

GEOPOLÍTICA OCEÁNICA E INDUSTRIA NAVAL EN IBEROAMÉRICA Y FILIPINAS

1650-1870



JORGE ORTIZ SOTELO
RODRIGO MORENO JERIA
RODRIGO ESCRIBANO ROCA
(COORDINADORES)

GEOPOLÍTICA OCEÁNICA E INDUSTRIA NAVAL EN IBEROAMÉRICA Y FILIPINAS

GEOPOLÍTICA OCEÁNICA E INDUSTRIA NAVAL EN IBEROAMÉRICA Y FILIPINAS

1650-1870

Jorge Ortiz Sotelo
Rodrigo Moreno Jeria
Rodrigo Escribano Roca
(coordinadores)



Jorge Ortiz Sotelo, Rodrigo Moreno Jeria, Rodrigo Escribano Roca
(coordinadores)

Geopolítica oceánica e industria naval en Iberoamérica y Filipinas,
1650-1870 / Jorge Ortiz Sotelo, Rodrigo Moreno Jeria, Rodrigo
Escribano Roca (coordinadores). – 1a ed. – Ciudad Autónoma de
Buenos Aires: Teseo / SDL, 2025.

ISBN 978-1-917723-21-3

1. Historia Marítima. 2. Geopolítica. 3. Industria Naval. 4. Ibero-
américa. 5. Filipinas. I. Ortiz Sotelo, Jorge. II. Moreno Jeria, Rodri-
go. III. Escribano Roca, Rodrigo. IV. Título.

CDD 359.0098

DOI: 10.55778/ts917723213

Imagen de tapa: America noviter delineata / Jodocus Hondius, c.
1640. Dominio Público. Gentileza de The Library of Congress.

Las opiniones y los contenidos incluidos en esta publicación son
responsabilidad exclusiva del/los autor/es.



EBOOK



TeseoPress Design (www.teseopress.com)

ExLibrisTeseoPress 218927. Sólo para uso personal
teseopress.com

Índice

Introducción	9
La tradición marítima en la Costa Norte del Perú.....	13
<i>Alex Chávez Paredes</i>	
Un pirata al servicio del rey francés.....	37
<i>Jouhan de la Guilbaudière y su Description des principaux endroits de la Mer du sud (1696)</i>	
<i>Elizabeth Montañez-Sanabria</i>	
Manila's Hidden Influence.....	57
<i>Pedro Calderón Henríquez's 1745 Proposal for the Pacific Rim</i>	
<i>Marie Christine Duggan and Kathleen Harper</i>	
Expediciones cartográficas desde el Departamento Marítimo del Callao (1801-1804).....	93
<i>Jorge Ortiz Sotelo</i>	
La influencia de España y su real armada en la formación del primer poder naval chileno	107
<i>Carlos Ramos</i>	
La Escuadra del Pacífico y la guerra hispanoamericana en los imaginarios geopolíticos de Chile (1863-1867)	131
<i>Pablo A. Guerrero Oñate</i>	
La Estación Naval Española en el Pacífico.....	157
<i>Un proyecto frustrado de regeneración imperial (1841-1866)</i>	
<i>Rodrigo Escribano Roca y Mikel Gómez Gastiasoro</i>	
La Armada francesa y la independencia brasileña (1808-1825).....	211
<i>Alexandre Sheldon-Duplaix</i>	

Introducción

En septiembre de 2023, la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y el Centro de Estudios Americanos de la Universidad Adolfo Ibáñez volvimos a organizar las mesas sobre historia marítima y naval iberoamericana en el Naval History Symposium que cada dos años organiza el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis. El resultado fue alentador, con paneles cuyos participantes siguen ofreciendo investigaciones que contribuyen a esclarecer el desarrollo del poder naval y la cultura marítima en los mundos de habla hispana y portuguesa. Tal como en las ediciones anteriores de este evento, nuestra intención es seguir enriqueciendo el acervo de saberes en torno a un campo de tanta relevancia en la historia geopolítica, cultural y económica de Iberoamérica y Filipinas. Por ello solicitamos a los participantes en dichas mesas que convirtieran sus ponencias en capítulos y editamos este nuevo número de la colección de *Derroteros de la Mar del Sur*, que lleva más de treinta años consolidándose como una referencia indiscutible para los estudiosos interesados. Confiamos en que este nuevo volumen, ahora distribuido por la Editorial Teseo, contribuya a la difusión de nuestra empresa investigativa y a la consolidación de la historiografía marítima y naval iberoamericana.

Podemos afirmar que el libro que aquí se abre ha logrado reunir una serie de textos que están atravesados por una problemática fundamental: el modo en que la competencia por el poder marítimo y naval en Iberoamérica ha concitado históricamente los esfuerzos de una constelación de actores privados y estatales que, en su acumulación de saberes tecnológicos, cartográficos y geopolíticos, han resultado esenciales en los procesos de territorialización y explotación del medio de todos los países de la región.

El capítulo de Álex Chávez es el más particular en su planteamiento. Nos remite a las prácticas de construcción naval que aplicaron las sucesivas culturas marítimas de Perú desde tiempos prehispánicos hasta el siglo XX. El texto nos demuestra que estas no se sucedieron de forma lineal, sino que se amalgamaron a partir de un tupido intercambio de conocimientos y materiales que fue conformando una tradición distintiva y particularmente adaptada al singular medio costero del país. Es también una suerte de incitación a que trabajos similares puedan llevarse a cabo en otros ámbitos iberoamericanos, antes que los rastros de la construcción naval tradicional desaparezcan.

Los tres siguientes capítulos exploran el modo en que los Imperios español y francés, así como sus agentes públicos y privados, definieron estrategias para expandir o solidificar su control sobre las rutas comerciales en el Pacífico. Elizabeth Montañez Sanabria nos ofrece un texto que escruta el papel del pirata francés Jouhan de la Guilbaudière a la hora generar un acervo de conocimientos marítimos que permitiría la creación de la *Compagnie de la Mer du Sud* y el envío de la primera expedición al Pacífico sudamericano a cargo de Jacques Gouin, *sieur de Beauchesne*, en 1698. La autora demuestra cómo las navegaciones y los asaltos que perpetró este filibustero en las cosas hispanoamericanas entre 1687 y 1695 le permitieron acopiar información estratégica para la navegación y, de ese modo, engrosar un acervo de saberes imperiales que facilitó la expansión francesa.

El trabajo de Marie Duggan analiza cómo la ocupación española de California a partir de 1769 estuvo fuertemente correlacionada con las presiones de los actores mercantiles españoles radicados en Asia. Se centra en el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, comerciante radicado en Manila que propuso un sistema transpacífico de seguridad naval que incluía la idea de establecer una presencia permanente en las costas de California. El texto nos demuestra cómo los actores privados fueron partícipes de la geopolítica oceánica de la monarquía hispánica, impulsando procesos de

territorialización y control marítimo que respondían a las presiones de la competencia interimperial.

Por su parte, Jorge Ortiz brinda luces sobre un aspecto de la actividad naval española en el Pacífico no siempre tomado en cuenta en la historiografía regional, el de las expediciones cartográficas. Si bien estas fueron varias, toca el caso particular de las llevadas a cabo entre 1802 y 1804 por los oficiales del Departamento Marítimo del Callao, realizando levantamientos de ese tipo tanto en las cosas centroamericanas como chilenas, interrumpidas bruscamente al reiniciarse las hostilidades entre España y Gran Bretaña.

Los cuatro capítulos que siguen abundan en las líneas de interpretación previamente descritas, pero ahora en el escenario geopolítico abierto por las guerras napoleónicas y las independencias hispanoamericanas. El texto de Carlos Ramos nos explica la fuerte influencia de la tradición naval española en los años iniciales de la marina de guerra de Chile, demostrando que el poder naval chileno no fue una mera imitación del modelo británico, como ha tratado sostener la historiografía hasta el momento. Por el contrario, la marina de la república habría nacido a partir de una combinatoria entre la tradición española y británica.

Pablo Guerrero Oñate ofrece un capítulo totalmente congruente con el anterior, explicando cómo las elites políticas del Chile portaliano forjaron una conciencia marítima que cifró el futuro geoestratégico de la República en el control de las reservas de poder oceánico del Pacífico sudamericano. El capítulo pondera las discontinuidades y las incongruencias de tal imaginario, ilustrando a su vez su capacidad para instalarse en el debate público y sentar, particularmente tras la guerra sostenida con España (1865-1866), las bases de la emergencia de Chile como potencia naval a finales de siglo.

El capítulo firmado por Rodrigo Escribano y Mikel Gómez Gastiasoro va en la misma línea, estudiando el proyecto de establecer una estación naval en las costas sudamericanas del Pacífico que pergeñaron las elites de la

España isabelina (1833-1866). Los autores explican cómo la aspiración de estacionar buques de la Real Armada en la zona surgió con motivo de un plan más vasto orientado a regenerar la influencia transpacífica de la monarquía tras la pérdida de los virreinos americanos. Su texto describe las múltiples demandas en ese sentido que realizaron los agentes diplomáticos y comerciales de España en la región y explica cómo el intento de crear la estación estuvo íntimamente relacionado con el estallido de la guerra hispano-sudamericana y los bombardeos de Valparaíso y el Callao en 1866.

Por último, el capítulo de Alexandre Sheldon-Duplaix nos ilustra el rol de la Armada francesa en la independencia del Imperio de Brasil. El autor explica con solvencia cómo la marina ejerció un papel esencial de reconexión comercial y geoestratégico que trató de corregir la ruptura engendrada por las guerras napoleónicas. A este respecto, refleja cómo la estación naval permanente de Francia en Brasil se convirtió en una herramienta esencial para recuperar la influencia diplomática y comercial de Francia en la región.

En suma, estamos frente a unos trabajos que son un aporte a la historia naval y marítima y que ahora, con el apoyo de Editorial Teseo, estamos seguros de que podrán ampliar la cobertura y lectura que merecen.

Finalmente, cabe agradecer a Verónica Ramírez, directora del Centro de Estudios Americanos, por su apoyo en este proyecto.

En el futuro esperamos continuar contribuyendo en esta línea de estudios y estamos seguros de que, con este esfuerzo académico, continuador de la revista *Derroteros de la Mar del Sur*, seguiremos teniendo buenos frutos investigativos.

Los coordinadores

La tradición marítima en la Costa Norte del Perú

ALEX CHÁVEZ PAREDES¹

Introducción

Es ampliamente conocido, así como registrado por cronistas, que los naturales del Nuevo Mundo lograron adaptarse de formas muy diversas a los retos que les proporcionaron el mar y sus recursos disponibles.² Perú no fue una excepción, en especial en la costa norte, donde la convergencia de vientos y corrientes hace que las bahías de Talara, Paita y Bayóvar sean propicias para ofrecer refugio a embarcaciones.³ En particular la bahía de Paita, que fue ocupada por los Mochica (700-900 de la Era Común) y luego por los “Tallanes” (hasta la llegada española), grupos con fuertes lazos con el mar,⁴ parte de la tradición peruana marítima prehispánica. La bahía de Paita fue el primer lugar en el actual territorio peruano en donde la flota de barcos europeos ancló en el descubrimiento de la Mar del Sur en el primer cuarto del siglo XVI.⁵ Desde este entonces, Paita se convirtió

¹ Universidad de Haifa.

² Sean Mcgrail, *Boats of the world: from the Stone age to medieval times* (Oxford: Oxford University Press, 2001), p. 429, y Beat Arnold, *Le tour du monde en 80 pirogues, fascicule 3, Les Canoës en écorde d'Amérique du Sud: de l'Amazonie à la Terre de Feu* (Le Locle: Editions G d'Encre, 2017), p. 6.

³ Anne-Marie Hocquenghem, *Para vencer la muerte: Piura y Tumbes raíces en el bosque seco y en la selva alta – horizontes en el Pacífico y en la Amazonia* (Lima: Institut Français d'Études Andines, 1998), p. 34.

⁴ Juan Paz Velásquez, “La independencia de Paita”, *Cuadernos de Difusión Serie Historia* 1, n.º 1 (1984), p. 5.

⁵ Antonio Jaramillo, “Navegación indígena en el puerto de Paita: Abasto y contrabando”, *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 48, n.º 1 (2019): pp. 39-55.

en un puerto importante a lo largo de la costa oeste de América, principalmente porque fue un puerto de parada entre el Callao y Panamá.⁶ Por ello, Paíta y la costa norte peruana se convirtieron en un lugar muy cosmopolita y de encuentros culturales trascendentales⁷, por el intercambio de conocimientos y materiales de las tradiciones marítimas peruanas prehispánicas con la europea, que coexistieron hasta el siglo XX.

Ciertamente, la cultura marítima peruana contemporánea, como en otras partes de Iberoamérica, mezcla técnicas y tradiciones de navegación aborígenes y europeas.⁸ Como la carpintería, que fue una de las artesanías que los españoles decidieron preservar por su conveniencia.⁹ A su vez, los europeos añadieron a las técnicas de construcción indígena elementos constructivos como timón, quilla, cuaderñas y popa, los que penetraron lentamente en la tradición marítima de los naturales del Nuevo Mundo.¹⁰ No obstante, debido al estado incipiente de la arqueología marítima en el Perú, la tipología de embarcaciones construidas en el Virreinato peruano es desconocida. Los académicos

6 William Lofstrom, *Paíta y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano*, trad. Jorge Ortiz (Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2002), pp. 1-11.

7 Lawrence Clayton, "Trade and Navigation in the Seventeenth- Century Viceroyalty of Peru", *Journal of Latin American Studies* 7, n.º 1 (1975): pp. 1-21; Guadalupe Pinzon, "Francisco de la Bodega y Cuadrada y los mapas de Acapulco, Paíta y Callao (1777-1778)", en *Mapas de la Mitad del mundo La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos siglos XVI al XIX*, ed. Roque y Mendoza (Lisboa y Ciudad de México: Universidad de Lisboa y UNAM; 2010), pp. 423-440; Mariano Bonifacio, "Las aguas olvidadas de la mar del sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740)", *Historia Mexicana*, 61, n.º 3 (2012): pp. 995-1047; Jorge Ortiz, *De los botes y la mar en la costa peruana* (Lima: Securitas, 2012), p. 26, y Jorge Ortiz, *Caletas de la costa peruana* (Lima: Securitas, 2014).

8 Carlos Ausejo, "El Océano Pacífico y su patrimonio cultural subacuático", *Revista de Marina*, n.º 2 (2013): pp. 55-64.

9 Maria Rostworowski, *Costa peruana prehispánica* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1989), p. 273.

10 Nicolas Lira, "The Maritime cultural landscape of the northern Patagonia", *Journal of Maritime Archaeology*, 12, n.º 3 (2017): pp. 199-221.

han estado más interesados en embarcaciones de tradición europea, documentándolos tempranamente en las fuentes impresas¹¹ debido a su importancia en la construcción de los imperios ultramarinos.¹² Posteriormente, en el Nuevo Mundo, etnólogos han descrito y estudiado las embarcaciones tradicionales,¹³ y llegaron a demostrar la necesidad de ganar conocimiento de las comunidades que hasta hoy usan y producen embarcaciones tradicionales.¹⁴

A pesar de los registros tempranos o las crónicas que expresaron admiración por las balsas sudamericanas,¹⁵ fue inicialmente el almirante François-Edmond Pâris (1806-1893) quien describió y registró múltiples embarcaciones en diversos puntos del planeta. Su principal contribución fue una metodología estandarizada de registro de embarcaciones, anotando las características tecnológicas y ambientales del lugar donde fueron construidas y

-
- 11 Diego García de Palacio, *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de los naos, su traca y gobierno conforme a la altura de México* (México: En casa de Pedro Ocharte, 1587); Tomás Cano, *Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante* (Sevilla: En Casa de Luys Estupiñan, 1611); Juan J. Navarro, *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna* (Cádiz: Archivo del Museo Naval de Madrid, 1756) y Artiñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera)* (Madrid: En su Casa, 1914).
 - 12 Rodrigo Visiers, “La aportación de la península ibérica a la tecnología naval analizada a través de la interpretación de los documentos y la reproducción de los buques descritos en ellos (1570-1620)” (PhD tesis, Universidad Politécnica de Madrid, 2015), p. 9.
 - 13 Clinton Edwards, *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America* (California: University of California Press, 1965); Thor Heyerdahl, “Guara navigation: Indigenous sailing off the Andean Coast”, *Southwestern Journal of Anthropology*, 13, n.º 2 (1957): pp. 134-143; Joseph Emperaire, *Los nómades del mar* (Santiago: Lom Ediciones, 2002) y Arnold, *Le tour du monde en 80 pirogues*.
 - 14 Christer Westerdahl, “Maritime cultures and ship types: briefs comments on significance of maritime archaeology”. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23, n.º 4 (1994): pp. 265-270.
 - 15 Jorge Juan y Antonio Ulloa, *Relacion historica del viage a la America Meridional, Obra completa* (Madrid: Por Antonio Marín, 1748); Bernabé Cobo, *Historia del Nuevo Mundo* (Sevilla: E. Rasco, 1892) y Pedro Cieza de León, *Crónica del Perú. Tercera parte* (Lima: PUCP-ANH, 1987).

utilizadas.¹⁶ Aunque su trabajo se centró mucho más en el sudeste asiático que en Iberoamérica, su obra marca un momento clave en la historia, como fundador de la etnografía náutica.¹⁷ Posteriormente, etnografías náuticas centradas en Iberoamérica han utilizado fuentes de diverso tipo (iconográficas, etnohistóricas y etnográficas), ante la ausencia de vestigios físicos de embarcaciones coloniales o aborígenes en la región.¹⁸ En el Perú, ante la ausencia de excavaciones arqueológicas de embarcaciones sumergidas o terrestres, los autores se han acercado etnográficamente a las balsas de troncos y caballitos de totora, embarcaciones tradicionales que aún sobreviven.¹⁹ Sin embargo, no existen investigaciones que aborden a las sociedades costeras peruanas desde su principal producción material: las embarcaciones pesqueras de madera.²⁰

Las embarcaciones artesanales de pesca son producto de conocimientos tradicionales que están en riesgo de

16 Eric Rieth, *Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire* (París: Éditions Classiques Garnier, 2019), pp. 177-179.

17 Edmond Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra européens* (París: Arthus Bertrand, 1841).

18 Alexandra Biar y Mariana Favila, "Tradición de navegación indígena en Mesoamérica: Los casos lacustres mexica y tarasco. El Mar una forma de vida en América", *Historia y Cultura del Mar* (2016): pp. 97-124; Alexandra Biar, *Navigation et installations lacustres dans les hautes terres du Mexique: les cas mexica et tarasque* (Oxford: Archaeoexpress, 2018); Nicolas Lira, "The Maritime cultural landscape of northern Patagonia"; Nicolas Lira, "Embarcaciones de tradición indígena en Patagonia Septentrional: arqueología, historia y etnografía". *Revista de Arqueología Histórica Argentina y latinoamericana*, 12, (2018): pp. 7-36; Antonio Jaramillo, *Dueños del agua balsas balseros del Pacífico suramericano* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2022) y Ricardo Borrero et al., "Traditional shipbuilding communities: an urgent and neglected research topic in maritime anthropology", *Journal of Maritime Archaeology*, 17 (2022): pp. 603-633.

19 Walter Andritzky, "Balsas de la costa norte del Perú antiguo y actual". *Boletín de Lima*, 49 (1987): pp. 33-41 y Gabriel Prieto, "Balsas de totora en la costa norte del Perú: una aproximación etnográfica y arqueológica". *Quingnam*, 2 (2016): pp. 141-188.

20 Nicole Espinosa, "La configuración del espacio (social) de la pesca artesanal en balsilla en la caleta de La Tortuga, Piura. Usos y representaciones del espacio entre los pescadores de balsilla". (Tesis de Licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015), pp. 4-5.

desaparecer.²¹ Por lo tanto, deben ser vistos y registrados con métodos científicos.²² Además, las definiciones y los conocimientos de las sociedades marítimas, a nivel mundial y en el Perú, son muy pobres, pues suelen ser herméticos o secretistas.²³ Por ello, el presente trabajo plantea registrar la tradición naval y el estilo de construcción percibido y generalmente utilizado en cada región y período²⁴ de la costa norte peruana. Una tradición de construcción de embarcaciones refleja la comprensión intuitiva de una comunidad del mundo real.²⁵ Es un proceso social, más que cognitivo, que se relaciona con las formas de pensar de las personas, sus métodos, sus materiales, las condiciones económicas, el contexto social, el estatus del constructor, etc. Asimismo, debido al estado del arte de la arqueología marítima en Sudamérica, una etnografía de construcción naval contribuirá significativamente a visualizar la importancia de esta disciplina en el Perú.²⁶

La pesquería peruana, introducción a la tradición de construcción naval en la costa norte del Perú

La costa peruana se encuentra dentro de uno de los cuatro grandes sistemas de corrientes orientales (en el Pacífico

21 Charlotte Pham, *Appendix A – ethnographic boat recording practicum* (Bangkok: Unesco, 2012), p. 5 y Sayed Morsy, “Traditional Sailing Boats of Egypt: A Maritime Ethnographic research of the 19th and 20th century boats” (Tesis de Máster, Universidad de Alexandria, 2016), p. 58.

22 Ciro Caraballo, *Patrimonio cultural un enfoque diverso y comprometido* (México: Unesco, 2011), p. 10.

23 James Acheson, “Anthropology of fishing”, *Annual Review of Anthropology*, 10, (1981): 275-316 y Juan Rubio Ardanaz, “Diseño y paisaje de la cultura pesquera: etnografía y epistemología de la antropología marítima”, *Zainak*, 29 (2007): pp. 39-52.

24 Sean McGrail, *Boats of the world*, pp. 11-12.

25 Rodrigo Visiers, “La aportación de la península ibérica”, p. 3.

26 Charlotte Pham, *Appendix A*, p. 35.

norte y sur, y en el Atlántico norte y sur).²⁷ Los llamados “ecosistemas de surgencia” o “corrientes de borde costero oriental”, asociados a los giros subtropicales del Atlántico y Pacífico por la interacción del efecto de rotación terrestre, también conocido como Coriolis, que reemplaza la masa de agua superficial (hasta 50 metros de profundidad) desde 25 a 150 km de la costa por aguas viejas, frías y ricas en nutrientes que ascienden hasta la zona eufótica, donde proliferan a altos niveles de productividad primaria.²⁸

Por ello, la industria pesquera peruana es una de las principales del globo debido a las capturas pelágicas de anchoveta (*Engraulis ringens*),²⁹ ya que existen surgencias oceánicas semipermanentes localizadas en el norte (Tumbes a Paita 4-6S) y en la región costera central (Huacho a Lima 11-13S y entre Pisco y San Juan 14-16S).³⁰ Estas altas concentraciones de nutrientes permiten la pesca a lo largo de toda la costa peruana, haciendo a la industria marítima pesquera el segundo sector de mayores ingresos económicos para Perú después de la minería.³¹

La pesca marítima, y específicamente la pesca industrial, se encuentran en su momento de mayor desarrollo y

²⁷ Jochen Kämpf y Piers Chapman, *Upwelling systems of the world A scientific journey to the most productive marine ecosystems* (College Station: Springer, 2016), p. 4.

²⁸ Francisco Chávez y Monique Messié, “A comparison of eastern Boundary Upwelling Ecosystems”, *Progress in Oceanography*, 83 (2009): pp. 80-96.

²⁹ Francisco Chávez *et al.*, “The northern Humboldt Current System: Brief history, present status and a view towards the future”, *Progress in Oceanography*, 79, n.º 95 (2008): pp. 95-105 y Kämpf y Chapman, *Upwelling systems of the world*, pp. 161-182.

³⁰ Juan Tarazona *et al.* “Overview and challenges of marine biodiversity research in Peru”, *Gayana*, 67, n.º 2 (2003): 206-231 y Ochoa *et al.*, “Intra- and interannual variability of nearshore phytoplankton biovolume and community changes in the northern Humboldt Current system”, *Journal of Plankton Research*, 32, n.º 6 (2010): pp. 843-855.

³¹ “FAO”, Visión general del sector pesquero nacional Perú, visitado en 14 de febrero de 2024, en www.fao.org/fishery/docs/DOCUMENT/fcp/es/FI_CP_PE.pdf.

crecimiento desde sus inicios en la década de 1950.³² Mientras que la pesca artesanal contribuye a un doble propósito social, como una fuente importante de empleo que ayuda a mitigar la pobreza, y porque proporciona un importante suministro de proteínas de alta calidad a los sectores de bajos ingresos. La pesca artesanal se destina al consumo humano directo fresco, y es importante porque mantiene vivos las tradiciones y los conocimientos ancestrales.³³

Sin embargo, radica en la pesca marítima peruana un problema de definición entre industrial y artesanal, que durante décadas ha sido descrita y definida desde distintas perspectivas de interés y contexto. No obstante, para la presente investigación, el término “artesanal” se refiere específicamente a las embarcaciones de pesca fabricadas utilizando madera y herramientas de carpintería.

El estudio se realizó en la costa norte peruana, en el Departamento de Piura, el segundo con mayor flota pesquera para consumo humano directo, y con el mayor número de pescadores artesanales embarcados en organizaciones de pescadores.³⁴ Dentro de Piura, Sechura es una zona con doble nomenclatura política. En primer lugar, la comunidad de Sechura, que es una propiedad reclamada y reconocida por la Corona española desde 1554, compuesta por agricultores y sin gran participación de pescadores.³⁵ A su vez, la provincia de Sechura es una jurisdicción geopolítica oficial, compuesta por pescadores con economía casi autárquica, y un comportamiento social muy tradicional

³² “Gobierno del Perú”, Produce: Desembarques pesqueros crecieron 49.6% en febrero de 2021 y aportaron S/ 119.5 millones al PBI, última modificación 2021, en <https://tinyurl.com/mrvfpu8s>.

³³ Elsa Galarza y Joanna Kamiche, *Pesca artesanal: oportunidades para el desarrollo regional* (Lima: Universidad del Pacífico, 2015), p. 17.

³⁴ Ministerio de la Producción, *Anuario estadístico pesquero y acuícola* (Lima: 2015), p. 125, en sinia.minam.gob.pe/documentos/anuario-estadistico-pesquero-acuicola-2015.

³⁵ Jaime Deza et al., *Sechura, mar y desierto* (Lima: Universidad Alas Peruana, 2012), p. 17.

con gran persistencia de tradiciones pesqueras, como el uso de la balsa de troncos.

Dentro de Sechura, la comunidad pesquera de Parachique ha desarrollado, complementariamente a la pesca, la construcción de embarcaciones,³⁶ ya que Parachique es el segundo lugar con más astilleros en la costa peruana.³⁷ En Parachique, el astillero Virgen de las Mercedes, fundado en 2017, permitió presenciar el proceso de construcción naval. El astillero se encuentra en el noroeste de Parachique, con aproximadamente 35.000 metros cuadrados de área, produciendo en el momento del estudio embarcaciones desde los 10 a 15 metros de eslora, hasta cascos de embarcaciones de 30 metros de eslora.

Para describir la tradición marítima de la costa norte del Perú, se utilizaron dos conceptos: la cadena operatoria, para comprender las transformaciones culturales por las que pasan las materias primas en su segmentación cronológica, y los procesos mentales para fabricar un artefacto una embarcación.³⁸ Para describir las características tecnológicas de las naves, se utilizó el cuestionario etnográfico naval de Poujade (1948).³⁹ Estos núcleos conceptuales serán plasmados sobre el orden lógico de la construcción naval como eje principal.

Para describir esta tradición, deberíamos considerar que la construcción puede ser muy prolongada, por lo que tres embarcaciones fueron la fuente principal del estudio,

³⁶ Food and Agriculture Organization of the United Nations, *Estudio FAO: Cuestiones de ética en la pesca* (Roma: FAO, 2005), pp. 8-9, en www.fao.org/3/y6634s/y6634s.pdf.

³⁷ Gladis Castillo *et al.*, "Tercera encuesta estructural de la pesquería artesanal en el litoral peruano Resultados Generales". *Informe Instituto del Mar del Perú*, 45, n.º 3(2018): pp. 299-391.

³⁸ Frederic Sellet, "Chaîne opératoire: the concept and its applications", *Lithic Technology*, 18, n.º 1 (1993): pp. 106-112.

³⁹ Jean Poujade, *Collection de documents d'ethnographie navale, d'archéologie navale, d'ethnographie terrestre, d'archéologie terrestre* (París: Centre de Recherche Culturelle de la Route des Indes, Centre I.F.A.N., 1984).

pero se recopiló información de otras naves en distintas fases de construcción, así como de otras naves en secaderos o varaderos donde el astillero Virgen de las Mercedes realizaba operaciones. Sin embargo, todas las embarcaciones usadas para describir la tradición fueron de un mismo sistema constructivo, que será mencionado a continuación.

Cadena operatoria y descripción tecnológica de la tradición naval de la costa norte del Perú, Parachique, Piura

Definición del proyecto

La construcción de cualquier embarcación comienza siempre con una charla entre el armador y el propietario del astillero en la que se discute el proyecto arquitectónico y donde se expresan las características deseadas de la embarcación en cuanto a dimensiones, funciones y precio. Posteriormente, es necesario obtener una serie de permisos gubernamentales para poder iniciar la construcción de la embarcación con el levantamiento de la quilla.

Materia prima

La madera es obtenida por medio de dos distribuidores. El primer proveedor llegó en un camión cargado de madera aserrada directamente desde la ciudad de Pucallpa, en el departamento de Ucayali, en la región selva del Perú, al este de los Andes. El contratista proporcionó especies como copaiba (*Copaifera reticulara*), capirona (*Calycophyllum spruceanum*) y tornillo (*Cedrelinga catenaeformis*) en forma de tablas rectangulares de 26 o 27 pies (7 u 8 metros) de largo.

El segundo proveedor de madera entrega troncos segmentados de “faique” (*Acacia macracanthah.bl*) que varían de entre 2 y 3 y hasta 7 metros de largo. El faique es un árbol que proporciona ramas duras y grandes que tiene muchas

utilidades para la sociedad.⁴⁰ En la construcción naval, sus ramas son usadas para las cuadernas, aprovechando su curvatura natural. Las herramientas utilizadas son eléctricas y mecánicas, pero en general las mismas de la carpintería artesanal y de ribera.

Preparación de materiales

Los especialistas inician un análisis visual en donde se tienen en cuenta las curvas y los contornos naturales de las ramas de los árboles para decidir qué elementos constructivos de la embarcación se prepararán a partir de ellos.

Los troncos de faique deben dividirse en partes paralelas, con el uso de una motosierra, para primero cepillarse y luego dibujar los contornos con las plantillas o los moldes. Después, las secciones delineadas pasan por la sierra de cinta para eliminar el exceso. Posteriormente, se eliminan las imperfecciones para dejar la pieza en lo que se conoce como “en un solo viaje”, es decir, plana y sin astillas hasta que la madera esté óptima para colocar en su posición final.

Empalmes y otras uniones

Las piezas para enlazar se encuentran en diferentes posiciones, por tanto, los empalmes, las uniones o las juntas son muy diversos. Para realizar estos cortes con precisión, primero se dibuja la madera con un lápiz de carpintero o con un trozo de tiza según la plantilla para luego reducir lo que se encuentre fuera de lo delineado, con distintas herramientas: motosierra, formol, mazo, disco perfilador, e incluso una zuela. La elección de las herramientas que utilizar depende del tamaño del empalme o la junta, así como de la habilidad del carpintero experto a cargo.

⁴⁰ Gelter Romero, “Estado nutricional del pasto guinea (*Panicum maximum* Jacq) asociado con faique (*Acacia macracantha*) en un sistema silvopastoril en Jaén – Cajamarca” (Tesis de Maestría, Universidad Nacional Agraria La Molina, 2018).

En la quilla la unión se denomina “empalme” y es longitudinal, también llamado “a la española”.⁴¹ Para su fijación y correcto encaje, se utiliza una cuña a fin de conectar las dos partes con mayor rigidez. La cuña también se emplea en otros tipos de uniones, y puede ser cualquier trozo de madera en forma alargada que se clave por la parte más delgada entre los elementos que empalmar. Posteriormente se utiliza un martillo para insertar la cuña y se elimina el exceso. Después de esto, se usa una o más prensas sobre las partes unidas hasta el día siguiente.

Otras uniones específicas son los estajos, hendiduras en la quilla en donde encajan las cuadernas. El alefriz o lefris, como es localmente pronunciado el *rabbet*,⁴² es un corte a babor y estribor de la quilla y sus componentes, entre la proa y la popa, en donde encajarán las tablas del forrado externo que van pegadas a la quilla. El plato es un corte trapezoidal en la base del espejo de popa que encaja con una hendidura al final de la limera. La limera tiene una abertura en la bóveda de popa para el paso de la cabeza del timón.

Escanti3n o cantill3n

El escanti3n o cantill3n, como es pronunciado por los carpinteros, se encuentra en una dimensi3n entre el ancho y largo de las cuadernas, con el objetivo de encajar con la curvatura del forraje exterior del casco. Principalmente con las cuadernas y sus partes: la viga del piso, la primera y segunda futilla y el talic3n.

Esta parte se calcula y corta “a ojo” con base en la experiencia del carpintero y la posici3n de la cuaderna en su contacto con la curvatura del casco. Por ejemplo, debido a la característica anat3mica de la proa y el pique de las cuadernas de proa, el cantill3n o escanti3n tiene una inclinaci3n

⁴¹ Jos3 Marí3 Juan-García, *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)* (Coruña: Universidade da Coruña, 2009), p. 79.

⁴² Richard Steffy, *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks* (Collage Station: Texas A&M University Press, 1994), pp. 284, 285, 293.

muy pronunciada. Mientras tanto, en el cuerpo medio del barco, no se requiere un escantillón tan acentuado, e incluso estos se fabrican utilizando una escuadra de carpintería.

