieran carácter oficial. Parece ser que entre estos jefes era Montero quien mayor preocupación le causaba, no sólo por su condición de comandante de la división naval peruana, sino porque ya antes había demostrado su capacidad para liderar movimientos políticos entre el personal de la Armada. A pesar de su juventud, Montero ostentaba ya una alta graduación rápidamente ganada al haberse encontrado del lado de las revoluciones triunfantes, a las que había brindado importantes servicios, poniendo a disposición de estos movimientos importantes elementos navales.

Al igual que antes Pezet, Prado cometió también el error de subestimar a la opinión pública. Había sido el encendido sentimiento nacionalista despertado por la agresión española de 1864 lo que lo llevó al poder; y no reparó suficientemente en ese sentimiento cuando dispuso la prisión y el juicio contra los hombres que no sólo habían apoyado su “Revolución Restauradora”, sino que luego de las jornadas de Abtao y del 2 de Mayo se habían convertido en héroes nacionales.

La guerra con España era un asunto de reivindicación nacional. Sus ambiciosos planes de atacar a la escuadra española, que si bien encontraba un ánimo favorable entre la ciudadanía, al final resultarían funestos para su gobierno. Era una época cuando la presencia de personal naval extranjero en las armadas era bastante común, lo que no lo era tanto, era el entregar el mando de una escuadra en guerra a un individuo que carecía de vínculos anteriores con el país, y que sólo tenía como relación con éste un contrato y no sentimientos nacionales.

Por muy grande que pudiera ser el éxito que alcanzara, la reparación del honor nacional por parte de un recién llegado que no se movía sino por el interés económico que la plaza le proporcionaba no podría alcanzar el significado de Abtao y del 2 de Mayo de 1866.

Tucker era un hombre que reunía excelentes condiciones como marino, pero se trataba de un individuo que había aceptado el comando de una escuadra extranjera sólo porque su propia armada había sido derrotada tiempo atrás. Cuando el presidente Prado programó su primera entrevista con Tucker, ésta debió ser pospuesta varios días ante la dificultad de hallar a un oficial naval que pudiera desempeñarse satisfactoriamente como intérprete.

Existía indudablemente un grave problema de comunicación. El almirante Tucker estaba imposibilitado de hacerlo directamente con los hombres a quienes comandaba porque desconocía su idioma. Difícilmente podría crearse algún tipo de identificación con un jefe que resultaba un extraño.

Por otra parte, al relevar a los comandantes de las naves peruanas y a parte de su oficialidad para que Tucker pueda asumir el comando de la escuadra, Prado obró políticamente mal. El apoyo logrado en 1865 por la Revolución Restauradora se debió en buena medida a que era él quien encarnaba un anhelo nacional, como era reparar la dignidad nacional tras la agresión española. Muchos de los individuos que reemplazaron a los oficiales considerados rebeldes por su gobierno, se encontraban sin colocación por haber estado del lado del gobierno depuesto cuando la revolución de Prado y por lo tanto su desprestigio frente a quienes la opinión pública calificaba como héroes, dejaba muy mal la imagen del dictador.

En la actitud asumida por los oficiales que se opusieron a aceptar al almirante Tucker como comandante de la escuadra peruana intervinieron factores de carácter personal, ya que resulta comprensible que al sentirse desplazados por un extranjero desconocido se sintieran profesionalmente humillados; pero también es claro que no fue sólo el resentimiento personal lo que motivó su reacción. El contenido de sus comunicaciones a Prado pone en evidencia la existencia de un orgullo de carácter patriótico y es que, a lo largo del siglo XIX ese sentimiento se va perfilando y la Armada se va convirtiendo cada vez más en una institución realmente nacional.

Sin duda una guerra es siempre lamentable, pero puede proporcionar a una nación algunos elementos positivos, como son la afirmación y exaltación del sentimiento de pertenencia, y por lo tanto la movilización cohesionada en pos de un objetivo común, como puede ser la defensa de la patria.

A lo largo de las guerras que ha librado el Perú, estos elementos han sido políticamente descuidados. Ningún gobierno ha logrado éxito en mantener siquiera por un mediano plazo esa exaltación y mucho menos en encaminarla hacia la construcción de una identidad nacional. El alto costo de la guerra ha resultado así siempre nefasto por la incapacidad de crear condiciones de conciliación de los intereses partidarios.

La lección dejada por los sucesos ocurridos entre 1864 y 1867 no fue aprendida en el Perú. Pocos años después el Perú se enfrentaría nuevamente a Chile, como en tiempos de la Confederación, pero encontraría esta vez a un rival que se había preparado ideológica y materialmente para lograr hacerse de un espacio que le permitiera impulsar su desarrollo.

La guerra de 1879 halló al Perú desarmado. La escuadra que enfrentó a Chile se componía de las mismas unidades que en 1866, además de dos cañoneras y dos monitores de río, cuya compra no fue la más acertada. El Perú carecía de una Armada preparada en material y en personal. Ningún gobierno se ocupó de establecer un plan de adquisiciones militares acorde con el creciente poderío que lograba Chile con la compra de naves en todo superiores a cualquier unidad peruana.

Chile por su parte, tuvo no sólo la previsión de armarse, sino que se ocupó de formar un Ejército y una Armada con personal nacional. Así, al desencadenarse la guerra de 1879, Chile no tuvo dificultades en organizar a sus fuerzas armadas, mientras que en el Perú fue necesario primero licenciar al personal chileno con que contaba la Armada -ya que no resultaba confiable en una lucha contra su país de origen- y luego

abocarse a la tarea de reemplazarlo, empresa que no resultaba sencilla y que tuvo un significativo costo para el país.

Políticamente, tal como ocurrió en 1865, durante la guerra de 1879 se repitieron las luchas internas que debilitaron la capacidad de respuesta del país y esta vez con una dolorosa diferencia: el ejército invasor chileno no se retiraría del territorio peruano sino años después, dejando al país sumido en una profunda crisis que interrumpió o quebró las posibilidades de un desarrollo sostenido.

Noticias Diversas

Argentina

Los días 20 y 21 de setiembre del 2001 tuvo lugar el Simposio “Descubriendo la Arqueología Subacuática en América del Sur”, coordinado por la Lic. Mónica Valentini. El evento contó con la participación de especialistas de Canadá, Australia, México, Brasil, España, Argentina, Uruguay, Noruega y Sri Lanka. Entre los trabajos presentados se pueden mencionar los siguientes: Robert Gardiner, “The UNESCO convention, the Canadian experience and the challenge of protecting the underwater cultural heritage of South America”; Pilar Luna, “El compromiso de México con su patrimonio cultural subacuático”; Gilson Rambelli, “A arqueologia subaquática no Brasil: problemas e perspectivas”; Pedro Pujante, “Avances en el estudio del patrimonio arqueológico subacuático en Chile”; Cruz Apestegui Cardenal y Jorge Pla Peralonso, “La arquitectura naval desde el *Guadalupe* (República Dominicana) al *San Martín* (Chile)”; Julio Luqui Lagleize, “El rol de la Armada Argentina en la investigación y protección del patrimonio cultural subacuático”; y Marek Jasinski, “Discovering maritime archaeology in Latin America”.

Chile

Del 22 al 24 de octubre del 2001 se llevaron a cabo en Santiago las “II Jornadas Latinoamericanas de Arqueología Subacuática: Inventarios y Cartas Arqueológicas aplicados al Patrimonio Sumergido”. El evento fue organizado por la Universidad Internacional SEK y participaron especialistas de Noruega, España, México, Brasil y Argentina. Entre los trabajos presentados se pueden mencionar el de Marek Jasinski, “Maritime archaeology from a Norwegian perspective”; el de Genoveva Enríquez Macías, “Los archivos históricos como fuente para la arqueología subacuática”; el de Pedro Pujante, “El Proyecto SICAS: propuesta para una carta arqueológica subacuática de Chile”; y el de Javier García Cano, “Proyecto de estudio del potencial arqueológico sumergido de Tierra de Fuego, Argentina”.

Ecuador

A finales del año 2000 se encontraron los restos de un galeón colonial hundido entre 1650 y 1680 cerca de la isla Santa Clara o El Muerto, en el Golfo de Guayaquil.

Hasta noviembre del 2001 se habían extraído 5,865 piezas del naufragio, consistentes en monedas de plata, vasijas, tachuelas, cajas de herradura, sellos, municiones de plomo y un pequeño cañón. Las labores de rescate estuvieron a cargo de la empresa ecuatoriana Robcar, que actuó en el marco de un convenio suscrito con el Estado Ecuatoriano, quedándose con el 50% de las piezas recuperadas.

Mayor información en la página WEB de *El Comercio* de Quito (www.elcomercio.com) del 22 de noviembre del 2001.

Estados Unidos

Atendiendo a una invitación del doctor William Dudley, director de Historia Naval del Naval Historical Center, de la Marina de los Estados Unidos, el 10 de setiembre Jorge Ortiz Sotelo dio una conferencia sobre “La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1982-1997)”.

El 11 de setiembre, día de los trágicos sucesos vinculados a los atentados terroristas en Nueva York y Washington, tuvo lugar una nueva reunión de historiadores navales en el Naval Historical Center. Participaron Marc van Alphen, de Institute for Maritime History, de la marina holandesa; Christopher Page y Jack Gardner, del Naval Historical Branch del Ministerio de Defensa británico; G.M. Hiranandani, del Naval History Project, India; Carlos López y Jorge Ortiz, de Thalassa; Guillermo Montenegro, de la Escuela Superior de Guerra Naval, Argentina; Roger Sarty, del Canadian War Museum, Canadá; Alexander Sheldon-Duplaix, del Service Historique de la Marine, Francia; Michel Whitby, del Directorate of History and Heritage, National Defense Headquarters, Canadá; y Akihiko Yoshida, Japón. Por parte del Naval Historical Center participaron William Dudley y Gary Weir.

El XV Simposio de Historia Naval, programado para realizarse los días 12 al 14 de setiembre en la Academia Naval de los Estados Unidos, fue cancelado debido a los atentados del día previo a su inauguración.

Tras varios años de retraso apareció el libro con las actas del XI Simposio de Historia Naval, que tuvo lugar en 1993. Los interesados en adquirirlo pueden comunicarse con el Naval Institute al correo electrónico Customer@usni.org.