El término localmente encontrado como “cantillón” o “escantión” tiene una traducción al inglés en la palabra *scantling*⁴³: las cuadernas relacionadas con la proyección y el control de las formas del casco mediterráneo. Posteriormente, en el *Glosario Ilustrado de Barcos y Términos de Embarcaciones*, el escantillón se define como las vigas principales de una embarcación.⁴⁴

Quilla

En el estilo de construcción marítima denominado “esqueleto previo”, la construcción comienza con la quilla y las cuadernas maestras.⁴⁵ La quilla es la primera pieza que se monta en las embarcaciones estudiadas. Visto longitudinalmente, la quilla presenta una curvatura que asciende hacia la proa, compuesta por una roda y contrarroda, como se las conoce localmente. La parte trasera de la quilla, hacia la popa, se bifurca en dos y se eleva en diagonal. La parte que se eleva verticalmente sobre la quilla tiene antes de su fin una estructura transversal localmente denominada como “codaste” o *sternpost*⁴⁶. La parte diagonal que une la quilla y es anterior al codaste es conocida como “la ballena”. Después del codaste, el levantamiento vertical continúa paralelo a la quilla con una especie de contramadera localmente denominada como “limera”. Estas partes, que conforman la estructura trasera, o de popa, son denominadas localmente como “culo de pato”, “poto de popa” o “espejo de popa”.

⁴³ Richard Steffy, “Ancient Scantlings: The Projection and Control of Mediterranean Hull Shapes”, *Tropis*, n.º 3, (1995): pp. 417-429.

⁴⁴ Richard Steffy, “The Oxford Handbook of Maritime Archaeology”, en *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, ed. Alexis Catsambis, Ben Ford, and Donny L. Hamilton (Oxford; Oxford University Press, 2013), p. 38.

⁴⁵ Sean McGrail, *Boats of the world*, p. 164.

⁴⁶ Richard Steffy, *Wooden Ship Building*, pp. 284, 295, 298.

La quilla de un barco tipo A puede tener un espesor o ancho medio de entre 50 y 54 centímetros, volviéndose más delgada hacia la proa (casi 48 cm). La quilla de los barcos tipo A se ensambla mediante tres uniones o empalmes, mientras que la quilla de los barcos tipo B se construye con solo dos. Para lograrlo, primero, una unión conecta la roda y la contrarroda como un solo elemento, y esta unión se conecta con la parte posterior de la quilla. Hacia popa, la ballena, el codaste y la limera se colocan juntos con empalmes verticales y diagonales. La ballena tiene dos empalmes, uno de los cuales está unido a la quilla y el otro a la limera, mientras que la limera solo está conectada al codaste, como se mencionó anteriormente.

Resumiendo, podemos afirmar que la quilla es una estructura longitudinal formada por muchas piezas. La quilla de barco tipo B1 y B2 está compuesta por seis elementos, mientras que la quilla de barco tipo A está compuesta por siete, debido a la adición de una falsa quilla colocada debajo.⁴⁷ Es importante mencionar que, cuanto más grande sea la embarcación, más elementos arquitectónicos tendrá. Además, los elementos de grandes dimensiones se fabricarán utilizando más de una madera o un tronco.

Cuadernas maestras

Después de armar la quilla, prosigue la instalación de las cuadernas. La arboladura, o conjunto de cuadernas, es denominada localmente “embosque”, y comienza con la colocación de las costillas maestras en el centro de la quilla. Estas cuadernas (también llamadas *mid-ship frames*)⁴⁸ son las que rigen o gobiernan la forma del casco. Se inicia colocándolas desde el centro de la embarcación. Las cuadernas maestras también son específicas para cada parte del casco; por lo

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 284, 285, 293.

⁴⁸ Philip Castro *et al.*, *Early modern Iberian ships tentative glossary* (College Station: Texas A&M University, 2019), p. 26.

tanto, tendremos tres tipos de cuadernas maestras. Localmente se las llama “cuadernas maestras de proa”, “cuadernas maestras de popa” y, entre la proa y la popa, “cuadernas maestras de cuerpo medio”.

Las cuadernas maestras se componen de planeros (*floor timbers*)⁴⁹, en terminología local, que son completamente planos únicamente en la zona de popa, debido al diseño de los barcos tipo B y A. Los planeros se fijan inicialmente en los estajos con clavos para luego ser atornillados, los barcos B1 y B2 se fijan con tornillos regulares, y las tipo A, con tornillos que luego son soldados. Los planeros sostienen los brazos o las curvas (*futtocks*) que están en contacto con las vigas superiores denominadas localmente “talicones” (*top timbers*). Según los informantes, los barcos tipo A tienen 14, y los tipo B, 10 cuadernas maestras de cuerpo medio.

Después de la instalación de lo que se consideren suficientes cuadernas maestras en la mitad del cuerpo, antes del total, los constructores procederán a instalar más cuadernas maestras en otras partes del barco. Primero en la proa, colocando maestras de proa junto con algunos cuerpos o cuadernas adicionales, lo suficiente como para comenzar a conectar fasquillas o *ribbands*.⁵⁰ La palabra “fasquillas” es como los lugareños llaman a las barras largas y delgadas que se clavan en el alefris de la proa a la popa. Las fasquillas han sido típicas de la construcción de estilo esqueleto previo desde la época medieval.⁵¹

Estas se conectan gradualmente entre la sección media y las cuadernas de proa desde el vientre del barco hasta la “obra viva”, es decir, hacia arriba. Este proceso es iniciado de cuerpo medio a proa para luego proseguir hacia popa. Una vez que la proa está parcialmente cubierta de fasquillas, el maestro carpintero alinea la forma adecuada del casco ajustando o desajustando las fasquillas según lo deseado.

⁴⁹ Richard Steffy, *Wooden Ship Building*, pp. 285, 293.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 278.

⁵¹ Sean McGrail, *Boats of the world*, pp. 164, 165.

Las fasquillas también sirven para sujetar las cuadernas o sus elementos durante el complejo proceso de colocación de las piezas que los componen. Las fasquillas no solo están hechas de madera, ya que pueden ser sustituidas por tubos de plástico con el mismo objetivo y función: definir el contorno del casco.

Refuerzos longitudinales

Cuando la instalación de las cuadernas en proa ha avanzado significativamente y el cuerpo central tiene todas sus cuadernas colocadas, llega el momento de introducir nuevos elementos de refuerzo interior longitudinal. Las conexiones longitudinales se denominan localmente “varengas” y también forman parte de la tradición de esqueleto previo. Su función es reforzar gradualmente la estructura del casco dándole mayor estabilidad y rigidez a medida que se va conectando con más cuadernas. Las primeras estructuras que sirven de refuerzo longitudinal interno son las varengas *stringers*⁵² inferiores y superiores.

Solo en el caso de embarcaciones tipo B, las varengas superiores también están conectadas a la quilla cerca de la proa mediante un elemento que los locales no lograron nombrar, pero que es identificado como un *breasthook*⁵³.

Las varengas inferiores se fijan con tornillos verticales, mientras que los superiores deben fijarse con tornillos horizontales que se fijan al entablado exterior desde adentro. Según los especialistas, los barcos tipo A tienen siete varengas, y los tipo B, cinco, en cada lado, por lo que tipo A y B tendrían 14 y 10 varengas a babor y estribor. En las embarcaciones tipo B, las varengas inferiores tienen una adaptación denominada localmente como “amolde”, un corte longitudinal en la parte lateral de las varengas que están sobre

⁵² Philip Castro *et al.*, *Early modern Iberian ships*, p. 34.

⁵³ Richard Steffy, *Wooden Ship Building*, p. 294.

el vientre del casco. El amolde sirve para darle elasticidad a la madera al momento de ajustarla al contorno del casco.

Siguiendo con los refuerzos longitudinales, podemos encontrar sobre la varenga superior y debajo del tablazón de cubierta los durmientes o *clamps*⁵⁴ que rodean el casco. Sobre los durmientes, se encuentran los *beams* o *baos* o vagos según los informantes, los que ya no son un refuerzo longitudinal dado que se encuentran en transversal de babor a estribor. Los baos forman parte de la estructura del casco, y su función es sostener el entablado de cubierta. Los baos o *beams*⁵⁵ se fijan a los durmientes con clavos puestos de arriba hacia abajo.

Parte trasera del barco

Paralelo a las etapas anteriormente descritas, paulatinamente se fueron instalando cuadernas maestras de popa. La parte posterior no se conecta con las varengas, pero sí con las durmientes y los baos. Entonces el siguiente paso vendría a ser culminar el embosque de popa. Las cuadernas maestras de popa tienen planeros en posición horizontal o de 180 grados. La curva que viene sobre el planero tiene forma de codo y, en la mayoría de los casos, tiene un ángulo de 90 grados. A su vez, los talicones de proa se encuentran en posición completamente vertical; sin embargo, esta rigidez estructural en el culo de popa es menos acentuado en embarcaciones de “popa cuadrada” y de menores dimensiones.

Cuando se trabaja en la popa, el equipo de construcción centra principalmente sus esfuerzos en el espejo de popa o yugo, que es el marco (panel de popa) en donde se colocarán las tablas de la última cuaderna o el *fashion piece*⁵⁶. El yugo o *transom*⁵⁷ y el panel de popa requieren de arduo trabajo, por

⁵⁴ *Ibidem*, p. 295.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 296.

⁵⁶ Richard Steffy, *Wooden Ship Building*, p. 295.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 16.

lo que un especialista se concentra con antelación en esta parte mientras que el resto del equipo construye el armazón de la embarcación (proa, cuerpo central y popa). El yugo se coloca sobre la limera con una unión única utilizada para esta tarea, que localmente se llama “plato”.

El panel de popa y el yugo de las embarcaciones tipo A o de gran calado son de contrabase o de doble marco, mientras que, en las embarcaciones tipo B o de menor calado, simples. Así mismo, es necesario mencionar que el paso de una fase de construcción a una siguiente, como por ejemplo del casco a la cubierta y superestructura, se da más rápido en los barcos tipo B porque tardan menos en terminar de colocar los refuerzos longitudinales internos. Las embarcaciones tipo A cuentan con yugo y mesa de popa de trabajo más arduo, por lo que montar todo, las varengas, durmientes y baos, lleva mucho más tiempo en terminar.

Casco y tablazón de cubierta

Tras la consolidación de las cuadernas con los refuerzos longitudinales, se inicia el proceso de forrado exterior del casco usando los tablones horizontales más largos y en mejor estado. Estas tablas se colocan horizontalmente y en medio de proa a popa, para luego completar los espacios vacíos con tablones más cortos que encajen. Para el forrado exterior, es necesario forzar las tablas a la curvatura del casco. Para ello, se utilizan múltiples prensas mecánicas G para sujetar las tablas del forrado con las cuadernas, lo que las obliga a adoptar la forma del casco.

Después de aplicar las prensas G, los tablones se fijan con clavos galvanizados de 8 cm de largo colocados desde el exterior. Además, también se utilizan tornillos de más de 11 cm, con menor frecuencia y distribución que los clavos, que se fijan desde el exterior del casco con las cuadernas hasta completar el revestimiento exterior de la embarcación. Los tablones que constituyen el forrado exterior del casco deben tener relativamente el mismo espesor. El único de mayor

espesor en el entablado exterior es el que sirve de defensa al acoderar conocido localmente como “verrugete”.

La construcción naval y los tipos de embarcaciones estudiados no utilizan, en el forrado exterior del casco, tablas horizontales que se sobrepone entre sí (como el caso del estilo naval conocido como *clinker*). Por lo tanto, las maderas clavadas no se colocan encima del otro, sino al lado del otro. Los pernos generalmente se cortan a la longitud específica necesaria con el amoldador o cortador de disco y se insertan desde el exterior del casco, no en diagonal, sino horizontalmente hacia las cuadernas.

Una vez avanzado el forraje del casco, se inicia el tablazón de cubierta poniendo los tablones sobre los baos, con una orientación paralela a la quilla. Posteriormente, se continúa rellenando la cubierta hacia los lados y se sigue la misma lógica que el entablado exterior: primero se rellena con tablones largos, y luego con tablones de menor tamaño hasta completar la cubierta. La cubierta se fija con clavos galvanizados de 8 cm de longitud, clavados desde el exterior sobre los tablones, lo que corresponde a la tradición marítima de esqueleto previo⁵⁸. Sobre la cubierta, relativamente cerca a la zona de proa, se ubica la escotilla o *hatch coaming*⁵⁹, un orificio cuadrado como entrada a la bodega.

Calafateo

El calafateo, proceso posterior al casco,⁶⁰ consiste en rellenar los espacios entre las tablas del forrado exterior con el fin de lograr la impermeabilidad y darle mayor longevidad de vida al barco. El calafateo comienza con la preparación de la estopa, que es llevado a cabo por un especialista que utilizará pabito o hilo grueso de algodón. Los calafateadores utilizan cuatro tiras de pabito que enrollan juntas para

⁵⁸ Sean McGrail, *Boats of the world*, p. 161.

⁵⁹ Philip Castro et al., *Early modern Iberian ships*, p. 50.

⁶⁰ Sean McGrail, *Boats of the world*, pp. 8, 159, 200.

formar una tira más gruesa. Luego, se introduce esta estopa entre los espacios verticales y horizontales que dejan las tablas del forrado exterior del casco y la cubierta usando un cincel y un martillo o comba. Los tablones se recubren con una masilla preparada con aserrín y una base química, marca Lepanto, adquirida en una ferretería, para posteriormente ser lijados y pintados con pintura hipóxica.

La pintura hipóxica es para evitar la fijación de organismos marinos a la madera. El área más susceptible a la degradación de la madera por la vida marina es la parte del casco que se encuentra sumergida, llamada “obra viva”; sin embargo, la pintura hipóxica se aplica a todas las estructuras del casco, incluida la zona sobre el agua, también denominada “obra muerta”.

La bodega

Las naves en estudio son embarcaciones de un solo piso con una división principal bajo la cubierta dentro del casco para la bodega. La bodega tiene como fin almacenar la pesca y mantenerla fresca hasta que la nave llegue al puerto a desembarcar. Para este fin, la bodega está separada del casco y de su forraje externo con poliestireno expandido (aislante térmico) como relleno entre el casco y la bodega. La bodega se encuentra desde la zona media del casco hacia la popa, ya que, debajo de la proa, pero todavía dentro del casco, se encuentra el motor diésel, que se coloca sin ningún divisor instalado.

Superestructura, cabina y otros

La superestructura del barco está compuesta, en primer lugar, por la cabina, dentro de la cual se encuentra el timón y, a su vez, donde duerme parte de la tripulación. El tipo de propulsión es motorizada, con un Toyota Qualis de 600 caballos de fuerza (tipo A), y un Volvo de entre 180 y 220 hp (tipo B) según los informantes. No se observaron remos de

ningún tipo, pero sí aparejos de pesca motorizados con sistema hidráulico, que son capaces de recoger la red de cerco y realizar muchas otras funciones.

Las naves estudiadas están dotadas de GPS, radar, brújula, ecosonda y sonar para la navegación y la pesca. El anclaje “tipo patente” es explicado por un informante como una proporción de peso entre el barco y el ancla; por ejemplo, si un barco pesa 100 toneladas, el ancla debe pesar al menos unos 300 kilogramos. El ancla es tirada al mar por un huinche cerca de la proa, que es un dispositivo mecánico y electrónico que gira enrollando el cabo y la cadena del ancla hasta elevarla fuera del casco por un lado de la proa.

En cuanto al sistema de agua, se observaron tanques de agua de plástico “Rotoplast” llenados antes de zarpar para dos o tres días de navegación. El sistema de calor es un balón de gas para la cocina, y una nevera para refrigerar los insumos de consumo del equipo de pesca, aunque también suelen utilizar el pescado de su bodega para comer en alta mar.

Nivel de especialización y dinámica de trabajo

En el astillero estudiado, se observó una organización de grupos y subgrupos muy activa y con un alto grado de especialización para dar respuesta y solución a las exigencias de la tradición naval. La tradición marítima o de construcción naval de la costa norte del Perú es un proceso muy versátil en el que se realizan múltiples tareas simultáneamente. Para el barco tipo A, trabajaron más de dos especialistas junto con otros tres a cinco carpinteros. Para los dos barcos tipo B, un especialista contaba con tres carpinteros, o sea, un equipo que trabajaba en los dos barcos al mismo tiempo.

En el astillero Virgen de las Mercedes, otras embarcaciones eran curadas, como se dice localmente, o en mantenimiento. Mientras que otras naves eran “criadas”, o agrandadas. Cuando era necesario, todos los subgrupos formaban un solo grupo para transportar maderas de gran tamaño,

para levantar el espejo de popa del barco tipo A o para descargar la materia prima de los camiones.

Se podría decir también que el proceso de construcción es extremadamente aleatorio, dado que no es necesario terminar una parte del barco para comenzar con otra. En consecuencia, los maestros especialistas avanzan con la parte pertinente en función de la disponibilidad de hombres y materiales.

Por tanto, podríamos decir con base en lo que hemos observado que la construcción de embarcaciones de madera en la Costa Norte del Perú es una actividad preindustrial que incorpora las características básicas de la producción industrial: división y especialización del trabajo, ejecución de tareas repetitivas y secuenciales, y gestión de grandes *stocks*, todo dentro de una organización jerárquica y burocrática. En ese sentido, podríamos decir que la organización de la construcción naval no ha cambiado mucho desde épocas medievales.⁶¹ Ya que, en la construcción naval, los maestros carpinteros especialistas han diseñado métodos que se basan en los mismos principios generales.⁶²

Aspectos y análisis antropológicos

Uno de los aspectos observados es el origen y la centralización del conocimiento náutico en la costa peruana proveniente de la caleta de San José, cerca de la ciudad de Chiclayo, departamento de Lambayeque, 184 kilómetros al sur del departamento de Piura. El propietario del astillero Virgen de las Mercedes comenzó su aprendizaje de la construcción marítima en San José. Se observaron patrones de migración diaria y semanales de un viaje de dos horas y media en automóvil de San José a Parachique.

⁶¹ Rodrigo Visiers, "La aportación de la península ibérica", p. 46.

⁶² Juan-Pablo Olaberria, "The Conception of Hull Shape by Shell-builders in the Ancient Mediterranean", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 43, n.º 2 (2014): pp. 351-368.

Lo que sería correlacionable con que San José es la localidad con el mayor número de astilleros en la costa peruana.⁶³

Existe una relación entre la economía local, regional y nacional y la construcción naval estudiada, que es observada en la procedencia de los distintos tipos de maderas y los insumos obtenidos. Según los informantes, la construcción naval puede ser más rentable que la agricultura o la pesca. Ya que la carpintería naval permite adquirir más conocimientos con mayor tiempo de trabajo y, en consecuencia, un mejor salario. No existe una carrera profesional o técnica sobre construcción naval en madera, a diferencia de en los otros campos mencionados, por lo que hay un vacío de información que solo es aprendida con experiencia en el astillero.

En el astillero Virgen de las Mercedes, se observó cómo el conocimiento de construcción naval es aprendido de generación en generación. Pues se observó a un niño que aprendía a cepillar madera con su padre, el hermano del dueño. De igual forma, el joven encargado de abrir y cerrar la puerta era sobrino del dueño. Este rasgo conservador también puede explicar por qué la organización jerárquica en el astillero es por lazos de sangre. Mientras que el dueño, por su parte, tenía un mayor conocimiento sobre la construcción naval, con la capacidad de solucionar errores técnicos de los especialistas en horarios extralaborales.

Se observó además que en ningún momento se usó algún plano o mapa como guía o referencia de las construcciones o reparaciones que se hacían en el astillero. Los maestros especialistas y el propietario del astillero saben exactamente lo que hacen, sin referencias ni un plan estricto. Al igual que en el siglo XVI y XVII, cuando los barcos oceánicos de origen ibérico se construían con una proporción y escala que no requería planos⁶⁴. Mientras que los trabajadores regulares solo siguen órdenes sin saber con certeza qué y por qué lo hacen.

⁶³ Castillo *et al.*, "Tercera encuesta estructural", p. 235.

⁶⁴ Rodrigo Visiers, "La aportación de la península ibérica", pp. 4-6.

Conclusiones

La tradición de construcción naval contemporánea de la costa norte peruana tiene elementos en común y provenientes de la tradición ibérica, en el estilo de esqueleto previo, los elementos arquitectónicos y sus términos o vocabulario naval, a nivel de organización logística y más. La construcción naval y la tradición marítima estudiada son patrimonio cultural inmaterial, porque es un conocimiento aprendido con la práctica y mayormente de generación en generación, que, proveniente de una tradición marítima secular del Mediterráneo en el periodo moderno temprano, e incluso mucho más anterior, fue aprendida en el Nuevo Mundo desde la Conquista española.

Asimismo, se pudo presenciar durante el trabajo de campo costumbres o tradiciones de proveniencia prehispánica, como la ingestión de “chicha de jora”, bebida de importante papel ceremonial para los pueblos prehispánicos, y en la actualidad para las sociedades costeras del Perú y para los carpinteros navales en el área del astillero estudiado. Por ello, la tradición marítima peruana de la costa norte es una mezcla de elementos prehispánicos y europeos, al igual que la sociedad que la alberga.

Finalmente, las evidencias etnográficas nos demostraron que el astillero y la sociedad estudiada se interrelacionan a diferentes niveles. A nivel nacional, regional y local con los servicios que presta y compra para producir cascos de madera para botes de pesca.

Un pirata al servicio del rey francés¹

Jouhan de la Guilbaudière y su *Description des principaux endroits* de la Mer du sud (1696)

ELIZABETH MONTAÑEZ-SANABRIA²

Entre 1687 y 1695, el pirata francés Jouhan de la Guilbaudière, junto con un grupo de filibusteros, navegó y asaltó las costas hispanoamericanas del Pacífico desde Baja California hasta el estrecho de Magallanes. Durante este tiempo Guilbaudière registró información estratégica sobre la navegación y, al parecer, dibujó algunos mapas de las costas del Pacífico. A su retorno a Francia, Guilbaudière puso sus conocimientos prácticos sobre la navegación del Mar del Sur al servicio del monarca francés Luis XIV, lo que dio como resultado el patrocinio real de la Compagnie de la Mer du Sud y el envío de la primera expedición al Pacífico sudamericano a cargo de Jacques Gouin, sieur de Beauchessne, en 1698.

Este artículo presenta los resultados preliminares del estudio de un manuscrito inédito de navegación de doscientas veinte páginas de texto descriptivo acompañado de treinta y cinco mapas a color de los fuertes, los puertos y las

¹ Esta investigación es parte del proyecto “Piracy and Mapping” y ha sido posible gracias al Joint Excellence in Science and Humanities Program de la Academia Austriaca de Ciencias.

² Austrian Academy of Sciences. Investigadora visitante de la Academia Austriaca de Ciencias y miembro del Centro de Estudios Americanos de la Universidad Adolfo Ibáñez. Correo electrónico: emontanez@ucdavis.edu. ORCID: 0000-0002-5262-4355.

islas de las costas del Pacífico americano desde el estrecho de Magallanes hasta el golfo de California: la *Description des principaux endroits de la Mer du sud depuis les 52 degrez 30 minutes sud, ou est le d'Etroit du Magellan jusqu'au 41 degrez Nord qui est l'isle de Californie faite sur les lieux* [...], de autoría del pirata Jouhan de la Guilbaudière. Mi objetivo es examinar qué información estratégica contiene este derrotero y cuál fue la difusión y el impacto que tuvo esta información en la toma de decisiones políticas de la monarquía francesa. En una perspectiva más amplia, mi propósito es analizar el papel de los piratas en la construcción del conocimiento cartográfico imperial a finales del siglo XVII.

Este texto está dividido en tres partes. La primera aborda las correrías de Jouhan de la Guilbaudière, primero bajo el mando del pirata neerlandés Franz Rools y luego como líder de un pequeño grupo de filibusteros que asaltó las costas de Perú y Chile en 1693 y 1694. La segunda parte examina qué información estratégica contiene el derrotero pirata y cuáles son sus posibles fuentes de información. Finalmente, se analiza el impacto que tuvo la información registrada por piratas en sus correrías por el Mar del Sur en la toma de decisión imperial de enviar dos expediciones a las costas de Chile y Perú a través del estrecho de Magallanes y establecer una colonia en dicho paso marítimo.

El filibustero Jouhan de la Guilbaudière

Poco se sabe sobre la vida de este pirata.³ Sobre la base de su apellido, “una variante de Guilbaut o Guilbaud”, Anthony

³ Para las autoridades virreinales, pirata era todo extranjero, sobre todo protestante, que atacaba sus costas. Sin embargo, este término podía incluir otras categorías, como corsario, quien contaba con patente de corso de sus monarquías o compañías comerciales. Este fue el caso de las incursiones neerlandesas en el virreinato peruano. Elizabeth Montañez-Sanabria, “The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean”,

Mullan afirma que probablemente nació y creció cerca de la costa atlántica, en uno de los departamentos occidentales de Francia, conocido por ser un entorno social en donde los hombres se ganaron la vida en el mar ya sea como pescadores, marineros u oficiales.⁴ Las primeras noticias sobre Guilbaudière están asociadas a un grupo de piratas franceses que asaltó las costas del Pacífico americano entre 1687 y 1695. Como señalan Peter Bradley y Mateo Martinic, estos filibusteros eran antiguos piratas del Caribe que, tras la campaña represiva contra ellos por parte de las autoridades inglesas de Jamaica y francesas de Saint-Domingue, buscaron seguridad cruzando el istmo de Panamá y navegaron por el Pacífico sudamericano para continuar sus incursiones. Entre estos piratas se encontraban, además de Guilbaudière, Ravenau de Lussan –quien publicó un diario de su incursión en el Mar del Sur⁵– y Étienne –o François– Massertie, entre otros.⁶

Esta oleada de piratas, la última en el Mar del Sur, estuvo dirigida por el neerlandés Franz Rools, llamado también “capitán Franco” o “Francisco Franco”, quien, a bordo del navío Saint-Nicolas, navegó el estrecho de Magallanes hacia el Pacífico con el objetivo de reunirse con la banda de piratas franceses que dos años antes cruzaron el istmo de Panamá bajo el mando de François Grognet.⁷ Una vez en el

Oxford Research Encyclopedia of Latin American History, (2023), doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.948.

4 Anthony Mullan, “Jouhan de la Guilbaudière his ‘Buccaneer’s Atlas’, and the Beginnings of French Trade along the Pacific Coast of America ca. 1700”, *The Portolan*, Issue 75 (Fall 2009): 18.

5 *Journal du voyage fait à la mer de Sud, avec les flibustiers de l’Amérique en 1684 & années suivantes para el Sieur Raveneau de Lussan* (París, 1690).

6 Peter T. Bradley, *The Last Buccaneers in the South Sea, 1686-1695. Diary and Texts* (Morrisville: Lulu, 2015), 2. Mateo Martinic, “Bucaneros en el estrecho de Magallanes durante la segunda mitad del siglo XVII, nuevos antecedentes”, *Magallania*, vol. 44, n.º 1, (2016): 7, dx.doi.org/10.4067/S0718-22442016000100001.

7 Mateo Martinic, *Cartografía Magallánica 1523-1945* (Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes, 1999), 88; Sebastián Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico* (Quito: Editorial Planeta del Ecuador S.A., 2014), 21.

océano Pacífico, en abril de 1687, este grupo de aproximadamente cincuenta piratas se dirigió hacia las costas nortañas de México. En diciembre se encontraron en Nayarit (México) con los remanentes de la tripulación de Grognet, formando entonces una fuerza de alrededor de cien piratas. Tras asaltar Acaponeta en 1688, esta coalición se refugió en Baja California, donde las fuerzas virreinales eran prácticamente nulas.⁸

En abril de 1689, Rools y sus piratas se dirigieron hacia el sur. En sus correrías en las costas de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, capturaron alrededor de veinticinco navíos indianos, esquivando con éxito la débil defensa virreinal de la Armada del Mar del Sur.⁹ Sin embargo, este grupo de piratas franceses tampoco estaba en condiciones de asaltar poblaciones importantes en tierra firme, por lo que se tuvieron que conformar con desembarcar en islas poco pobladas que les sirvieran de refugio durante su incursión en el Mar del Sur, tales como Coiba, Desventuradas, Galápagos y Juan Fernández.¹⁰

Precisamente en Juan Fernández, probablemente en Más a Tierra, el contraamaestre Jouhan de la Guilbaudière, junto con veintidós piratas, lideró un motín contra Rools tras el anuncio de su retorno al Atlántico el 10 de enero de 1693.¹¹ Según señala François Froger, tras varios años lejos de su patria, la mayoría de piratas decidió regresar al Mar del Norte y repartir el botín de nueve mil libras para cada; sin embargo,

veintitrés de ellos, que por el azar del juego habían perdido lo que habían estado ganando durante mucho tiempo volvieron

⁸ Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 21 y 31. Es importante señalar que esta obra es la que mejor describe las correrías de Franz Rools y su banda de piratas.

⁹ *Idem.*

¹⁰ *Idem.*

¹¹ Peter T. Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701* (New York: Palgrave Macmillan, 2014), 169. Bradley, *The Last Buccaneers in the South Sea*, 31; Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 179.

a la isla en una piragua, en la que cruzaron al Perú, negándose a perecer o al menos a recuperar sus premios.¹²

Así, Guilbaudière, junto con los veintidós piratas que se amotinaron, recibieron una piragua para continuar sus correrías por el Mar del Sur, mientras que Rools y la mayoría de la tripulación –unos sesenta filibusteros y aparentemente todos los prisioneros– zarparon rumbo al estrecho de Magallanes en febrero de 1693.¹³ Posiblemente debido a que arriesgaban navegar el estrecho en una época del año poco favorable, o por otros motivos que desconocemos, Rools y sus piratas decidieron permanecer unos meses más en el Mar del Sur asaltando las costas de Chile y Perú, en donde se apoderaron del navío Nuestra Señora del Rosario, el cual acondicionaron para su travesía de regreso al Atlántico. Finalmente, en diciembre de 1693, cruzaron el estrecho de Magallanes, llegaron en enero a Brasil y en abril de 1694 a Cayena, en donde Rools permaneció, mientras que un grupo de piratas se dirigió al Caribe y otros tantos a Francia, entre ellos Massertie.¹⁴

Por su parte, tras el motín en Juan Fernández, Guilbaudière permaneció entre ocho y nueve meses en la isla reparando la piragua de guerra para capturar navíos mercantes que pudieran garantizar obtener una fortuna antes de regresar a Francia.¹⁵ De hecho, entre octubre de 1693 y enero de 1694, lograron capturar cuatro navíos: el Santiaguillo, en el puerto peruano de Yerbabuena, cargado de trigo y por el que obtuvieron un rescate de 17.000 pesos por

12 “La résolution prise de repasser, vingt-trois d’entr’eux, à qui le hazard du jeu avoir fait perdre, ce qu’ils avoient été si longtemps à gagner, restèrent sur cette Isle avec une Pirogue, dans laquelle ils traverserent au Pérou, résolus de périr ou de regagner au moins leurs lots”. En François Froger, *Relation d’un voyage fait en 1695, 1696 & 1697 aux côtes d’Afrique, détroit de Magellan, Brezil, Cayenne & isles Antilles, par une escadre des vaisseaux du roy, commandée par M. de Gennes*. (Paris: 1698), 107.

13 Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 179-180.

14 *Ibidem*, 186-187.

15 *Ibidem*, 197.

el bajel y el cargamento que finalmente no devolvieron porque “necesitaba reemplazar la piragua”. Además, capturaron dos fragatas en Chancay y el navío Santo Cristo en Concepción.¹⁶ Tras estas exitosas capturas, y estando al tanto de que la Armada del Mar del Sur los buscaría en Juan Fernández, a donde regresaron antes de emprender su ruta hacia el Mar del Norte, decidieron dirigirse hacia el estrecho de Magallanes.

Según señala el mismo Guilbaudière en su *Description des principaux endroits de la Mer du sud*, la fuerza de los vientos y de las corrientes marinas arrojaron a su nave de 200 toneladas, el Santiaguillo, contra la costa rocosa de este paso marítimo.¹⁷ El naufragio, que se estima sucedió en marzo o abril de 1694, está indicado con precisión en el mapa del estrecho de Magallanes del derrotero (véase figura 1), que, según Martinic, estaría cerca de la actual bahía de Galiano.¹⁸ Sin lamentar pérdidas humanas, incluyendo la de “doce indios que traían del Perú”, y su botín de 150.000 libras,¹⁹ los piratas permanecieron en el estrecho durante once meses, tiempo en el que fabricaron un navío de 14 toneladas con los restos de la nave con el fin de regresar a Francia.²⁰ Lo sorprendente de este episodio es que entre la tripulación no hubo carpinteros, y aun así lograron construir un nuevo navío, eso sí, con la ayuda de cinco esclavos que tomaron de los españoles, a quienes posteriormente les otorgaron la libertad.²¹

¹⁶ *Ibidem*, 197-200; Bradley, *The Lure of Peru*, 169.

¹⁷ NYPL, Manuscripts and Archives Division, Mss Col 1600: Jouhan de la Guilbaudière, *Description des principaux endroits de la Mer du Sud...*, 1696, 1 y 2.

¹⁸ Martinic, “Bucaneros en el estrecho de Magallanes”, 7.

¹⁹ Jean-Pierre Moreau, *Piratas: Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Traducción de Cristina Ridruejo (Madrid: Machado Grupo de Distribución, 2012), 286.

²⁰ NYPL, *Description*, 1.

²¹ Moreau, *Piratas: Filibusterismo y piratería*, 286-287.

**Figura 1. Mapa del estrecho de Magallanes
o *Detroit du Magellan et de ses environs***



Fuente: Jouhan de la Guilbaudiere, *Description des principaux endroits de la Mer du Sud...*, 1696. Manuscripts and Archives Division, The New York Public Library. New York Public Library Digital Collections, en digitalcollections.nypl.org/items/4d3d9970-f104-0136-c016-6be4da2e521a.