Francia

Del 13 al 15 de diciembre tuvo lugar el coloquio internacional “La Puissance Maritime”, organizado por el Centro Franco Ibero-Americano de Historia Marítima del Instituto Católico de París, la Unité Mixte de Service Histoire et Archéologie Maritimes y el Centro Roland Mousnier de la Universidad de París IV-Sorbona. El evento contó con la participación de prestigiosos investigadores de Francia, Gran Bretaña, Irlanda y Rusia. Los interesados en mayor información sobre este evento pueden contactar a Christian Buchet (c.buchet@icp.fr).

El Centro Franco Ibero-Americano de Historia Marítima tiene programadas tres jornadas académicas para el año académico 2001-2002, sobre marina y economía, misiones y diplomacia. La primera tendrá lugar el 17 de enero del 2002 y consistirá en

las conferencias del comandante Max Guerot, “La Traite française vers Buenos-Aires durant la guerre de succession d’Espagne” y de Michel Depeyre, “Une Démonstration navale française: Buenos-Aires 1838”.

La segunda jornada se realizará el 7 de marzo y estará a cargo de Geneviève Bouchon, “Les Portugais, l’Inde dans la première moitié du XVIème siècle”, y de Aliocha Maldavsky, “Comment quitter l’Europe pour l’Amérique? Le mode d’emploi d’une quête missionnaire au début du XVIIème siècle”.

La tercera y última jornada tendrá lugar el 4 de abril y constará de las conferencias de Raymonde Litalien, “Les Missions exploratoires du Pacifique Nord au XVIIIème siècle en provenance de la France et du Mexique”; y de Philippe Lástrele, “La Mission navale française au Pérou (1905-1914)”.

Italia

Como es usual, Dario Manfredi, del Centro Malaspina, Mulazo, nos ha hecho llegar un resumen de las noticias de ese centro, las que se extractan en gran medida del boletín electrónico que viene publicando desde el año 2000. Así sabemos que han recibido la donación del archivo de la profesora Rossana Piccioli, consistente en más de seiscientos documentos y cartas de varios investigadores lunigianeses, entre ellos Manfredo Giuliani, quien fuera el primero en llamar la atención sobre la figura de Alejandro Malaspina). Los documentos están siendo catalogados y pronto estarán disponibles en CD.

Asimismo, han recibido el libro de G.B. Marini Bettolo, *La collaborazione scientifica tra Italia e Spagna per la conoscenza delle risorse naturali del Nuovo Mondo* (Napoles, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 1991), pp. 110 + il. La obra consisten en cinco conferencias del autor sobre el papel de la Accademia dei Lincei en el conocimiento del Nuevo Mundo, especialmente en los siglos XVI y XVII. Otro trabajo recibido es el artículo de V. Scotti Douglas, “L’Archivio General de Simancas, fonte misconosciuta per la storia del regno di Giuseppe Bonaparte”, *Spagna contemporanea*, 1005, n° 7, pp. 177-223.

Manfredi también da noticia de la donación de la importante biblioteca colombiana del senador Paolo Emilio Taviani, compuesta por más de 3,000 títulos, a la Biblioteca Berio, de Génova. Taviani es conocido por sus estudios sobre los viajes de Colón.

México

Emiliano Zapata, de la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, nos informa sobre los tres proyectos de investigación que dicha institución viene llevando a cabo. Dos de ellos son dirigidos por miembros de dicha subdirección y el tercero como colaboración con una universidad estadounidense.

Proyecto de Flota de la Nueva España de 1630-31 e Inventario de los Recursos Culturales Sumergidos en el Golfo de México, dirigido por Pilar Luna Erreguerena. Lleva ya siete años de trabajos en los que se ha logrado localizar e inventariar 150

sitios en la Sonda de Campeche. Destacan tres de estos sitios por la concentración y riqueza material, el sitio *Pilar* (barco del siglo XVI), el *Don Pancho* (presenta Lingotes de plomo como lastre) y el H.M.S. *Meleaguer* (difícil de identificar por el contexto en que se encuentra). En el 2002 se estandarizará la información en un programa de cómputo de fácil empleo (access). Asimismo, en enero del 2002 se presentarán los avances de este proyecto en un simposio de la Sociedad de Arqueología Histórica, en Mobile, Alabama.

Proyecto de Inventario de Recursos Culturales en Aguas Interiores, cuya primera fase está centrada en los cenotes (pozos naturales) y cuevas sumergidas de la península de Yucatán. Los hallazgos de restos óseos y ofrendas rituales abren nuevos panoramas sobre la cultura maya, así como sobre el poblamiento de la Península hace miles de años.

Proyecto en Guerrero Negro, donde se colabora con Jack Hunter y otros investigadores norteamericanos en la búsqueda de un naufragio de una nao de China en aguas de la península de Baja California, a la altura de la salinera Guerrero Negro.

Del 8 al 9 de octubre del 2001 la Escuela Nacional de Antropología e Historia, a través de la Maestría de Arqueología, llevó a cabo el ciclo de conferencias "Las Mamacochas y el mar: arqueología costera y subacuática en el Área Andina", con la participación de nueve especialistas. Pilar Luna, subdirectora de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, inauguró el evento con una conferencia magistral sobre "El patrimonio cultural subacuático". Linda Manzanilla disertó sobre "Interconexiones culturales entre los hemisferios norte y sur: consideraciones generales", José Carlos Incháustegui trató sobre "Navegantes precolombinos del Pacífico andino", mientras que Emiliano Zapata hizo lo propio respecto a "Las ofrendas a la Mamacocha Titikaka". Carmela López presentó nuevas evidencias sobre "Contactos prehispánicos Andes-Mesoamérica", y Keiko Teranishi disertó sobre "Chan-Chan, explotación marítima, lacustre y terrestre en el extremo sur andino".

Perú

Del 19 al 23 de setiembre tuvo lugar en el Callao, el VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Participaron investigadores de España, Uruguay, Chile, Argentina, Francia, Gran Bretaña, Ecuador, República Dominicana y Perú. Entre las ponencias presentadas se pueden mencionar las siguientes: Julián Bautista Ruiz Rivera, "La banca para la trata negrera de Cartagena de Indias"; Adolfo Kunsch Oelkers, "Convoyes de galeones entre España y Tierra Firme"; Alessandro Monteverde Sánchez, "Apuntes de la Expedición Malaspina sobre la actividad comercial entre Buenos Aires, Valparaíso y el Callao"; Juan Villegas, "Pasajeros, noticias y correo traídos por naves entradas en el puerto de Montevideo 1808-1817"; Luis Fernando Furlán, "Notas sobre la expedición del Conde de Argelejo y la presencia española en el Golfo de Guinea" (1778-1783); María Angélica García Ámese, "Alternativas de la navegación y la piratería en las

costas americanas durante el siglo XVII” (diario de un navegante francés); Felipe Vergara Lasnibat, “Un viajero ruso al sur del mundo: la visita de Máximo a las costas del Pacífico”; José Cervera Pery, “Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos. un virrey ilustrado de Perú”; Peter Bradley, “Drake y la defensa del Perú”; Mario Guisande, “La participación de los torpedistas confederados, a favor de Chile, en la guerra de 1866”; Philippe Lástrele, “La misión naval francesa en Perú entre 1905 y 1914”; Mariano Sánchez Bravo, “El Ecuador y su armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866)”; Jorge Ortiz Sotelo, “El grumete Miguel Grau a bordo del ballenero *Oregon* 1846-1848”; John Rodríguez Asti, “La Marina de Guerra del Perú y la II Guerra Mundial”; Fernando Andrés Wilson Lazo, “La batería Sirena y la última etapa de la fortificación de la bahía de Valparaíso”; César A. de Windt Lavandier, “Submarinos alemanes en el área del Caribe 1942 - 1944”; Patricio Herrera López, “Francisco Segundo Sánchez Alvarado, héroe desconocido de la *Esmeralda*”; y Emilia Edda Menotti, “Aporte de la marina argentina a comienzos del siglo XX para el aprovechamiento de las corrientes de marea”.

El presente año fueron presentados tres trabajos de historia naval. El primero fue el libro de Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú / Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001), 284 pp. La presentación fue en la Biblioteca Nacional del Perú, y contó con los comentarios del contralmirante Federico Salmón de la Jara y el doctor Percy Cayo Córdova. El segundo trabajo fue el de Francisco Yábar Acuña, *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 650 pp., presentado en el Centro Naval del Perú. Comentaron dicho libro el doctor Percy Cayo y el contralmirante Frank Boyle Alvarado. El tercer trabajo fue el de Juan del Campo Rodríguez, *An Illustrated History of the Peruvian Navy. Episodes and Anecdotes 1821-1881. From the Wooden Ships to the Pre-Dreadnoughts* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 136 pp. Fue presentado en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Comisión Internacional de Historia Militar

Con el auspicio de la Comisión Norteamericana de Historia Militar, ha convocado a su XXVIII Congreso Internacional que tendrá lugar del 11 al 16 de agosto del 2002. El tema de este evento será “Coming to the Americas: The Eurasian Military Impact on the Development of the Western Hemisphere” y se desarrollará a través de tres temas: a) “La Conquista, 1492-1763”, b) “Las guerras de liberación nacional, 1775-1898”, y c) “Las guerras de revoluciones autoritarias, el siglo XX”.

Los interesados pueden contactar al Dr. John A. Lynn, j-lynn@uiuc.edu.

Comentario de Libros

Academia Chilena de la Historia, *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (Santiago de Chile, 2001), tomo XXXV, correspondencia del Comandante en Jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane "Dundonald papers" Archivo de Edimburgo, Primera Parte 1818-1820.

Se equivocaba Ignacio Zenteno hijo cuando escribía: "Cochrane no habría escrito jamás en ese tono si hubiera sabido que en Chile existen archivos que contienen los monumentos de su avaricia y la conducta honorable de aquellos que hizo sus enemigos." No sabía Zenteno que el propio Cochrane había seleccionado los documentos con que G.B. Earp y William Jackson le ayudaron a escribir su *Narrative of Service* y esos documentos se encuentran hoy entre los Dundonald Munitments depositados en las bóvedas del Scottish Record Office de Edimburgo. Demás está decir que prácticamente todos los documentos que se encuentran en el Archivo Nacional de Chile se encuentran también en esa colección.

Ya entre 1993 y 1998, el investigador y académico chileno Jorge Garín y el historiador Carlos Tromben habían publicado siete tomos de los documentos concernientes a Cochrane en archivos chilenos bajo el título *Archivo Histórico Naval*. Ahora, con la publicación de este tomo XXXV del Archivo O'Higgins, el público puede tener acceso a los documentos adicionales cuyos originales nos se conocían en Chile. Ya habían sido usados por Alamiro de Avila en su monografía sobre los servicios de Cochrane en Chile y por este comentarista en su biografía del Lord Almirante.