Durante su estancia forzada en Tierra del Fuego, Jouhan de la Guilbaudière aprendió la lengua kawéskar (o alacaluf) y reunió uno de los primeros vocabularios traducidos a una lengua europea que incluye 386 palabras.²² De hecho, durante estos meses Guilbaudière registró las costumbres de este pueblo, por lo que su narración es considerada una aportación a la antropología y al estudio de los pueblos originarios del estrecho de Magallanes. Sin embargo, esta convivencia no estuvo libre de violencia, como reportó

²² NYPL, *Description*, 8-14.

el gobernador de Cayena, Férolles, al ministro de Guerra francés:

... como [los piratas] no se distinguían ante ellos por sus buenas costumbres y abusaban harto licenciosamente de sus esposas, los celos hicieron a esos salvajes matar a tres de sus gentes y a un indio mulato, y cuando una treintena de indios vino a pedirles perdón por esa matanza, ellos mataron a su vez a diecisiete de los principales indios. Este asunto ocurrió en la época de su partida²³

También se supo que cuatro piratas desertaron y navegaron en canoa hasta Valdivia, donde se entregaron. Los demás, unos dieciséis franceses, los cinco esclavos africanos y el piloto del Santiaguillo, Juan Bueno, permanecieron en Tierra del Fuego, de donde lograron zarpar en febrero de 1695.²⁴ Posteriormente llegaron a Brasil, en donde el piloto Bueno fue liberado, y se dirigieron a Cayena a donde arribaron el 20 de mayo de 1695. Tal como ocurrió con Rools un año antes, Guilbaudière y sus hombres fueron exonerados de los cargos de piratería, y, a instancia de los filibusteros, los esclavos fueron liberados.²⁵ A finales de 1695, Guilbaudière, junto con otros piratas, regresó a Francia en donde sus correrías por el Mar del Sur no pasaron desapercibidas.

La Description des principaux endroits de la Mer du sud

La valiosa información que Guilbaudière recogió en sus correrías en el Mar del Sur, así como su conocimiento práctico de navegación, halló un público receptivo entre los armadores y comerciantes de Saint-Malo y La Rochelle,

²³ Carta del 2 de junio de 1695 citado por Moreau, *Piratas: Filibusterismo y piratería*, 287.

²⁴ Kris Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Nueva York: Routledge, 1998), 156-157; Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 203.

²⁵ Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 203.

así como entre los financistas y mercaderes parisinos vinculados con la corte. Según afirma Dahlgren, Guilbaudière proporcionó esta información a Noel Danycan de l'Épine, el más rico de estos armadores franceses, quien además tenía vínculos importantes con financieros y comerciantes.²⁶ Por ello se cree que es muy posible que la *Descripción* de Guilbaudière haya sido preparada personalmente para Danycan de l'Épine, que a su vez serviría como fuente de información para los futuros pilotos y capitanes que navegaran por las costas del Pacífico sudamericano.²⁷

Se conocen solo dos copias de este derrotero, fechadas en 1696. Una se encuentra en la División de Geografía y Mapas de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos,²⁸ mientras que la segunda es parte de la colección de Manuscritos y Archivos de la Biblioteca Pública de Nueva York (NYPL), que es el ejemplar que he examinado.²⁹ Esta última copia, que mide 35 cm x 28 cm, consta de doscientas veinte páginas de texto descriptivo acompañado de treinta y cinco mapas dibujados a pluma y tinta, coloreados cuidadosamente para identificar y distinguir no solo los accidentes geográficos, sino también las ciudades, los pueblos y las fortalezas (véase el anexo de la lista de mapas incluidas en el derrotero). Los mapas cuentan con bordes que los enmarcan y registran en los laterales la latitud que va desde los 52° 30' sur, desde el este del estrecho de Magallanes, hasta los 41° norte en "la isla de California". A diferencia de los derroteros españoles y de los ejemplares ingleses hechos por William Hack y Basil Ringrose, este atlas sigue la dirección inversa de sur a norte, comenzando con el estrecho de Magallanes, que es la ruta que utilizaron cuando ingresaron

26 Erik Wilhelm Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les cotes de l'Océan Pacifique* (París: H. Champion, 1909), 125.

27 Mullan, "Jouhan de la Guilbaudière his 'Buccaneer's Atlas'", 20.

28 En lccn.loc.gov/unk81059652.

29 En archives.nypl.org/mss/1600.

al Mar del Sur bajo el mando de Franz Rools.³⁰ El cartógrafo de la *Description* fue el “Señor Hanicle, ingeniero ordinario del rey”. Por lo tanto, la reproducción de este atlas manuscrito no fue solo una empresa privada: se hizo a instancias del rey de Francia Luis XIV.

El objetivo de este “atlas bucanero” –término con el que se conoce este manuscrito en la NYPL– era proporcionar información fiable y actualizada para la navegación en las desconocidas costas occidentales de América, a las que podían llegar los intereses mercantiles, especialmente el comercio de contrabando que entonces suscitaba gran interés en la Francia del *Roi Soleil*. Por ello, la *Description* también incluye algunas referencias sobre el paisaje, la producción de la tierra y las fuentes de agua, así como las actividades comerciales del virreinato peruano y los productos de los distintos puertos y regiones.

Ello explicaría que en la *Description* no haya una narración personal de las aventuras piratas de Guilbaudière y sus camaradas en el Mar del Sur, como los relatos de otros conocidos bucaneros como Alexander Exquemelin, Bartholomew Sharp, Basil Ringrose, entre otros. De hecho, es evidente que Guilbaudière fue muy cuidadoso de no dar indicios de su pasado como filibustero en su narración. Lo que Guilbaudière sí enfatizó es su conocimiento de primera mano de la región, en especial de Arica, Valdivia, las islas Galápagos y, por supuesto, del estrecho de Magallanes, y su experiencia práctica en la navegación del Mar del Sur al dar instrucciones en primera persona como “Le advierto que preste atención al entrar allí, porque puede ser muy

³⁰ Sobre el derrotero de Ringrose, ver Derek Howse y Norman J. W. Thrower (eds.), *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner* (Berkeley: University of California Press, 1992) y sobre las copias del derrotero español hechas por Hack, ver Elizabeth Montañez Sanabria, “La odisea pirata de Sharp, el derrotero español y sus copias inglesas. ¿Transmisión o apropiación de conocimiento?”, *Revista del Instituto Riva-Agüero*, 8:2, 2023, pp. 65-101.

arriesgado” o “Aconsejo que no se acerque demasiado a toda esta costa”.³¹

En líneas generales, hay dos aspectos de este “atlas bucanero” que destacar. El primero es que Guilbaudière ofrece una descripción muy detallada del estrecho de Magallanes (fig. 1), incluyendo la navegación por este paso marítimo, las toponimias de la región y las costumbres de sus habitantes originarios. De hecho, la *Description* comienza propiamente con una detallada información geográfica que el pirata registró en el estrecho, “Los nombres de las principales tierras del Estrecho de Magallanes”, en donde permaneció once meses.³² A continuación, Guilbaudière hace una descripción de las costas del Pacífico americano, acompañada por mapas de los puertos más importantes en sus correrías.

El segundo aspecto importante en la *Description* son los topónimos empleados. Si bien, en el mapa del estrecho de Magallanes, los nombres están indicados en francés, en los demás mapas hay una combinación de nombres en francés y en español. De gran importancia es que hay algunas menciones en español que sugieren que Guilbaudière tuvo acceso a fuentes hispánicas. Por ejemplo, en el mapa de Chiloé, hay una referencia común en los derroteros españoles: el naufragio del navío del piloto Diego Gallegos en 1557 al sur del puerto de San Andrés, a 46° de latitud sur.³³ Así, el mapa de Chiloé incluido en la *Description* reproduce la información de fuentes indianas de “aquí se perdió Diego Gallegos”. Ello confirmaría que Guilbaudière no solo registró sus observaciones en sus correrías como pirata en el Mar del Sur, sino que también tuvo acceso a mapas españoles.

³¹ Mullan, “Jouhan de la Guilbaudière his ‘Buccaneer’s Atlas’”, 23.

³² NYPL, *Description*, 11- 21.

³³ Carlos Bascuñán, Magdalena Eichholz y Fernando Hartwig, *Naufragios en el océano Pacífico sur. Tomo I.* (Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Taurus, 2033), 121. Una referencia a las fuentes primarias de este suceso se puede encontrar en María Ximena Urbina, *Fuentes para la historia de la Patagonia occidental en el periodo colonial: siglos XVI y XVII* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, PUCV, 2014), 82-83.

En su detallada reconstrucción de las aventuras de Franz Rools en las costas del Pacífico americano, Sebastián Donoso proporciona una referencia que da luces sobre las fuentes españolas a las que accedió Guilbaudière. Durante el saqueo de Acaponeta en 1688, los piratas habrían capturado “dos o tres derroteros para Filipinas, como lo traían de todos los lugares, pueblos y ciudades de esta costa”.³⁴ Ello confirmaría que Guilbaudière pudo acceder a esta información estratégica de origen indiano que reproduciría parcialmente en los mapas de su *Description* de 1696. Del mismo modo, ello explicaría de dónde proviene la información para el último acápite de su derrotero, “La ruta desde el puerto de Acapulco hasta las islas Filipinas”, pues ni él ni los demás piratas que participaron en las correrías en el Mar del Sur realizaron la navegación hasta las Filipinas.

Así pues, la *Description* de Guilbaudière es un manuscrito que combina tanto las observaciones recogidas por el pirata, como su experiencia práctica en navegación durante sus siete años en el Mar del Sur. A ello se suma la información estratégica proveniente de los derroteros españoles que capturaron en México, sin dejar de lado las noticias que los pilotos españoles capturados hayan podido dar sobre la navegación y geografía de las costas del Pacífico americano.

Consecuencias: la toma de decisión imperial

El año anterior al retorno de Guilbaudière a Francia, el 4 de septiembre de 1694, Étienne –según otros François– Massertie arribó a La Rochelle.³⁵ Este antiguo compañero pirata fue uno de los miembros de la tripulación de Frans Rools que decidió regresar al Atlántico en 1693. Al igual que Guilbaudière, Massertie registró sus correrías en el Mar del

³⁴ Donoso, *Los últimos piratas del Pacífico*, 101.

³⁵ Raynald Laprise, “Lorsque les flibustiers prenaient la plume: le dossier ‘Massertie’”, *HISTOIRE(S) de l’Amérique Latine*, 14, n.º 5 (2021), 9 y 12.

Sur, pero en un *Journal de bord*, o diario de a bordo. De hecho, las aventuras de esta horda de piratas entre 1690 y 1693 se conocen gracias al diario que Massertie escribió y que Édouard Ducéré publicó en 1896 junto con otro *Journal de bord d'un flibustier* anónimo que narra las correrías de este grupo de piratas entre 1686 y 1690.³⁶

La ambición de Massertie, según señala Raynald Laprise, era proponer a la Corona una armada oficial para hacer corso en el Mar del Sur contra los españoles, con quienes estaban en guerra desde 1689.³⁷ Es por ello por lo que, a su llegada a La Rochelle, Massertie se apresuró en divulgar que llevaba consigo un diario “muy exacto” del Mar del Sur. La noticia se difundió con gran rapidez, llegó incluso a París, y llamó inmediatamente la atención de varios personajes importantes, incluyendo al antiguo intendente de las Antillas, Michel Bégon, y a un grupo significativo de mercaderes y financistas. Es en este contexto en que Massertie conoció al comandante y capitán de la marina real Jean-Baptiste de Gennes, conocido como Monsieur de Gennes, quien se convirtió en su protector y canal para acceder al rey francés.

Si bien tanto Massertie como Guilbaudière podían dar cuenta de la navegación y el estado de las posesiones hispánicas en el Mar del Sur, el relato de Massertie tiene muchas distorsiones. Por un lado, él se atribuye el mérito de la incursión pirata en el Pacífico tomando incluso el título de capitán que Franz Rools detentaba.³⁸ Por otro lado, para que su proyecto de enviar una expedición al Mar del Sur y capturar las riquezas de Perú fuera aceptado, Massertie exageró en sus alabanzas de las riquezas de Perú, afirmando:

Perú es uno de los países más ricos del mundo, no sólo por la cantidad de oro y plata que los españoles extraen de las minas

³⁶ Édouard Ducéré, *Journal de bord d'un flibustier (1686-1693) d'après un manuscrit de la Bibliothèque nationale* (Bayonne: Imprimerie A. Lamoignon, 1894).

³⁷ Laprise, “Lorsque les flibustiers prenaient la plume: le dossier “Massertie”, 12-13.

³⁸ *Ibidem*, 14.

que allí poseen, sino también por la gran fertilidad de la tierra, que da tres cosechas al año a quienes la cultivan, tanto de trigo como de vino...³⁹

De Gennes presentó el ambicioso proyecto de Masser-tie al rey Luis XIV, quien lo apoyó con gran entusiasmo, así como un grupo importante de miembros de la nobleza y financieros de París. El plan consistía en tomar posesión del estrecho de Magallanes, estableciendo una base permanente en él, ganarse el apoyo de los araucanos, conocidos por resistir con éxito el colonialismo español, y apoderarse de los navíos que se dirigían del Callao a Panamá cargados de metales preciosos cuyo destino final era España.⁴⁰

En junio de 1695, partió de La Rochelle la expedición corsaria dirigida por De Gennes, oficializada por el rey –es decir, el Estado–, compuesta por seis navíos y 700 hombres, entre ellos François Froger, que escribió el diario de la expedición, y el antiguo pirata Massertie, que actuó como piloto. Sin embargo, la expedición fracasó en su intento de alcanzar el Mar del Sur. Si bien llegaron al estrecho de Magallanes en febrero de 1696, los fuertes vientos y el frío extremo impidieron continuar su viaje hacia el océano Pacífico. De hecho, la tripulación no estaba preparada para este viaje tan largo en una región de violentas tempestades y frío intenso. Aunque pasaron dos meses en el estrecho, que cartografiaron cuidadosamente, tuvieron que regresar a Francia sin haber cumplido su cometido.⁴¹

³⁹ “Avant de quitter cette côte, je ne suis puis me dispenser de dire que le Pérou est un des plus riches pays du monde non seulement para la quantité d’or et d’argent que les Espagnols tirent des mines qu’ils y possèdent mais de plus par la grande fécondité de la terre qui rend à ceux qui la cultivent trois récoltes par année, tant de blé que de vin”. En Marie Foucard, *Les Cap-Horniers du Roi-Soleil, Commerce interlope français en mer du Sud (1698-1724)* (París: L’Harmattan, 2016), 24.

⁴⁰ *Ibidem*, 25.

⁴¹ James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, vol. IV. (Londres: Printed by Luke Hansard, 1816), 341-342.

El fracaso de la expedición de De Gennes no menguó el interés francés por esta región. En el nuevo contexto de paz con España en virtud del tratado de Ryswick de 1697, se organizó una nueva empresa hacia el Mar del Sur, esta vez a cargo de la Compagnie de la Mer du Sud. La creación de esta compañía comercial fue propuesta al consejo real por el acaudalado comerciante parisino Jean Jourdan de Grouée y al armador Noel Danycan de l'Epine, precisamente a quien se cree Guilbaudière destinó la *Description*. Al confluir los intereses de la Corona francesa de anexar nuevos territorios en costas “deshabitadas” con el de los armadores de vender directamente sus cargamentos a los ricos mercaderes peruanos, la creación de la compañía fue aprobada apenas un mes después de su propuesta ante el rey Luis XIV y el secretario de Estado de Marina, el conde Louis de Pontchartrain, en septiembre de 1698.⁴²

Además de establecer comercio de contrabando en el virreinato del Perú, la Compagnie de la Mer du Sud, o Compagnie Royale de la Mer Pacifique, tuvo también como objetivo establecer una colonia en el estrecho de Magallanes, cortando el acceso a otras naciones europeas para establecer un comercio exclusivo en las costas de Chile y Perú. Al igual que el fallido proyecto de De Gennes, la compañía tuvo como propósito fundar una colonia en el estrecho de Magallanes. El lugar escogido era Port Galland, puerto que Guilbaudière utilizó como astillero durante su estancia forzada en el estrecho y que De Gennes cartografió, que por su posición estratégica les permitiría “cerrar” este paso marítimo a navegantes extranjeros.⁴³

⁴² *Ibidem*, 27.

⁴³ En la sección de Cartes et Plans, en la Biblioteca Nacional de Francia, hay un mapa manuscrito que Johan de la Guilbaudière elaboró en 1697 llamado “Carte du Detroit de Magellan”. Según Martinic, quien publicó este mapa en *Cartografía Magallánica 1523-1945* (1999), su principal mérito reside en que, a pesar de sus errores, este mapa sirvió de base para la posterior elaboración de los mapas de Magallanes por los ingenieros Delabat y Duplessis, miembros de la expedición de Beauchesne en 1699.

La premura de la organización de la expedición y los excesivos gastos de armar la escuadra hicieron que la compañía redujera su número de barcos de siete a cuatro. Es más, para maximizar las ganancias mercantiles, Jourdan ordenó disminuir las reservas de agua dulce en los navíos, lo que llevó no solo a altercados con su socio Danycan, quien, como hombre pragmático de mar, prefería enviar solo dos navíos en vez de una gran escuadra, sino también a motines y desertiones, incluyendo el de De Gennes, quien dimitió de su cargo de comandante de la expedición. La dirección de la escuadra pasó a manos de Jacques Gouin, sieur de Beauchesne, un antiguo filibustero reconvertido en corsario en 1685, descrito como “un hábil negociador que habla y escribe español”.⁴⁴

Así, con los cuatro navíos, la expedición partió de La Rochelle en diciembre de 1698. Además de Guilbaudière, quien formó parte de la empresa en calidad de *capitaine général guide*, el rey Luis XIV ordenó que dos ingenieros reales, Delabat y Duplessis, participaran informando detalladamente del viaje con fines científicos y haciendo levantamientos cartográficos. Para la difícil navegación a través del estrecho de Magallanes, la expedición contaba, además de con los mapas confeccionados por De Gennes y, por supuesto, con los mapas de Jouhan de la Guilbaudière, con las cartas del inglés Francis Drake, así como con relatos y mapas de los neerlandeses que habían cartografiado con gran precisión el extremo sur del continente americano en la primera mitad del siglo XVII.⁴⁵ Beauchesne, por su parte, utilizó un mapa de la costa de Perú, Chile y Magallanes que

⁴⁴ Foucard, *Les Cap-Horniers du Roi-Soleil*, 32.

⁴⁵ Al respecto ver Elizabeth Montañez Sanabria, “Corsarios y cartografía neerlandesa en la apertura del Mar del Sur, c. 1590-1650”. Raquel Guereca and Guadalupe Pinzón (eds.), *Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas (1521-1821)* (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2023), 91-120.

había obtenido de un piloto español, completado y corregido según sus observaciones.⁴⁶

En junio de 1699, la escuadra llegó a Cabo Vírgenes, la entrada oriental del estrecho de Magallanes, en una época del año donde la navegación se torna más complicada por el intenso frío y las tormentas. Tras dos meses de reconocimiento de la región, llegaron a Port Gallant, el antiguo refugio de los piratas franceses, pero consideraron que, para el establecimiento de la colonia, era más apropiada una isla en medio del estrecho bautizada como Louis Le Grand, de la cual tomaron posesión en septiembre de 1699. Tras varios meses levantando detallada información sobre la geografía, los fondeaderos y los habitantes del estrecho de Magallanes, la escuadra alcanzó el Mar del Sur en enero de 1700. En las costas de Chile y especialmente en las del Perú, la escuadra logró comerciar exitosamente con los mercaderes locales, reportando una ganancia de 400.000 libras.⁴⁷ Así, esta expedición abrió una nueva era de incursiones francesas de contrabando en el Pacífico patrocinadas por el monarca francés. Como Duplessis menciona en su relato: “Ous sommes les premiers français qui aient été à la mer du Sud avec ordre du roi” (“Nosotros somos los primeros franceses que fuimos al Mar del Sur por orden del rey”).⁴⁸

Reflexiones finales: de pirata a servidor del rey francés

La experiencia práctica en navegación y los conocimientos obtenidos por la última oleada de piratas franceses en el océano Pacífico fueron muy valiosos para su nación. No solo para el monarca, sino también para los mercaderes y financieros franceses, quienes avalaron los proyectos de

⁴⁶ Foucard, *Les Cap-Horniers du Roi-Soleil*, 37.

⁴⁷ *Ibidem*, 67.

⁴⁸ Marie Foucard, Duplessis. *Périples de Beuchetne à la Terre de Feu (1698-1701). Une expédition mandatée par Louis XIV* (París: Transboréal, 2003), 37.

Massertie y Guilbaudière de enviar expediciones al Pacífico americano. Así, tanto Luis XIV, el Roi Soleil, como los mercaderes y armadores vieron la oportunidad de tomar posiciones estratégicas en el estrecho de Magallanes para cerrar el paso a otras naciones extranjeras y desafiar el dominio español en el Mar del Sur con el objetivo de introducir mercancías de contrabando a las costas de Chile y Perú, un negocio muy rentable en el contexto del monopolio comercial español.

En el caso particular de Jouhan de la Guilbaudière, sus conocimientos prácticos adquiridos como pirata entre 1687 y 1695, primero bajo el mando de Franz Rools, y luego dirigiendo a un pequeño grupo de filibusteros, asaltando puertos y navíos en el virreinato peruano, fueron puestos al servicio del Roi Soleil en su objetivo de establecer comercio de contrabando en el Pacífico sudamericano. Así, de ser un filibustero más, pasó a ser nombrado capitán general del rey de Francia, una forma de redención de su pasado como pirata y de ascender en la escala social.

Anexo de mapas incluidos en la *Description des principaux endroits de la Mer du sud*

1. Détroit de Magellan
2. Isle de Chiloe
3. Baldivia
4. Port de St. Vicent
5. Baya de la Conception
6. Port de Quoquimbo
7. Baya de los Mexillones
8. Baye de Ricque
9. Port de Hillo
10. P. de la Nasque/Dangers soubz l'eau
11. P. de Pisco
12. P. du Caillau

13. P. de Casma
14. P. de Paite
15. Baye de Gouyaquil
16. B de Bonnaventure
17. B. de Panama
18. B. de Chiriquite
19. Port de Realegue
20. Golfe de Fonseca ou de Mapalle – Soufriere de St. Michel
21. P. de Acaxulte ou de Sansonnette – Sre. De Sansonnette
22. P. de Gouatimala
23. P. de Gouatoules
24. P. de Angeles
25. P. Escondido
26. Fallaises
27. P. de Acapoul
28. P. de Plitaplan/P. D'Oignatanexo
29. B. de Santiogue
30. P. de Chametlan
31. B. des Banderes
32. P. de Mantaquel
33. P. St. Sebastien
34. Le Port de St. Jean
35. P. de la Paix

Manila's Hidden Influence

Pedro Calderón Henríquez's 1745 Proposal for the Pacific Rim

MARIE CHRISTINE DUGGAN AND KATHLEEN HARPER¹

Introduction: Research Question and Significance

Hispanic mercantile actors in Asia had been sailing between Cape Mendocino and Cabo San Lucas for two hundred years prior to the 1769 settlement of California by Spain, yet conventional wisdom is that they had no impact on Spain's decision to occupy the region.² New archival evidence illustrates that, in 1745, a Manila actor proposed a mission in Japan, a shipyard in Monterey (California), and a fleet to protect the China trade route in the Pacific from the Russians, the Dutch and the English. The proposal becomes meaningful if we consider that he served in the King's Council of the Indies in Madrid from 1766 to 1776, precisely when the shipyard at San Blas was founded, the order to

¹ Dr. Duggan holds a PhD in Economics from the New School for Social Research and is a Professor of Business Management at Keene State College in the University of New Hampshire system (mduggan@keene.edu), while Dr. Harper is an independent scholar who holds a PhD in Geology.

² The few who have studied the impact of Spanish Asia on the Americas include Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García and Emilio José Luque Azcona, editors (2016) *Filipinas y el Pacífico: Nuevas miradas, nuevas reflexiones*. Seville: Editorial Universidad de Sevilla; J.M. Mancini (2018) *Art and War in the Pacific World: From Anson's Voyage to the Philippine-American War* (Oakland: University of California (UC) Press); and María del Pilar López Cano, Guadalupe Pinzón Ríos, and Javier Sanchiz Ortiz, editors, (2023) *Nueva España y el pacífico hispánico: un homenaje a Carmen Yuste* (Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)).

occupy Monterey was given, and an expedition was sent to claim territory in the Pacific Northwest to preempt Russian expansion.

It is not hard to see why the influence of Spanish traders in China has been largely omitted. On the one hand, scholars of California and Baja California attribute development to the missionaries who traveled to the region from Mexico City.³ On the other hand, research by Latin American scholars into 18th-century commerce of the Pacific tends to omit the western and northern legs of the Manila galleon circuit in the northern Pacific (Guam, Japan's northern islands, Cape Mendocino to Cabo San Lucas, and Chacala to Acapulco), focusing instead on the triangle formed by Manila, Acapulco, and Lima.⁴ By 1768, the actual triangular route of

³ In the US, influential works include Rosemarie Beebe and Robert Senkewicz (2015) *Junípero Serra: California, Indians and the Transformation of a Missionary* (Norman: University of Oklahoma Press); Steven Hackel (2005) *Children of Coyote, Missionaries of St. Francis: Indian-Spanish Relations in Colonial California, 1769-1850* (Williamsburg: Omohundro Institute of Early American History and Culture); Lisbeth Haas (2014) *Saints and Citizens: Indigenous Histories of Colonial Missions and Mexican California*. (Berkeley: UC Press); Harry Crosby (1994) *Antigua California: Mission and Colony on the Peninsular Frontier, 1697-1768* (Albuquerque: University of New Mexico Press). In Mexico, influential works of the 21st century include Marta Ortega Soto (2001) *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846* (Mexico City: Universidad Autónoma Metropolitana), and Deni Trejo Barajas, Edith Gonzalez Cruz, and María Eugenia Altable (2002), *Historia General de Baja California Sur* (La Paz: Universidad Autónoma de Baja California Sur).

⁴ Mariano Bonifacio (2012) *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784. La centralidad de lo marginal* (Mexico City: El Colegio de México); Cristina Ana Mazzeo (2000) *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII: capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825* (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú); M. C. Torales (1985) *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*, two volumes (Mexico City: Instituto Mexicano de Comercio Exterior); Guillermina del Valle Pavón (2016), *Donativos, préstamos y privilegios: Los mercaderes y mineros de la ciudad de México durante la Guerra anglo-española de 1779-1783* (Mexico City: Instituto Mora); and Carmen Yuste López (2007) *Emporios Transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815* (Mexico City: UNAM). Two scholars who have included the northern Pacific in the Hispanic sphere of influence are Jorge Ortiz Sotelo (2019) *Juan Francisco de la Bodega y Quadra: un peruano en la Real Armada* (Lima: Asociación de Historia Marítima y

Spain's China trade went from Manila north to Kamchatka, before turning south to make landfall in *las Californias* (Figure 1). By the mid-18th century, the Jesuits and the civil population of Baja California Sur found a lifeline in the trade with the Manila galleon.⁵ Bernd Hausberger suggests that missionaries were never the first to arrive in a region: they were always preceded by someone else.⁶ The fact that the Chumash in California's Santa Barbara Channel spoke some Spanish phrases upon first meeting the Franciscans in 1769 was a clue that they had already met mariners passing by on their journey from Manila.⁷

When we look for a Hispanic actor in Manila with an interest in the northern Pacific, the literature already names him: the Cantabrian Pedro Calderón Henríquez, who served as *oídor* in Manila from 1737 to roughly 1765. The 1768 map in Figure 1 was drawn by Pedro Calderón while he served on the Council of the Indies in Madrid. Henry Raup Wagner published the map and its accompanying missive in 1944, and yet neither Calderón nor the mercantile community of which he was a member received further attention.⁸ Wagner was a German-American rare book

Naval Iberoamericana), and Guadalupe Pinzón Ríos (2011) *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: desarrollo portuario del Pacífico Novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mora.

- ⁵ Duggan, M.C. (2023) *Scandals in the California Supply Line 1782-87*, unpublished paper presented June 30, 2023, at the ENIUGH (European Congress on World and Global History) in The Hague, Netherlands; Francisco Altable (2012) *Testimonios californianos de José de Gálvez: recopilación documental para el estudio de la Baja California novohispana 1768-1773* (La Paz: Universidad Autónoma de Baja California Sur).
- ⁶ Bernd Hausberger (2000) *Für Gott und König. Die Mission der Jesuiten im kolonialen Mexiko* (Wien/München, Verlag für Geschichte und Politik/Oldenbourg), pp. 84-86, 100-101, 104-105, 109-c.115, 119-121, 126-128, 135-138, 202-207.
- ⁷ Juan Vizcaino and Arthur Woodward (1959) *The Sea Diary of Fr. Juan Vizcaino to Alta California 1769* (Los Angeles: Glen Dawson), pp. 24-26.
- ⁸ Henry Raup Wagner (1944), "Memorial of Pedro Calderón y Henríquez: Recommending Monterey as a Port for the Philippine Galleons with a View to Preventing Russian Encroachment in California", in *California Historical*

collector who spoke Spanish after decades of working for mining interests in Mexico and Chile. When introducing Calderón, Wagner believed that the Spanish had been misinformed about the galleon route, which Calderón shows as starting from the eastern side of the Philippines and heading through Guam, traveling north to the same latitude as Japan's midpoint before his proposed stop at Monterey. In 1929, Wagner had translated much of Sebastian Vizcaíno's account of his exploration voyage around northern California, and he knew that the early 17th-century galleon started from the west side of the Philippines, more precisely from Manila's port of Cavite, and did not make a stop in Guam, but rather sailed directly north past Japan before turning east around a 41° latitude. In 1956, Lourdes Díaz-Trechuelo confirmed that Calderón's drawing was accurate by noting that the changes to the galleon route proposed in the 1730s were finally implemented in the late 1760s, including a departure from the eastern side of the Philippines via Guam.⁹ The British looting and occupation of Manila in 1762-64 inspired the Spanish Crown from 1765 to 1770, taking more seriously ideas for reform which had long been discussed in Manila.

Changes to the route were among the suggestions, including a stop in Monterey.

Society Quarterly, vol. 23, no. 3, pp. 210-225; and (1929) *Spanish Voyages to the Northwest Coast in the 16th Century* (San Francisco: California Historical Society).

⁹ In 1956, Lourdes Díaz-Trechuelo confirmed that, in 1773, the *Buen Fin* also departed the Philippines via Guam. Lourdes Díaz-Trechuelo (1956) "Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730 y 1773)" in *Anuario de Estudios Americanos*, Seville (Spain), vol. 13, pp. 1-93, see preceding map in p. 25.

Calderón sent his map with the proposed stop in Monterey on April 14, 1768, to Manuel Roda y Arrieta, Marquis of Roda, who had served since 1765 as Charles III's secretary of *Gracias y Justicia*. Like King Charles III, the Marquis of Roda had spent years in Italy, so he was an influential member of the inner circles of 1760s Madrid.¹¹ Calderón's map is dated April 14, and we know that, already on January 23, 1768, Charles III had ordered that Monterey be occupied, an order which reached New Spain in May 1768.¹² Given that Calderón's missive is dated after the King's decree, it cannot be the immediate catalyst for the royal decree.¹³ We do not know the specific conversations that transpired in Spain and led the Crown from a general sense that the Russians were a northern Pacific threat to a concrete order to carry out the occupation of California. Now that we know that Calderón had been writing on the topic since 1745, it is easy to imagine him disseminating missives with the same suggestions.

Between 1766 and 1774, the long-time resident of Manila served in Spain on the King's Council of the Indies, and was thus well-placed to influence events precisely when the decision to occupy Monterey was taken.¹⁴ As for his motives for advocating the vigilance and settlement of the northern Pacific Rim, we will use his detailed 1745 *proposal* to uncover them.¹⁵

¹¹ Isidoro Pinedo Iparraguirre, "Manuel de Roda y Arrieta" in DB-*e* Real Academia de Historia (RAH), dbe.rah.es/biografias/4562/manuel-de-roda-y-arrieta [consulted Nov. 1, 2023].

¹² Glenn Farris (2012) *So Far From Home: Russians in Early California*. (Berkeley: Heyday Press and Santa Clara: Santa Clara University), pp. 7-11; Herbert Ingram Priestley (1916) *José de Gálvez: Visitor-General of New Spain (1765-1771)*, Berkeley: UC Press, p. 245.

¹³ H.H. Bancroft (1886) *The History of California, Volume I: 1542-1800* (San Francisco: The History Company), p. 113.

¹⁴ Wagner (1944) "Memorial of Pedro Calderón".

¹⁵ July 30, 1745 "Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Enríquez" AGI Filipinas 183, no. 6.

Path-breaking research undertaken in Mexico City identifies Calderón as a member of a Cantabrian mercantile family that operated at the highest levels of the Spanish Empire. In 1745, Calderón identified the Dutch as the top threat to trade in the Pacific, which is surprising given that the English naval commander George Anson had seized the galleon *Covadonga* off the Philippine Islands in 1743. After resolving this paradox, we follow Calderón's mental journey knocking out his mercantile competitors around the Pacific. A remarkable aspect of the 1745 proposal is Calderón's knowledge of Russian activity in the Sea of Japan. We will explore how Calderón learned about Russian activity in northern Japan and the Americas, and then turn to his proposal for a mission in Japan, a shipyard in Monterey, and a fleet in the Pacific. His final blow would be against the Chinese merchants in Manila itself, and by usurping their position he imagines creating a managerial class of Spaniards in Manila, while also financing his larger vision.

In 1762, Pedro Calderón attempted to leave his office as *oidor* in Manila, planning to return to Spain via Acapulco. However, his voyage on the galleon *Santísima Trinidad* was foiled by storms, and when the ship lost its mast and returned to Manila seeking haven, the walled city had been occupied by the British East India Company, resulting in the British seizing the galleon. In the ensuing British looting of the ship and of Manila, Calderón personally lost \$30,000 and was held for 19 days against his will. This is why Calderón's return from Manila to Spain via Acapulco took place around 1765, leading him to serve on the Council of the Indies from 1766 to 1774. The Cantabrian with experience in Manila arrived in Madrid as a respected statesman with more knowledge of the Pacific than anyone else present, and was certainly well-placed between 1766 and 1768 to lobby ministers in Madrid toward a vision he had held for twenty-five years.

Who was Pedro Calderón?