Alamiro de Avila seleccionó los documentos que le parecieron importantes en el archivo escocés, obtuvo copias xerográficas y las entregó a la Academia Chilena de la Historia. Jorge Garín hizo una segunda revisión, seleccionando aquellos documentos que no aparecían en el Archivo Histórico Naval. En una loable iniciativa, las academias chilenas de Historia y de Historia Naval y Marítima decidieron publicar esta documentación. Este primer volumen abarca desde la llegada de Lord Cochrane a Chile en 1818, hasta 1820.

Precedidos por un prólogo del académico Sergio Martínez Baeza, 353 documentos ordenados cronológicamente componen este primer volumen. La numeración ha sido impuesta por el editor y no corresponde a la del inventario que hizo Mr. A. Anderson, conservador del archivo escocés. Sin duda que la clasificación de 2287

documentos con referencias a Chile que hizo el Dr. D.J. Cubbit es la más completa, dividida como está en 13 volúmenes, ordenados por temas. Pero habría sido totalmente impráctico haber seguido esa numeración sin publicar la totalidad de los documentos.

Conociendo el tema, nos atrevemos a afirmar que el segundo volumen será de mucho mayor interés para los historiadores ya que contiene muchos documentos concernientes a su disputa con San Martín, Guise y Monteagudo que el Lord no remitió a sus superiores y por esta razón no se encuentran en el Archivo Nacional.

Las anotaciones del editor son interesantes aunque contienen algunos errores. Por ejemplo, San Blas era un importante puerto mexicano y no el actual Buenaventura en Colombia como se afirma en la página 32. Las continuas referencias a Fuenzalida Bade pudieron haberse eliminado ya que nada añaden al texto. Por último, algunas de las referencias al pie de página sobre los oficiales son demasiado escuetas y merecen una mención más completa. Crosbie siguió a Cochrane hasta Grecia; Grenfell llegó a ser almirante de la Armada de Brasil; Guise de la Armada del Perú.

Hay que agradecer a las dos academias que hicieron posible la publicación de esta importante colección de documentos y muy especialmente al director del Archivo O'Higgins, académico Sergio Martínez Baeza, y añadir felicitaciones para el investigador Jorge Garín, incansable rebuscador de documentos y de quién esperamos la pronta entrega del segundo tomo.

Carlos López Urrutia
Menlo College / Thalassa – U.S.A.

Bravo Valdivieso, Germán. *La sublevación de la escuadra y el período revolucionario 1924-1932* (Valparaíso, Ediciones Altazor, 2001).

Son numerosas las versiones que se han publicado de este triste episodio en la historia naval chilena. Me atrevería a decir que no hay otro asunto, con la sola excepción del combate de Iquique en 1879, del que se haya escrito más en la historia naval chilena. Tres autores norteamericanos, tres historiadores navales, varios de los participantes y numerosos comentaristas han intervenido, ya sea para justificar sus actuaciones, para tratar de probar que se trataba de un movimiento de revolución social, de reclamos justificados o intentos de hacer una narración objetiva de los hechos. ¿En que se distingue este libro de Germán Bravo? ¿Qué lo hace diferente de los anteriores? En primer lugar que está muy bien escrito, de fácil y rápida lectura; en segundo que está bien documentado; tercero, que incluye el período revolucionario iniciado en 1924 mostrando la influencia que esos tiempos tuvieron en los actores principales del movimiento.

Otro mérito de esta obra es que incluye prácticamente todos los incidentes que otros autores ignoraban o no mencionaron. Por ejemplo, la llegada de los destructores a Valparaíso donde fueron recibidos por disparos de los fuertes. Otro, la salida en patrulla del submarino R-3 *Rucumilla*, aunque el autor probablemente ignoraba del

incidente con el *Micalvi*, pues no lo menciona. Hay otros incidentes menores como los disparos efectuados contra el edificio de la Escuela Naval y la increíble decisión del comandante del *Videla* aconsejando a sus marineros que se plegaran al levantamiento.

Hay dos fuentes que el autor no incluye. Una son las 80 y tantas páginas de los despachos enviados a Washington por el agregado naval norteamericano en Santiago, comandante Gunther. Su lectura no habría alterado en nada el resultado final de la obra pero sí le habría permitido extenderse un poco más sobre la posible intervención norteamericana, como ya lo hizo Emilio Meneses en una obra que curiosamente falta en la bibliografía. La otra posible fuente de documentos originales ha eludido a todos los historiadores: las actas de los procesos, aunque el autor dice haber recibido informaciones indirectas a través del almirante Paul Balaesque de los documentos que se guardan en Talcahuano.

Este comentarista que se consideraba bastante versado en este asunto, ha tenido que reconocer dos errores en su versión publicada en inglés en *Derroteros* en el número anterior. El submarino leal era el *Rucumilla* y no el *Fresia* y el capitán de fragata Aylwin era comandante del *Videla*. Dos correcciones que agradece personalmente al autor. Sólo pudo encontrar un error factual en el texto en la página 203. El Ministro de Defensa nacional que ordenó la exoneración de Grove y el ataque a la Escuela de Aviación era Ignacio Urrutia Manzano y no Carlos Vergara Montero.

Tal vez no sea ésta la obra definitiva sobre el tema, pero es, sin duda la más completa, la más accesible y la de más fácil lectura.

Carlos López Urrutia
Menlo College / Thalassa – U.S.A.

Buchet, Christian (editor), *Sous la mer: le sixieme continent* (Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001), 276 pp.

Tenemos entre manos nuevo aporte de Christian Buchet, director del Centro Franco Ibero Americano de Historia Marítima, que reúne los veinticinco trabajos que se presentaron en el coloquio internacional que sobre el conocimiento del mar organizó en diciembre de 1999.

En correspondencia a dicho evento, los trabajos han sido organizados en tres partes, la primera de las cuales consta de ocho contribuciones sobre el mundo del imaginario y el mar. Entre estas contribuciones podemos mencionar la de Jean-Nicolas Corvesier sobre el imaginario submarino en el mundo griego; la de Michel Quesquel sobre la representación del mundo submarino en las fuentes de las grandes religiones monoteístas; la de Claude Thomasset sobre la percepción de las profundidades marítimas en el Medioevo; y la de P'hilippe Masson sobre los mitos y la realidad en Julio Verne.

La segunda parte está referida a la exploración del Sexto Continente y reúne nueve contribuciones. Entre éstas se puede mencionar la de Olivier Chapuis sobre la

evolución de la hidrografía y la oceanografía entre los siglos XVII y XIX, la de Jean-René Vanney en torno a los descubrimientos realizados con motivo de los tendidos de cable submarino, la de Margaret Deacon sobre el viaje del *Challenger*, la de Francois Carre sobre las grandes expediciones oceanográficas de la primera mitad del siglo XX y la de Francois Bellec referida a las exploraciones del príncipe Alberto I de Mónaco.

La tercera parte de la obra consta de ocho trabajos referidos a la conquista del Sexto Continente. Entre dichos trabajos se puede mencionar el de Jean Dercourt sobre el nacimiento y la muerte de los océanos, el de Lucien Laubier referido al mar como origen de la vida, el de Jean-Noël Turcat sobre la arqueología del Sexto Continente, el de Michel Chion sobre las representaciones cinematográficas del mar y el del ex-presidente portugués Mario Soares sobre el futuro del mar.

Cierran el libro las conclusiones de Jean-Pierre Poussou, director del Laboratorio de Historia y de Arqueología Marítima de la Época Moderna de la Universidad de París IV-Sorbona.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Campo Rodríguez, Juan del. *An Illustrated History of the Peruvian Navy. Episodes and Anecdotes 1821-1881. From the Wooden Ships to the Pre-Dreadnoughts* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 136 pp.

Tras largos años de investigar en diversos aspectos de la historia naval peruana, el autor logró poner en funcionamiento una página WEB destinada a difundir en idioma inglés los resultados de su trabajo. Como suele ocurrir, en su esfuerzo de investigación encontró mayor abundancia de información sobre algunos puntos, los que fueron ahondados para conformar los veinticuatro capítulos y tres apéndices del libro que comentamos brevemente.

Ocho de estos capítulos se concentran en el conflicto que el Perú y otros países sudamericanos tuvimos con España entre 1864 y 1866. Igual número de capítulos son destinados a tratar la Guerra del Pacífico (1879-1883).

Dado que el autor es diplomático de profesión, no ha podido investigar en archivos peruanos, pero sí ha hecho extenso uso de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos y de la rica Biblioteca Nimitz, de la Academia Naval de ese país, en Anápolis. El libro incluye valioso material gráfico.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)* (México, Comisión de Historia, 2001), tomo I, 250 pp.

Fruto de varios años de esfuerzo, entusiastamente coordinado por Laurio H. Destéfani, expresidente de la Comisión de Historia del IPGH, el tomo que comentamos reúne trabajos de varios autores que nos llevan desde la gestación de la expedición hasta su arribo a California.

El libro se inicia con una reseña sobre los años iniciales del gran navegante italiano, hasta su viaje en la *Astrea* (1784-1788), escrito por Dolores Higuera, Laurio Destéfani y Héctor Tanzi. Dolores Higuera trata luego sobre la gestación y preparativos de la expedición, seguido por un nuevo aporte de Destéfani sobre la estadía de Malaspina en el Río de la Plata. El profesor Alessandro Monteverde Sánchez desarrolla lo correspondiente a la primera visita de la expedición a Chile, mientras que el suscrito hace lo propio con la primera estadía en el virreinato peruano. El desaparecido Eduardo Estrella aporta lo referente a los expedicionarios en Ecuador, mientras que Virginia González Claverán contribuye con dos trabajos, uno sobre el viaje de Guayaquil a Acapulco y otro sobre la primera estadía en el virreinato de Nueva España. Destéfani también escribe sobre el viaje entre Guayaquil y Acapulco, y John Kendrick desarrolla lo referente a la exploración de las costas del actual Canadá. El viaje a Alaska es explicado por Arsenio Rey y Tejenna, mientras que Donald Cutter aborda con su acostumbrada solvencia lo relativo a la estadía de la expedición en California.