Mexico City's historian of Manila trade, Carmen Yuste López, revealed in 2007 that Pedro Calderón was related to José Gonzalez Calderón in the *Consulado de México*, and to José's brother in Manila, Fernando González Calderón. Yuste bases the kinship on the fact that, in 1772, Pedro Calderón used his government connections in Madrid to ensure that Fernando's widow in Manila (Ana Sancena) had permission to carry on the family business there. The González- Calderón family is an example of what Yuste names a "transpacific emporium," with mercantile actors in both Mexico City and Manila, and with an *oidor* in Manila to lobby the governor and the Crown for pro-commercial policy.¹⁶

Guillermina del Valle Pavón, the historian of the 18th-century business community of Mexico City, explains the power of Don Pedro's kin José González Calderón.¹⁷ The merchant José was a Cantabrian who came to New Spain in 1737, the same year that Don Pedro arrived in Manila to advise the government as *oidor*. Outside of Mexico City, Don José owned a warehouse and the Hacienda de Santa Monica, whose labor force produced wheat and milled it into flour to supply the voracious demand of the city.¹⁸ In 1761-1762, as prior for the *Consulado de México*, Don José

¹⁶ Yuste López (2007) *Emporios transpacificos. Comerciantes mexicanos en Manila. 1710-1815*. Mexico City: UNAM, pp. 314, 467-485.

¹⁷ Valle Pavón (2007) "Los excedentes del ramo alcabalas: habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII", in *Historia mexicana*, vol. 56, no. 3, pp. 969-1016, see pp. 979-98, 1006-1007. José González Calderón acted in concert with Pedro Alonso de Alles, an Asturian who held the title of Marquis of Santa Cruz Inguanzo. Alles was involved in the 1772-1774 struggle to control management of the naval department of San Blas, Duggan, M.C. (2023) "Madrid's Attempt at a Distance to Control California's Trade with Asia, 1784-1787", unpublished paper presented at the *Western Economic Association International*, San Diego, California, July 3.

¹⁸ The hacienda is now a museum, www.museoshaghenbeck.mx/museo-hacienda-santa-monica [consulted May 6, 2023].

was implicated in a scandal involving the sales tax which the businessmen's guild had collected on behalf of the Crown. The amount collected exceeded the revenue sent to Spain, so that the prior of the Consulado controlled a fund of \$1 million from which he made loans to his allies. Don José was not the first prior so implicated, rather he was the man in office when the practice came to light. Of course, sending the excess tax revenue to Spain would not have expanded the local economy, as investing the funds in mercantile activity in New Spain did—and certainly, the funds also benefited the prior and his friends, which is why the position was hotly contested and sought after. The Crown resolved the scandal by ordering that González Calderón and other merchants donate funds to build a warship and a hospital, and to refurbish a prison.

As prior between 1761 and 62, José González Calderón was the most powerful merchant in Mexico City in the year when the British looted Manila. We know that González shipped goods through the galleon every year after 1760, with an official load of \$109,000 from Manila to Mexico City between 1765 and 1781.¹⁹ The selling price of such goods in New Spain was ten times higher than the declared value, i.e., the Gonzalez Calderón family probably sold \$1,000,000 of Asian imports in Mexico City over sixteen years, roughly equivalent to \$40 million in 2023.²⁰ The reason for the low valuation of goods departing Manila is that the trade on the galleon was capped at \$500,000 per year, distributed among some 25 to 30 merchants. The advantage of the Manila trade was that the very restrictions the Spanish state put on Asian imports resulted in scarcity, leading to a high-profit margin.

¹⁹ About \$4,000,000 in 2023 dollars. Yuste (2007). *Emporios transpacíficos*, pp. 294, 328, 342.

²⁰ Yuste (2007). *Emporios transpacíficos*, p. 276. \$1 million in 1760 would be around \$40 million in 2023.

Valle Pavón tells us that the Spanish Empire's mercantile community emanated from the northern coastline of New Spain, divided into Cantabrian and Basque factions.²¹ The Calderón family had an entailed estate (*mayorazgo*) in Terán, Cantabria which was founded in 1661 by Pedro's great-grandfather Sebastian Calderón Henríquez, who was then married to Antonia Mier y Terán. Pedro's older brother Juan Antonio inherited the Calderón family estate in Terán, Cantabria, but he also inherited the Mier y Terán estate. Not needing both estates, Pedro's nephew Francisco Manuel Calderón Henríquez sold the Calderón estate in Terán in 1764 to his uncle when the *oidor* returned from Manila to Spain.²²

Pedro Calderón Henríquez operated in Manila from 1737 to 1764. It is intriguing that, in a 1748 document, Don Pedro complained that there wasn't a single Spaniard in Manila "who could give 12,000 pesos as a dowry to his daughter," perhaps an indication that the number of eligible young women in the city was smaller than the aristocratic bachelor had hoped for. In 1739, Don Pedro married María Teresa Fernández Toribio, daughter of the older Manila *oidor*, Francisco Fernández Toribio, to whom the Calderón Henríquez clan had a kinship tie.²³ Registered as a merchant, Don Francisco had control of the community funds of the Chinese Parián neighbor-

²¹ Guillermina del Valle Pavón (2012) *Finanzas piadosas y redes de comercio: los mercaderes de la ciudad de México antes la crisis de Nueva España, 1804-1808*. Mexico City: Instituto Mora.

²² Pedro Calderón was likely also kin to Antonio de Mier y Terán, a merchant in Mexico's *Consulado* 1726-1768. Mier y Terán was married to Antonia Campa y Cos. Virginia Calvente Iglesias (2011) "Las casas de Terán y Calderón, dos mayorazgos en el Valle de Cabuérniga, y una Rama de Segundones, Los Mier y Terán de Ruentes" in ASCAGEN, vol. 5, pp. 11-24, see pp. 13-16; Antonio García-Abásolo (2012) *Murallas de Piedra y cañones de seda: chinos en el Imperio español (siglos xvi-xviii)*. Córdoba: Universidad de Córdoba, pp. 192-195.

²³ Vicente Rodríguez García (1976) *El gobierno de don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas*. Granada: Universidad de Granada, p. 53.

hood, and perhaps Fernández was the source of Don Pedro's detailed knowledge of Chinese guilds in his city. Around 1764, Don Pedro returned to Spain, where he served in the Council of the Indies from 1766 until his death in 1776.²⁴

Below we analyze Pedro Calderón's 1745 proposal to identify the reasons why merchants believed that the occupation of the Northern Pacific was critical to protecting mercantile profits for ships sailing from the Philippines past Japan towards Kamchatka and down to Monterey, Cabo San Lucas, and Acapulco. In doing so, we invite readers to open their eyes to the influence of Spanish commercial actors in Asia on the development of the Pacific American coast.

²⁴ Calvente (2011), p. 16 has Calderón in Spain in 1764, yet no galleon sailed until late 1764 to Acapulco, and ships directed from Spain to Manila began in 1765. On the Parián, see Yuste (2007). *Emporios Transpacíficos*, pp. 418, 427, 456. Calderón assumed the office of *oidor* and *alcalde de crimen* in Manila on August 17, 1737. The Consejo de Camaras de Indias recommended him for the position of *oidor supernumerario* in Manila in July. His appointment on Sept. 8, 1736, from San Ildefonso (Spain), is signed by Don Juan Ventura de Matu-rana, *Secretario del Rey*, on behalf of the King, and also Don Manuel de Silva (Marquis of Montemayor), and Don Antonio Álvarez de Abreu. Later, Calderón has correspondence with Antonio José Álvarez de Abreu, Marquis of Regalía, from Manila. AGI Filipinas 179, no. 26. By October 3, 1764, Calderón was *oidor* of Valladolid (Spain) but never occupied the post, and on August 23, 1766 was appointed to the *Consejo de Indias* in Madrid, Javier Barrientos Grandon, "Pedro Calderón Enríquez" in DB~e, RAH, dbe.rah.es/biografias/36328/pedro-calderon-enriquez [consulted May 18, 2023] and Barrientos, "Francisco Fernández Toribio" in DB~e, dbe.rah.es/biografias/54736/francisco-fernandez-toribio [consulted May 18, 2023]. Regarding dowries, see July 12, 1748, "Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Enríquez" AGI Filipinas, 183, no. 6, p. 71.

Part I: The Dutch as Threat

The immediate catalyst for Calderón's 1745 proposal was the Dutch behavior between 1743 and 1745. In December 1743, a Dutch ship flying the Portuguese flag brought to Manila the news that the English naval commander George Anson had taken the galleon, whose Spanish captives the Dutch delivered to Manila. In June of that year, Anson had seized the west-bound *Covadonga* off the Philippines, along with a reputed cargo of over \$1,000,000 in silver. At this time, such an act was legal because Spain and Britain were engaged in the War of Jenkins' Ear (1739-1747). Calderón opens with a ringing call for Spain to defend Manila:

The Moors and the Dutch [...] trade with your dominions with contempt [...]. I fear that the Governor of Batavia, as he practiced with regard to affairs of India, in which he was earlier a lawyer, must insist upon introducing here at least a simulated business using another flag to the benefit of the Dutch, for whom he brought a dispensation for the Company [Dutch East India Company] from the prohibition which they hold, and by this means in six years he will exclude every other nation from this trade [India-Manila], putting to these residents whatever prices he wants.

The Dutch hoped to profit from the conflict between the Spanish and the English by positing themselves as neutrals. Dutch merchants had long specialized in spices, which they traded to Manila by way of Muslims living in the Philippine Islands closest to Jakarta, where their colony of Batavia was headquartered (Figure 2). Trade between Jakarta and Manila under the official flag of the Dutch East India Company (VOC for its Dutch acronym) was forbidden. This ban paradoxically made the Philippine trade an attractive opportunity for Dutch actors who wished to undertake commercial voyages to line their own pockets, rather than to enrich the state.

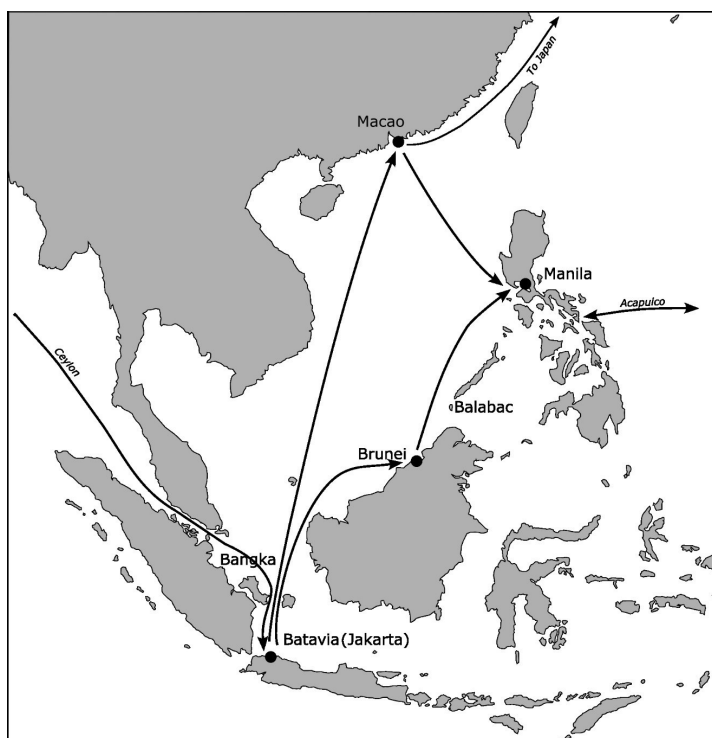
The “Governor of Batavia” to whom Calderón refers was Gustaf Willem, Baron van Imhoff, who governed Batavia from 1743 to 1750.²⁵

In 1737, Baron van Imhoff had been governor of Ceylon, from which position he had witnessed the decline of the VOC including the loss of many ships. In 1741, he was in Holland to propose to the VOC directorate a revitalization program which involved recruiting new men from the navy to command the ships by means of higher pay, adding cannons to the ships for a militarization of the Dutch in Asia, and opening a school for navigators in Batavia. Van Imhoff funneled opportunities for lucrative trade on personal account to his protégés such as the Frenchman Jean Belleveau, captain of the *Herstelder*, who was paid only 1200 florins per year, but remitted 68,000 florins to Holland during his time in Batavia. Van Imhoff favored new styles of ships, and sailed in 1742 to Batavia on the *Herstelder*, which had been built in England.

In short, Van Imhoff was a competent and energetic force who intended to expand for-profit trade by the Dutch.²⁶ Calderón recognizes this when he predicts that in six years the Dutch will have taken over the supply trade in Asia. Perhaps Calderón’s reference to “India, in which he was earlier a lawyer” refers to Van Imhoff’s prior role as governor of Ceylon, from which the Dutch extracted very fine cinnamon which they sold to the Manila Spaniards for New Spain’s market in return for silver of the Americas. As upstream suppliers of the galleon, the Dutch experienced losses in 1742 and 1744 when the Spanish ship failed to sail.

²⁵ John E. Wills, Jr. (1979) “Dutch Ships on Mexico’s Pacific Coast, 1747” in the *Southern California Quarterly*, pp. 337-350, see pp. 340-341.

²⁶ Jaap R. Bruijn (2011) *Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century*. Translated by R.L. Robson-McKillop and R.W. Unger. Woodbridge (UK): The Boydell Press, pp. 46, 95, 97, 141-45, 158, 176, 181-83.

Figure 2. Trade Routes of South Asia mentioned by Calderón in 1745²⁷

In May 1744, Jan Louis de Win came as an envoy from Dutch Batavia to Manila for a six-month period with an offer to carry out the Manila-Acapulco trade on behalf of Spain, and to join the Spanish in the defense of Manila in the event that the English should attack.²⁸ Perhaps the Dutch were feeling the pinch of losing the Manila galleon

²⁷ Using Calderón's writings, Dr. Harper adapted this map using as guidance the routes shown in Geoffrey Barraclough, *Times Atlas of World History*, Times Books Division of Harper Collins, London, 1993, 4th edition.

²⁸ Wills (1979) "Dutch Ships", p. 341.

as a customer. Governor Gaspar de la Torre of the Philippines refused Win's offer. It is easy to see from Calderón's 1745 proposal that the *oidor* viewed the Dutch as treacherous rivals who abetted the English enemy, and threatened the Mexico City-Manila merchants' monopoly of the New Spain market for Asian products.²⁹

In June 1745, the Dutch Governor Baron van Imhoff in Batavia decided to trade with New Spain even without Manila's blessing. Van Imhoff sent three VOC ships as well as two English ships and a sixth vessel (for provisions) to carry one million pesos worth of goods to New Spain. The presence of British ships in the entourage reveals that the two Protestant powers were allies.

Van Imhoff led the Spaniards to believe that British pirates would attack a galleon should one depart Manila during the 1745 season, and this hint of threat succeeded in preventing Spanish merchants from sending the planned *nao* to New Spain.³⁰

Van Imhoff's planned 1745 transpacific fleet failed. Fortunately for the Spanish in Manila, the Dutch were delayed at Macao while picking up merchandise until September 14, while conventional wisdom is that August 15th is the last date for safe departure to catch the winds for America. Van Imhoff's expedition returned to Batavia from Macao, battered by storms.³¹

The Dutch and the English

Like Cassandra, Calderón writes of British pirates the following lines:

²⁹ For the record, the Marquis of Salinas, whom Wills called "Chief of the Cabildo", lead the anti-Dutch faction. (1979) *Dutch Ships*, p. 342. This gentleman's son would offer to govern California in 1803.

³⁰ Wills (1979) "Dutch Ships", p. 344.

³¹ Pinzón (2019) *La expedición neerlandesa de 1747*, p. 218.

All these corsairs have come to stop in China by passing through the Strait of Banca, in which one galleon of seventy cannons would be enough to hinder the passage of any squadron given the narrowness of the Channel, and they would not come so easily [to the Philippines] if they knew that we waited for them here with a squadron, however, [instead] they know of our abandonment.

Calderón's words ring to posterity as prophetic given the defenseless state of Manila, afterward looted by the British military and the East India Company combined in 1762-64. Yet, in 1745, Calderón must have had on his mind the 1743 seizure of *La Covadonga* by Anson off the Philippine Islands, which had robbed Mexico City merchants and their consignees in Manila of over \$1 million in silver pesos. This passage suggests that Calderón viewed Dutch friendship as the only way that the English could have managed to threaten Manila. In 1743, Anson had purchased provisions in Macao, which were crucial to his men's ability to seize the *Covadonga* off the Philippines. The Dutch had granted Anson safe passage through the Strait of Bangka to reach China.³² Calderón's suggestion to protect Manila from British pirates is to place a ship with 70 cannons in the Dutch Strait of Bangka. Bangka is an island north of Sumatra, just west of Dutch Batavia, which looks out over a fairly narrow passage to China. By 1744, France had entered the War of Jenkins' Ear as an ally of Spain against the British. While the war broke out in the Caribbean in 1739, its battles were liable to be fought all around the globe, wherever these major powers had outposts in proximity to one another. By 1745, the Dutch would declare war, too, against the French, which made the two Protestant powers allies. Calderón must have had the Anglo-Dutch collusion in mind when he wrote in 1745 that stationing a Manila Spanish ship at Bangka would prevent pirates from

³² Wills (1979) *Dutch Ships*, p. 343; Pinzón (2008) "Defensa del pacífico novohispano ante la presencia de George Anson", in *Estudios de Historia Novohispana* (EHN), 38, pp. 63-86, see p. 82.

sailing to China, in effect preventing the Dutch from aiding and abetting Manila's enemies.

When Calderón finally does mention the menace posed by English pirates, he points in a single paragraph to William Dampier, Woodes Rogers, John Clipperton, and George Anson. All these British pirates came around Cape Horn to Juan Fernandez Island off Chile in the first half of the 18th century, seizing ships along Peru's coastline (seeking silver) and Guayaquil (a port rich in cocoa exports), then heading for Panama, Baja California Sur, Las Marianas, and then Manila, before continuing on to England by circumnavigating the globe. Calderón writes that it would be well to keep in Manila "four or five ships of forty and thirty cannons to cruise the Pacific" because then the following would result:

The English would not dare to do as they did in the year of 1705, harassing all of the Pacific with two ships of thirty cannons, making large seizures on the coast of Peru; they then took the galleon of these Islands, *La Encarnacion*, at Cabo San Lucas, and sacked the town of Guayaquil with only one hundred and sixty men [...]. [They also sacked] Clipperton with just one ship of thirty cannons, made great seizures on the coast of Peru, and tried to take the flat-bottomed boat [*patache*] that was anchored at the port of the Marianas Islands. And finally, vice admiral Anson, with just one battered ship and a few people, seized from us the galleon *Covadonga* along with more than a million pesos, after he had caused damage by more than two million pesos on the coast of Peru.

The area near Cabo San Lucas was a favorite place for pirates to lie in wait for the textile-laden galleon coming from Asia, or they could head for Las Marianas or the Philippines and lie in wait for the galleon from Acapulco loaded with silver.³³ Dampier's 1704 attempt on a galleon at Chametla and Woods Rogers' 1709 seizure of the *Encarnacion* at Cabo San Lucas

³³ Peter Gerhard (1960) *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742* (Glendale: A.H. Clark Company), pp. 202-224.

brought home this point (see Figure 3). In 1732, the elites of Mexico City had donated the funds necessary to finance Jesuit missions in Baja California Sur, specifically through Mission San José del Cabo (see Figure 3 for the galleon's passage through the region). In 1741–42, Guadalajara officials mobilized thousands of men and local mariners to watch for Anson at outlooks between Acaponeta and Huatulco, and indeed this system succeeded in preventing the Englishman from taking the galleon in New Spain.³⁴

Figure 3. The galleon sailed between Cabo San Lucas and Cabo de Corrientes en route to Acapulco³⁵



³⁴ Guadalupe Pinzon (2008) "Defensa del pacífico novohispano ante la presencia de George Anson" in *Estudios de Historia Novohispana*, vol. 38, pp. 63–86.

³⁵ Chatelain, Henri, and Gueudeville, Nicolas (1720), Tome VI. No. 27. Page 101. Carte contenant le Royaume du Mexique et la Floride, From *Atlas Historique*. L'Honore & Chatelain, www.davidrumsey.com/luna/servlet/s/m8taov, David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries.

Yet British attacks off the Philippines were still a threat. In 1721, Clipperton's seizure of a sloop in Las Marianas, and Anson's successful 1743 seizure of the *Covadonga* with a full load of silver off the Philippines made obvious that the northern Pacific required a better system of defense. Perú had at times sent out a squadron, so Calderón's call for "four or five" vessels based in Manila, yet patrolling California, was meant to encompass a very wide region.

Note here that, for Calderón, "California" would mean at times Cabo San Lucas, while at other times Monterey, a wording typical for 18th century New Spain, in which the term simply referred to the eastern side of the galleon's route. Indeed, for him not only was the coast from Mendocino to Cabo San Lucas one unit, but the entire China trade route was a single continuous circle, which is why he held that ships built at Monterey, but based in Manila, could protect Cabo San Lucas as well as Las Marianas.

Part II: The Dutch as source of Information

Japan: Opportunity

The Manila actors' depth of knowledge of the northern Pacific Rim is on display in Calderón's discussion of trade between Hokkaido (Japan) and Russian Tartary. Seeking their source for such information takes us directly back to the Dutch. Between 1641 and 1843, the Dutch were the only Europeans allowed in Japan, and the Dutch envoy to Manila who arrived in December 1743 with Anson's Spanish captives stayed for six months, which must have given Calderón the opportunity to probe for information.³⁶ Indeed, Jan Louis De Win had earlier served the Dutch in

³⁶ On the Dutch relationship with Japan, see C.R. Boxer (1965) *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. Hutchinson Publishing. Reprinted 1988 by Penguin Books, see pp. 211-212, 221, 224, 267, 334.

Nagasaki.³⁷ From Batavia (Jakarta), the Dutch shipped cotton and spices to Manila and Japan to trade them for silver and copper respectively (see Figures 2 and 4).

In 1745, Calderón proposed to set out from Manila to undertake the following:

To explore the coast that follows the Tsugaru Strait that divides Japan from the land of Heso and to establish very useful commerce in the heavy cloth and hides that are abundant in New Spain in the Port of Matsumae, situated upon this strait; there is much commerce because the Japanese, Koreans, and Tartars converge there.

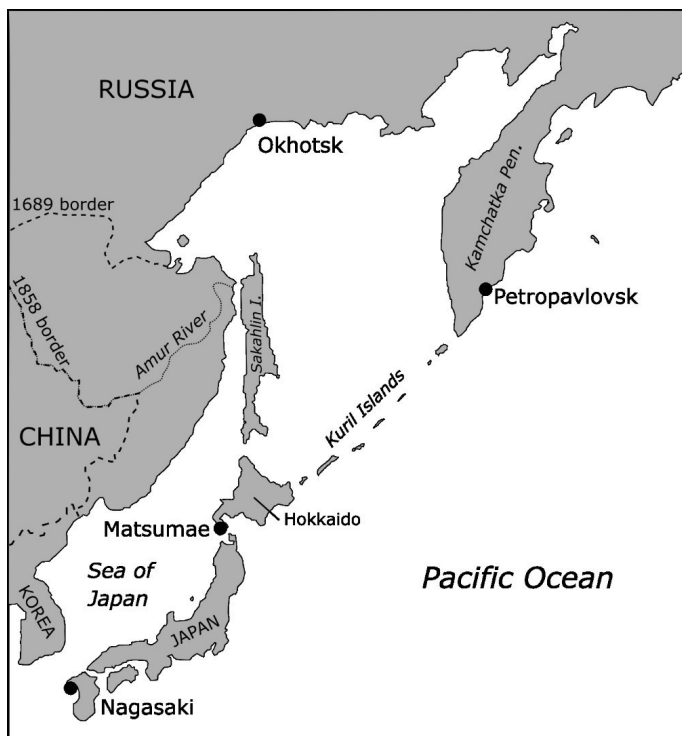
Remarkably, Calderón knew that the Japanese Matsumae Clan had the authority to administer a small part of south Hokkaido on the Tsugaru strait, which divided the island from the main Japanese island of Honshu (see Figure 4). The 21st-century scholar of the region, Jun Uchida, tells us that, between 1741 and 1754, the Japanese merchants held a monopoly on the Matsumae export of dried sea cucumbers (*iriko*) to Nagasaki via the Sea of Japan, with the ultimate destination being China. Like Spanish America, the Japanese exported silver to China, and there was hope in Japan of developing alternative goods for export such as the sea cucumber business.³⁸ Calderón was correct that the heavy cloth and leather hides of New Spain might be more appreciated in the colder climate of northern Japan than in Manila or Canton. For the ship setting off from the Philippines and heading north to find the Kurosawa current, stopping at Hokkaido *en route* to New Spain would not have added any additional cost. In the eyes of the Manila *oidor*, the northern Japanese islands offered opportunities to

³⁷ Wills (1979) *Dutch Ships*, p. 341.

³⁸ Nishikawa Denbe from Hashiman managed this trade 1741-1754, and partners included Takebe Shichirōemon, Hirata Yosaemon, Makibuchi Kanbē, Okada Yazaemon, Tatsuki Shinsuke, and Nishikawa Den'emon; Jun Uchida (2023) *Omi merchants in the Transpacific Diaspora*. Oakland: U.C. Press, p. 53 and footnote 34.

obtain silver, iron, and furs, . The Jesuit mission in northern Hokkaido would also serve as an *entrée* for Manila's merchants to access the medicinal drugs from Russia.

Figure 4. Russians and the Sea of Japan³⁹



³⁹ By the Nerchinsk Treaty of 1789, the Amur River basin belonged to China, yet Russians began settling the Amur River area already by 1700. In 1858, in Aigun, the two nations of Russia and China signed a treaty granting the northern bank of the Amur to Russia. As a result, the boundary at the time we are considering (1728 to 1745) was in flux; T.C. Lin (1934) "The Amur Frontier Question Between China and Russia, 1850-1860" in *Pacific Historical Review*, vol. 3, no. 1, pp. 1-27 and Grinëv, "The Plans for Russian Expansion".

Russians in the Sea of Japan by 1745

Calderón segues from a discussion of Japan to the northeastern Pacific, linking California and the Russians in a single sentence:

A port populating the coast of the Californias, which has already been recognized by expert men, and declared by Your Majesty as most appropriate in the latitude of 37° [...]. We would fortify that part of the Americas, against whatever attempt enemies might make, with special attention to the Russians who have already a port in the Pacific, or Sea of Tartary, and came down a few years ago to explore the Gulf of Japan, according to what the Dutch say...

To which Russian port in the Pacific was Calderón referring in the above quotation? In 1638, Russia established Okhotsk in the Sea of Okhotsk, yet the reference to the Sea of Tartary suggests the mouth of the Amur River.⁴⁰ Russians had, by the mid-17th century, arrived at the coast traveling overland along this river—which in 1858 was made the official border between China and Russia—, before turning north to reach the Pacific at the Strait of Tartary opposite Sakhalin Island (see Figure 4). By the 1720s, the Russians also had a settlement on the Kamchatka Peninsula, from which, in 1728, the Dane Vitus Bering and the Russian A.I. Chirikov explored the strait between Asia and America. Less well known is that, in 1730, Chirikov also proposed a route from Kamchatka to the Amur River. The dream for European Russia was to establish a maritime route to China by sailing from Arkhangelsk through the Bering Strait, west to Kamchatka, then southwest through the Strait of Tartary to the Amur River, to obtain Chinese products via the Sea of Japan.⁴¹

By 1745, the Spanish in Manila were aware of Russian plans to gain a share of what men such as Calderón considered Spain's China trade. Calderón references Chirikov's commander, Vitus

⁴⁰ Harry Emerson Wildes (1945) Russia's Attempts to Open Japan in *The Russian Review*, vol. 5, no. 1, pp. 70-79, on Okhotsk see p. 70.

⁴¹ Griněv (2018 [2016]), *Russian Colonization*, pp. 74, 77; Divan (1953) *The Great Russian*, trans. (1993) by Fisher, p. 11, p. 19.

Bering, who led the 1728 expedition to the strait separating Asia from the Americas which now bears his name:

According to the discovery which they [the Russians] attempted in the past year of one thousand seventeen hundred and twenty-eight by means of Captain Berings [*sic*], he had the particular charge of seeking our America, following the coast of Russian Tartary [from Kamchatka], which he carried out, navigating east north-east until sixty-seven and a half degrees north, and although he did not achieve this attempt, they can make use of these news in order to join [*arrimarse*] themselves easily to Cape Mendocino in the Californias.

When, in December 1724, Peter I authorized an expedition from Kamchatka to the strait between Asia and America, for which he appointed V.I. Bering in 1725, the Tsar's immediate goal was to locate a new source of furs which could replenish his treasury, depleted by 21 years of war with Sweden. In June 1728, 44 men, including Bering and Chirikov, sailed on the ship *Sv. Gavriil* from Kamchatka to 67° latitude, reaching Chukotka Nose (the piece of Asia that reaches out toward the Americas). They learned that there existed islands between the two continents which could facilitate travel between them. Without glimpsing North America, Bering and Chirikov headed in August back to Kamchatka over winter. In 1732, the ship *S. Gavriil* sailed once again from Kamchatka to reach North America, not under Bering and Chirikov, but rather under M.S. Gvozdev and I. Fëdorov.⁴² In that same year of 1732, Captain M.P. Shpanberg sailed from Kamchatka to the Kurils and Japan.⁴³

⁴² Andrei Val'terovich Grinëv (2018), translated by Richard Bland, *Russian Colonization of Alaska*. Lincoln: University of Alaska Press, pp. 72-80. In 2016, Grinëv published his work in Russian.

⁴³ Grinëv (2010) "The Plans for Russian Expansion in the New World and the North Pacific in the Eighteenth and Nineteenth Centuries" in *European Journal of American Studies*, ejas.revues.org/7805 [consulted November 13, 2023], p. 6.

Part III. Action Proposed from Manila

Mission in Japan

The island of Hokkaido was largely the domain of the indigenous Ainu in a region known as Ezo, who chafed under exploitation by the Japanese in their enclave at Matsumae. Given the tense relationship between the Ainu and the Japanese, Calderón's vision of the Ainu welcoming an alliance with Spaniards out of Manila had some merit. The Manila *oidor* wrote:

The heavy cloth [*paño*] and hides that are abundant in New Spain are highly esteemed in those parts [Northern Japan], we could barter there for silver of the [Japanese] mines, iron and other fruits of Japan, and for roots and medicinal drugs, which the Tartars have, and for marten furs. And at the same time, we could return to introducing there the Scripture, to the Japanese and the Tartars, and in Korea, given that all those people worship idols, without there being in those parts either heretics or Muslims.

Calderón is describing a Jesuit mission in northern Japan, which would dovetail with the way merchants had established colonies in Las Marianas and Baja California Sur: by establishing pious endowments with this order from Northern Spain whose stream of interest staffed the missions.⁴⁴ By 1745, our actor in Spanish Manila learned from the Dutch of Bering's 1728 expedition, and correctly concluded that the navigational knowledge gained would facilitate later Russian exploration of the Americas. Calderón not only spoke of Russian activities in the Americas, but also turned his eyes to Japan:

⁴⁴ Duggan, M.C. (2023) "Redes de comercio de contrabando en el Golfo de California entre 1665 y 1701 como motor de la expansión jesuita" in *Contrabando y redes de comercio: Hispanoamérica en el comercio global, 1610- 1814*. Mexico City: Instituto Mora, pp. 75-126.

For the initial cost [of the port in California], the House will contribute what is necessary, and for its maintenance [and] discoveries and to tie these Dominions with those of the Americas with ports nearby in that part of Japan measures will be proposed without increasing the expenditures of the Royal Treasury.

Calderón wants not only to tie the Philippines to the Americas by means of the port in Monterey, but also to tie Monterey to northern Japan. The process of evangelizing is in Calderón's eyes one that wins native people as allies to Spain. With missionaries negotiating such alliances in Japan and California, and Filipino workmen building ships in Monterey, Spain would hold Hokkaido and California against Mexico City merchants' competitors for the northern Pacific. These competitors included the newly expanding Russians, but also the Dutch whom he suspected would try to use California as a means of trading in New Spain. Calderón was prescient because he wrote this in 1745 and the Dutch arrived in Baja California in 1746, where the presence of a welcoming Dutch-speaking missionary facilitated their recovery from the arduous journey, a subject to which we will return later.

Shipyard in Monterey

A shipyard in Monterey (California) is a critical piece of Calderón's 1745 proposal, not only as a stop for the galleon but also as an inexpensive location for building the four or five ships that he envisions as patrolling the Pacific from the Strait of Bangka to Cabo San Lucas.

The House will take it under charge to provide a suitable stop [*escala*] for the relief of the *naos* which go to New Spain, [that is,] a port settling the coast of the Californias, which has already been recognized by expert men, and declared by Your Majesty as most appropriate in the latitude of 37 degrees, abundant with mountains, water, hemp, and many gentle

people suited for the preaching of the Holy Gospel in the first land that these *naos* see and distant 40 days of navigation from Acapulco...⁴⁵

The proposed stop at 37° latitude is of course Monterey. This 1745 proposal refers to Vizcaíno's 1602 voyage when Calderón says that competent men have proposed the location as suitable, and he is referring to the August 19, 1606 order of the King to settle it.⁴⁶ That Monterey is 40 days out from Acapulco is helpful to understand what California means to the Manila-Mexico City merchant. As for hemp, red milkweed is the fiber that people in the Santa Barbara Channel used for rope.⁴⁷ He is correct that the California coast is mountainous and has water. Calderón continues:

With the development of this settlement the entire lengthy coast will be pacified, and the land penetrated, land which they say abounds in many heathen, to which end the House will maintain a *presidio* with soldiers, shipyard and fleet [*maestranza y marinos*] to build vessels, and to sail in them along that coast, a matter so easy from here, as it is unattainable from New Spain, because here we have more than enough men skilled in building ships and sailing [*maestranza y marina*], with the advantage of supplying itself with gunpowder, artillery, weapons and iron as cheaply as in Cádiz.

In 1602, Fr. Antonio de la Ascensión, who accompanied Sebastian Vizcaíno on his exploration of California's coast wrote that "the Puerto de Monterey...is a very good port, and well-protected from all winds. There is much wood and water in it, and an immense number of great pine trees,

⁴⁵ AGI Filipinas 183, No. 6, p. 118.

⁴⁶ The 1606 decree is reprinted in Wagner (1929) *Spanish Voyages*, p. 276.

⁴⁷ "Heavy cords made from the inner bark of the red milkweed or wild hemp" are mentioned as part of the construction of *tomol* canoe. Juan Vizcaíno (1959) *The Sea Diary of Father Vizcaíno to Alta California 1769*, translated and with an introduction by Arthur Woodward. Los Angeles: Glen Dawson, p. xix, 15.

smooth and straight, suitable for the masts and yards of ships; many very large live oaks with which to build ships; great white oaks, and forests of great scarlet oaks.”⁴⁸ If we keep these 1602 words in mind, we can understand why Monterey was attractive to Calderón as a naval shipyard. The 18th-century *oidor* envisioned the construction of vessels for a fleet to patrol the Pacific. Manila’s port of Cavite was home to skilled Filipino shipbuilders (“here we have more than enough men skilled in building ships”) and both then and now Filipino sailors are reputed to be among the best in the world. Calderón even points to the availability of inexpensive iron which the galleon could source in Asia.

Fleet to patrol from Cabo San Lucas to the Strait of Bangka

Calderón calls for a fleet of four or five ships maintained in Manila ready to depart on short notice to wherever mercantile activity needed protecting. The following intimates this wide range of the Pacific fleet:

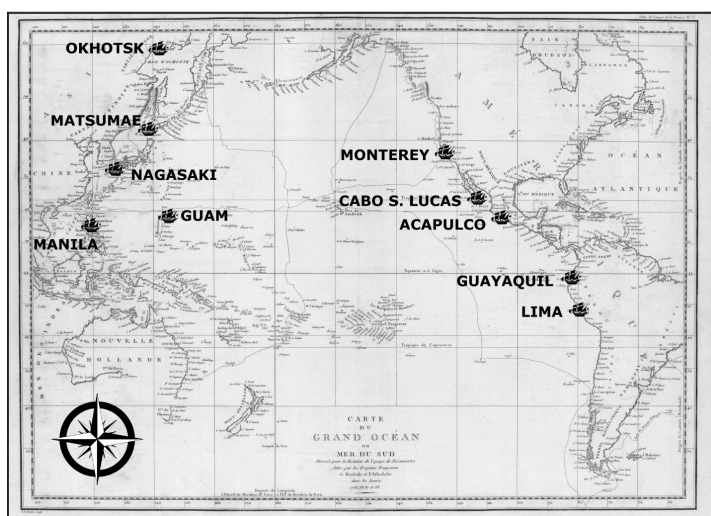
Keep here [i.e., in Manila] ready four or five ships of forty or thirty cannons, because together with a galleon of seventy [cannons], they would make a front against any squadron that from Europe might reach port in these seas, and with which we would secure not only these dominions but also those of the Americas.

The next line mentions the English pirates coming around Cape Horn to sack Lima and Guayaquil, or to prey on the galleon at Cabo San Lucas and Las Marianas (as quoted earlier), which implies a very wide range indeed. Calderón also envisions a *presidio* on the Island of Balabac (which lies between Palawan and Brunei, on the route between Dutch Jakarta and Manila) with “five *fragatas* of

⁴⁸ Wagner (1929) *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*. San Francisco: California Historical Society, pp. pp. 246-47.

40 and 30 cannons”, which he envisions the residents could use to undertake trade with China and Bengal on behalf of Manila. Finally, he points out that it would be convenient for the merchants of Manila to have a ship at hand for occasional voyages directly to Cádiz around the Cape of Good Hope, in addition to the two larger galleons (one to sail to Acapulco, and one to return from Acapulco each year). Calderón’s vision was as wide as the Pacific Rim (Figure 5).

Figure 5. Strategic locations of Pacific Rim Commerce, 1745.
Base map La Perouse 1797



Part IV. The Company of Shareholders

How central low-cost ships built at Monterey were to Calderón’s proposal becomes clear with the low level of funding that his scheme would generate if implemented from Manila. Calderón called for the expulsion of the

Chinese belonging to nine guilds from the Philippines, so that Spaniards and Catholic Filipinos would replace them in supplying the products of those guilds to the population of the Philippines. Above all, Spaniards would manage textile mills with looms worked by Filipinos, Chinese-Spanish mestizos, and Muslim prisoners—a kind of import-substitution industrialization.⁴⁹

Calderón envisioned a shareholder-financed company known as the House of Piety which would finance the textile operation.⁵⁰ Selling shares would raise \$300,000 of capital, and the shares would return 5% per year to investors, i.e., \$15,000 per year. This would be a low-risk, low-return enterprise. Calderón anticipated \$150,000 in profits, but acknowledged that the state would lose \$31,000 in fees that it currently obtained from the Chinese who conducted the business. The House of Piety would indemnify the state, leaving \$119,000 for the infrastructure projects around the Pacific to protect Spanish Manila's China trade from its rivals.

While the domestic market in the Philippines would be the House of Piety's primary market, over time Calderón envisioned these Spaniard-managed textile mills producing enough cotton and silk cloth to begin supplying the galleon, rather than the Chinese, the British, the French, or the Dutch. These last three all sourced cotton from India which they sold in the Philippines. The salaries that Spaniards could earn would cause the Spanish members of the colony to grow wealthier and to increase in number

⁴⁹ Calderón writes, "we should separate nine [of the guilds] which are *pesería*, porcelain, wicker furniture, hat makers, *manta* merchants, weavers of kerchiefs, wax chandlers, *chuchereros*, *pantines de ropa de costa y liencecillo* [...] and the thirty-one remaining guilds [...] should remain free of Spaniards", July 30, 1745 Calderón proposal, Philippines, 183, No. 6.

⁵⁰ García-Abásolo mentions this company in his (2012) *Murallas de Piedra*, p. 21; Lourdes Díaz-Trechuelo discusses it in her (1969) "The Role of the Chinese Economy in the Philippine Domestic Economy" in Milagros G. Guerrero and Lourdes Díaz-Trechuelo, *The Chinese in the Philippines*, vol. I. Manila, Bombay, New York: Solidaridad Publishing House, pp. 196-99.

relative to Muslims, Chinese and Protestants. A theme over the next twenty-five years in Calderón's writing is that he considered Manila to have a shortage of Spaniards, and that the Catholic Filipinos were natural allies. Calderón viewed trade as a zero-sum game: the Chinese were profiting in Manila, and he viewed removing them as the means of transferring profits to a Spanish managerial class. Critics of his proposal viewed the Chinese as the lifeblood of the island economy.

Part V. The Dutch Threat Materializes

On July 16, 1746, Calderón wrote from Manila to José Carbajal y Lancaster on Spain's Council of the Indies that the Dutch were on their way across the Pacific to New Spain with a tempting bribe for the Viceroy to persuade him to permit their trade.

The Dutch [...] undertook to introduce their commerce into New Spain—tempting the Viceroy with 300,000 pesos which they carried thither last year, planning to give him this money so that he should tolerate [their trading] [...]. I fear that they are planning to occupy some port in California, in order that it may serve them as a magazine—like the island of Curazas—and to make arrangements for carrying on their commerce from Batavia [Indonesia] with the same ease as from here.⁵¹

Pedro Calderón Henríquez recognized immediately that the Dutch merchant ships were a greater threat than the English corsair. Where Anson had looted one galleon of its silver, the Dutch were threatening to take over the business of shipping Asian textiles to New Spain in return

⁵¹ July 16, 1746 from Manila. Pedro Calderón y Henríquez to Joseph de Carbajal y Lancaster, President of Council of the Indies". In Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, eds., *Philippine Islands*, vol. 47 (Cleveland: The Arthur H. Clark Company), p. 230.

for silver. Curaçao, in the Caribbean, served as a warehouse for the distribution of Dutch contraband into Spanish Central America, and in the above quotation Calderón uses the term “California” to refer in all likelihood to Baja California, where he feared the Dutch could similarly establish a waystation for contraband trade with mainland New Spain. Calderón told Carbajal that the merchants of Manila were prepared to send \$50,000 to Acapulco to finance a fleet to patrol California’s coasts as a means of preventing the Dutch trade.

The Dutch ships *Herstelder* and *Hervating* arrived in December 1746 and January 1747 at Cabo San Lucas and Colima respectively. The Jesuits were interested in trade, and sent their Dutch-speaking missionary (Karl Neumayer) to Mission San José del Cabo to facilitate the relationship. The context was the failure of the Manila Galleon to sail to Acapulco between 1743 and 1746 due to the seizure of the *Covadonga* near the Philippines in 1743, followed by false rumors seeded by the Dutch Governor of Batavia (Van Imhoff) that English pirates were waiting to attack another galleon in 1745.⁵² The Jesuits, Christian natives, and settlers of Baja California had the practice of trading with the galleon in return for cloth, wax, rice, chinaware, and spices at far more reasonable prices than they could obtain from the mainland.⁵³ The Jesuits nursed the Dutch,

⁵² Peter Gerhard (1954) “A Dutch Trade Mission to New Spain, 1746-47” in *Pacific Historical Review*, vol. 23, no. 3, pp. 221-226; Wills, John E. “Dutch Ships on Mexico’s Pacific Coast, 1747”. *Southern California Quarterly*, vol. 61, no. 4, 1979, pp. 337–50. Pinzon (2019) *La Expedición Neerlandesa*.

⁵³ Looking back to the pre-1767 period, in 1786 Governor Joaquín de Arrillaga of Baja California wrote that the ban which Bourbon Reformers had imposed on private trade at Cabo San Lucas with the Manila galleon had caused hardship because it was a change: “The prejudice that the ban and failure of the *nao* to arrive at San Jose del Cabo has caused is well-known, because all of the poor people (which is everybody who lives there) [trading] with fowl, fruits, livestock, cheese had supplied themselves with clothing for the year, and the other missions had been aided with *tinajas*, wax, and other things”. October 17, 1786 Jose Joaquin de Arrillaga from Loreto to Jacobo de Ugarte, Comandante General in AGN Californias 75.

who were sick with scurvy, back to health, and the soldier Juan Nicolás de Estrada went on board their ships to the mainland (Matanchel) and set out for Mexico City carrying letters of introduction written by the Jesuits of California to seek permission for the Dutch to disembark and trade on the mainland.⁵⁴

The mercantile community in Mexico City arrested and tortured Estrada as a traitor who had assisted the enemy in betraying his country. The Dutch still on board their ships at Matanchel and Colima were denied the right to trade for either food or water. Trades probably took place clandestinely in the Gulf of California, but the voyage proved life-threatening and unprofitable. The mercantile class of New Spain succeeded in preventing the *Herstelder* and *Hervating* from achieving official status, and the Dutch ships left the coast by April of 1747.⁵⁵

Calderón, in 1746, had delivered to Carbajal in Madrid the Manila merchants' offer to pay for the defense of the California coasts:

I have collected testimony regarding all which can aid the Council to realize how, without any expense to the royal treasury, and with the men of whom we have here more than enough belonging to the navy-yard and ships, [Manila] can be fortified for that part of America, for the security of both these and those domains... For the cost of this enterprise the body of merchants offered to aid with 50,000 pesos in Acapulco.

In the above translation, the term “Manila” is an error. This term was inserted in brackets by translators Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, who published

⁵⁴ Gerhard (1954) “A Dutch Trade Mission to New Spain, 1746-47” in *Pacific Historical Review*, vol. 23, no. 3, pp. 221-26.

⁵⁵ Guadalupe Pinzón Ríos (2019) “La expedición neerlandesa de 1747” in Carmen Yuste López (ed.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático siglos XVI-XVIII*. UNAM, p. 201.

the document in English. Since these lines directly follow Calderón's fear that the Dutch will establish an outpost in California, the sentence would make greater sense if the word in brackets were 'Monterey,' so that it read "[Monterey] can be fortified for that part of America..." Indeed, Calderón had used the same phrase in 1745 in the line quoted earlier about the Russians, which we repeat:

A port populating the coast of the Californias, which has already been recognized by expert men, and declared by Your Majesty as most appropriate in the latitude of 37°[...] *We would fortify that part of the Americas, against whatever attempt enemies might make*, with special attention to the Russians who have already a port in the Pacific [emphasis added].

Calderón's recycling of the phrase while lobbying for Crown permission to protect the China trade from rivals reveals that the port and shipyard at Monterey were designed to do more than stop the Russian advance from the far north. The purpose was more general: to stop the unbridled attacks on the Manila merchants' business with Mexico City, which in the first half of the 18th century was under threat by the Dutch and the English, with the Russians coming up on the horizon. Far from being unwilling to innovate, one of the largest families in the Manila-Mexico City trade was lobbying ardently for dramatic change. An immediate \$50,000 was possible, with the House of Piety proposal offering the possibility of a steady \$119,000 pesos per year for the effort.

Remarkably, Calderón's plan was implemented in 1755—only to fail.⁵⁶ After the state exiled many Chinese from the Philippines that year, only one Spaniard was willing to invest in a store to sell textiles.⁵⁷ Spaniards operate stores in

⁵⁶ July 10, 1756 Pedro Calderón Henríquez to the King, AGI Filipinas 303, no. 7.

⁵⁷ Estimates range from 400 to over 3,000 Chinese expelled. Christian Chinese and those who applied to become Christians (*catecúmenos*) were exclud-

Mexico City, he wrote, so why are they reluctant to do so in Manila? The answer may lie in the competing opportunities for investment. We should consider that in the 18th century, there already existed a Pious Foundation in Manila, La Misericordia, which attracted investors by way of the 35% rate of interest on sea-risk loans that it charged to small-time merchants who wanted to break into shipping cargo on the galleon.

Calderón imagined his House of Piety as replacing the Misericordia as the primary financier of the galleon trade. In contrast to the Misericordia's 35%, the House of Piety would offer only 5% returns to investors. A criticism of Calderón's proposal is that nobody would want to invest in a venture that offered only 5%, when returns of 18% to 35% were possible.⁵⁸ What Calderón understood is that high-reward, high-risk loans could never finance the kind of infrastructure investments that the Philippine trade required. In the 21st century we would say that only patient

ed from expulsion. The low figure is from Díaz-Trechuelo (1969), "The Role of the Chinese", p. 207 while the higher figure is from pp. 221, 228; and Antonio García-Abásolo (2012) *Murallas de Piedra y Cañones de Seda: Chinos en el Imperio Español (siglos XVI-XVIII)*. Córdoba: Universidad de Córdoba, p. 28). His 1755 experience with the Chinese expulsion changed Calderón's worldview so that in 1766 he argued against expelling the Chinese, although even he believed they had collaborated with the English during the 1762-64 occupation. Salvador Escoto paraphrases Calderón as stating from the Council of the Indies, in 1772, that "the Spaniards did not understand retail business. They just wanted to enrich themselves in a short period of time while doing a minimal amount of work", in contrast to the work ethic of the Chinese; see (2000) "A Supplement to the Chinese Expulsion from the Philippines, 1764-1779" in *Philippine Studies*, vol. 48, no. 2, pp. 209-234.

⁵⁸ The high rates arose because the borrower did not have to pay back the money borrowed to invest in cargo if the ship were lost at sea. On risk loans, see Carmen Yuste "La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta a la Casa de la Santa Misericordia, 1751-1758" in Yuste and Guadalupe Pinzon Ríos (editors) *A 500 años del hallazgo del Pacífico: La presencia novohispana en el Mar del Sur* (Mexico City: UNAM, 2016), pp. 315-334 and Xabier Lamikiz, "Préstamos a riesgo de mar y redes transatlánticas en el comercio entre Cádiz y la costa del Pacífico sudamericano, 1760-1825" in *América Latina en Historia económica*, 2023, Vol. 30, no. 2, 1-22.

capital could finance infrastructure such as a Pacific fleet and a shipyard in California.

Conclusion

Calderón was correct that there were few Spaniards in the Philippines, the Chinese were the entrepreneurs, and the common man (or woman) preferred to live by selling his/her space on the galleon, or by lending at 18% to 40% interest to finance trade. Cutting off income to widows of sailors or expelling the Chinese businessmen were scorched-earth proposals. One senses the surprise an aristocrat from Cantabria must have felt in a city which was majority Chinese and Filipino, and also included some people of African heritage, Muslims, and Protestant Dutch and English trading in the shadows. In 1759, Don Pedro had a claim to the governorship of Manila due to his seniority in the Audiencia, and perhaps he could have attained the position if his fellow members of the Audiencia had backed him up.⁵⁹

Much of what Calderón called for in 1745 was implemented between 1768 and 1774. Spain opened a naval shipyard on the Pacific Coast of New Spain (San Blas, 1768), founded a port at Monterey (1770), and funded an expedition to 54°40' latitude to forestall the Russian advance (1774). The catalyst for implementing Calderón's vision was Madrid's reassessment of the importance of the northern Pacific after the looting of Manila in 1762-64 by the British Navy and the East India Company.⁶⁰ Only then was Spain willing to fund infrastructural improvements.

Calderón's 1745 *proyecto* reminds us that New Spain was not solely an American viceroyalty, but included the

⁵⁹ Barrientos, "Pedro Calderón Enríquez".

⁶⁰ *Making, Breaking and Taking: Art and War in the Pacific World from Anson's Voyage to the Philippine-American War*. Oakland: University of California Press, pp. 4, 120-23.

Philippine Islands and Las Marianas in Asia. In Calderón's world, Manila was a place to collect data about Russian, Japanese, and Dutch plans, and to craft a frugal means of keeping these rivals at bay. His suggestion that settlements be opened among the indigenous in northern Japan and in Monterey was plausible. Yet expecting merchants to turn their backs on the high rate of interest offered in Manila for the low returns that his company would offer was unrealistic. The defense of Spain's China trade route required the state to invest, and that effort was not forthcoming in 1745. In the 1768 year of innovation, Calderón would stand behind the scenes in the Consejo de Indias with his vision of what could be, while José González Calderón from Mexico City would act as business agent for the California missions.⁶¹

⁶¹ *Memoria* Account Book from Mission San Carlos, 1770-1773 in Documentos para la historia de México, Archivo General de la Nación (AGN), Mexico City.

Expediciones cartográficas desde el Departamento Marítimo del Callao (1801-1804)

JORGE ORTIZ SOTELO¹

En 1802 los tenientes de navío José Ignacio Colmenares y José de Moraleda fueron comisionados por el comandante del Departamento Marítimo del Callao para llevar a cabo levantamientos cartográficos desde Chiloé hasta Sonsonate. Colmenares zarpó hacia el sur con el bergantín Peruano y la goleta Extremeña, y Moraleda se dirigió al norte con la corbeta Castor y la goleta San Juan de Mata, alias Alavesa. Ambas expediciones reunieron una gran cantidad de información, pero debieron concluir sus trabajos en setiembre de 1804, cuando la Extremeña fue capturada por el bergantín británico Harrington en el puerto de Caldera, cuyo capitán, erradamente, pensaba que se habían reiniciado las hostilidades entre su país y España.

Con base en documentación poco conocida, esta ponencia analiza ambos esfuerzos exploratorios, así como su abrupto final.

Contexto general

Desde mediados del siglo XVIII, la Real Armada Española había asumido las funciones de defensa marítima del Pacífico Sur, teniendo como base el puerto del Callao. Para ello, dependiendo de las circunstancias, destinaba algunos

¹ Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

buques que cumplieran las diversas funciones que esa defensa requería. Hasta 1799 el mando de este apostadero fue ejercido por el oficial más antiguo presente, pero, a partir de ese año, se designó a un brigadier para dicha función, estableciendo su puesto de mando en tierra y elevando al apostadero a la condición de departamento marítimo. Además de los medios a flote, dicho comandante contaba con algunas dependencias reunidas en el Arsenal de Marina, que debían brindar el apoyo logístico a los buques, mientras que la salud de sus tripulaciones era atendida en el hospital naval de Bellavista. Como parte de sus funciones, debía también controlar la actividad marítima, para lo cual contaba con las capitanías de puerto del Callao, Valparaíso, Concepción y Guayaquil. Dependiente de la primera de ellas, se encontraba la Academia Real de Náutica de Lima.

Esta última tenía entre sus funciones acopiar información marítima, entre ella diarios de navegación de la marina mercante, levantamientos cartográficos e hidrográficos, y toda clase de noticias útiles para la seguridad de la navegación, en lo que vino a ser conocido como el Depósito Hidrográfico de Lima.

Concluida la guerra del Rosellón (1793-1795), España y Francia mejoraron sus relaciones y, en agosto de 1796, acordaron actuar conjuntamente contra Gran Bretaña, su común rival. Poco después estalló una nueva guerra contra esta última potencia que habría de prolongarse hasta la firma del Tratado de Amiens, en marzo de 1802. Si bien las principales acciones se llevaron a cabo en aguas europeas, no faltaron las que tuvieron lugar en aguas americanas, donde la presencia de un considerable número de buques británicos los convirtió en víctimas o actores de las hostilidades.

A mediados de 1801, el Pacífico sur estaba relativamente en calma, por lo que en junio se ordenó al brigadier Tomás de Ugarte, comandante de Marina en el Callao, que, para mejorar la seguridad de la navegación desde Chiloé hasta Panamá, el teniente de navío José Ignacio Colmenares

actualizara los levantamientos cartográficos existentes; y para hacer lo mismo en las aguas centroamericanas, en octubre se dispuso que el teniente de navío José de Moraleda realizara una labor similar en dicho ámbito.² En cumplimiento de esas órdenes, el 1.º de julio de 1802, Colmenares asumió el mando del bergantín Peruano, mientras que Moraleda hizo lo propio con la corbeta Castor en agosto.³

El bergantín tendría como auxiliar a la goleta Extremena, mientras que la de igual clase San Juan de Mata, alias Alavesa, colaboraría con la corbeta. Ambas goletas habían sido construidas por León Aycardo en Guayaquil, con material recuperado de la fragata Santa Leocadia, perdida en la punta de Santa Elena en noviembre de 1800, el reunido para la proyectada fragata Ciudad de Lima y el que se le envió desde el Callao, siendo puestas en servicio a principios de 1803.⁴

Moraleda fue el primero en zarpar, haciéndolo el 24 de diciembre de 1802 con destino inicial a Guayaquil, donde se le debía unir su pequeña consorte, para pasar luego a Panamá a fin de iniciar su labor. Al igual que lo había realizado durante sus labores cartográficas e hidrográficas de las costas de Chiloé en la década precedente, Moraleda escribió un minucioso diario sobre los trabajos realizados en esa comisión que habría de prolongarse hasta 1804, lo que permite seguir con detalle la labor que llevó a cabo, que, en gran medida, consistiría en perfeccionar la cartografía levantada por la expedición Malaspina-Bustamante (1789-1794).⁵

² Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España (en adelante AGMAB), Expediciones a Indias, legajo 31, carpeta 2, Lima 23/2/1802, índice de reales órdenes recibidas por vía reservada.

³ *Ibidem*, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Caballero n.º 253, Lima 15/8/1802.

⁴ *Ibidem*, legajo 36, Vivero a Gil de Taboada n.º 23, Lima 23/6/1804; legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada n.º 154, Lima 30/4/1807. Biblioteca Nacional del Perú (en adelante BNP), ms 804, sesiones 51 (12/3/1803), 56 (11/7/1803) y 62 (22/12/1803).

⁵ Museo Naval, Madrid, España (en adelante MNM), ms. 612/002, Diarios de los viajes desde el puerto del Callao a los de Guayaquil y Panamá, y de estos al reconocimiento y demarcación de las costas de Veracruz, Rica, Nicaragua

Moraleda salió del Callao con una dotación de 90 hombres a su mando, entre ellos tres oficiales y dos guardiamarinas, llevando además al alférez de navío Antonio Quartará, un guardiamarina, un piloto y 24 hombres de mar para dotar a la recién construida goleta Alavesa, así como seis piezas de cuatro libras y pertrechos y víveres para dicha nave. También contaba con dos relojes de longitud Arnold, el n.º 154, de propiedad del brigadier Tomás de Ugarte, y el n.º 262.⁶ Entre los pasajeros que llevaba a Guayaquil y Panamá, se encontraba el barón Alexander von Humboldt, quien había llegado a Lima en octubre, habiendo recorrido la costa entre Trujillo y Lima. Tanto en su viaje terrestre, como durante la navegación hasta Guayaquil, Humboldt realizó algunas observaciones de las corrientes y temperatura del mar, lo que eventualmente le permitirían comprender mejor el sistema de corrientes marinas y su impacto en el clima peruano.⁷

Tras describir y levantar un croquis de las islas de Lobos de Afuera, que había reconocido en 1800, Moraleda arribó a Puná el 1.º de enero de 1803, donde se enteró de que la Alavesa, que supuestamente debía unírsele en esa isla, aún no estaba lista, por lo que optó por ingresar a Guayaquil. Su arribo a este puerto se produjo en la noche del 2, y en las primeras horas del siguiente día, luego de saludar al gobernador Juan de Mata Urbina, se dirigió al astillero para ver el estado en que se encontraba la goleta. Por diversos motivos estos trabajos se habían retrasado, y solo el 5 de febrero ambos buques pudieron zarpar hacia Panamá. A bordo de la *Castor*, se embarcó Urbina y su familia, que se dirigía a ese

y Guatemala, con la corbeta *Castor*, por su comandante José de Moraleda y Montero, teniente de fragata y ayudante del Cuerpo de Pilotos en el Apostadero del Callao.

6 Ríos Llana, Macarena, "Práctica científica en el Pacífico centroamericano. Los viajes de José de Moraleda (1802-1804)", *Revista de Geografía Norte Grande*, n.º 51, 2012, p. 168.

7 BNP, ms. 804, sesión n.º 87, Lima 10/1/1805. Ortiz Sotelo, Jorge, "Aportes de Humboldt a la náutica y a la oceanografía peruana", *HiN* VIII, n.º 15, 2007, pp. 23-32.

puerto para relevar al mariscal de campo Antonio Narváez como comandante general de esa provincia, y arribaron a su destino a mediados de marzo.

Conforme lo señalaban sus instrucciones, durante su estadía en Panamá, Moraleda indagó entre los vecinos más notables de Panamá sobre el supuesto viaje llevado a cabo en 1640 por un almirante Bartolomé de Fonte desde el Callao en busca del pasaje del Noroeste. Luego de entrevistar a varios vecinos, y de hacer un extenso análisis de la información disponible, llegó a la conclusión de que dicho viaje no se había realizado, y que la traducción inglesa que circulaba de él, parte de la cual incluye en su diario, era una farsa.⁸

La permanencia en Panamá se dilató más de lo esperado, pues, además de no estar disponibles algunos instrumentos que debía recoger, tampoco estaba el práctico que había pedido para las costas de Veragua. A ello se sumó el que Moraleda cayese enfermo, lo que lo mantuvo inhábil por doce días. Finalmente, el 13 de abril, la *Castor* y la *Alavesa* zarparon hacia la isla de Otoque, donde se embarcó a Pedro Azabache, quien serviría de práctico hasta la boca chica de Chiriquí. De ese modo se inició el reconocimiento de las islas y costas del golfo de Panamá en dirección al suroeste, que dobló luego al oeste hacia la isla de Coiba, donde se instaló un campamento para llevar a cabo un minucioso levantamiento de la ensenada de Damas. Estando en esa labor, arribó el bergantín *Nuestra Señora de las Mercedes*, que había salido de Guayaquil hacia Panamá, pero, por enfermedad de su capitán, José de Lara, había quedado a cargo de un piloto indígena que se había extraviado en el golfo de Panamá. Se lo auxilió de la mejor manera, y Moraleda tuvo que desprenderse de uno de sus pilotos para que lo condujera a Panamá y luego a Guayaquil.⁹

⁸ MNM, ms. 612/002, pp. 66-75. El supuesto relato de La Fonte apareció en el *Monthly Miscellany, or Memoirs for the Curious*, 1708, Londres, pp. 123-126, 183-186.

⁹ MNM, ms. 612/002, pp. 96-98.

Tras reconocer la isla Coiba o Quibo y las islas aledañas, a mediados de mayo, dio por concluidos los trabajos de esa primera temporada, pues la estación de lluvias tornaba impracticable continuarlos, y se dirigió a Guayaquil. En esa navegación Moraleda recaló en la isla Gorgona, cuyo croquis y descripción también incluyó en su diario.¹⁰ Separadas ambas naves entre dicha isla y Manta, la *Castor* arribó a esta localidad el 5 de junio, y continuó su viaje cinco días después hacia Santa Elena, donde embarcaron los doce cañones de doce libras y algunos otros elementos que habían sido rescatados de la Santa Leocadia, y se puso al habla con la fragata mercante *Teniente*, alias *Peñita*, del capitán Pascacio Letona, que, habiendo salido de Sonsonate, se dirigía a Guayaquil y Valparaíso. Cumpliendo las instrucciones de Ugarte, en la noche del 23 de junio, la *Castor* arribó a Puná, donde desembarcó la artillería de la Santa Leocadia, y prosiguió luego a Guayaquil, donde fondeó el 25, tras lo cual se le unió poco después la *Alavesa*.¹¹

Ambas naves permanecieron en Guayaquil hasta el 9 de enero, cuando volvieron a zarpar para continuar con el reconocimiento de las costas centroamericanas. Llevaban esta vez 19 indígenas enviados por la Audiencia de Quito para ser confinados en el presidio de Chagres, además de diez desertores de balleneros ingleses que debían ser entregados al gobernador de Panamá.¹² Luego de una breve recalada en Puná, ambas naves se separaron, y la *Alavesa* arribó a Panamá el 9 de febrero, y la *Castor* a Perico, un día después. En ese lugar pudieron efectuar algunas reparaciones a la corbeta, que había estado embarcando agua desde su salida de Puná, encontrando algunos tablones del casco afectados por la broma.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 123-127.

¹¹ *Ibidem*, pp. 160-162. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana n.º 348, Lima 24/7/1803.

¹² MNM, ms. 612/002, p. 171.

Luego de embarcar a Esteban Muñiz, práctico de la costa hasta el golfo de Nicoya, y de reabastecerse de víveres frescos, las naves zarparon el 18 de marzo y arribaron a Coiba, dos días después. Durante el reconocimiento del río San Juan, en dicha isla, el práctico Muñiz fue atacado por un caimán, tras lo cual quedó a punto de perder una pierna. Finalmente, los primeros días de abril, Moraleda se embarcó en la goleta para reconocer la ensenada de Montijo, ubicada frente a Coiba, labor que les tomó unos veinte días; luego de los cuales reasumió el mando de la *Castor* y ambas naves iniciaron el retorno a Guayaquil, a donde ingresaron el 5 de junio.

Allí debían invernar y realizar las reparaciones necesarias para continuar con su comisión hidrográfica, pero, el 18 de noviembre de 1804, Moraleda recibió instrucciones del capitán de fragata José Pascual Vivero, quien había relevado a Ugarte como comandante de Marina del Callao, de zarpar hacia Pisco, donde debía unirse al Peruano para iniciar la búsqueda del bergantín británico *Harrington*, que había capturado a la goleta *Extremeña* y a algunos buques mercantes, y realizado otros actos hostiles.¹³

Durante su expedición Moraleda dibujó algunas cartas, entre ellas una de las costas de Panamá y Veragua entre las puntas de los Naranjos y la de Chame, que incluye a la isla de Coiba; otra con los surgideros de Perico y Taboga; y una tercera del puerto de Damas en la isla de Coiba.¹⁴ Asimismo, la información que recogió sirvió para que el piloto Andrés Baleato, maestro de la Academia Náutica de Lima, rectificara la carta de la ensenada de Panamá levantada por la expedición Malaspina-Bustamante.¹⁵

La *Alavesa*, por su parte, fue despachada por Moraleda para que levantara un plano de la boca del río Santiago, en la costa norte del actual Ecuador, y, a mediados de 1805,

¹³ *Ibidem*, pp. 280-281.

¹⁴ *Ibidem*, 13-D-10, 13D-5 y 13-D-9.

¹⁵ *Ibidem*, 13-E-11.

se encontraba en Guayaquil, donde fue armada con doce cañones de cuatro libras, pues ya se había iniciado una nueva guerra con Gran Bretaña.¹⁶

Veamos ahora lo que sucedió con la segunda división hidrográfica. Al mando del teniente de fragata Mariano Isasbiribil, la Extremeña zarpó de Guayaquil hacia el Callao en noviembre de 1802 con nueve piezas de artillería y otros efectos de la siniestrada Santa Leocadia, pero se vio obligada a arribar a Santa a principios de enero de 1803, en donde la encontró el bergantín Peruano los primeros días del siguiente mes, navegando juntas hacia el Callao. En este puerto ambas naves se alistaron para iniciar su comisión, y zarparon hacia Valparaíso a fines de abril, donde, luego de invernar y levantar un plano del puerto,¹⁷ iniciaron su primera campaña hidrográfica el 1.º de octubre. Se dirigieron primero a reconocer y levantar planos de Quintero, Papudo y Pichidangui, antes de retornar a Valparaíso en los primeros días de noviembre.¹⁸ Dos semanas después iniciaron su segunda campaña, y reconocieron Chiloé, Valdivia, Talcahuano y las islas Mocha y Santa María, antes de retornar a Valparaíso a finales de marzo de 1804.¹⁹

El 20 de junio, ambas naves se hicieron nuevamente a la mar, acompañadas por el falucho San Juan Bautista, dirigiéndose a Coquimbo para continuar con los trabajos cartográficos, pero, en la noche del 27, en medio de una tormenta, el bergantín perdió el mastelero de gavia y algunos obenques, por lo que se vio obligado a arribar a Valparaíso. Por su parte, la Extremeña continuó hacia Coquimbo y, tras llevar a cabo el levantamiento respectivo, pasó a hacer lo

¹⁶ *Ibidem*, 33-B-06-a; ms. 96, Mar del Sur I, ff. 6-7, noticias dadas por la goleta Alavesa en su expedición de 1804. BNP, ms 804, sesión 95 (8/7/1805).

¹⁷ MNM, 51-B-13.

¹⁸ *Ibidem*, 51-A-9 y 51-B-2.