La obra constituye un claro aporte al conocimiento de la expedición y tiene la virtud de reunir aportes de los principales especialistas locales. Lamentablemente la calidad de las ilustraciones no está a la altura de las contribuciones, pero ello no disminuye el valor de la obra en su conjunto.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Juet, Hubert. *Louis XIV a la conquête du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)* (París, Les Éditions La Sémaphore, 2001), 320 pp.

La irrupción del oro americano en la Europa del siglo XVI generó una creciente avidez de las emergentes potencias del Viejo Mundo por acceder a sus lugares de origen o de tránsito. Fue por ello que tempranamente británicos, holandeses y franceses establecieron diversos enclaves en el Caribe, desde donde atacar las flotas españolas o puertos americanos tratando de capturar sus ricos cargamentos o mercaderías.

En el caso del Pacífico el tema fue más complicado, pues requería no sólo vencer los siempre difíciles pasos del extremo sur del continente sino que la propia configuración de la costa americana no daba oportunidad a establecer enclaves en ella.

Los fallidos intentos holandeses de la primera mitad del siglo XVII comprobaron esta realidad. Pese a ello, el imaginario europeo estaba impregnado de la idea de un Perú pleno de oro, al que sólo había que llegar para hacerse rico.

El rey Luis XIV traza una estrategia diferente para alcanzar el oro peruano, siendo pieza clave en la misma su secretario de Estado de Marina, Jérôme de Pontchartrain. El libro del comandante Juet trata sobre este esfuerzo.

Los dos primeros capítulos están destinados a hacer una puesta en escena de la situación americana y del Pacífico. En ese esfuerzo analiza el Tratado de Tordesillas, la evolución del comercio marítimo, la situación de las colonias en el Atlántico, el estado de las principales potencias en Extremo Oriente a finales del siglo XVII y el imperio colonial en América.

En el capítulo tercero, Juet trata sobre el primer esfuerzo de Luis XIV por acceder al oro peruano, en el marco de la guerra de la Liga de Habsburgo (1689-1697). Dos expediciones fueron despachadas en ese contexto, la primera al mando del capitán de navío Jean-Baptiste de Gennes (1695-1697), que cruzó por el Caribe en busca de presas españolas con oro americano; y la segunda al mando de Jean Bernard Desjeans, barón de Pointis, que logró capturar y saquear Cartagena en abril de 1697.

En el siguiente capítulo explica los intentos comerciales llevados a cabo a través de las compañías de China y del Mar Pacífico, así como la expedición de Gouin de Beauchesne. Entre el capítulo V y el VIII el autor explica las implicancias de la alianza franco española y cómo intervinieron los buques franceses en el Pacífico americano durante la Guerra de Sucesión Española.

Los dos últimos capítulos se refieren a la intervención francesa para limpiar el Pacífico de buques franceses realizando actividades ilícitas, con particular énfasis en la escuadra de Martinet.

Como anexo, el libro incluye extractos de los diarios de tres marinos franceses que durante aquellos años navegaron por las costas americanas: Gouin de Beauchesne (1698-1701), de Michel Dubovage (1708-1716) y de Deprudhomme (1711).

La obra cuenta con una sólida base documental, aún cuando ésta se limita a repositorios franceses. Algo similar ocurre en el caso de las fuentes secundarias, pues habría enriquecido el trabajo consultar el libro de Carlos Daniel Mamad Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986).

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

López Urrutia, Carlos. *Más allá de la audacia. Vida de Thomas Cochrane, décimo conde de Dundonald* (Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 2001), 384 pp.

Hace más de una década tuve oportunidad de “palpar” la rica historiografía naval británica, sorprendiéndome que después de Lord Nelson el personaje que mayor

atención había recibido era Lord Thomas Cochrane. Si bien resulta un personaje controvertido en el Perú por su conflicto con San Martín, nadie puede dudar de su importante contribución a la independencia peruana, que luego repetiría en Brasil y Grecia.

Como muchas veces ocurre con los personajes que han actuado en varios países, las obras sobre Cochrane ponen énfasis en alguna de las etapas de su vida, sea como eficiente oficial naval británico, o en sus etapas de comandante en jefe de las armadas de Chile, Brasil y Grecia.

Con notable perseverancia, el historiador chileno norteamericano Carlos López Urrutia ha venido estudiando a Cochrane desde hace varios años, consultando los principales repositorios chilenos, británicos y españoles. El resultado de su trabajo es el libro que comentamos, en el cual López nos brinda una visión fresca de Cochrane con un estilo ágil que incita a la lectura. A través de sus páginas acompañamos la trayectoria del lord desde sus tempranos años en Escocia a su servicio en la marina británica. El autor trata de manera muy objetiva los incidentes que llevaron a la expulsión de Cochrane del Parlamento Británico y de la marina real, entrando luego a desarrollar en cuatro capítulos su actuación al frente de la marina chilena.

Sin poder sustraerse a la fascinación que Cochrane causa a muchos historiadores chilenos, López trata de manera apropiada los incidentes que éste tuvo con San Martín y Guise, que culminarían en su alejamiento de Chile para servir en la marina brasileña. Un extenso capítulo es dedicado a esta etapa de su vida, al igual que su participación en la lucha por la independencia de Grecia y a su reivindicación por el gobierno británico.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Luna Erreguerena, Pilar y Rosamaría Roffiel, coordinadoras. *Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS* (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2001), 236 pp.

En 1999, en el marco de la XII Asamblea General del ICOMOS, tuvo lugar en ciudad de México el Congreso Científico de Arqueología Subacuática. Participaron en el evento especialistas de Argentina, Colombia, Islas Caimán, México, Puerto Rico, Venezuela, Uruguay, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, Estados Unidos, Canadá y Australia. Entre los trabajos recogidos por las *Memorias...* podemos mencionar el de Pilar Luna, “Pasado, presente y futuro de la arqueología subacuática en México”; Juan Vera Vega, “Arqueología subacuática en nuestra América”; Margaret E. Leshikar-Denton, “Caribbean Underwater Cultural Heritage al YEK”; y Francisco S. Alves, “Portugal, un paradigma en la encrucijada del patrimonio cultural subacuático al final del siglo XX”.

Asimismo, se consignan los resultados de varias mesas de trabajo, entre ellas la referida al “Patrimonio cultural subacuático en el Uruguay”. Otros trabajos incluyen

los de Javier García Cano y Mónica Patricia Valentín, “La integración subacuática en sitios de la región nordeste. Los casos de Santa Fe La Vieja y La Boca del Monje”; el de Gerardo Vivas, “Los pecios del cacao. Barcos perdidos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas”; Tatiana Villegas, “El lastre de las naves europeas destinadas a América durante los siglos XVI y XVII”; Dolores Elkin y otros, “Proyecto arqueológico HMS *Swift*, Santa Cruz, Argentina”; Flor de María Trejo Rivera, “Los archivos históricos de la época colonial y la arqueología”; y Jorge M. Herrera, “El uso de sistemas de información geográfica e instrumentos de detección remota en la arqueología subacuática mexicana”.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Martin Fritz, Carlos. *La Armada en Talcahuano 1895-2000* (Concepción, Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval, 2001), 222 pp.

Con ocasión del cambio de milenio, se publicó a comienzos de este año, el interesante y documentado libro *La Armada en Talcahuano* que recoge la historia de dicha base naval a través de los últimos ciento cinco años.

Su autor es el capitán de navío don Carlos Martin Fritz, oficial especialista en submarinos, que en sus treintiún años de servicios en la Institución tuvo el honor de ser comandante de ocho unidades en servicio activo. En su actividad literaria ha publicado nueve libros, cuatro de poesía, tres de narraciones y dos de investigación histórica. Es miembro de número de la Academia Naval y Marítima de Chile, pertenece también a la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana Thalassa, es miembro de la Sociedad de Escritores de Valparaíso y del Círculo de Escritores de la Quinta Región.

El libro narra en forma muy ágil y amena la historia del desarrollo que ha tenido la Base Naval de Talcahuano. El tipo de letra usado en la impresión de la obra y su color sepia lo hacen de fácil lectura. Seguramente, si algunas fotos hubieran sido impresas en blanco y negro, resultarían más nítidas a la vista. El autor efectuó una exhaustiva labor de investigación superior a un año, consultando libros y documentos de diversa índole, archivos de los diarios *El Sur*, de Concepción, *El Mercurio* y del desaparecido *La Unión*, de Valparaíso. Así, cotejando informaciones de diversas fuentes, logró corregir fechas de diferentes eventos que aparecen con data errónea en algunos libros. Además, entrevistó a ex miembros de la Armada que fueron testigos de los diferentes progresos que ha tenido la Base Naval.

El Apostadero nace como consecuencia de la construcción del Dique Seco N° 1, que tuvo diecisiete años de tramitaciones y de estudios de proyectos, más cinco de construcción. El autor nos recuerda que fueron muchos los lugares que, con diversos argumentos e influencias políticas, postularon a cobijar esta importante obra, que auguraba un mejor futuro, no sólo para la Armada sino también para el puerto que fuera propuesto. Entre ellos figuraban Quintero, Valparaíso, Laguna Verde, Laguna de

Vichuquén, Rada de Cáhuil, Talcahuano y Lebu. Posteriormente, varios otros lugares hicieron valer razones para ser considerados en las alternativas del proyecto.

Finalmente, después de años de postergaciones y vicisitudes con proyectos alternativos, el año 1888 se eligió el puerto de Talcahuano para la construcción del dique seco, designándose como director de obras al ingeniero francés Alfredo Leveque.

Como una consecuencia lógica de la construcción del dique, el 29 de enero de 1895, el vicealmirante don Jorge Montt Alvarez, presidente de la República, firmó el decreto n° 87, que creó en el puerto de Talcahuano un apostadero naval, dependiente de la Comandancia General de Marina. Posteriormente, se nombró jefe del Apostadero al contralmirante don Constantino Bannen Pradel, miembro del Curso de los Héroeos, el cual enarboló su insignia a bordo del pontón n° 1 *O'Higgins*, donde funcionaba la Escuela de Pilotines.

La inauguración oficial del dique se efectuó el 20 de febrero de 1896 con la entrada del monitor *Huáscar* a la fosa chica y del blindado *Cochrane* a la grande, donde permanecieron en carena hasta el 14 de marzo. El autor rectificó esta fecha de la indicada en otras publicaciones, consultando la bitácora del *Huáscar* y la Memoria de Marina correspondiente al año 1896.

Posteriormente, se relatan otros hitos del devenir de la Base Naval. Así, nos encontramos con los sobrevivientes del crucero alemán *Dresden*, que permanecieron internados en la isla Quiriquina entre los años 1915 y 1919, ocupando los edificios destinados para la Escuela de Grumetes. De esta forma, dicha escuela sólo pudo instalarse en su actual ubicación en el mes de octubre de 1921.