¹⁹ *Idibem*, L D-5 y L D-9 (signatura antigua). AGMAB, Listas de Cádiz 8118/238, libro de tripulación del *Peruano*, 1804. AGN, GO-BI 3, doc. 49, f. 3, Urbina, Guayaquil 6/11/1802, lista de lo que conduce la Extremeña al Callao. Anrique R., Nicolás, *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile*, Imprenta Elzeviriana, Santiago, 1898, pp. 3-9.

propio en Herradura de Quintero, Tongoy, Guanaquero y el tramo de costa entre Lengua de Vaca y punta de Teatinos.²⁰ A pedido del capitán general de Chile, a fines de julio, debió retornar a Coquimbo para alejar de la costa a la fragata francesa Teresa y a otros buques que se presumía estaban introduciendo mercancías de manera ilegal, y pasó luego a Huasco; y, a mediados de setiembre, inició los trabajos en Caldera, Caldereta de Copiapó y Ramada.²¹

Estaba en esas labores cuando, el 30 de setiembre, fue atacada por el bergantín británico Harrington, al mando del escocés William Douglas Campbell. No era la primera vez que este bergantín estaba en costas chilenas, pues en 1802, habiendo zarpado de Port Jackson, había tratado de introducir carga ilegal por cuenta de una casa comercial bengalí.²² En mayo de 1804, Campbell volvió a dirigirse a las costas sudamericanas, con 52 tripulantes y seis obuses de doce libras, seis cañones de seis y dos de tres. La intención formal del viaje, al igual que el precedente, era la caza de ballenas, pero también llevaba carga que pensaba vender si se presentaba la ocasión. Tocó primero en Tahití, donde un capitán norteamericano le habría informado que España y Gran Bretaña se encontraban en guerra. Partiendo de esa aseveración, y considerando que su comisión como capitán de infantería de marina de la East India Company lo autorizaba a ejercer el corso, Campbell puso proa a Más Afuera, donde se informó de la presencia del bergantín Peruano y la goleta Extremeña en las costas chilenas, tras lo cual inició su búsqueda con intenciones hostiles.²³

²⁰ MNM, 50-C-5, 50-C-3 y 50-C-2.

²¹ *Ibidem*, 51-A-7. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado n.º 42, Lima 23/11/1804; anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

²² AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 29/5/1805, Vivero a Grandallana n.º 40, Lima 26/10/1804. Estensen, Miriam, *The life of George Bass: Surgeon and sailor of the Enlightenment*, Allen and Unwin, St. Leonards, 2005, p. 186.

²³ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana n.º 44, Lima 26/11/1804.

El Harrington arribó a la altura de la punta Lengua de Vaca, en la bahía de Tongoy, y avistó en ese lugar al bergantín San Francisco de Paula, alias Maulino o Amiento, al mando de Ramón Eraso, al que siguió hasta ingresar a Coquimbo el 24 de setiembre. Las autoridades locales enviaron un bote a reconocer la nave y a advertir a su capitán que debía alejarse de la costa, pero Campbell no solo detuvo a los comisionados, entre los que se encontraba Félix de Varleta, sino que también capturó al San Francisco de Paula. Las dos naves zarparon esa misma noche y arribaron el 27 a Huasco, donde tomaron trescientos quintales de cobre de la Real Hacienda y otros cien pertenecientes a Juan Manuel de la Cruz. En ese lugar desertó un marinero irlandés que, conducido a Coquimbo, fue interrogado por el teniente Colmenares a su arribo a dicho puerto en los primeros días de octubre.²⁴

Mientras el Harrington y su presa se alejaban hacia el norte, el subdelegado de Coquimbo envió mensajeros para alertar a la Extremeña, uno de los cuales la encontró hacia el mediodía del 29 de setiembre en Caldera. Al haber despachado algunos hombres a sondar Caldereta, y otros a efectuar triangulaciones entre dicho punto y la playa de Puerto Inglés, Isasbiribil no pudo zarpar de inmediato, y solo al final de la tarde logró reunir a su dotación y traer a bordo la tienda y los instrumentos que tenía en tierra para realizar sus observaciones. Impedido de zarpar esa noche por falta de viento, utilizó esas horas para alistar su nave para el combate, sacando de bodega las cuatro piezas de artillería de cuatro libras que tenía, así como los escasos 21 proyectiles con que contaba para ellas. Al aclarar el 30, se avistó un bergantín, y, a las ocho y media de esa mañana, se reconoció que no se trataba del Peruano, sino de un buque británico

²⁴ *Ibidem*, legajo 36, Vivero a Grandallana n.º 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana n.º 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, Callao 25/10/1804; legajo 38, Ruiz Huidobro a Grandallana, Montevideo, 2/1/1805. MNM, ms. 2601/53, Nicolás de la Cruz y Bahamonde al Príncipe de la Paz, Cádiz, 13/2/1805.

que se dirigía hacia su posición. Viendo que dicha nave era claramente superior, movió su nave hacia la playa, fondeando sobre dos brazas de agua, y, a las nueve de la mañana, izó su pabellón y lo afirmó con un tiro. A su vez, el Harrington mostró la bandera británica y contestó el disparo, y así se inició el combate.

Una hora después, habiendo agotado sus proyectiles y viendo que se desprendían embarcaciones menores del buque contrario para cortar el acceso a tierra, Isasbiribil convocó a sus oficiales y acordaron varar y quemar la nave para evitar que cayese en manos del atacante. Tras despachar la gente a tierra con los documentos de su comisión, él y un pequeño grupo prendieron fuego a una capa de azufre que habían esparcido en la cámara, y bajaron luego a tierra, sin poder impedir que los botes del Harrington alcanzaran a la Extremeña, se apagara el fuego y se la remolcara al lado del bergantín.²⁵

El Harrington y sus dos presas partieron poco después hacia Port Jackson, pero, al llegar a la isla Norfolk, Campbell se enteró de que España y Gran Bretaña se encontraban en paz, pues la declaración de hostilidades solo tuvo lugar el 12 de diciembre. Al arribo de las tres naves a Port Jackson, en mayo de 1805, el gobernador Philip King dispuso que Campbell y su tripulación permanecieran bajo arresto a bordo de su nave, debiendo enfrentar cargos de piratería. Asimismo, mandó izar la bandera española en la Extremeña y en el San Francisco de Paula, y dispuso que el teniente Charles Robbins pasara al Callao con el cúter *Integrity* y presentara sus disculpas al virrey peruano, informándole de las acciones que había tomado y asegurándole que los interesados podían recoger sus buques. El *Integrity* zarpó en demanda de Valparaíso el 20 de junio de 1805, y se perdió

²⁵ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana n.º 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Lima 23/11/1804 n.º 42, Avilés al secretario de Estado, anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

durante la travesía. Solo se tuvo noticia de estos hechos a principios de 1807, cuando el bergantín norteamericano *Venus* llegó a Talcahuano y su capitán informó sobre ellos. Para entonces, habiéndose declarado la guerra, y al no tener noticias del paradero del teniente Robbins, el gobernador King puso en venta ambas presas.²⁶

Este tema fue materia de un largo proceso diplomático entre el gobierno español y el británico, demandando el primero no solo el castigo de Campbell, sino además una compensación por el valor de lo tomado (12 000 pesos por el *San Francisco de Paula*, 3200 por el cobre sacado de Huasco, 25 000 por la *Extremaña* y unos 1000 más por los instrumentos científicos perdidos a bordo de esta última) y por los perjuicios causados.²⁷

Retornemos ahora a *Isasbiribil* y sus hombres. Luego de que se alejaron el *Harrington* y sus presas, se dirigieron a la villa de Copiapó, desde donde el referido oficial escribió al teniente de navío Colmenares para informarle de lo sucedido. El 5 de octubre, apenas recibió ese informe, este último zarpó de Valparaíso y, al arribar a Coquimbo, despachó hacia el Callao al falucho *San Juan Bautista*, al mando del piloto Gaspar Bejarano, para que informara de estos hechos al virrey Gabriel de Avilés. Por su parte, el Peruano se dirigió a Huasco para recoger a *Isasbiribil* y a sus hombres, e inició luego un largo crucero en busca de la nave enemiga y sus presas, que lo llevó hasta Pisco. En dicho lugar desembarcó *Isasbiribil*, quien llegó a Lima el 20 de noviembre, mientras que el Peruano retornó a Valparaíso para patrullar las aguas del sur.²⁸

²⁶ *Ibidem*, legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada n.º 154, Lima 30/4/1807, anexo declaración del capitán Benjamín Kelly, Talcahuano, 17/2/1807. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 10/3/1805, p. 1; 14/4/1805, pp. 3-4; 26/5/1805, p. 1; y 30/6/1805, p. 2. Estensen, Miriam, *The life of George Bass... op. cit.*, p. 187.

²⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado n.º 42, Lima 23/11/1804.

²⁸ *Ibidem*, legajo 36, Vivero a Grandallana n.º 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana n.º 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804. BNP, ms 804, sesión 84 (22/11/1804).

Por su parte, Bejarano fue interceptado por dos fragatas británicas el 23 de octubre, a los 15° sur, por lo que se vio forzado a arrojar al mar la correspondencia que llevaba y a instruir a sus diez tripulantes para hacerse pasar por una embarcación mercante. Una de las fragatas era la Cambridge, y la otra, cuyo nombre no he podido encontrar, estaba al mando de Thomas Bebes, quien, junto al piloto de la nave mencionada, se encontraba en el bote que pasó al falucho. Ambos habían sido prisioneros, el primero en Guayaquil y el segundo en Bellavista, y reconocieron a Bejarano, quien fue llevado a bordo de la Cambridge, donde otro piloto, que tiempo atrás había sido apresado por la Castor, también lo reconoció. Le ofrecieron mercancía en venta, pero Bejarano rehusó la oferta, y fue finalmente liberado a medianoche, luego de lo cual continuó con su travesía hacia el Callao, a donde finalmente arribó el 25 de octubre.²⁹

La pérdida de la Extremeña y el reinicio de la guerra con Gran Bretaña, pocos meses después, dieron por concluidos los trabajos de la segunda división hidrográfica. Pese a ello, su labor fue significativa, logrando reunir una gran cantidad de información que, junto con la de la primera división, fue remitida por Vivero a la Dirección de Hidrografía.³⁰ Asimismo, Colmenares elaboró un derrotero general desde el Callao hasta Chiloé, y tanto él como Isasbiribil produjeron varios planos de los puertos reconocidos, así como de las costas reconocidas.

Los trabajos de ambas comisiones produjeron valiosa información, así como varios mapas y cartas náuticas. El destino inicial de dicho material fue la Academia Real de Náutica de Lima, donde el piloto Andrés Baleato la utilizó para actualizar los datos disponibles sobre las costas

²⁹ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana n.º 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804.

³⁰ MNM, ms. 96, ff. 4-5, noticias dadas por el bergantín Peruano en su expedición de 1806; y ms. 98, Mar del Sur III, ff. 48-48v, situación de algunos puntos de la costa determinados en la expedición del Peruano.

chilenas y centroamericanas que con regularidad remitía a la Real Academia de Navegación de San Fernando, cuyos fondos eventualmente pasaron al Depósito Hidrográfico de Madrid y hoy se conservan en el Museo Naval, en dicha ciudad.

Las hostilidades llevadas a cabo por el Harrington interrumpieron la labor de ambas comisiones, y, si bien el capitán Campbell actuó convencido de que Gran Bretaña y España estaban en guerra, quedó en claro lo frágil de la paz alcanzada en 1802. Por otro lado, el gobernador de Port Jackson procuró evitar que el asunto escalara, pero la declaración de guerra entre ambos países hizo que el tema pasara a segundo plano.

La influencia de España y su real armada en la formación del primer poder naval chileno

CARLOS RAMOS¹

Introducción

Hasta antes de la batalla de Trafalgar, la Armada Española era una de las más poderosas del mundo. Desde la época de los viajes de Colón y la posterior formación del Imperio en América, España podía desarrollar y mantener el vínculo con sus colonias prácticamente sin rival.² Para asegurar las rutas comerciales, a partir de 1564, la Casa de Contratación de Sevilla ordenó que todas las naves que atravesaran el Atlántico lo hicieran en convoy para así ser escoltados por alguna de las flotas que se mantenían en América.³ Esta situación demostró la conciencia marítima existente casi dos siglos antes del nacimiento de uno de los primeros poderes navales en Iberoamérica, que ya visualizaba en su predecesor un pensamiento marítimo lleno de riquezas.

En 1817, luego de la batalla de Chacabuco, el director supremo de la naciente República de Chile, Bernardo O'Higgins, comprendió que, para consolidar la independencia no solo de Chile, sino de todas las colonias españolas en América, era necesario arrebatar el dominio del océano Pacífico a la Corona española. Fue así como en

¹ Armada de Chile.

² Lincoln Paine, *El Mar y la Civilización. Una historia marítima del mundo*. (Madrid: Knop Doubleday Group, 2013), pp. 506-508.

³ Paine, *op. cit.*, pp. 507-508.

1818 el gobierno chileno decidió materializar un poder naval. O'Higgins y sus asesores pusieron todo su esfuerzo para el logro de esta empresa, cuya importancia era vital para los intereses de la naciente República⁴.

Desde la aparición de los primeros textos historiográficos chilenos del periodo decimonónico, se ha resaltado la influencia del modelo británico en la creación de la Primera Escuadra chilena y en la ejecución de la expedición libertadora del Perú, de lo que dan cuenta autores como Antonio García Reyes,⁵ Carlos María Sayago⁶ y Luis Langlois.⁷ Esta situación no resulta extraña, si se consideran los logros obtenidos por la Marina bajo el mando de lord Cochrane, quien grabó a fuego la consigna de "Gloria y Victoria" tras las operaciones navales en Callao y Valdivia.

Sin embargo, resulta imposible obviar los tres siglos de dominación española sobre Chile, lo que lleva al cuestionamiento de si el legado de España tuvo alguna incidencia en la creación de la Marina de Chile y en sus primeras operaciones en el Pacífico.

El presente trabajo tiene por objetivo demostrar que, aparte de la influencia británica, la Marina de Chile nació al alero de una fuerte influencia de la Corona española, la que se manifestó en diferentes factores empíricos: por una parte, el pensamiento marítimo de una elite educada bajo el modelo imperial que difundió su pensamiento marítimo a las generaciones posteriores. En segundo lugar, la influencia que tuvo unos de los principales oficiales navales de la época, Manuel Blanco

⁴ Ernesto de la Cruz, *Epistolario de D. Bernardo O'Higgins, 1798-1823*. (Santiago: Universitaria, 1916).

⁵ Antonio García Reyes, *Memoria sobre la primera Escuadra Nacional* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1846).

⁶ Carlos Sayago, *Crónica de la marina militar de la República de Chile* (Copiapó: Imprenta de la Unión, 1864).

⁷ Luis Langlois, *La Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile desde 1810 a 1910*. (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1911).

Encalada, que incidió en aspectos como la educación y la implantación del marco normativo base para la realización de las primeras operaciones navales.

La elite

Describir la totalidad de la elite de la época sería un trabajo cuya extensión abarcaría una investigación completa. Por este motivo, se seleccionó un personaje que participó en el gobierno imperial durante todo el proceso de independencia de Chile y en los primeros años de la República, además de ejercer una fuerte labor como docente.

Juan Egaña Risco (1769-1836) nació en Lima; hijo de padres peruanos, estudió en el Seminario de Santo Toribio, se graduó a los 16 años como profesor de Filosofía, Teología y Leyes, e inició su labor docente a muy temprana edad. Llegó a Chile en 1790, donde trabajó como profesor particular. En 1802 fue nombrado diputado y secretario del Real Tribunal de Minería, situación que, una vez iniciado el proceso de independencia, le significó continuar como miembro de ese tribunal, participando en el cabildo abierto de septiembre de 1810. Luego, fue elegido senador, y presentó importantes iniciativas, como el Reglamento Constitucional Provisional de 1812⁸ y el Proyecto Constitucional de 1823.

⁸ Juan Egaña, "Reglamento Constitucional Provisional" (Bcn, 27 de octubre de 1812).

Imagen 1. Juan Egaña Risco⁹

Pese a que su actividad no estuvo directamente ligada al mar, el pensamiento marítimo de Egaña constituye uno de los primeros del movimiento independentista chileno, y quedó grabado principalmente en dos de sus principales aportes: su plan de gobierno y su plan de defensa.

El primero, su plan de gobierno elaborado en 1810,¹⁰ abordó diversos temas como la educación, la economía y la forma de gobierno, en un completo documento que conformó la base de lo que más tarde sería su proyecto constitucional. Al respecto, el plan de Egaña, cuyo objetivo era reaccionar frente a las “graves necesidades, y la parálisis en que se halla la monarquía”, planteó primero que Chile difícilmente sería acometido por tierra, situación por la que

⁹ «Juan Egaña Risco Reseñas biográficas parlamentarias», Biblioteca del Congreso Nacional, 5 de febrero de 2023, en www.bcn.cl/historiapolitica/reseñas_parlamentarias/wiki/Juan_Ega%C3%B1a_Risco.

¹⁰ Plan de Gobierno, confeccionado y propuesto al presidente de la Exma. Junta de Gobierno, por Don Juan Egaña.

aconsejó no aumentar las fuerzas de tierra, pero sí las marítimas.¹¹ Si bien es cierto, el plan se redactó para gobernar en nombre del rey, es probable que Egaña pensara en un gobierno independiente.

En el plan de gobierno, fue donde Egaña plasmó su pensamiento marítimo y naval, proponiendo medidas como fomentar la marina e impulsar el comercio, a través del apoyo a la industria y la agricultura, donde el Pacífico se presentaba como el único medio para establecer relaciones comerciales, considerando la deficiente conectividad terrestre de la época. Egaña también comprendía que, por la geografía de Chile, la actividad marítima sería vital para la naciente República, destacando que el comercio “se forma con la población, las necesidades, y sobre todo con una marina propia”. Además, señaló que los ingresos obtenidos de las ganancias del comercio tienen el “único y sagrado destino de fomentar la marina mercante”.¹²

Egaña también elaboró un plan de defensa¹³ en 1813, en el que dio cuenta de las capacidades de Chile para defenderse de un posible ataque de Francia sobre las colonias españolas,¹⁴ en caso de que la potencia europea reorganizara su marina. El plan presentó tal detalle de la época respecto de los puertos de Valparaíso, Talcahuano, Valdivia y Chiloé, que calza perfectamente con el primer plan con que la Marina, dirigida por Blanco y luego por Cochrane, asestó sus primeros golpes para consolidar el territorio y se alzó como una verdadera hoja de ruta respecto de los puntos críticos del borde costero. En este plan, Egaña destacó los límites de Chile, que más tarde se incluirían en su proyecto constitucional, además de las condiciones naturales de Chile:

¹¹ Juan Egaña, “Plan de Gobierno” (Imprenta Cervantes, 1911).

¹² *Ibidem*, pp. 96-103.

¹³ Juan Egaña y Juan Mackenna, “Plan de Defensa”, 1813.

¹⁴ *Op. cit.*, p. 1.

La naturaleza ha proporcionado a Chile en los majestuosos cerros de los Andes una fortificación natural y por su larga extensión única en el mundo... todos los conatos y esfuerzos deben dirigirse a defender la costa, de cuyo solo objeto pende la seguridad del reino.¹⁵

Respecto a la bahía de Concepción, Egaña destacó sus favorables condiciones como base logística para una escuadra, señalando que, además de encontrar buenas condiciones para fondear, presenta una excelente seguridad para los buques gracias a las fortificaciones aledañas.¹⁶ Al respecto, no resulta extraño que esta bahía haya sido la elegida por la Corona como destino de los buques que transportaban fuerzas y pertrechos para las fuerzas que incursionaron sobre la zona central durante la guerra de Independencia, ya que otorgaba una mejor seguridad para el desembarco que Valparaíso.

Respecto a Valdivia, Egaña mencionó que la Corona tenía un errado concepto de muchos de sus establecimientos americanos, graduando este puerto como uno de los más importantes de la Mar del Sur, y destacando la poca utilidad de la posición cuyos cañones debían ser repartidos en Coquimbo, Huasco y Copiapó. Eso sí, en el plan señaló que desde Valdivia era posible incomodar el comercio marítimo de Concepción.¹⁷

Egaña destacó las bondades de Valparaíso por sobre los otros puertos, señalando que era más importante que Concepción, con sus almacenes siempre llenos y bajo la protección que le brindaban las baterías de San Antonio y Barón. Sin embargo, mencionaba que las fortificaciones no eran suficientes para proteger toda la extensión de la bahía, especialmente el sector del puerto.¹⁸ Esta situación explica y refuerza la elección de Concepción como puerto para

¹⁵ *Ibidem*, p. 2.

¹⁶ *Ibidem*, p. 8.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ *Idem*.

operaciones militares, mientras que Valparaíso se alzaba como principal lugar para el comercio.

Probablemente, el pensamiento de Egaña constituyó uno de los primeros escritos en lo que al mar se refiere en el periodo de la independencia, y presenta similitud con el que Mahan señalaría casi un siglo después, respecto a que las ganancias del comercio deben potenciar a la marina. Eso sí, en su plan de defensa, Egaña señaló la necesidad de aumentar la marina mercante y no la fuerza naval, ya que, como señala en una nota, “no he tocado la marina militar, porque juzgo que Chile en mucho no proporcionará fondos para ella, y porque ésta debe ser una defensa y costo general de toda la América”,¹⁹ casi prediciendo los percances que viviría el gobierno de O’Higgins antes de la formación de la Expedición Libertadora del Perú. Lo anterior se contrapone con su plan de gobierno, donde sí menciona una marina de guerra.

Si bien es cierto que el plan de gobierno de Egaña abordó algunos aspectos de forma bastante somera, como la política exterior e interior, marcó la antesala de otros pensamientos marítimos posteriores, debido a que sirvió como ministro de O’Higgins, en el cargo de secretario de Gobierno y Guerra durante el periodo de operación de la Primera Escuadra. Lo anterior se suma a su aporte como docente en el Instituto Nacional, donde tuvo como alumnos a Manuel Bulnes y a Manuel Montt, quienes organizaron la expedición que tomó posesión del estrecho de Magallanes en 1843.

Manuel Blanco Encalada

Otro importante personaje de la elite de la época fue Manuel Blanco Encalada, quien, aparte de participar en

¹⁹ Egaña, “Plan de Gobierno”.

prácticamente todas las acciones donde el poder naval chileno fue requerido, desempeñó importantes cargos públicos.

Nació en Buenos Aires en 1790, siendo su padre español y su madre chilena. En algunos textos y cartas de inicio del periodo de independencia, su nombre aparece como Blanco Cicerón, el que corresponde al nombre de su padre.

Imagen 2. Manuel Blanco Encalada²⁰



No solo la materialización de una escuadra fue una de las preocupaciones de O'Higgins, sino también la elección de un

²⁰ «Manuel Blanco Encalada», Biblioteca del Congreso Nacional, 9 de noviembre de 2023, en www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Manuel_Blanco_Encalada.

líder que comandara las acciones de los medios navales. Blanco Encalada fue el elegido para esta tarea, cuyo primer ensayo en la mar le dio a Chile el dominio en el Pacífico sur oriental.²¹ Su fama llegó a tal punto, que ejerció como el primer presidente de la República en 1826, tras la conquista de Chiloé.

Existen algunos documentos que generan cierta confusión respecto a si Blanco Encalada perteneció al Ejército o a la Marina. Por ejemplo, en una de sus actas, el Senado decretó rechazar el aumento de sueldo propuesto por el supremo director al “jeneral don Manuel Blanco Encalada”.²² Tanto Tromben como Langlois coinciden en que, previo a su nombramiento a cargo de la Marina, Blanco Encalada ostentaba el grado de teniente coronel de artillería. Lo anterior se debe a que, al iniciarse la causa independentista en Chile y Argentina, Blanco, quien en ese tiempo servía en la Real Armada, desertó encontrándose en Montevideo, cruzando hacia Chile por la cordillera, donde ingresó al Ejército con el grado de capitán.²³ El mismo Blanco Encalada, frente a una ofensa del capitán norteamericano Charles Wooster, dejó en claro que era un hombre de mar y que, pese a servir en el Ejército Libertador, tenía prestigio como marino, lo que seguramente influyó en la decisión de O’Higgins al momento de nombrarlo comandante en jefe:

Este señor (Wooster) me hace la justicia de confesar que mis servicios fueron importantes en los ejércitos de tierra; pero ¿por qué, penetrado de igual sentimiento, no me concede la capacidad necesaria para llenar las funciones con que el gobierno tuvo a bien honrarme confiriéndome el mando de la escuadra?²⁴

21 Renato Valenzuela, *Génesis y Desarrollo del Pensamiento Marítimo en Chile. Una visión en la perspectiva del Bicentenario*. (Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2010), p. 90.

22 Acta del Senado Conservador, sesión 288 de 1820.

23 Carlos Tromben, *La Armada de Chile, una historia de dos siglos. Tomo I*, vol. 1, 2 vols. (Santiago: RIL editores, 2017), pp. 195-197.

24 Contestación a la vindicación apologética del capitán Wooster, 18 de julio de 1836.

La formación de Blanco Encalada se desarrolló principalmente en España, lugar donde su madre lo envió a la edad de doce años, en 1804, en la fragata Infante don Francisco de Paula, tras lo cual arribó a La Coruña. Ingresó en la Real Academia de Guardiamarinas de Cádiz, que funcionaba en la Isla de León, y, tras graduarse en 1808,²⁵ sirvió seis años en la Marina española. Cuando decidió embarcarse en la causa de la independencia de Chile, era alférez de fragata y, además de los estudios realizados en la Academia, tenía la experiencia de haber combatido contra la escuadra francesa en Cádiz.²⁶

Desde que el poder naval chileno navegó su primera singladura, la posibilidad de derrota fue una consigna que se convirtió en un imposible. Langlois señala que, una vez que el gobierno nombró a Blanco como comandante en jefe, el ministro Zenteno le entregó un pergamino con las órdenes de interceptar un convoy procedente de España, bajo la consigna de no vacilar en atacar al enemigo a menos que sus fuerzas fuesen muy superiores, y que el mismo comandante clavase el pabellón²⁷ en la unidad capturada.

Blanco, cuya pericia como marino no había sido puesta a prueba en aguas nacionales, decidió mostrar toda su audacia y sus conocimientos adquiridos en su formación con la captura de la fragata María Isabel, cuyo logro cerró dando cuenta al gobierno del debut del poder naval chileno, mostrando al mundo que, en el sur del globo, un naciente Estado buscaba posicionarse en el Pacífico.²⁸ Los medios que se le asignaron fueron cinco naves: el navío San Martín, la fragata Lautaro, la corbeta Chacabuco, y los bergantines Araucano y Pueyrredón, a bordo de los cuales iban poco más de mil hombres.²⁹

25 Benjamín Vicuña Mackenna, *El Almirante Don Manuel Blanco Encalada* (Santiago: Ediciones de la Revista Chilena, 1917), pp. 16-17.

26 Contestación a la vindicación apologética del capitán Wooster, 18 de julio de 1836.

27 Langlois, Luis, *op. cit.*, p. 59.

28 Carta al Director Supremo, 28 de octubre de 1818.

29 Langlois, Luis, *op. cit.*, p. 56.

Blanco entregó el mando de la Escuadra a Cochrane una vez que el británico arribó a Chile. Sin embargo, continuó sirviendo como su segundo comandante. Este es el punto de unión de dos tradiciones navales, británica y española, cuya fusión se produjo en el momento en que una alcanzó su punto culminante y la otra inició su decadencia. El hecho de que Blanco cediera el mando dio cuenta de que no deseaba gloria personal y, muy por el contrario, solamente se esmeró por la grandeza de Chile. Guillermo Miller (1795-1861) señaló que Blanco era una persona que, a pesar de tener cierto aire que disgustaba a primera vista, poseía las cualidades necesarias para establecer la unión, la armonía y el buen orden.³⁰ Blanco aportó con su liderazgo a la unión que la Escuadra necesitaba en el momento en que trabas como el idioma sumaban complejidades extras a la empresa.

Aparte de la Escuadra Libertadora, Blanco continuó al servicio de la causa independentista, pero ahora fuera de Chile. En 1822, fue comisionado con la corbeta O'Higgins para apoyar a la escuadra bolivariana, donde, según Vicuña Mackenna, condujo casi todas las expediciones que zarparon desde Guayaquil y Callao.³¹ Además, participó en acciones posteriores tendientes a consolidar la independencia de Perú, como reiterados desembarcos en el litoral entre Lima e Iquique.³² También participó en la expedición que tomó posesión de Chiloé en 1826, la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana en 1837, y la guerra hispano-sudamericana en 1866.

³⁰ John Miller, *Memorias del General Miller* (Buenos Aires: Emecé, 1997). Capítulo IV.

³¹ Vicuña Mackenna, *El Almirante Don Manuel Blanco Encalada*, op. cit., p. 37.

³² Miller, op. cit.

Academia de jóvenes guardiamarinas

El 4 de agosto de 1818, el director supremo Bernardo O'Higgins ordenó crear la piedra base del poder naval: un plantel formador de oficiales, con el nombre de Academia de Jóvenes Guardiamarinas, que años más tarde daría paso a la Escuela Naval. En el decreto de fundación, se señaló que, para asegurar la libertad de América, era necesario fomentar una marina que defendiera las costas de Chile, razón que justificaba la apertura de un plantel que instruyera a oficiales capaces de conducir las operaciones marítimas.³³

El proyecto para su funcionamiento y el nombramiento del director del plantel quedaron a cargo de Blanco Encalada. Respecto al funcionamiento, señaló que, durante los primeros meses, se les enseñaría de forma básica aritmética, geometría, cosmografía, trigonometría, navegación y maniobra. Además, cada guardiamarina estaría a cargo de un oficial encargado de su instrucción, a quien debían visitar en tierra dos veces al día, considerando que los alumnos vivían a bordo de un buque de guerra. Respecto al director, Blanco nombró al sargento mayor graduado de artillería Francisco Díaz, con quien sirvió durante las campañas del Ejército Libertador. El primer curso estuvo compuesto por trece cadetes.³⁴

El nombre del plantel imitó al español ubicado en la isla de León, donde Blanco se inició en la carrera naval. Este es otro punto donde quedó de manifiesto la influencia española en la naciente armada y constituye una prueba concreta de la herencia imperial sobre el poder naval chileno. Era natural que Blanco se inclinara por traspasar e imitar su modelo formativo a las futuras generaciones de oficiales de marina, considerando que él era uno de los pocos hombres

³³ Armada de Chile, *Escuela Naval de Chile 1818-2018, 200 años de historia y tradición*, s. f., p. 14.

³⁴ *Ibidem*, pp. 14-18.

de mar que hasta entonces había participado de las acciones de la independencia.

Manuel Blanco Encalada se enfrentó al no menor desafío de conseguir los elementos para la enseñanza de materias como náutica y matemáticas, instrumentos que debían ser entregados por el gobierno, pero que, producto de la escasez de textos, implicó la solicitud de donaciones a particulares.³⁵ Pese a los altos y bajos que presentó la Academia en su primer siglo de vida, la visión de O'Higgins en el ámbito de la educación naval se mostró como una de las pioneras en la América independiente.

La Academia de Guardiamarinas de Cádiz fue fundada en 1717. Su creación obedeció a la necesidad de formar oficiales navales en cuestiones científicas y militares. Su primer plan de estudios impartió cursos de matemática básica –aritmética, trigonometría y geometría– que se completaban con materias esenciales para la navegación, como cosmografía náutica, maniobra, artillería y construcción de navíos. En 1769 la Academia se trasladó a la isla de León, donde, como ya fue mencionado, Blanco Encalada se inició en las artes náuticas. Hacia finales del siglo XVIII, la academia alcanzó su periodo de esplendor, siendo un referente dentro y fuera de la monarquía española³⁶.

Gran parte de las materias impartidas en el plantel español fueron tomadas para formar a los primeros oficiales de la Academia chilena, marcando un importante hito en Hispanoamérica en lo que a educación naval se refiere.

La Academia chilena y la Escuadra constituyeron parte del inicio del *navalismo*³⁷ en Chile. Desde su creación la acción formadora para las futuras generaciones de oficiales se vio enfrentada a diversas interrupciones, que en

³⁵ *Idem*.

³⁶ Pablo Ortega del Cerro, “La Real Academia de Guardias marinas (1717-1824)”, 12 de septiembre de 2023, en grupo.us.es/encrucijada/la-real-academia-de-guardias-marinas-1717-1824.

³⁷ Conjunto de mitos y doctrinas que posicionan a la Marina como parte de la identidad nacional (Escribano, 2022).

ocasiones implicaron su cierre transitorio. El primer curso de alumnos zarpó junto a la escuadra de Blanco Encalada hacia el Perú a bordo de la corbeta Chacabuco, participando también en la expedición de Cochrane. Luego del retorno de la Escuadra, la Academia fue disuelta junto con la Escuadra, y dejó en servicio solo a la Moctezuma³⁸.

Ordenanza naval

Las primeras acciones navales chilenas se realizaron con un escueto marco jurídico que cubría aspectos básicos de todo lo que implican las operaciones en la mar. Sin embargo, cada zarpe dejaba como experiencia la necesidad de contar con más y más doctrinas y decretos, los que, con el pasar de los días, hicieron más abultado el marco de la Marina Militar chilena.

Las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, impresa en Madrid, en 1793, fue el primer texto que otorgó el marco necesario para la realización de las operaciones navales; estuvo vigente en Chile hasta 1888, momento en que fue reemplazada, primero, por el Manual del Marino³⁹ y, luego, por una ordenanza nacional, a comienzos del siglo XX. En su contenido se refiere “sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar”.⁴⁰ Además, señala preceptos referentes a una materia o leyes, mandatos y en general toda normativa que era obligatoria para todos los miembros de la institución y los civiles que se encontraran a bordo de un buque.

Agustín Corrales Elizondo señaló que, de todas las Ordenanzas navales españolas, la de 1793 era la más completa, ya que en ella estaban recogidos todos los principios

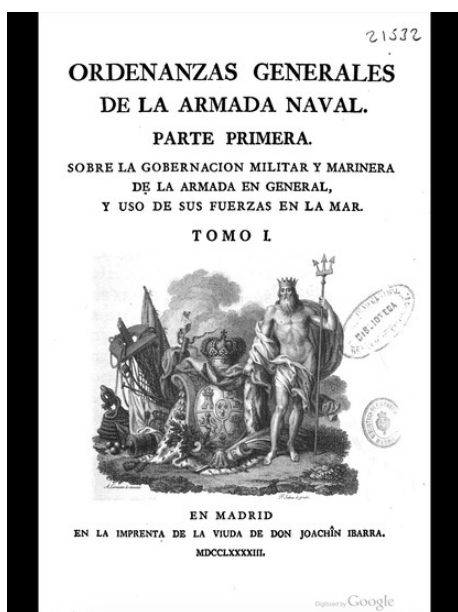
³⁸ Armada de Chile, *op. cit.*, p. 15.

³⁹ Ministerio de Marina, *Manual del Marino*, Tomo I, Santiago, 1888.

⁴⁰ *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* (Madrid: Imprenta de la Viuda de Don Joaquín Ibarra, 1793). Portada.

básicos de la organización militar de la Armada; además, su composición y su espíritu eran aplicables al de una marina de guerra moderna.⁴¹ Bajo estas palabras, la Marina de Chile nació teniendo como referencia un texto sólido y completo para esa época, adoptando esta publicación solamente 25 años después de su impresión.

Imagen 3. Portada de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793



O'Higgins en diversas ocasiones manifestó su deseo del copiar el modelo naval británico, por ejemplo, al tratar de imitar los rangos de esa marina en 1818, al señalar que en el

⁴¹ Agustín Corrales Elizondo, "Las Ordenanzas de la Armada", *Revista Mar digital*, s. f., 21, p. 4.

Ejército había tres grados para oficiales generales, mientras que en la Marina solamente había dos (almirante y comandante de Escuadra). O'Higgins agregó que "el mejor medio para acertar en la materia es imitar la práctica de la Gran Bretaña",⁴² situación por la que sugirió que los grados de oficiales generales fueran los de almirante, vicealmirante y contraalmirante.

Sin embargo, el Senado Conservador aparentemente era partidario de continuar con las doctrinas españolas, por lo que el deseo de O'Higgins no prosperó. Sin ir más lejos, y casi como una afrenta para O'Higgins, en 1819 esta entidad decretó que los únicos grados de oficiales navales generales serían los de contraalmirante y vicealmirante, eliminando el de almirante para uniformar las equivalencias con el Ejército,⁴³ y manteniendo la Ordenanza española. Pese a que el modelo naval que Chile debía seguir se debatió entre el británico y el español, a todas luces era más simple mantener la reglamentación existente de la antigua metrópoli, seguramente porque el conocimiento previo ya existía, o simplemente no hubo voluntad ni tiempo para crear un nuevo marco. Sin embargo, es llamativo que la Ordenanza siguiera vigente por siete décadas más.

La Ordenanza de 1793 estableció los grados de la Armada y su correspondiente equivalencia con el Ejército, situación que se explica por las resoluciones tomadas por el Senado chileno. Esta situación obedeció a la necesidad de establecer jerarquías entre las instituciones armadas y así crear un ambiente de sano respeto entre ellas, lo que, en el caso de España, hizo posibles el asentamiento y la fundación de ciudades prácticamente a lo largo de todo el océano Pacífico.⁴⁴

⁴² Acta del Senado Conservador, sesión 25 extraordinaria, 12 de diciembre de 1818, p. 123.

⁴³ Acta del Senado Conservador, sesión 4 extraordinaria, 12 de enero de 1819, p. 194.

⁴⁴ *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*. Tratado 2°, Título 1°, p. 4.

Además, la Ordenanza estableció que los oficiales de la Armada mandarían “a todos los Reformados y Graduados del Ejército”.⁴⁵ Esta situación da cuenta de que el mando de las operaciones conjuntas entre ambas instituciones, principalmente cuando el poder naval se proyectaba hacia tierra, a través de un desembarco, lo detentaba un oficial naval por sobre uno de ejército.

La llegada a Chile de Cochrane pareció indicar que el deseo de O’Higgins por inclinar la balanza naval hacia Inglaterra se haría realidad. Frente a una situación de disciplina, Cochrane intentó imponer las normas de la Armada británica, demostrando autoridad, pero al mismo tiempo cautela, teniendo claro que la naciente Marina poseía muchos vacíos para ejercer el mando. Así, solicitó autorización para celebrar consejos de guerra bajo las normas y formalidades británicas, producto del alto número de personas acusadas de delitos.⁴⁶ Sin embargo, recibió por respuesta la orden de ajustarse a las normas de la Ordenanza española. El Senado nuevamente decidió mantener la ordenanza del rey Carlos IV, cuyo contenido fue referenciado en las órdenes que se le entregaron como comandante de la Escuadra, frente a lo cual Cochrane señaló: “Como no tengo las ordenanzas españolas señaladas en sus cartas, sino aquellas que traje conmigo del servicio inglés, ruego tenga a bien suministrar-me una copia”.⁴⁷

La Ordenanza de 1793 abordó aspectos bastante completos, especialmente en los que a sucesión de mando se refiere. En este punto, destaca que el mando de la unidad siempre recaerá sobre un oficial naval graduado, incluso sobre un guardiamarina (entendiendo este rango como el más bajo), entregando obligaciones a la gente de mar, quienes deben asesorarlo. Eso sí, la Ordenanza también señala que el oficial naval ostentará el mando en lo que a

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ Carta al Director Supremo, Valparaíso, 26 de diciembre de 1818.

⁴⁷ Carta al ministro Zenteno, Valparaíso, 2 de enero de 1819.

maniobrabilidad y gobierno del buque se refiere, entregando el control de la artillería a un oficial de ejército en caso de muerte del titular, siempre y cuando no existiera otro oficial naval de mayor rango.

La importancia de la Ordenanza fue tal que se transformó en uno de los pilares de la Marina. Luego de la abdicación de O'Higgins, se debatió en torno a adoptar la ordenanza española de 1802. Ramón Freire en el año 1824, como director supremo, decretó: "Para el servicio de los bajeles de la Marina Nacional de Guerra, se observen las ordenanzas del año (1)802 que rejían en la armada española, en cuanto sean adaptables a las de (1)793".⁴⁸ En consecuencia, la ordenanza de 1793 se mantuvo intacta, y gobernó el rumbo de la Marina por más de medio siglo, pese a que la Marina española había publicado una nueva versión. La incorporación de la Ordenanza de 1802, cuyo título era *Real Ordenanza naval para el servicio de los Baxeles de Su Majestad*, no alteró completamente lo estipulado por su predecesora, ya que ambas tenían diferencias menores. Mientras que en la 1793 es el mismo Carlos IV quien habla en primera persona, en la de 1802 lo hace en tercera persona. Esta situación podría demostrar una pérdida de sentido de pertenencia por parte del rey, o tal vez la delegación de poderes a mandos intermedios.

Cartografía

Otro ejemplo de la herencia española en el periodo estudiado fue el empleo de la cartografía. Pese a que se realizaron levantamientos hidrográficos por buques chilenos, las cartas náuticas predominantes de la época fueron las españolas, situación que cambió recién en el último cuarto

⁴⁸ Ministerio de Marina, *Manual del Marino*, Tomo I, p. 42.

del siglo XIX, con la creación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) en 1874.

Una de las principales cartas españolas fue la que muestra Callao, Valparaíso y Talcahuano, levantada en 1790.⁴⁹ Es bastante llamativo que este documento mostrara en una misma carta estos puertos, lo que refleja cuáles eran las principales instalaciones portuarias empleadas por España y que, además, evidencian los lazos comerciales entre Chile y Perú. La primera carta de navegación del puerto de Valparaíso y Concepción hecha en Chile data del año 1875 y fue levantada por el capitán de fragata Enrique Simpson.

Imagen 4. Carta de Valparaíso levantada por la Armada Española en 1790⁵⁰



⁴⁹ Archivo histórico del SHOA.

⁵⁰ *Idem.*

Pese a que recién en la década de 1880 se creó en Chile una oficina dedicada al levantamiento y la difusión de la cartografía nacional, existen registros de que esta actividad se inició en 1834, con la carta de la desembocadura y ensenada de Río Bueno.⁵¹ Esta fue levantada por el capitán de fragata Roberto Simpson, en el bergantín de guerra Aquiles⁵². La técnica empleada y la calidad del producto son diametralmente opuestas (ver imagen n.º 5), siendo mejor la carta española de Callao, Valparaíso y Concepción de 1790, pese a que fue publicada cuarenta años antes, lo que demuestra la experiencia de la Corona en esta materia.

Sin embargo, con el tiempo los levantamientos hidrográficos chilenos fueron mejorando en calidad, gracias a nuevas técnicas empleadas para estas tareas. Ejemplo de lo anterior fue que, en el año 1866, el teniente Luis Pomar realizó el plano hidrográfico del puerto de Abtao, donde, a diferencia de la carta anterior, es posible apreciar mejoras como la profundidad de cada área.⁵³

⁵¹ “Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada”, SHOA, 2 de junio de 2023, en www.shoa.cl/php/index.php.

⁵² “Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada”.

⁵³ “Carta del Puerto de Abtao 1866”, Archivo histórico de la Armada, 9 de junio de 2023, en www.repositorioarchivohistorico.armada.cl/handle/1/10111.

Imagen 6. Carta del Puerto de Abtao⁵⁵



⁵⁵ *Idem.*

Reflexiones finales

El poder naval chileno nació al alero de dos modelos: británico y español. Si bien históricamente se ha hablado del primero, la influencia de la Armada Española es evidente, principalmente a través de la formación de su primer comandante, don Manuel Blanco Encalada, la Ordenanza Naval de 1793 vigente durante casi todo el siglo XIX, el nombre del primer plantel formador de oficiales y las primeras cartas náuticas de las principales rutas empleadas por la Corona.

Lo anterior no resulta extraño especialmente si se considera que gran parte de la elite gobernante durante los primeros años de vida de la República tenía nexos con España: la mayor parte de los pensadores marítimos de inicios del periodo de independencia prestaban servicios a la Corona, eran descendientes de españoles o se habían educado en Lima o España. Ejemplo de lo anterior son Bernardo O'Higgins, Juan Egaña y el mismo Manuel Blanco Encalada.

Por otra parte, resulta imposible no considerar ciertos factores heredados luego de tres siglos bajo el gobierno del Imperio español, lo que, por supuesto, se traspasó, como se señaló en este escrito, a la naciente Marina, pero en general a todas las instituciones que aparecen en el primer intento por instaurar el modelo republicano.

El punto que más llama la atención es el tiempo de vigencia de la Ordenanza Naval de España, la que por siete décadas otorgó los lineamientos básicos para que la Marina realizara sus operaciones durante el siglo XIX.

La Escuadra del Pacífico y la guerra hispanoamericana en los imaginarios geopolíticos de Chile (1863-1867)¹

PABLO A. GUERRERO OÑATE²

Introducción

El 10 de agosto de 1862, zarpaba desde el puerto de Cádiz la “Escuadra del Pacífico”, como sería conocida la escuadrilla naval que envió S. M. C. Isabel II en visita de buena voluntad a esas costas americanas. Esta misión respondía a un nutrido conjunto de objetivos geoestratégicos, diplomáticos, comerciales y militares.³ Su comandante general, el brigadier de la Armada Luis Hernández Pinzón, recibió de parte del Ministerio de Estado claras y precisas instrucciones; en lo político, uno de los objetivos fundamentales de la expedición era incrementar y estrechar las relaciones y los lazos con las jóvenes repúblicas hispanoamericanas, además de operar como embajadas flotantes que permitiesen el establecimiento cordial de relaciones diplomáticas con las

¹ Este trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto Fondecyt de Iniciación “La Expedición del Pacífico y la Guerra hispano-sudamericana en los imaginarios geopolíticos de la España liberal (1860-1866)”, financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo. Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación de Chile, con referencia: Fondecyt n.º 11200245.

² Universidad Adolfo Ibáñez, Chile.

³ Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “Navalism and Imperial culture in Spain: The origins and celebration of the Chincha Island War (1834-1868)”, *The Mariner's Mirror*, 109, n.º 3 (2023): 198-199; Juan Inarejos, “De la guerra del guano a la guerra del godo. Condicionantes, objetivos y discurso nacionalista del conflicto de España con Perú y Chile (1862-1867)”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 14, n.º 1 (2010): 137-170.

repúblicas hermanas, de modo de atender las reclamaciones de sus connacionales en caso de existir, estando autorizado para intentar solucionarlas. Este último elemento era de vital importancia para el gobierno español, ya que la Escuadra visitaría puertos de países cuya independencia ya había sido reconocida por España, como el caso de Chile, pero también de otros que el reconocimiento aún era tema pendiente, como Argentina y Perú. De este modo, España podría abrir nuevos mercados, restablecer viejas rutas comerciales y sentar las bases de un estrecho vínculo económico para los productos de la península en las aguas del Pacífico y costa americana. Desde el punto de vista geoestratégico, se indicó al brigadier Pinzón que debía proteger la vida y los bienes de los súbditos españoles que vivieran en estas repúblicas, advirtiéndolo:

Si por desgracia ocurriese algún acontecimiento grave que no diera lugar a consulta, porque afectare profunda y directamente los intereses de España, sus representantes debieran encontrar en el jefe de las fuerzas navales toda la cooperación enérgica que pudiera prestarles para una inmediata reparación.⁴

Como dictaban los principios de la diplomacia de las cañoneras, empleada por otras potencias europeas como Francia y el Reino Unido y, posteriormente, por los Estados Unidos de América, España, a través del despliegue de las modernas fragatas medias de hélice Resolución y Nuestra Señora del Triunfo, acompañadas por la goleta Virgen de la Covadonga, apostada en ese entonces en la Estación Naval del Río de la Plata, establecida en Montevideo, operaría como medio disuasorio frente a los potenciales enemigos del país, de modo que estos comprendieran las consecuencias que tendría iniciar acciones que significaran un perjuicio

⁴ Pedro Novo y Colson, *Historia de la guerra de España en el Pacífico* (Madrid: Imprenta de Fortanet, 1882), 84.

para España o sus súbditos residentes en otras latitudes.⁵ Por último, desde el punto de vista militar, la Escuadra buscaría posibles bases en el antiguo Pacífico español, similar a la ya mencionada en Montevideo, de modo que el país contara con bases estratégicas que le permitieran el aprovisionamiento de sus buques de guerra y mercantes en caso de un conflicto en la isla de Cuba o en el archipiélago de Filipinas.

Fue así como la singladura transatlántica llevó a la Escuadra a visitar las costas de Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Una vez llegados a la rada de Valparaíso, entre el 5 y el 9 de mayo de 1863, según consta en los periódicos locales *El Mercurio de Valparaíso* y *El Ferrocarril*, las tripulaciones españolas fueron objeto de un trato cordial y amigable por parte de todos los estamentos públicos y privados, civiles y militares. A su llegada, los residentes y las autoridades se mostraron entusiastas, saludaron los colores de España y celebraron con obsequios diversos la llegada de los peninsulares. La comunidad española residente, representada por su presidente, el editor de diarios, revistas y libros José Santos Tornero, manifestó el entusiasmo y la alegría que les provocaba ver “tremolar en estos mares nuestro glorioso pabellón”, sentimientos que se fundan en un puro patriotismo al ver que “nuestra España se rejenera y se alza de su postración, acaso para no descender jamás”.⁶ Por su parte, las autoridades locales recibieron cordialmente a las naves españolas, expresando que ambos pueblos y países constituyen “repúblicas de una misma familia y una sola nación”.⁷ Según constan en la comunicación reservada enviada por el comandante de la Escuadra a su Ministerio de Marina, los miembros de la Comisión Científica embarcada, así como

⁵ Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)”, *Revista Anuario de Estudios Americanos*, 79, n.º 1 (2022): 209.

⁶ “Felicitación de Españoles residentes al Almirante Pinzón en Valparaíso”, *El Mercurio de Valparaíso*, 7 de mayo de 1863.

⁷ “La Fragata Resolución”, *El Mercurio de Valparaíso*, 1 de mayo de 1863.

los miembros de las tripulaciones de las naves españolas, recibieron un trato cordial en su estadía en Valparaíso, demostrando el grado de civilización que había alcanzado el país andino.⁸

En el banquete oficial, al que asistieron autoridades de la Escuadra y del país, así como la comunidad española residente, el entonces ministro de Estado y quien sería presidente de Chile años después, Domingo Santa María, realizó un brindis señalando, en honor a la historia que hizo que españoles y chilenos fueran hermanos: "... la guerra que en otro momento nos dividió, fue una contienda doméstica que no dejó odios en nuestros corazones [...] el afecto que nos liga, será tan duradero como la lengua que hablamos".⁹ La Escuadra se mantuvo anclada en la rada de Valparaíso por dos meses, tiempo en que la prensa evidenciaba que públicamente la presencia de esta no se percibía como una amenaza para los intereses del país, pero de manera reservada comenzaban a gestarse algunas susceptibilidades y a elevarse ciertas inquietudes con las intenciones de España en las aguas del Pacífico sur. Fue así como la percepción política en Perú y Chile comenzaba a considerar la llegada de la escuadra española como una extensión de la política exterior agresiva que estaba practicando la antigua metrópoli y que se veía materializada en su actuación en los acontecimientos de República Dominicana y México. Carlos Grez diría al respecto de estos eventos: "... por desgracia, sucesos extraños a la voluntad del gabinete de Madrid despertaron las sospechas de los países hispanoamericanos, predisponiéndolos contra la madre patria". Con ello daba pie al inicio indirecto de una actitud hostil hacia la Escuadra.¹⁰

⁸ Luis Hernández Pinzón, "Comunicación del Almirante Pinzón al ministro de Marina de España", 1 de junio de 1863, Archivo del Ministerio de Marina de España.

⁹ "Informaciones sobre la Escuadra del Pacífico", *El Mercurio de Valparaíso*, 1 de junio de 1863.

¹⁰ Carlos Grez, *Los intentos de unión hispano americana y la guerra de España en el Pacífico* (Santiago de Chile: Nascimento, 1928), 89.

A sabiendas de la potencial enemistad que la presencia de los buques españoles pudiera desatar en aguas de sus excolonias por los hechos acontecidos en los países antes mencionados, entre las instrucciones dadas a Pinzón, se especificaba que debía zarpar antes de las fiestas locales de independencia, con la intención de evitar actos que pudiesen romper la quietud y las buenas relaciones que se profesaba en torno a la presencia de España en el Pacífico.¹¹ El intelectual liberal chileno José Victorino Lastarria escribiría al ministro de Exteriores del Perú que su gobierno esperaba que la Escuadra no amenazara la soberanía e independencia de los países hispanoamericanos, pero que, en caso contrario, estaba dispuesto a prestar toda la ayuda necesaria para proteger y asegurar la libertad del Perú como la de los demás países de la región.¹²

Tendría que pasar un año para que ocurriera finalmente el incidente que terminó por desatar las desavenencias entre España y Perú. En 1864, en la algodónera hacienda Talambo, se produjo un conflicto entre el patrón peruano y los colonos vascos que allí se encontraban por la inconformidad con las condiciones inicialmente pactadas para trabajar, que se saldó con un muerto, varios heridos y un detenido.¹³ Al parecer, para las autoridades españolas, la Justicia peruana no fue del todo diligente, lo que, sumado a la retórica incendiaria del comisario especial español enviado al Perú, ante la ausencia de una representación diplomática, Eusebio de Salazar y Mazarredo, gatilló la toma de las islas Chinchas el 14 de abril, de las cuales el comisario especial esperaba aprovechar el guano presente en ellas para obtener el dinero suficiente para recuperar Gibraltar, que se encontraba

¹¹ José García Martínez, “La República de Chile al arribo de la escuadra del Pacífico, mayo de 1863”, *Revista de Marina*, 2 (1996): 2.

¹² José V. Lastarria, “Comunicación entre José Victorino Lastarria y el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Juan Antonio Rybeiro”, 28 de mayo de 1863, Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

¹³ Juan Sinn, *La política americanista de Chile y la guerra con España (1864-1866)* (Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 1960), 60.

en manos inglesas.¹⁴ Fue así como estalló una guerra que revivió viejas preocupaciones sobre la amenaza que implicaba para la libertad de las repúblicas hispanoamericanas la presencia de una potencia europea en la región.

Los hechos anteriores generaron un impacto profundo en los imaginarios geopolíticos de las elites políticas, económicas, intelectuales y militares hispanoamericanas, pero principalmente chilenas. Importantes intelectuales chilenos como José Victorino Lastarria, Domingo Santa María, Benjamín Vicuña Mackenna, Manuel Antonio Matta, Isidoro Errázuriz, Pedro Félix Vicuña, Manuel Carrasco Albano, Francisco Bilbao y Miguel Luis Amunátegui fueron algunos de los más fervientes impulsores de una reacción gubernamental ante la toma de las islas, incluso más airada que en el propio Perú. El ideal americanista, literario, ideológico y político, incentivado fuertemente durante el siglo por las elites chilenas, se convirtió en una fuerza ciega y descontrolada que buscaba favorecer la integración, estrechar los vínculos y fortalecer una identidad y nacionalidad sudamericana.¹⁵ Para sus suscriptores, “el continente americano era el crisol donde la libertad debía purificar la civilización corrompida por el absolutismo europeo”.¹⁶ Manifestaba Vicuña Mackenna que la unión de las Repúblicas hermanas era el verdadero baluarte contra agresiones o pretensiones injustas por parte de las grandes potencias, produciendo benéficos frutos para todos los pueblos.¹⁷ Producto de lo anterior, en 1865 Chile declaró la guerra a España, con lo que inició una confrontación bélica que en términos económicos para el país americano significaría un fuerte y decisivo varapalo, invitándonos a reflexionar en torno a

¹⁴ Novo y Colson, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, 163.

¹⁵ Hernán Ramírez Necochea, *Historia del Imperialismo en Chile* (Santiago de Chile: Editorial Austral, 1970), 261-261.

¹⁶ Francisco Encina, *Historia de Chile*, tomo 27 (Santiago de Chile: Editorial Ercilla, 1984), 120.

¹⁷ Benjamín Vicuña Mackenna, *Bases de la Unión Americana* (Santiago de Chile: Imprenta de la Libertad, 1867), 2.

cuáles eran las ideas que subyacían al discurso americanista de las elites chilenas, cuál era el interés por defender a las repúblicas hispanoamericanas de la injerencia española, o bien podrían tener las elites chilenas otros intereses y objetivos geopolíticos que se veían afectados con la presencia española en las aguas del Pacífico.

Si consideramos que, durante el siglo XIX, las elites chilenas que encabezaron el proceso de construcción del Estado nacional se enfocaron en consolidar una estructura de poder que sostuviera una nación moderna para insertar la economía del país en los circuitos y mercados mundiales,¹⁸ presumimos que, tras la idea de la alianza sudamericana contra España, la participación activa de Chile y la hispanofobia incentivada durante la guerra, se ocultaban unos intereses y horizontes geopolíticos particulares. El objetivo era sostener unos imaginarios basados en la idea de controlar el Pacífico Sur occidental como medio fundamental para el desarrollo y esplendor del país.

Teórica y metodológicamente, nos proponemos transitar un camino novedoso en la historiografía naval y política chilena. Centrando la atención en el desarrollo y la evolución del pensamiento marítimo en sus elites, buscamos complementar los notables avances realizados por investigadores como Carlos Tromben, Renato Valenzuela, Antonio García, Carlos Sayago, Luis Langlois, Vicuña Mackenna, Roberto Hernández y Piero Castagneto. Ahora bien, aún queda mucho por avanzar a la hora de explorar el pensamiento marítimo y las culturas políticas que encuadraron las actuaciones del Estado chileno durante el siglo XIX en lo que respecta al océano Pacífico y el área de influencia constituida por Chile en función de los imaginarios de las elites. Ciertamente es que los trabajos de Julio Pinto, Raúl Sanhueza, Elvira López, Fernando Thauby, Germán García, Ana María Stuvén, Gabriel Salazar y Rafael Sagredo han explorado

¹⁸ Jorge Pinto, "Proyectos de la elite chilena del siglo XIX", *Alpha*, n.º 26 (2008): 167-89.

temas relevantes como la historia, actuación y evolución de las elites chilenas, así como su rol en el pensamiento geopolítico y estratégico vinculado al control del Pacífico sur. Pero todos ellos, lejos de agotar la temática, han abierto el camino para llevar a cabo una profundización en la comprensión del pensamiento y la cultura marítima, como elementos definitorios de la política exterior chilena impulsada durante el siglo XIX. De ahí la importancia de vincular los imaginarios y objetivos geopolíticos de las elites chilenas con los esfuerzos por mantener un rol hegemónico en el Pacífico.

En síntesis, el propósito final del trabajo será analizar cómo la presencia de la Escuadra española en las costas hispanoamericanas del Pacífico amenazó los pilares sobre los cuales se erigieron los imaginarios geopolíticos de las elites chilenas, que veían en el control y aprovechamiento del mar los medios necesarios para una política exterior hegemónica.

El control del mar, herramienta de la política exterior

Los imaginarios geopolíticos¹⁹ de las elites chilenas se fraguaron tempranamente en la República. El entonces director supremo, Bernardo O'Higgins, tres cuartos de siglo antes de que la obra de Alfred Mahan *Influencia del Poder Naval en la Historia* saliera a la luz en 1890 y estableciera la necesidad

¹⁹ Por imaginarios geopolíticos entendemos aquellas prácticas y pensamiento en torno a la forma en que la política estatal se vincula con la dimensión espacial y territorial, de tal forma que los eventos internacionales se puedan dimensionar por sus consecuencias regionales o globales y que, además, se conciban como parte de procesos y no como fenómenos aislados en sí mismos. A través de ellas, el Estado busca mejorar su posición internacional, con independencia del carácter moral de dichos objetivos. Marco Vinicio Méndez, ed., *Perspectivas de la Geopolítica en América Latina. Casos de estudio* (Heredia: Escuela de Relaciones Internacionales, Univ. de Costa Rica, 2020), 7.

de que los Estados costeros crearan y desarrollaran intereses marítimos en tiempos de paz y un poder naval para ser usado en tiempo de guerra, ya daba los primeros pasos para la consecución de estos mismos objetivos en Chile. De este modo, proyectó temporalmente unos horizontes geoestratégicos que trascendieron su gobierno y que se originaron a partir de haber presenciado la disolución del ejército español en Chacabuco en 1817. En ese momento señaló: "... este triunfo y cien más, serán insignificantes si no dominamos el mar". Es decir, concibió que la estimulación de los intereses marítimos serían el motor de crecimiento del poderío del país y que, por ello, era necesario contar con un poder naval y marítimo que conquistara el control de este.²⁰ Desde su instalación en el gobierno, se consagró a reunir apuradamente fondos para invertirlos en la adquisición de buques que facilitaran el dominio del mar, evidenciando la "clara visión geopolítica y la imaginación de estadista del Libertador O'Higgins".²¹

En efecto, O'Higgins forjó un imaginario geopolítico caracterizado por la importancia estratégica del océano y, por consiguiente, de las áreas relevantes en las cuales la incipiente República debía consolidarse para ser una nación próspera e inserta en la comunidad internacional: modernizar y fortalecer el poder naval, incentivar la marina mercante nacional a través del otorgamiento de patentes de comercio marítimo (la primera de ellas fue entregada al armador chileno Francisco Ramírez), impulsar la actividad portuaria en Valparaíso, y fortalecer la pesca y el comercio nacional. En la epístola que O'Higgins envió a las tripulaciones de la primera escuadra nacional, apreciamos su vocación marítima y geoestratégica, cuando les arengó a prepararse, pues serían ellos los encargados de afianzar el

²⁰ Gonzalo Bulnes, *Historia de la expedición libertadora del Perú (1817-1822)* (Santiago de Chile: Rafael Jover Editor, 1887), 39.

²¹ Jorge Iturriaga, "Bernardo O'Higgins, Lord Cochrane y el Mar de Chile", *Revista Libertador O'Higgins* 1 (2010): 355.

“Imperio del Pacífico” al que es llamado Chile por su situación geográfica.²² En sus hombros recaía la responsabilidad de proteger el litoral, proyectar el poder militar del país en caso de necesidad y, sobre todo, resguardar la prosperidad económica de la nación.

Se consideró fundamental para la seguridad y el desarrollo nacional, así como la proyección de poder en la región, que el país debía convertirse en una potencia marítima y naval que dominase el Pacífico sur. Desde una posición hegemónica, se protegerían los intereses económicos, se aseguraría la soberanía y se proyectarían el poder y la posición del país en la región.²³ Como sostendría el británico Lord Thomas Cochrane, primer vicealmirante al servicio de la Armada de Chile, era necesario para el país fortalecer su poder marítimo, ya que este constituía un activo invaluable que debía “ser utilizado de manera efectiva para proteger sus costas, garantizar la seguridad de sus rutas comerciales y proyectar su influencia en el Pacífico”.²⁴

Con estas premisas, los grupos dirigentes intuyeron las enormes potencialidades que encerraba el mar, vislumbrando que el país debía emplearlo y disponer libremente de él, configurando una concepción océano-política que conduciría a Chile a convertirse en un referente en esta parte del mundo. Por ello, ante cualquier amenaza a la posición de privilegio que conquistó Chile en el Pacífico sur tras la independencia, el país se movilizó rápidamente para hacerle frente. Tal fue el caso de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana de 1836. En dicho año, Diego Portales Palazuelos argumentó ante el Congreso Nacional que,

²² Bernardo O'Higgins, “Carta de Bernardo O'Higgins a Jefes, Oficiales y Tropa”, 1820, Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

²³ Luis Langlois, *Influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1991), 51.

²⁴ Thomas Cochrane, *Documentos justificativos sobre la expedición libertadora del Perú [recurso electrónico]; refutación de las memorias de Lord Cochrane en lo concerniente a las relaciones del Vice-almirante con el Gobierno de Chile*. (Santiago de Chile: Imprenta del Ferrocarril, 1861), 110.

existiendo incumplimientos vigentes por parte del Perú para con el Estado chileno desde la época de la Escuadra Libertadora, era necesario incentivar una guerra “preventiva” contra la amenaza que significaba el Callao para Valparaíso, erigido desde los tiempos del ministro de Hacienda de 1820, Rodríguez Aldea, como el entrepuerto o *entrepôt* del Pacífico, aprovechando su posición privilegiada para las embarcaciones que venían desde el Atlántico por el cabo de Hornos y para los que se desplazaban por el Pacífico.²⁵ Portales, en comunicación con el comandante en jefe de la Escuadra Nacional, Manuel Blanco Encalada, enunciaría una orientación claramente hegemónica al señalarle que, de no realizarse acción bélica alguna, la Confederación arrebataría el control del Pacífico a Chile, vértice fundamental de todo el esquema comercial que el país estaba construyendo. Es más, ratificando el elemento central de los imaginarios geopolíticos de las élites chilenas, insistió en que el país debía “dominar para siempre en el Pacífico”: “ésta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera de la Chile para siempre”.²⁶ El historiador Mario Góngora comentaría con palabras igual de decidoras: “Es posible que nunca haya sido visto con tanta claridad el destino de Chile, y a ese horizonte histórico de Portales correspondió precisamente la expansión territorial y la expansión comercial marítima de Chile en el siglo XIX”.²⁷

Si bien Portales pudo ser asociado a un símbolo de aquella rancia reacción colonial de antaño, con carácter dictatorial y aristocratizante, no se puede negar que fue un individuo plagado de un profundo espíritu práctico. En su carta a José Manuel Cea de marzo de 1822, se aprecia tal

²⁵ Pinto, “Proyectos de la elite chilena del siglo XIX”, 175.

²⁶ Ernesto De la Cruz y Guillermo Feliú, eds., *Epistolario de Diego Portales (1836-1837)* (Santiago de Chile: Ediciones Universidad Diego Portales, 2007), 643-44.

²⁷ Álvaro Góngora, *Políticas económicas y desarrollo industrial en Chile hacia 1870-1900* (Santiago de Chile: Academia Superior de Ciencias Pedagógicas, 1984), 36.

sentido de pragmatismo. En ella expresó sus temores frente a la política expansiva de los Estados Unidos, que buscaba la conquista de América no por las armas, sino a través de la expansión de su influencia comercial y política por toda la región, palabras que reflejan cabalmente la inquietud de Portales, un comerciante chileno que no quería competir con otra potencia en unas aguas que, consideraba, debían ser controladas desde Valparaíso.

Francisco Antonio Encina señaló que, para las elites chilenas, a partir de 1830 y la victoria sobre los países vecinos, se afianzó la idea de que se tenía que garantizar para el país el dominio del Pacífico, para lo cual era necesario eliminar cualquier amenaza que impidiera el logro de este objetivo, como quedó evidenciado en el actuar que se realizó frente al eventual fortalecimiento del Perú y Bolivia.²⁸ Tras la victoria en el conflicto, el mariscal confederado, Andrés de Santa Cruz, acusaría a Chile de “haber planificado pérfidamente una guerra ruin con el propósito de adquirir la supremacía naval en el Pacífico”,²⁹ posición que le aseguró el prestigio continental que anhelaba y la estabilidad para expandir su actividad comercial e influencia económica a niveles prósperos y significativos.

Desde la posición hegemónica alcanzada a fines de la década de 1830, el país disfrutó de periodos de intensa actividad comercial. Claudio Gay escribió con respecto al esplendor de Chile en 1842:

Su situación geográfica y sus ricos productos agrícolas atraen a sus costas todo el comercio extranjero y han hecho de Valparaíso un depósito general a donde vienen a proveerse todos los comerciantes de las repúblicas vecinas. Sus ricas minas de

²⁸ Francisco Encina, “El proyecto de alianza Perú-Boliviana-Argentina de 1873-75 y la iniciativa de Don Abdón Cifuentes en la adquisición de los blindados chilenos”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, IV, n.º 9 (1937): 7-32.