También se destaca la fundación de la Brigada de Incendios del Apostadero Naval, actual Séptima Compañía de Bomberos “Almirante Calixto Rogers”, la cual evolucionó a partir de la brigada de apoyo para emergencias creada durante la construcción del Dique Seco N° 1.

Los terremotos que asolaron a la Octava Región en los años 1939 y 1960, son descritos con el detalle de los graves daños que produjeron, especialmente en las obras marítimas y edificaciones.

Al final del libro, encontramos la modernización del destructor *Hércules* de la Armada Argentina, obra efectuada por la Planta ASMAR Talcahuano y que consistió en la construcción de un nuevo hangar y cubierta de vuelo, que hace posible la operación de dos helicópteros pesados.

El hermoso edificio de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval fue una de las primeras obras que se ejecutaron en relación con la construcción del Dique Seco N° 1, terminando de construirse a comienzos de 1882. En un antecedente real y novedoso, el autor señala que en la sesión del Senado efectuada el 19 de mayo de 1882, en la que se criticó duramente el fracaso del dique seco, el senador Pereira declara “que lo único que había en Talcahuano, era el malecón y la magnífica casa del ingeniero”. De esta manera se transforma este edificio en el testigo mudo de la historia de los nueve años de incertidumbre de la viabilidad del dique, de los problemas de su construcción, del nacimiento y desarrollo del Apostadero y de la Segunda Zona Naval.

Como apéndice, se encuentran las fotografías de los cincuenta y ocho comandantes en jefe que ha tenido el Apostadero y la Segunda Zona Naval entre los años 1895 y 2000.

Excelente obra del comandante Martin, el cual no escatimó esfuerzos por documentar de la mejor forma los valiosos antecedentes históricos que aporta. Un libro ameno, interesante y de fácil lectura gracias a su presentación y al tamaño de las letras, especialmente para aquellos que necesitamos acercarnos al libro para su mejor lectura.

Walter Berlinger Landa
Armada de Chile

Masterson, Daniel. *Fuerza armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000* (Lima, Instituto de estudios Políticos y Estratégicos, 2001), 474 pp.

La historia política del Perú se ha desarrollado bajo la sombra permanente de las fuerzas armadas, eventualmente al frente del gobierno de turno. Durante el siglo XIX, cuando la joven república se asentaba sobre sus bases, esta presencia era explicable, pues la fuerza militar había conquistado la independencia del dominio español y se mantenía en pie de lucha en el esfuerzo por resolver los conflictos limítrofes con los vecinos países. El nuevo siglo encontró al país debatiéndose en el esfuerzo supremo de la reconstrucción, tras la desastrosa y trágica derrota en la contienda con Chile. Sin embargo, la lucha por el poder no cesaba y la fuerza militar se imponía. Recordemos las convulsiones de la guerra civil entre 1894 y 1895, enfrentados Piérola y Cáceres, hasta la entrada victoriosa a Lima del primero de ellos. Masterson, analiza el fenómeno del militarismo a partir de Leguía, presidente constitucional y civil, que, sin embargo, se mantuvo en el poder durante once años, apoyado por la fuerza armada. El se había preocupado de hacer renacer nuestro poder naval y militar, y de instituir la fuerza aérea como nueva arma, representativa de los nuevos tiempos. Masterson analiza cómo el principio de autoritarismo, heredado de la estructura legal y gubernamental de España, así como la creencia, inculcada por los consejeros militares franceses, de que el ejército debía tener una función en la construcción de una nación moderna, condujeron el hilo de nuestra historia hasta la revolución del general Juan Velasco Alvarado en 1968. Masterson coloca como hito gravitante en el Perú contemporáneo el gobierno revolucionario de Velasco y las reformas sociales y administrativas.

Hace un análisis de la historia institucional de las fuerzas armadas peruanas en las cuatro décadas previas al golpe de estado de Velasco y revisa el impacto de las reformas de su gobierno, así como las ramificaciones del fracaso de las mismas. Señala que la subsecuente función de la milicia en la sociedad peruana durante los conflictivos años que siguieron a la caída, en 1975, fueron el legado de este definitivo período de reformismo militar, que no logró subsanar la desigualdad social ni económica dentro del país, ni alcanzar la modernización nacional. Los años subsiguientes llevarían al

país a enfrentar el tremendo desafío de derrotar a Sendero Luminoso y reconstruir la arruinada infraestructura de la nación; asimismo, enfrentar una guerra con Ecuador y resolver finalmente sus conflictos fronterizos, tanto con este vecino del norte, como con Chile. Ante la gran pregunta de si las fuerzas armadas peruanas tienen una misión más allá del papel tradicional de la defensa nacional, responde que el fracaso de las reformas de Velasco forzó a los militares a renunciar a una misión mucho más amplia, y que ahora es tiempo de encontrar un punto medio entre la radical posición de Velasco y una participación significativa en la construcción de la nación en una era de privatización y reducción.

Añade, que la fuerza armada peruana deberá revertir su actual crisis institucional y prepararse para una misión y configuración más realista. Debería hacerse cambios fundamentales si se desea ajustar a la realidad de las próximas décadas. En el caso específico de la Armada, sostiene que, a fin de atender las urgentes mejoras salariales, habría que dar de baja a algunas de sus unidades, como el buque insignia, el crucero B.A.P. *Almirante Grau*, en vista de que el valor militar de los cruceros resulta actualmente muy pobre; más bien deberían preferirse buques altamente versátiles y mejorar nuestra flota submarina, que todavía es una fuerza de elite entre las marinas sudamericanas. Al finalizar, el libro hace hincapié en que debe restablecerse el vínculo de confianza y apoyo mutuo entre la nación peruana y sus instituciones castrenses.

El autor, además de revisar una exhaustiva bibliografía sobre el tema, ha realizado una serie de entrevistas a militares y otros personajes cercanos a la realidad nacional e institucional castrense.

Esperanza Navarro Pantac
IEHMP

Miller, Robert Ryan. *A Yankee Smuggler on the Spanish California Coast: George Washington Eayrs and the Ship Mercury* (Santa Barbara: Santa Barbara Trust for Historical Preservation, 2001), 114 pp.

Professor Miller has already made several valuable contributions by publishing biographical studies of men of prominence in early California History. This time, he has chosen the life and misfortunes of captain Eayrs of the ship *Mercury*. We learn that after a successful trip to China, Eayrs' ship was captured by a Peruvian privateer off Refugio beach near Santa Barbara. He was arrested as a smuggler, his ship confiscated, the merchandise on board sold and the cash used to pay presidio soldiers. Like other smugglers, he was allowed a relative freedom of movement and he and his common law wife and daughter moved into the Santa Barbara presidio as guests of the commandant. In his efforts to recover his ship and his fortune, Eayrs traveled to Mexico and ended up in Guadalajara where he married one of the local beauties, became a Catholic and settled there. His former wife and daughter were left to fend for themselves in California. He would never leave Mexico and never recover any

part of his goods or ship. He never gave up his claim against the Spanish and later, the Mexican government. When he was finally awarded a large amount of money, the Mexican treasury had no money to pay him.

The book is well researched, written in clear and flowing style and fairly compact. If any criticism can be made, is that the narrative of requests, demands, appeals, rejections by court officials gets to be repetitious, but these are facts and without them the reader would never understand the frustration and suffering of Captain Eayrs.

Carlos López Urrutia
Menlo College / Thalassa - USA

Montemayor y Córdova de Cuenca, Juan Francisco de. *Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados* [México, Juan Ruiz Impresos, 1658] (México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes – Instituto Nacional de Antropología e Historia / Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, 2001), Oscar Cruz Barney (compilador) y Pablo Montero (coordinador), en *Historias de San Juan de Ulúa en la Historia*, v. IV.

Al igual que sus predecesoras, esta nueva entrega de la colección *Historias de San Juan de Ulúa en la Historia* aspira a contribuir a la comprensión “además del México hacia adentro, el México hacia fuera, hacia su espacio de relaciones, de incorporar a la historiografía tradicional mexicana, encerrada en las actuales fronteras de nación independiente, no sólo los límites territoriales mucho más amplios que prevalecían durante el periodo colonial, sino también el espacio marítimo que en ambas riberas oceánicas constituían el escenario histórico de la época y que significaban para el virreinato y la monarquía española un todo geográfico y político cuyo dominio constituía la permanencia del poder monopólico del Imperio”.

En su documentado estudio, Óscar Cruz Barney nos brinda una rica información tanto sobre Juan Francisco Montemayor y Córdova de Cuenca como sobre su obra, publicada en México en 1658. Sobre el primero nos refiere su actuación en la Real Audiencia de Santo Domingo, destacando en el desalojo de los filibusteros de la isla de la Tortuga a principios de 1654 y la posterior defensa de La Española contra varios ataques ingleses, antes de pasar a México como oidor. Fue en esta ciudad donde escribió y publicó el libro que hoy se comenta, el cual consiste en un alegato jurídico sobre el reparto de los bienes capturados en Tortuga.

A lo largo de diez capítulos trata sobre lo que le corresponde al rey y aquello que no le corresponde, tipificando en qué casos se aplica esto último. Asimismo, explica qué cosas deben ser restituidas a sus dueños y quiénes tienen derecho a la división de las presas. Entre estos últimos clarifica los derechos del capitán general y el que le corresponde a los soldados.

Resultan interesantes los fundamentos que establece para el reparto de presas

marítimas, señalando que la parte del rey debe ir en directa proporción a su inversión en las naves, armas, municiones, bastimentos y paga de la marinería y tropa, excepto en el caso de corsarios en que renuncia al quinto que como mínimo le corresponde.

Un aporte adicional de la obra de Montemayor es la rica bibliografía a la que acudió para escribir su obra, y que Cruz Barney se encarga de analizar en la ya referida introducción. Este último añade una interesante bibliografía actualizada sobre derechos de presas, piratería y corso en América.

La edición del texto de Montemayor es facsimilar, en base al original que fue facilitado por la Biblioteca Nacional, Madrid, España.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Ortiz Sotelo, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001), 259 pp.

Por primera vez aparece historiada la vida de esta rama de la Armada, imprescindible como arma de guerra naval en el siglo XX. Aunque el autor señala que su obra constituye sólo una aproximación a la historia de los submarinos en el Perú, nos encontramos ante un minucioso trabajo de investigación que comprende desde los primeros ensayos de Blume en plena campaña naval durante la guerra con Chile, los tempranos sumergibles franceses *Ferré* y *Palacios*, con los que el Perú se ponía a la vanguardia con los adelantos de la ciencia naval al comenzar la primera década del nuevo siglo, gracias al espíritu modernista del presidente Leguía, quien decidió su adquisición; la construcción de los submarinos tipo “R”, también durante el gobierno de Leguía, después de unas rápidas negociaciones con la firma Electric Boat Company. Al proseguir con el recuento de la modernización de la Armada relata cómo las innovaciones submarinas generadas en la Segunda Guerra Mundial, lideradas por una Alemania dispuesta a atacar el tráfico enemigo, pusieron al Perú ante la necesidad de renovar sus unidades y armas submarinas y antisubmarinas, lo cual propició la adquisición de los submarinos tipo *Salsa* en la década de los años 50, durante el gobierno del general Odría. Luego vinieron los submarinos alemanes, después que en diciembre de 1965 el Estado Mayor General de Marina decidiera la repotenciación de la Armada a fin de atender los compromisos asumidos para garantizar la seguridad continental y nacional. Así, en el año 1970 se suscribía un contrato con el astillero Howaldtswerke Deutsche Werfft AG para la construcción de los submarinos *Islay* y *Arica*, y posteriormente, los submarinos *Casma*, *Antofagasta*, *Pisagua* y *Chipana*. En fin, un detallado resumen de la historia de la fuerza de submarinos.

Al finalizar cada capítulo, el autor incluye el historial de cada uno de los submarinos, información esta sumamente útil para los estudiosos del tema. La riqueza de las fuentes consultadas robustece la autoridad de la obra, que es la primera que

se escribe sobre los submarinos peruanos. Ortiz ha consultado la documentación del Archivo Histórico de Marina; las publicaciones de la Marina de Guerra, entre ellas la colección completa de la *Revista de Marina*, el libro copiador de correspondencia de la comisión naval que tuvo a su cargo la construcción de los sumergibles en Francia, conservado en la Biblioteca Nacional; dos documentos sobre el submarino de Blume –que se incluyen en apéndice–, ambos del Archivo del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico. Asimismo, los álbumes fotográficos, sobre marinos y submarinistas, pertenecientes al capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que comprenden el período 1908-1916, lapso en el que sirvió en el transporte *Iquitos*, en las comisiones para la construcción de los submarinos encargados en Francia y en Estados Unidos, respectivamente, y en la Prefectura de Iquitos. El autor señala que muchas de las fotografías estaban anotadas por el propio Caballero y Lastres y acopiaban valiosa información sobre la actuación de ambas comisiones.

Esperanza Navarro Pantac
IEHMP

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

Conocí al hoy capitán de corbeta John Rodríguez antes que ingresara a la Escuela Naval, cuando su padre me mostró sus iniciales apuntes sobre buques de la Armada Peruana. Desde entonces seguí con atención su carrera como oficial y luego su formación como historiador en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Durante casi dos décadas he podido apreciar como su temprana vocación se ha ido consolidando y hoy me encuentro comentando su primer libro de historia naval.

Cruceros. Buques de la Marina del Perú desde 1884 constituye el primer trabajo monográfico sobre unidades navales peruanas, que supera largamente el listado que con el título “Marina de Guerra del Perú 1821-1984” publiqué en una edición extraordinaria de la *Revista de Marina* en julio de 1984.

Como su nombre indica, el libro de Rodríguez narra la historia de los ocho cruceros que ha tenido la Armada Peruana, desde el mítico *Lima* hasta el actual *Almirante Grau*. Antes de comenzar su análisis de cada caso, el autor hace un interesante estudio sobre la evolución de ese tipo de naves de guerra, desde finales del siglo XIX al presente, poniendo particular énfasis en las marinas sudamericanas. Concluye esa etapa introductoria señalando que, al igual que en su momento sucedió con los acorazados, la era de los cruceros parece haber llegado a su fin.

El estudio sobre el crucero *Lima* es exhaustivo y cuenta con material fotográfico poco conocido, proveniente de diversos repositorios nacionales y del exterior. Asimismo, estableciendo una pauta para los capítulos siguientes, el estudio del *Lima* incluye planos de planta y de perfil, su historial en el servicio naval peruano así como sus principales características. Concluye ese primer capítulo con una breve reseña del

Callao, buque gemelo del referido crucero, que sirvió en la marina norteamericana como *Topeka*.

El siguiente capítulo está dedicado a los primeros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, que sirvieron durante más de medio siglo. En ese lapso, ambos buques sufrieron múltiples modificaciones y adecuaciones a las nuevas tecnologías de la guerra naval, siendo muchos los marinos peruanos que sirvieron a bordo. Rodríguez también nos refiere los difíciles momentos que se vivieron a bordo durante las rebeliones de 1932 y 1948. El autor aborda luego un tema complejo pero a la vez fascinante, la adquisición, habilitación y posterior venta del crucero *Comandante Aguirre*, ex *Dupuy de Lome*. Como en otros casos, va más allá de los tres años en que dicha nave ostentó el pabellón peruano sin moverse del puerto francés de L'Orient, y nos refiere su historia previa al servicio naval galo y su breve historia posterior como mercante belga.

Los segundos cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* también vinieron de Gran Bretaña, habiendo servido en la marina peruana durante los años sesenta y setenta. Su historia en el servicio naval británico es buena excusa para que Rodríguez explique al lector el proceso de evolución de los cruceros británicos durante el periodo de entreguerras. Es particularmente interesante su explicación del historial de combate de ambas naves durante la Segunda Guerra Mundial. En la parte correspondiente a la adquisición del *Almirante Grau*, el autor pone en relieve la colaboración del contralmirante Federico Salmón de la Jara, primer comandante de dicha unidad.

El tercer par de cruceros peruanos fue de origen holandés: El *Almirante Grau*, ex *De Ruyter*, y el *Aguirre*, ex *De Zeven Provinciën*. El primero fue adquirido en 1973 y aún se encuentra en servicio; mientras que el segundo se incorporó a la Armada Peruana en 1979, siendo dado de baja veinte años después. Para poder investigar sobre ambos buques, Rodríguez debe superar la barrera idiomática, que si bien muchas veces resulta complicada en inglés, lo es mucho más cuando se trata del holandés. Pese a ello, con notable perseverancia, logró reunir una sustantiva cantidad de información sobre la etapa inicial de ambos buques. Hace luego un loable esfuerzo de síntesis para presentar su historia reciente, incluidos algunos aspectos la modernización del *Almirante Grau*.

El Trabajo de John Rodríguez constituye pues un nuevo aporte para el mejor conocimiento de nuestra historia, y si algo puedo recomendar a su autor es la necesidad de darle un “soplo humano” a su trabajo. Vale decir, la historia de las naves siempre resulta fascinante por sí misma, pero la historia es propiamente una materia humana, construida por los hombres del ayer y destinada a los hombres del mañana. Me hubiera gustado que el autor enriqueciera su trabajo con ese aspecto de la historia naval, agregando algunos pasajes sobre los hombres que tripularon los cruceros de la Armada Peruana.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Tromben Corbalán, Carlos. *La Armada de Chile, desde el sesquicentenario hasta el final del siglo 20* (Valparaíso, Revista de Marina, 2001).

Este volumen es la continuación de la colección del mismo nombre del autor Rodrigo Fuenzalida Bade y que abarca desde la alborada hasta sesquicentenario. La labor del comandante Tromben no ha sido fácil. Su mayor preocupación era el período que debía cubrir el nuevo libro, desde 1968 (el año del sesquicentenario de la Armada) hasta el final del siglo veinte. Aunque este lapso es de menor extensión que el abarcado por los cuatro tomos escritos por Fuenzalida, presenta algunos desafíos importantes. El primero, es que el autor ha sido testigo de estos tiempos, lo que obliga a un especial esfuerzo por tratar de mantener la objetividad. El segundo, son las graves crisis internas y externas que vivió nuestro país en esta época, temas que hasta hoy son objeto de polémicas e interpretaciones antagónicas. Aunque se carezca de la perspectiva del tiempo, es positivo dar un primer paso en el establecimiento de los hechos y en un intento de interpretación de los mismos. Por la naturaleza del encargo, el formato debía ser idéntico a los tomos anteriores, de manera de permitir la formación de una colección que tal vez en el futuro pueda ser ampliada. Según el autor, se trata de un “manual”, es decir una obra en que se encuentra esencialmente información sobre los hechos más que una interpretación de los mismos. No obstante, este autor ha tratado de hacer un esfuerzo por poner los acontecimientos dentro de un contexto y, por la naturaleza propia de la Historia Naval, éste no puede ser otro que el de la Historia Política y Diplomática. Sin duda que el libro despertará celos y provocará controversias pero el autor ha sido justo y ecuaníme en este aspecto, en especial al tratar una época muy conflictiva de la historia de Chile. Hay que agregar que el autor ha entrevistado a personajes claves en este período y tenido a mano documentos que no han sido todavía divulgados al público. Han quedado para la posteridad, por ejemplo, horas de grabación magnetofónica. El material recolectado ha sido parcialmente usado en este libro, por la naturaleza ya explicada del mismo. Estas valiosas fuentes podrán ser usadas en el futuro para la publicación de un libro dedicado especialmente al tema. Este libro viene a complementar valiosos testimonios como “Volvería a ser Marino” del vicealmirante Ismael Huerta, “Bitácora de un Almirante” del almirante José T. Merino Castro y los escritos de otros protagonistas. De especial interés para observadores extranjeros será la narrativa de las épocas de tensión con Perú, en los años setenta, muy poco tratadas por la historiografía chilena y de las tensiones con Argentina.

Dijo el autor: “Divulgar los hechos del pasado, entregarlos al conocimiento de la comunidad nacional, es una tarea permanente. Siempre existirá el peligro de una interpretación errada o de un hecho mal precisado. En historia no hay nada definitivo. Una nueva fuente puede modificar lo que antes dábamos por cierto. Sin embargo, como alguien dijo, si no analizamos los errores del pasado, corremos el peligro de repetirlos y si no emprendemos este desafío oportunamente, podemos no hacerlo nunca.”

Carlos López Urrutia
Menlo College / Thalassa – U.S.A.

Tromben Corbalán, Carlos. *La Armada de Chile, desde el sesquicentenario hasta el final del siglo 20* (Valparaíso, Revista de Marina, 2001).

Carlos Tromben Corbalán, a través de una interesante síntesis histórica, continúa la obra que iniciara hace algunas décadas Rodrigo Fuenzalida Bade y entrega a la Armada y al país los principales hechos vividos por la Institución durante los últimos treintidós años. Cabe recordar que el primer tomo abarca “Desde la alborada de la Marina (1813), hasta la liberación de Chiloé (1826)” folios 1-356; el segundo, “Desde la liberación de Chiloé hasta el fin de la Guerra con España (1866)” folios 357-676; el tercero “Desde el término de la Guerra con España hasta el comienzo de la Guerra Civil (1891) folios 677-1012; y el cuarto, “Desde el comienzo de la Guerra Civil hasta el sesquicentenario de la Marina (1968) folios 1013-1436.

La quinta parte de la historia de la Marina sigue el formato y el estilo de los tomos que la precedieron, fue escrita en cuatro capítulos y contiene también cuatro apéndices. El primer capítulo, que se denomina “El final de una etapa republicana”, relata el contexto nacional e internacional de fines de la década de los sesenta y los hechos más significativos que rodearon a la Armada en las postrimerías del gobierno de Eduardo Frei Montalva como también la participación de la institución en el gobierno de Salvador Allende Grossens. Sin alejarse de la óptica institucional, en este capítulo se reviven los dramáticos hechos que llevaron al término de una etapa republicana y las acciones emprendidas por la Armada el 11 de setiembre de 1973 y en sus días previos. Tanto en este capítulo como en los siguientes, el autor da cuenta de las adquisiciones navales, las que en este periodo fueron de difícil logro por la delicada situación política y financiera que vivía el país.

En el segundo capítulo de la obra se incluye el acontecer de la Armada durante la primera parte del gobierno de las Fuerzas Armadas y las dificultades para lograr la renovación del material naval, principalmente aquel de procedencia británica, debido a la incomprensión de la situación política interna. El capítulo también expresa las crisis internacionales con Perú y la ocurrida con Argentina. Las importantes fuentes que agrega el autor como notas a pie de página ayudan a comprender la contribución que la Armada hizo para evitar que se llegara a un conflicto armado con naciones vecinas, pese al deteriorado estado del poder naval a mediados de los años setenta por graves fallas en dos de los tres cruceros existentes, dificultades en los destructores de la clase Fletcher y el poco rodaje que había alcanzado el submarino *O'Brien*, recientemente incorporado.

En el comienzo del tercer capítulo, el autor continúa describiendo la trascendental obra legislativa que impulsó el almirante José Toribio Merino Castro como presidente de la Junta de Gobierno, especialmente en lo referente a la promulgación de las leyes orgánicas constitucionales, otras relativas a las Fuerzas Armadas, como asimismo en la reforma de los principales códigos que rigen en el ámbito judicial. También se señala la promulgación de otras leyes que consolidaron la apertura económica que Chile había comenzado al inicio del gobierno militar. En el ámbito estrictamente naval, se constata la renovación del poder naval, que gracias al empuje del almirante Merino

se vio fortalecido con la incorporación de unidades de combate de la clase County, de un petrolero de flota, la consolidación del programa de Modernización de la Armada denominado Olimpo, la llegada de material para la Infantería de Marina, el arribo de unidades aéreas para la Aviación Naval, la puesta en marcha del Simulador Táctico en la Academia de Guerra Naval y otras adquisiciones de diferente cuantía.

Como en capítulos anteriores, el cuarto, se inicia con el contexto nacional en que se encontraba inserta la Armada a contar del 11 de marzo de 1990 y los esfuerzos de la institución por contribuir a normalizar la vida política del país al iniciarse una nueva etapa de la vida nacional y que culminara con la iniciativa de la Mesa de Diálogo impulsada por la Armada. En el contexto profesional, el capítulo destaca el gran auge que adquirió el desarrollo de las actividades marítimas en los ámbitos de los intereses marítimos, la protección del medio acuático y la preservación de la seguridad de las operaciones marítimas, todo lo cual significó que durante la gestión del almirante Jorge Martínez Busch, se le diera a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, gran importancia, otra estructura organizacional y mayores medios para cumplir tanto las nuevas misiones como las que le eran tradicionales. En este capítulo también se destaca la reforma educacional de la Armada, la modificación a la estructura de las direcciones técnicas y la consolidación espacial de diferentes reparticiones de la Armada, como el de la Infantería de Marina en el fuerte Aguayo ubicado en Concón. El capítulo finaliza con la Armada actual que incluye el programa de renovación de submarinos y el proyecto de construcción de nuevas fragatas conocido como Tridente.

En resumen, el quinto tomo de la historia de la Armada que nos entrega Carlos Tromben Corbalán es un completo trabajo de investigación. Aunque no nos ha sido posible referirnos a todos los elementos que trata autor en sus casi doscientas páginas, la obra que comentamos contiene fundamentos, numerosos testimonios y citas con actores de la época que ayudan a comprender un periodo de la historia naval y política de Chile extremadamente complejo. Quien recorra las páginas de la obra, percibirá la existencia de una etapa de la vida institucional y política muy ligada en la que nítidamente aparecerá el carácter de la Armada como institución fundamental y trascendente para los destinos de la República de Chile.

Renato Valenzuela Ugarte
Academia de Historia Naval y Marítima de Chile
Thalassa - Chile

Uhrowczik, Peter. *The Burning of Monterey* (Los Gatos, Cyril Books, 2001), 168 pp.

La controvertida personalidad de Hipólito Bouchard corsario argentino de origen francés, es el tema central de este libro. El saqueo e incendio de Monterey no son más que un episodio en la turbulenta vida de este curioso personaje. Dos veces sometido a proceso, expulsado del Regimiento de Granaderos, separado de la marina del Perú, corsario con la patente vencida, acusado de atacar buques de su propia bandera, de

maltratar a prisioneros, autor de crueldades y tratamiento inhumano de su propia tripulación, todavía se le considera héroe en la República Argentina.

Uhrowczik ha efectuado bien sus investigaciones. Si ha dejado afuera algunos documentos importantes como el testimonio de los prisioneros tomados en Monterey, no es por que los ignore sino porque los ha encontrado poco relevantes a su narración. Aunque la crueldad y las irregularidades en el desempeño de sus actividades corsarias están bien documentadas, los testimonios más acusatorios son las declaraciones de su propia tripulación al gobernador de Valparaíso. Estas declaraciones habrían sido suficientes para condenar a Bouchard como pirata y probablemente por esta misma razón no se incluyeron en el proceso que le siguió el propio gobernador y cuyo único propósito era exonerarlo de todos los cargos. Así convenía a los intereses argentino-chilenos que se preparaban en esos días para atacar el centro del poder realista en el Perú. No queda duda que si Cochrane no hubiera intervenido arrestando a Bouchard, el corsario habría terminado su vida colgado de la horca en Inglaterra.

El autor ha incluido algunos mapas que hacen más fácil la lectura y ayudan al lector a comprender la situación durante el primer día del ataque, el 21 de noviembre de 1818. Se incluyen también las traducciones al inglés del informe de Solá al Virrey, el mismo que hizo reír a los misioneros “puesto que el gobernador no estaba allí” y el informe de Bouchard al Director Supremo de las Provincias Argentinas.

Después de terminar la lectura de este libro, el lector que puede estar al tanto de la brillante campaña naval del corso argentino durante las Guerras de la Independencia, se preguntará ¿Por qué y cómo se eligió a este personaje como el héroe de esta etapa en la historia naval argentina?

Carlos López Urrutia
Menlo College / Thalassa – U.S.A.

Yábar Acuña, Francisco. *Fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 650 pp. ilustrado.

Francisco Yábar, oficial de la Marina de Guerra del Perú e historiador formado en la Universidad Católica del Perú, es autor de los siguientes libros: *El Inca de oro* (1996), *Las últimas acuñaciones Provinciales* (1996) y *Monedas Fiduciarias del Perú: 1922 – 2000* (2001), todas obras referidas al tema de la numismática. Por primera vez aborda ahora el tema naval en esta obra que pone al descubierto un aspecto poco estudiado de la Guerra del Pacífico, la actuación de la marina después del combate de Angamos, no ya referida a una escuadra, que no existía, sino al aspecto estratégico y el planeamiento ofensivo y defensivo de la guerra en el mar, así como en la defensa de costa y en el que el rol protagónico lo desarrollan ahora las embarcaciones menores, el cuerpo de fuerzas sutiles.

Después de declararse la guerra entre Perú y Chile el 5 de abril de 1879, no le fue a nadie desconocido el aserto de que quien obtuviera el dominio en el mar lograría

la victoria en la contienda. Sin embargo, a partir de 1875, con la adquisición de los blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane*, se hizo patente la superioridad del poder naval chileno. Empero, durante los primeros meses de la campaña naval, el brillante desempeño de los oficiales navales peruanos, así como su profunda entrega a la causa, permitieron superar las limitaciones materiales. Los buques peruanos operaron por meses en la costa chilena burlando a los poderosos blindados, hasta que, finalmente, se impuso la realidad fría de la superioridad naval. Desaparecidos la *Independencia* y el *Huáscar*, el Perú perdió la única posibilidad de victoria. Después de Angamos, no se podía hablar de una escuadra peruana. Nuestros marinos se inmolaron cumpliendo su sagrada misión, el primero de ellos, la figura señera de Grau. Empero, pese a que ya no se contaba con una escuadra, los marinos peruanos continuaron aportando esfuerzos a la causa nacional, en el ámbito de la defensa de costa y en las operaciones encubiertas con medios sutiles. Se puso en marcha un cuerpo de fuerzas sutiles compuesto por las embarcaciones a vapor de propiedad del Estado, convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales navales. Las acciones de estas fuerzas, iniciadas en julio de 1880 -después que Piérola nombrara al capitán de fragata Patricio Iriarte como jefe de las Fuerzas Sutiles-, estuvieron llamadas a desarrollar una acción soterrada y muchas veces efectiva, principalmente en el Callao bloqueado por las fuerzas del sur. Señala que la defensa de costa logró su cometido, pues las fuerzas chilenas no pudieron hundir la *Unión*. Asimismo, manifiesta que las pequeñas unidades de las fuerzas sutiles mantuvieron a raya a las torpederas enemigas y no dudaron en enfrentarse a buques con mayor capacidad de fuego; recordemos que hundieron el transporte *Loa* y la goleta *Covadonga*.

La obra está presentada en un lujoso volumen profusamente ilustrado y con abundantes citas textuales de la documentación consultada exhaustivamente por el autor en los principales archivos nacionales. La rica bibliografía será de gran utilidad para los estudiosos que, atrapados por el interés del tema, pretendan un mayor conocimiento sobre torpedos, brulotes, minas, submarinos, artillería, y, especialmente, sobre los hechos históricos de la guerra del 79 y sus personajes.

Esperanza Navarro Pantac
IEHMP

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

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

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía aparecida en el 2001, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

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

Agüero Moras, Alfonso. "Centenario del nacimiento de Julio J. Elías Murguía, marino e historiador", *R. de M.* (abril junio 2001), pp. 96-97.

Alvarez Miranda, Luis. "Balsas de madera, totora y de cuero de lobos en la prehistoria de Arica", *Diálogo Andino* (Arica, Universidad de Tarapacá, 1999), n° 18, pp. 21-38.

Baert, Anie. "Don Diego de Prado y Tovar dans la mer du Sud", *DMS* n° 8 (2000), pp. 9-20.

Berguño Barnes, Jorge. "Los grandes precursores de la exploración antártica", *BACH*, vol. 20, n° 2 (noviembre 2001), pp. 2-6.

Buchet, Christian (editor), *Sous la mer: le sixième continent* (Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001), 276 pp.

Caballero Juárez, José Antonio. *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997), 386 pp.

Campo Rodríguez, Juan del. *An Illustrated History of the Peruvian Navy. Episodes and Anecdotes 1821-1881. From the Wooden Ships to the Pre-Dreadnoughts* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 136 pp.

Casaretto Alvarado, Fernando. *Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú* (Lima, Marina de Guerra del Perú, 1999), 217 pp.

Castañeda Murga, Juan. "Apuntes para la etnohistoria del litoral de los valles de Trujillo", *IEHMP* n° 19 (2000), pp. 127-146.

Castelli, Jorge. *El delicado umbral de la tempestad, cuestiones de un general inglés* (Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2001), 224 pp. Novela histórica sobre el general John Whitelocke, jefe de la fallida expedición británica sobre el Río de la Plata en 1806.

Cuesta Domingo, Mariano (coordinador). *Descubrimientos y cartografía en la época de Felipe II* (Valladolid, Seminario Iberoamericana

- no de Descubrimientos y Cartografía, 1999).
- Cueva López, Aníbal. “Teniente segundo Leoncio Prado Gutiérrez”, *R. de M.* (abril junio 2001), pp. 98-103.
- Cutter, Donald C., “Malaspina y California”, Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)* (México, Comisión de Historia, 2001), tomo I, pp. 225-247.
- David, Andrew y otros. *The Malaspina Expedition, 1789-1794* (Londres, The Hakluyt Society, 2001), 464 pp.
- Dermit, Pedro. “Ortuño Jiménez de Bertendona, un caso de sinonimia en el Mar del Sur en tiempos de Hernán Cortés”, *DMS* n° 8 (2000), pp. 21-39.
- Destéfani, Laurio H. “De Guayaquil a Acapulco. Viajes a Galápagos e Isla de los Cocos”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 159-172.
- Destéfani, Laurio H. “La primera estadía de la Expedición en el Virreinato del Río de la Plata”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 35-70.
- Estrella, Eduardo. “La Expedición Malaspina en Guayaquil: principales estudios científicos”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 139-158.
- Figari Gálvez, María Teresa. “El acontecer infausto en Valparaíso: 1850-1930”, *Intus-Legere* (Valparaíso, Universidad Adolfo Ibáñez, 2001), n° 4, pp. 169-176.
- Figari Gálvez, María Teresa. “Insalubridad y pobreza en Valparaíso: 1850 a 1930”, *Intus-Legere* (Valparaíso, Universidad Adolfo Ibáñez, 2000), n° 3, pp. 183-195.
- Gámez Duarte, Feliciano. “El curso insurgente a través del Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828”, *DMS* n° 8 (2000), pp. 41-49.
- González Claverán, Virginia. “La aventura de Malaspina en Nueva España (primera y segunda estadías”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 173-224.
- Hampe Martínez, Teodoro. “El almirante Grau, la Marina de Guerra y la política peruana de la bonanza del guano (1854-1879)”, *R. de M.* (abril junio 2001), pp. 68-82.
- Harvey, Robert. *Cochrane: the life and exploits of a fighting captain* (Londres, Constable, 2000), 332 pp.
- Herrera, Jorge Manuel. “Desnafragando historias. Antropología y Arqueología marítimas en tres accidentes navales en la Sonda de Campeche”, *Amerística*, año 4, n° 7 (México, 2° semestre 2001), pp. 67-129.
- Higueras, Dolores; Destéfani, Laurio H.; y Tanzi, Héctor J., “Objetivos y preparación de la Expedición en España”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 23-34.
- Hitchcock, R.F. “Cavendish’s last voyage: purposes revealed and concealed”, *MM* vol. 87, n° 1 (febrero 2001), pp. 5-14.
- Huertas V., Lorenzo, *La costa peruana vista a través de Sechura, espacio, arte y tecnología* (Lima, Prom Perú/Universidad Ricardo Palma/Consejo Provincial de Sechura, 1999), 300 pp.
- Instituto Panamericano de Geografía e Historia. *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)* (México, Comisión de Historia, 2001), tomo I, 250 pp.
- Juet, Hubert. *Louis XIV a la conquête du Perou avec Jérôme de Pontchartrain (1694-1715)* (París, Les Éditions La Sémaphore, 2001), 320 pp.
- Kauffmann Doig, Federico. “Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía”, *IEHMP* n° 19 (2000), pp. 103-120.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. “Lizardo Montero Flores: marino y estadista”, *R. de M.* (julio setiembre 2001), pp. 55-70.

- Llosa Pazos, Juan Carlos. “Ramón Freire Goitzolo”, *R. de M.* (octubre diciembre 2000), pp. 112-118.
- Lohmann Villena, Guillermo. “Los gestores de la fundación del Tribunal del Consulado de Lima”, *Revista del Archivo General de la Nación* (Lima 2001), n° 23, pp. 151-167.
- López Urrutia, Carlos. *Más allá de la audacia. Vida de Thomas Cochrane, décimo conde de Dundonald* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 2001), 384 pp.
- López Urrutia, Carlos. “English and American Mariners in Chile’s First Squadron, 1817-18”, Robert W. Love, Jr. (editor), *New Interpretations in Naval History: selected papers from the eleventh Naval History Symposium, held at the United States Naval Academy, 21-23 October 1993* (Annapolis, Naval Institute Press, 2001), pp. 119-132.
- López Urrutia, Carlos. “The Chilean Naval Mutiny of 1931”, *DMS* n° 8 (2000), pp. 51-64.
- Luna Erreguerena, Pilar y Rosamaría Roffiel (coordinadoras). *Memorias del Congreso Científico de Arqueología Subacuática ICOMOS* (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2001), 236 pp.
- Manfredi, Dario. “Nacimiento de Malaspina, sus primeros años. Su ingreso a la Real Armada Española, carrera naval hasta su viaje de la *Astrea*, que se incluye”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 1-22.
- Manfredi, Dario. “Adam J. Krusenstern y la primera edición del viaje de Malaspina. San Petersburgo (1824-1827)”, *DMS* n° 8 (2000), pp. 65-81.
- Mauro, Frédéric. “Pour une histoire des occasions manquées la France et le Bresil 1500-1700”, *DMS* n° 8 (2000), pp. 83-91.
- Melgar Tisoc, Emiliano. “La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica”, *Dimensión Antropológica*, año 6, vol. 17 (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, setiembre diciembre 1999), pp. 7-36.
- Montemayor y Córdova de Cuenca, Juan Francisco de. *Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados* [México, Juan Ruiz Impresos, 1658] (México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes – Instituto Nacional de Antropología e Historia / Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, 2001), Oscar Cruz Barney (compilador) y Pablo Montero (coordinador), en *Historias de San Juan de Ulúa en la Historia*, v. IV.
- Monteverde Sánchez, Alessandro. “El primer viaje al territorio chileno de Alessandro Malaspina (1789-1794)”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 71-104.
- Ortiz Sotelo, Jorge y Lorena Toledo Valdez. “Los bergantines *Peruano* y *Limeño*”, *R. de M.* (julio setiembre 2001), pp. 106-118.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú”, *DMS* 8 (2000), pp. 93-122.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “La Expedición Malaspina en el Perú. Primera estadía en el Callao”, *La Gran Expedición Española...*, pp. 105-138.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “El Pacífico sudamericano, punto de encuentros y desencuentros”, Luis Millones y José Villa Rodríguez (editores), *Perú: el legado de la Historia* (Sevilla, PromPerú, Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 2001), pp. 207-219.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Los cosmógrafos mayores del Perú”, Antonio Garrido Aranda (compilador), *A propósito de Raúl Porras Barrenechea. Viejos y nuevos temas de cultura andina* (Córdoba, Universidad de Córdoba, 2001), pp. 139-152.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú / Asociación de Historia

- Marítima y Naval Iberoamericana, 2001), 284 pp.
- Penny Cabrera, Oscar. “El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores”, *IEHMP* n° 19 (2000), pp. 31-93.
- Portella Roca, Jorge. “50 años de la histórica llegada de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* a Iquitos”, *R. de M.* (julio setiembre 2001), pp. 89-105.
- Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina del Perú desde 1884* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2000), 226 pp.
- Salmón de la Jara, Federico. “Contralmirante Ramón Arróspide Mejía”, *R. de M.* (octubre diciembre 2000), pp. 109-111.
- Smith, Joseph. “Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893-94”, *Revista Complutense de Historia de América* n° 26 (2000), pp. 117-134.
- Suárez, Margarita. *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú / Fondo de Cultura Económica / Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001), 544 pp.
- Ugarte y Chamorro, Héctor. *Practicante de Medicina Manuel S. Ugarte y Moscoso 1851-1880* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2000), 50 pp.
- Vale, Brian. “The Brazilian blockade of the River Plate 1826-8: prizes, politics and international protest”, *MM* vol. 87, n° 1 (febrero 2001), pp. 43-52.
- Vásquez L., Nelson; Iglesias S., Ricardo; y Molina A., Mauricio. *Cartografía Histórica de Valparaíso* (Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1999), 139 pp.
- Woodman, Richard. *The autobiography of a Seaman* (Londres, Chatam Publishing, 2000), 358 pp.
- Yábar Acuña, Francisco. *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001), 650 pp.