²⁹ Germán García, “El poder naval y la política exterior chilenos en el siglo XIX”, *Revista de Marina*, 105, n.º 786 (1988): 187.

oro, de plata y de cobre aumentan diariamente sus recursos y su industria, aunque naciente, parece querer tomar una parte muy activa en esta gran regeneración. La forma y disposición del terreno no contribuyeron menos al desarrollo de esta industria: bañada en toda su longitud por un mar profundo, con puertos grandes y seguros, posee además grandes ríos ... elemento de riqueza en extremo.³⁰

Este próspero periodo se potenció con el hecho de que no existía una amenaza externa, ni mucho menos una interna, a la posición alcanzada. Por ello, las elites movilizaron sus intereses y horizontes geoestratégicos hacia el ahorro de recursos, la institucionalización, la organización jurídico-administrativa y la adquisición de nuevas tecnologías que contribuyeran a la colonización, exploración y mantención de los enclaves soberanos que el país instaló en el extremo austral del territorio. El mayor de los hitos en este sentido fue la toma de posesión del estrecho de Magallanes por la goleta *Ancud* en 1843. En las instrucciones emitidas por el entonces ministro Manuel Montt para la expedición, se indicaba la necesidad de informar sobre los puntos más accesibles del Estrecho, de modo que se pudiera potenciar el comercio marítimo e instalar en ellos una o más colonias que, en función del clima, las cualidades y los recursos naturales existentes, fuesen lugares con potencial de habitabilidad.³¹

Chile entró en una fase en que la paz exterior alcanzada hizo que las elites olvidaran los conflictos vividos anteriormente y vieran, en la posición hegemónica del país, un cúmulo de posibilidades y beneficios derivados del fomento

³⁰ Claudio Gay, "Fragmento de un viaje a Chile y el Cuzco. Patria de los Antiguos Incas", en *Vida de Claudio Gay*, de Carlos Stuardo (Santiago de Chile, 1993), 294.

³¹ En la carta a Domingo Espiñeira, desde Valparaíso, el presidente de la República señalaba cuáles serían los aspectos principales y necesarios para el establecimiento de una colonia permanente en la zona del Estrecho. Cristóbal García Huidobro, *Epistolario de Manuel Montt (1824-1880)*, I (Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2015), 144.

de una vocación americanista. Si Chile sostenía relaciones diplomáticas cordiales con los vecinos, a través de una política exterior desde la que se erigía como el referente, podría influenciar las relaciones entre Estados y continuar gozando de un alto prestigio, alcanzado y legitimado en las sólidas bases políticas, sociales, económicas y militares que había forjado desde los albores de la República. Los grandes intelectuales chilenos no tenían duda de que el camino adecuado para el país y sus vecinos era el sentimiento americanista, sin vislumbrar que la real situación del país, en el escenario americano, estaba marcado por latentes problemas fronterizos y territoriales con Argentina, Bolivia y el mismo Perú.

Dicha relevancia se fortaleció con la importante expansión del comercio que realizaba el país hacia los puertos ribereños de la cuenca del Pacífico, esfuerzo desplegado por compañías marítimas chilenas, que llevaron la bandera a flamear por todo el Pacífico central, las islas polinésicas, la costa norteamericana e, incluso, las costas chinas. Sin embargo, cabe recordar que esta nueva vocación americanista chilena se encontraba entremezclada subrepticamente con los afanes hegemónicos que continuaban presentes en la agenda nacional en cuanto al Pacífico sur. El abogado Antonio García Reyes, miembro de la elite intelectual chilena, reafirmaría la importancia que significaba el control del mar para Chile. Indicando que este medio se presentaba para el país como una oportunidad frente a las deficientes y difíciles comunicaciones terrestres, “el mar lo es todo, allí está cifrado el cuerpo entero de sus esperanzas: de allí tan solo debe esperarse su futuro engrandecimiento”, dando cuenta de que Chile es un país marítimo y que su destino está asociado al control del mar con horizontes transpacíficos.³²

³² Antonio García Reyes, *Memoria sobre la primera escuadra nacional* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2018), 36-37.

Tras más de una década de paz exterior y esplendor comercial, las elites del país, confiando en la posición hegemónica alcanzada, comenzaron a despreocuparse del poder naval que tantas glorias había significado para Chile en el pasado. Como se menciona en la Memoria de Marina de 1851, el respeto irrestricto al derecho fue el elemento que primó como instrumento de protección, confiando en marinas como la británica, para que operasen como la gran policía de los mares del mundo, siendo el elemento coadyuvador en la importante misión de dar seguridad y garantías a la navegación y al comercio.³³ En este sentido, Chile se centró en mantener su hegemonía continental principalmente en la diplomacia y el poder alcanzado en el pasado y, para ese momento, en la bonanza comercial. Un ejemplo de esta actuación diplomática se produjo en 1855, cuando Ecuador suscribió un tratado con Estados Unidos en el que entregaba en concesión las islas Galápagos y el guano que en ellas se encontrase a cambio de defensa en caso de ataque exterior. El gobierno chileno, ante tal tentativa, envió una nota circular a las cancillerías americanas en la que indicaba su preocupación, ya que “Ecuador, sometido a la protección de Estados Unidos, tendrá por algún tiempo las apariencias de un Estado independiente y, en seguida, entrará a figurar como una colonia norteamericana”.³⁴ En concordancia con el pensar de Portales, se percibió la expansión de la influencia norteamericana en Ecuador como una amenaza para la posición hegemónica chilena, por lo que se decidió enviar un representante al país sudamericano, quien, contando con el apoyo de representantes europeos, presionó para que no se llegase a materializar el virtual protectorado norteamericano. Finalmente, ante las pruebas de que en las islas no existía el citado fertilizante, Estados Unidos desistió de

³³ “Memoria que el ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional”, 1851, 13, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

³⁴ Mario Barros, *Historia diplomática de Chile, 1541-1938* (Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello, 1990), 203.

firmar el acuerdo, y el asunto fue olvidado por el gobierno chileno.³⁵

Sin embargo, este evento repercutiría fuertemente en los grupos dirigentes chilenos. La posición del país en el concierto continental no era la misma que dos décadas antes. Con una extensión litoral que en la época ya abarcaba desde la parte sur de la región de Atacama hasta el cabo de Hornos, con posesiones insulares como el archipiélago de Juan Fernández, con la posesión estratégica del paso natural que une el océano Atlántico con el Pacífico, y con países vecinos que comenzaban un proceso de regeneración naval, difícilmente se podría proteger el comercio y la posición hegemónica alcanzada si no se realizaba una fuerte inversión en el desarrollo de un poder marítimo capaz de disuadir a cualquier potencial rival. Las elites se dieron cuenta de que, tras años de inactividad, el poder marítimo nacional estaba débil y olvidado, al amparo de un extenso periodo de paz que incentivó la postura americanista que se sostenía en la creencia de que los conflictos eran cosa del pasado y que no volverían a ocurrir.

Por estas razones se comenzó a prestar mayor atención a los dichos de personalidades de la política chilena, como los ministros de Guerra y Marina, José Santiago Aldunate y Pedro Nolasco Vidal. Ambos insistieron, a través de sus memorias en el Congreso, que el comercio y la prosperidad no podrían sostenerse en el tiempo por la condición en que se encontraba en ese momento la Armada de Chile, debido principalmente al cambio de foco que había experimentado la política exterior e interior nacional. Aldunate diría: "... de la otrora respetada Armada de Chile, que en la época romanezca de la República, fue el guardián del continente solo quedaban ruinas".³⁶ Nolasco, por su parte, señalaría

³⁵ Taylor Parks y Fred Rippy, "The Galapagos Island, a neglected phase of American strategy diplomacy", *Pacific Historical Review*, IX, n.º 1 (1940): 37.

³⁶ "Memoria que el Ministro del despacho del Departamento de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional de Chile", 1843, 12, Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

que el poder marítimo nacional carecía de los elementos de fuerza con los cuales el país pudiera sostener su dignidad y derecho.³⁷ Producto del deseo de las elites de que el poder marítimo nacional estuviera destinado únicamente a la conservación de la actividad comercial y, en particular, a la protección del litoral nacional controlando las aguas interiores de modo de volver seguras las operaciones comerciales y la navegación, la Armada no poseía, según palabras del presidente Manuel Montt, un buque de vapor “perfectamente guerrero” en su construcción y armamento, capaz de satisfacer las condiciones de celeridad y fuerza que requería la posición de Chile en el concierto internacional,³⁸ evidenciando el abandono y relegamiento que sufrió la institución desde la década de 1840. Precisamente, el insuficiente y debilitado poder naval del país, escaso en número y tecnológicamente obsoleto, no logró potenciar la disuasión que se requería contra las diversas amenazas que comenzaban a gestarse a fines de la década de 1850 y que estaban *ad portas* de golpear a Chile, bélica, política y económicamente.

El Mercurio de Valparaíso señaló, en su edición del 13 de julio de 1861, cómo aquel otrora elemento de riqueza y poder que permitió al país pasear orgulloso el pabellón chileno por las costas del Pacífico ahora yacía anulado por la inercia y el abandono.³⁹ En este estado se encontraba la Armada chilena cuando la Escuadra española atracó en la “Joya del Pacífico” en 1863. El país y su poder marítimo estaban débiles y eran prácticamente inexistentes. En ese momento, los articulistas del citado periódico porteño indicaban que, dado el estado actual del poder marítimo nacional, era necesario que los estadistas del país se sacudieran la

37 “Memoria que el Ministro del despacho del Departamento de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional de Chile”, 1848, 10, Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

38 “Decreto Supremo S/N del Ministerio de Guerra y Marina: vapor de Guerra”, 30 de junio de 1852, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

39 “Necesidad de mejorar la marina de guerra nacional”, *El Mercurio de Valparaíso*, 13 de julio de 1861.

indisculpable inercia que habían mostrado ante las amenazas y los progresos que otros habían tenido en las costas de Chile. Refiriéndose nuevamente al Perú, como lo hicieron años antes, proclamaban:

Nuestros mismos vecinos del Pacífico organizan una numerosa escuadrilla y echan las bases de su poder marítimo, mientras que nuestros dirigentes, acaso esperan que ¿todos los buques de nuestra escuadrilla se hayan podrido o ido a pique, para que abran sus ojos?

Es más, alertaba que la necesidad de regenerar el poder naval del país no pasaba por la ocurrencia de una guerra o por amenazas desde el exterior, sino por la “previsión i la prudencia”.⁴⁰

Sin embargo, los acontecimientos en 1864-1865 sorprendieron a Chile y sus elites en pleno proceso de reconstrucción de un poder naval capaz de realizar la protección de los intereses marítimos nacionales y la posición hegemónica conseguida décadas antes. En este sentido, las corbetas O’Higgins y Chacabuco, mandadas a construir para igualar el poder de España y recuperar la capacidad disuasoria ante Perú, no alcanzaron a estar terminadas antes del conflicto. Es así como las elites chilenas decimonónicas demostraron que sus horizontes geopolíticos operaban en el mediano plazo, impidiendo que fueran capaces de avizorar que, tras la guerra contra la Confederación, existía una alta probabilidad de un conflicto vecinal o internacional, como el que involucraría a Chile entre 1865 y 1866.

⁴⁰ “La marina de guerra de la República”, *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de mayo de 1863.

La reacción chilena en el conflicto (1865-1866)

El gobierno, consciente de las necesidades imperiosas del país, la buena imagen de la Escuadra del Pacífico y el buen estado de las arcas fiscales, aprobó una ley el 15 de diciembre de 1863 para invertir hasta 500.000 pesos en los estudios necesarios para el reemplazo y aumento gradual del poder marítimo nacional, de modo que se pudiera dar protección al comercio que cada día aumentaba su desarrollo, imponiendo el respeto de una marina de guerra en condiciones de combate que no fuera improvisada y que disuadiera a un potencial enemigo de actuar sobre el país.

Fue así como se comenzaba a materializar el esfuerzo por fortalecer un inventario naval que se reducía en la época a la corbeta Esmeralda y los vapores Maipú e Independencia, la primera de 18 cañones y un andar de siete millas, los dos restantes eran más mercantes que buques militares.⁴¹ Manuel Montt, desde Lima, donde se desempeñaba como ministro plenipotenciario, era consciente de que el país no poseía el poder naval y marítimo necesario para enfrentarse a un enemigo como el que representaba la Escuadra española que recorría las aguas del Perú en ese momento, alertando sobre la imperiosa necesidad de que las elites nacionales aceleraran la regeneración del poder disuasorio de la Armada de Chile, considerada anteriormente como un instrumento fundamental de sus imaginarios geopolíticos, ya que cada acción de la marina militar y mercante tenía un vínculo político orientado al engrandecimiento del país.

Ante la alarma para el porvenir del pabellón tricolor en el Pacífico y en los puertos de Oceanía, las elites incentivaron algunas acciones complementarias a la construcción de unidades navales: fomentaron la formación de los oficiales en la Escuela Naval y la formación práctica de ingenieros provenientes de la Escuela de Artes y Oficios

⁴¹ Benjamín Vicuña Mackenna, *Episodios marítimos* (Santiago de Chile: Rafael Jover Editor, 1879), 459.

para la estructura logística que sostuviera el poder marítimo nacional, avanzaron en la adquisición de conocimientos sobre las nuevas técnicas de construcción y reparación de embarcaciones y aumentaron la cantidad de buques mercantes del país. En este sentido, Valparaíso y el movimiento marítimo que se registró en él constituyen un buen ejemplo e indicador de la manera como el sector externo se benefició de este impulso. El número de navíos que recalaron en el puerto para entregar sus mercancías o ser atendidos aumentó –entre las décadas de 1850 y 1860– en un 113,1 %, mientras que los que zarparon lo hicieron en un 126,1 %. Además, Valparaíso adquirió la capacidad de atender navíos de alto bordo para el tráfico internacional (el tonelaje medio por navío aumentó 2,9 veces entre 1850 y 1870).⁴² A estos esfuerzos gubernamentales, en lo que constituiría evidencia de una movilización nacional para la consecución de la regeneración del poder naval chileno, se sumaron aquellos realizados por privados, como la potenciación del astillero y varadero de Juan Duprat, el dique flotante de Nicolás Tiedge y los primeros proyectos para proteger la bahía de Valparaíso de las inclemencias del tiempo, de la mano de Buenaventura Sánchez y el ingeniero Ramón Salazar. *El Mercurio de Valparaíso* señalaba respecto de este último que traería ventajas inmensas para el país, sería una gloria para el gobierno, una facilidad para la industria, un estímulo para la riqueza y un lucro para la nación.⁴³

Hasta 1865 Chile había jugado un rol de gran importancia dentro de la gestación del conflicto, llevándolo incluso a sus territorios. Los americanistas chilenos no solo prestaron ayuda y apoyo a los peruanos, sino que también llevaron a cabo una verdadera cruzada contra los españoles, todo esto a partir de la firma del Tratado Vivanco-Pareja, que causó

⁴² Luis Ortega, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2005), 106; “Estadística Comercial de la República de Chile, años 1845 a 1880”, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

⁴³ “Un tajamar en Valparaíso”, *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de octubre de 1862.

más recelo en Chile que en el Perú, propinando serias ofensas a la Escuadra, a los españoles y, de forma indirecta, a la misma reina Isabel II. El presidente José Joaquín Pérez, mientras encabezaba los esfuerzos hacia la regeneración de un poder marítimo eficiente y moderno que permitiera al país resguardarse ante el poder amenazante de potencias ultramarinas como España, con sus flamantes y modernos buques, trató de ganar tiempo al cortar el suministro de carbón de piedra para la Escuadra del Pacífico, esperando que, con ello, le fuera forzosamente necesario a Pinzón retirarse de estas aguas.⁴⁴ Del mismo modo, envió a Domingo Santa María para obtener el apoyo de las fuerzas navales peruanas en las operaciones contra la escuadra española en las costas chilenas, consciente de que ambos países poseían unidades navales inmensamente superiores a las que poseía Chile en ese momento.

El mandatario, si bien creía que la ocupación de las islas en el 64 solo respondía al propósito del gobierno español de presionar al Perú y obtener seguridad para sus súbditos, era consciente de que la intervención del país en momentos en que no se encontraba preparado para enfrentar un conflicto bélico solo lograría enfrascarlo en una guerra “estúpida”, que no le pertenecía y para la cual no poseía los medios bélicos necesarios para imponerse y mantener la posición chilena.⁴⁵ Pese a ello, consideró indispensable armarse para restituir el equilibrio de poderes en el Pacífico sur a favor de la posición chilena. En cuanto al equipamiento bélico, España estaba mucho mejor preparada que Chile, por lo que se vislumbraba que el país tendría menos probabilidades de éxito con los medios que poseía en ese momento. Por ello, el país desplegó además una campaña mediática y diplomática fuerte y tributaria de su influencia en el Pacífico sur y las redes comerciales construidas, para hacerse

⁴⁴ Grez, *Los intentos de unión hispano americana y la guerra de España en el Pacífico*, 210.

⁴⁵ Encina, *Historia de Chile*, tomo 27, 149.

del apoyo moral por parte de los armadores y capitanes de barcos mercantes venidos desde Inglaterra y Francia principalmente, quienes se vieron amenazados por el bloqueo que realizaron los españoles de los principales puertos del país. Los europeos veían que el conflicto no tendría futuro y que España solo ganaría la odiosidad y el desprestigio en tierras americanas.

De este modo, las elites chilenas confiaban en que el ideal americanista y el desgaste de las fuerzas españolas fueran suficientes para ganar el tiempo necesario para que arribaran las naves mandadas a construir a fin de reforzar el poder marítimo chileno. Lo anterior constituye evidencia de la visión episódica y reactiva de las elites chilenas, que, ante el estímulo de un acontecimiento externo y coyuntural, focalizaron nuevamente su atención en el fortalecimiento de los medios necesarios para la conservación de un poder disuasorio marítimo capaz de preservar la hegemonía y el dominio del país en el Pacífico sur, su zona de influencia desde los primeros años de vida republicana.

Reflexiones finales

La participación de Chile en el conflicto con España no puede ser vista únicamente como respuesta al sentimiento y compromiso americanista impulsado por las elites chilenas a mediados del siglo XIX. El conflicto demostró dos aspectos fundamentales de la historia y el devenir del país en el siglo XIX. Por un lado, que Chile poseía intereses geopolíticos que se orientaban a la mantención y el sostenimiento de un papel y rol hegemónico en esta parte del Pacífico sur. Por el otro, que el poder naval chileno no podía seguir improvisándose cada vez que aparecía una amenaza en el horizonte.

Si bien en los imaginarios geoestratégicos de las elites chilenas hasta la década de 1840 el control del Pacífico

sur se había sostenido en una gran estrategia, las décadas de tranquilidad y paz que le siguieron hasta la guerra (de 1865-1866) evidenciaron la imprevisión y la inconsecuencia de la extraviada política exterior y de defensa que mantuvo el país durante la segunda mitad del siglo XIX. Al final, quedaría demostrado que no se podían obtener resultados positivos solamente con el coraje, la improvisación y la suma de fuerzas operativas, ya que, de este modo, se perdían importantes recursos por los precios especulativos que se tenían que pagar, las dificultades internacionales y, sobre todo, el tiempo que se derrochaba en la negociación. Por ello, para sostener una posición hegemónica como la anhelada por las elites chilenas, era imperioso mantener un poder marítimo operativo que sirviera de disuasorio constante y recordatorio del rol del país en el contexto del Pacífico sur.

Contrario a lo esperado por las elites chilenas, de que la alianza con Perú, Ecuador y Bolivia les diera tiempo para rearmarse y ganar tiempo en este esfuerzo, la guerra trajo una pérdida de prestigio frente al Perú, que se alzó tras el combate del 2 de mayo como quien prevaleció militarmente a los ataques de la poderosa escuadra española, lo cual lo posicionó como el Estado líder de la gesta americanista y, en el imaginario latinoamericano, como el “ángel vengador” de los oprimidos de la región. Producto de ello, Chile se embarcaría aceleradamente en los años venideros en dos campos de batalla distintos.

El primero de ellos no fue bélico, sino ideológico. A través de discursos y argumentos favorables a los intereses del país, las elites buscaron crear, a partir de la opinión pública, una conciencia nacional unificada que sostuviera cualquier esfuerzo por cambiar la situación acontecida. Por otro lado, el segundo campo de batalla fue material. Este estuvo orientado a la adquisición de los conocimientos tecnológicos necesarios para el mantenimiento de las máquinas a vapor, llevando a obtener una provisión de repuestos para ellas y a fortalecer la red de maestranzas capaces de atender con prontitud las fallas de las naves y la reposición de las

calderas de los buques que se habían mandado a construir en Inglaterra y de aquellos que llegarían tras el término del conflicto desde Estados Unidos, gracias a la gestión realizada por Vicuña Mackenna.

De este modo, los efectos del bombardeo de Valparaíso sobre los imaginarios geopolíticos de las elites nacionales, los 15 millones de pesos en daños,⁴⁶ la pérdida de las 27 unidades de la marina mercante que fueron apresadas y en su mayoría destruidas por los españoles, la pérdida del prestigio y hegemonía que poseía el país, especialmente por el hecho de que el gobierno peruano –con bastante previsión– había efectuado una serie de compras navales en pleno conflicto y que hicieron de su fuerza naval muy superior a la chilena, y, sobre todo, que la guerra concluyó para Chile sin dejar en la psiquis ningún héroe o mártir identificable que alimentara el imaginario popular y la gloria nacional, se imbricaron para que el país se embarcara en una carrera armamentista con fuertes repercusiones en las últimas décadas del siglo, y que se orientaba a regresarle al país el rol hegemónico perdido. El sentimiento posconflicto quedó resumido en las palabras del general peruano Edgardo Mercado Jarrín, quien señaló:

La guerra con España significó para Chile una deuda fiscal cuantiosa; en el aspecto naval, la marina mercante quedó diezmada; en el plano político, la contienda rebeló la absoluta imprevisión del país para una emergencia de este tipo; y en el ámbito moral, el pueblo se sintió humillado.⁴⁷

Dado que el conflicto le costó al país una suma equivalente al presupuesto de la nación de dos años consecutivos, esta vulnerabilidad marítima, en los imaginarios de las elites nacionales, no podría volver a repetirse. La guerra

⁴⁶ Fernando Rivas, “El bombardeo de Valparaíso y la conformación de una opinión pública mundial: un caso inicial de expectación y juicio internacional”, *Política Internacional*, n.º 1 (2016): 96.

⁴⁷ Edgardo Mercado, *Política y estrategia en la guerra con Chile* (Lima: S/E, 1979), 29.

contra España evidenció cómo, en los imaginarios de las elites chilenas, primó una mirada y una actuación basadas en horizontes de corto y mediano plazo, episódicas y coyunturales. Si bien, durante las décadas de 1820 y 1830, las elites desarrollaron acciones conducentes a la consecución del dominio sobre el Pacífico sur, en las dos siguientes, fueron reemplazadas por otras enfocadas en el aprovechamiento del comercio sin preocuparse de los medios para su sostenimiento y que permitieran una disuasión a nuestros potenciales rivales. Ello representa una discontinuidad en la gran estrategia país que había iniciado O'Higgins y que había sido continuada por Portales.

La guerra demostraría la necesidad que tenía Chile de robustecer su poder a través de la inversión en distintos rubros y de formular una política exterior, a la luz de grandes ideales y objetivos de largo plazo, no a partir de las amargas experiencias que debió enfrentar durante el siglo XIX.

La Estación Naval Española en el Pacífico

Un proyecto frustrado de regeneración imperial (1841-1866)

RODRIGO ESCRIBANO ROCA¹ Y MIKEL GÓMEZ GASTIASORO²

El 3 de agosto de 1863, las fragatas Resolución y Triunfo y la goleta Covadonga arribaron a la pequeña isla ecuatoriana de Puná, situada en la desembocadura del río Guayas. Así lo reseñaba el *Diario de Navegación* del comandante de esta pequeña flotilla de vapor, Luis Hernández Pinzón.³ La Escuadra Naval del Pacífico había dejado el puerto de Cádiz en agosto de 1862 y, desde septiembre del mismo año, había visitado los puertos del Imperio del Brasil, las repúblicas del Plata, Chile y Perú. El fin expreso de la expedición, organizada por los Ministerios de Estado y de Marina del “gobierno largo”⁴ de la Unión Liberal, consistía

¹ CSIC (España) y Centro de Estudios Americanos, Universidad Adolfo Ibáñez.

² Universidad del País Vasco, Euskal Herriko Unibertsitatea.

³ Archivo Museo Naval-FMM-FDH, Diario de la navegación practicada al océano Pacífico con las fragatas y goleta Resolución, Triunfo y Covadonga de Luis Hernández Pinzón Álvarez, pp. 96-97.

⁴ El “Gobierno Largo” hace referencia a la estancia del poder del gabinete de Leopoldo O'Donnell entre 1858 y 1863. Él y su partido, la Unión Liberal, trataron de estabilizar la generalmente polarizada política de la monarquía isabelina a partir de un pacto entre los elementos centristas del liberalismo moderado y progresista. El pacto se fundamentó en la promoción del capitalismo comercial y financiero, en la consolidación del parlamentarismo liberal y en una política exterior expansiva. Nelson Durán de la Rua, *La unión Liberal y la modernización de la España isabelina: una convivencia frustrada, 1854-1868* (Madrid: Akal, 1979).

en circunnavegar el globo, ejecutando un periplo por las Américas que debía continuar con una navegación transpacífica hasta las islas Filipinas –el enclave más importante que España conservaba en esas regiones– y con un retorno final a la península ibérica vía el cabo de Buena Esperanza.⁵ Según rezaban las instrucciones ministeriales, su itinerario mundial debía servir para recopilar todos los datos hidrográficos, meteorológicos, estadísticos y sociopolíticos que pudieran ser útiles en lo venidero a las marinas mercante y militar de la monarquía.⁶ Asimismo, a su paso por América, la Escuadra debía aplicarse a reforzar las relaciones diplomáticas (matizar lo de diplomáticas) de España con las repúblicas hispanoamericanas, demostrando el músculo naval que la exmetrópoli había adquirido en los últimos tiempos. Los ministros esperaban que los barcos liderados por Pinzón dejasen en evidencia su capacidad para defender los intereses de las comunidades de emigrantes y comerciantes españoles radicados en los países sudamericanos, a la par que impulsaban la firma de varios tratados de amistad y comercio pendientes –por ratificar con Argentina y Uruguay, y por negociar con Perú–.⁷ En sus primeros compases, el viaje de la Escuadra transcurrió según lo planeado y sin grandes sobresaltos.⁸

Ahora bien, la llegada a la isla de Puná aquel 3 de agosto de 1863 tuvo un significado especial, revelador de uno

5 Para acceder a narraciones completas sobre el itinerario de la expedición: Miguel Ángel Puig-Samper, *Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo: la Comisión Científica del Pacífico (1862-1866)*, (Crónicas y memorias) (Madrid: Polifemo, 2013); Edmundo A. Heredia, *El imperio del guano: América Latina ante la guerra de España en el Pacífico* (Córdoba [Argentina]: Alción, 1998).

6 Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (en adelante AAB), Expediciones, Zavala a Pinzón, Madrid, 1862.

7 Pedro de Novo y Colson, *Historia de la guerra de España en el Pacífico* (Madrid: Imprenta de Fortanet, 1882), 85-89.

8 Rodrigo Escribano Roca, “La Expedición Del Pacífico: Poder Blando, Panhispanismo y Ciencia (1862-1864) – Noticias Del Viejo Imperio”, *Noticias del Viejo Imperio* (blog), 2022, en envi19.hcommons.org/la-expedicion-del-pacifico-poder-blando-panhispanismo-y-ciencia-1862-1864.

de los objetivos secretos de la expedición. Un apunte del diario de Manuel Almagro, el antropólogo de la Comisión Científica que acompañó a la Escuadra, nos da una pista clara al respecto: "... en la desembocadura del río [Guayas] está situada la isla de Puná, cuya topografía es ventajosísima para una estación marítima".⁹ Acto seguido, el científico describía las riquezas a las que podía garantizar el acceso tal estación imaginaria, que se hallaría en el punto de acceso a la provincia de Guayaquil y a los mercados de la República de Ecuador:

El principal artículo de riqueza de la provincia de Guayaquil es el cacao; siguen á éste las maderas, tabaco, café, azúcar, aguardiente de caña y goma elástica; estos renglones se exportan para Europa y puertos del Pacífico. Por el de Guayaquil entra la totalidad de los artículos extranjeros que se consumen en la república.¹⁰

Las observaciones de Almagro pueden parecernos una inocente descripción hidrográfica y económica, pero tenían un importante componente geopolítico. El científico proporcionaba información fundamental para llevar a cabo el proyecto de establecer una estación naval permanente que promoviese la seguridad de los intereses mercantiles y estratégicos de España en el Pacífico occidental. El cónsul de España en Guayaquil, Vicente Heneros de Ugalde, fue más explícito que el antropólogo a este respecto. En una carta en la cual informaba al ministro de Estado del paso de la Escuadra por la ciudad portuaria, dejó en evidencia sus anhelos de que esta sirviera como detonante para el asentamiento permanente de la Real Armada en aquellos territorios:

⁹ Manuel de Almagro, *Breve descripción de los viajes hechos en América por la Comisión Científica* (Madrid: M. Rivadeneyra, 1866), 77.

¹⁰ *Ibidem*, p. 78.

El señor General Pinzon y la oficialidad que le acompañaba han sido recibidos con las mayores muestras de aprecio tanto por las autoridades como por el pueblo de Guayaquil, y es ciertamente muy sensible que la permanencia en este puerto haya sido de tan corta duracion, pues la presencia de los buques de S.M., despues de tan larga ausencia, sobre dar una verdadera idea de la Madre Patria, producirá siempre un efecto saludable en estos desgraciados gobiernos americanos. Ya de tiempo atrás, me ha permitido llamar la atencion de V.E. acerca de la conveniencia de establecer una estación en el Pacífico, y el reciente ejemplo que he tenido a la vista, me anima á insistir cerca de V.E. persuadido como estoy de que entonces cesarán para siempre toda clase de reclamaciones. V.E. conoce perfectamente la política de estos gobiernos y su poco envidiable carácter, y juzgará si es fundada mi opinion.¹¹

Los discursos de Almagro y Heneros de Ugalde nos ilustran cómo ciertos agentes de la monarquía vinculaban la presencia permanente de buques de la Marina Real en aquellas aguas con la promoción ultramarina del comercio peninsular y con la generación de un entorno de seguridad jurídica que los gobiernos hispanoamericanos –sumidos, según su opinión, en el desorden civil y en la inestabilidad política– no podían proporcionar por sí solos. Las ideas vertidas con motivo del paso de la Escuadra por Guayaquil no fueron una improvisación: tanto el antropólogo como el cónsul se limitaron a reiterar las máximas de un imaginario geopolítico que se remontaba a la década de 1840.¹²

El proyecto de instalar una estación naval permanente en las costas sudamericanas del Pacífico concitó el consenso

¹¹ Archivo Histórico Nacional-Fondo Histórico del Ministerio de Asuntos Exteriores (en adelante AHN-FHMAE), 1904, Heneros de Ugalde a Calderón Collantes, Guayaquil, 10 de agosto de 1863, pp. 1-2.

¹² En este artículo se abordan los precedentes ideológicos de la Escuadra del Pacífico, si bien no se aborda monográficamente el tema de la estación naval: Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “Navalism and Imperial Culture in Spain: The origins and celebration of the Chincha Islands War (1834-1868)”, *The Mariner's Mirror*, junio de 2023, pp. 1-33.

de las elites político-intelectuales, militares y diplomáticas de España durante el reinado de Isabel II (1844-1868). El artículo reconstruye la constelación de argumentos estratégicos, económicos, jurídicos y políticos que esgrimieron los agentes de la monarquía para sostener la necesidad de estacionar buques de guerra en sus antiguos dominios del Pacífico. Identifica, asimismo, las coordenadas socioeconómicas, las redes y los intereses de dichos agentes, evaluando las consecuencias fácticas que tuvieron sus intentos de crear la estación. Por último, explica las razones por las cuales el proyecto no se materializó, vinculándolas precisamente al fracaso de la Escuadra comandada por Pinzón.

Las estaciones navales y las culturas estratégicas del imperialismo español: marco teórico y estado de la cuestión

La tesis central de este texto es que el plan de creación de la estación naval del Pacífico no fue el resultado puntual de una ocurrencia ministerial, sino que respondió a una *gran estrategia*¹³ de regeneración geopolítica que cristalizó en la *mente oficial*¹⁴ del Estado español a partir de la Década Moderada (1844-1854), sistematizándose y generando varios intentos frustrados de ejecución en el período que fue de 1856 a 1866. Concretamente, sostendremos que la

¹³ Conceptualizamos como “gran estrategia” los esquemas que identifican una serie de intereses geopolíticos fundamentales para un Estado y los traducen en un plan consistente, con metas específicas a medio y largo plazo. Su elaboración implica el examen de todos los ámbitos de gobierno (diplomático, económico, militar, etc.), así como la correcta elección de los medios con los que alcanzar esas metas siguiendo una determinada hoja de ruta. Javier Jordán Enamorado, “¿Qué es la gran estrategia?”, *Global strategy reports*, n.º 37 (2021): 1; Nina Silove, “Beyond the Buzzword: The Three Meanings of ‘Grand Strategy’”, *Security Studies*, 27, n.º 1 (2 de enero de 2018): 27-57, en doi.org/10.1080/09636412.2017.1360073.

¹⁴ Ronald Robinson *et al.*, *Africa and the Victorians: The Official Mind of Imperialism* (Londres: Macmillan & Co, 1961).

estación naval se concibió como un elemento clave en el nuevo repertorio de instrumentos de poder¹⁵ que se postularon como necesarios para la configuración de una suerte de “segundo imperio español”,¹⁶ basado en los postulados ideológicos del navalismo, el panhispanismo y el imperialismo del libre comercio.

Los agentes diplomáticos, empresariales y ministeriales de la monarquía anticiparon que la actividad cotidiana de la Real Armada en las costas sudamericanas del Pacífico podía desempeñar múltiples funciones estratégicas –logísticas, de inteligencia, propagandísticas, diplomáticas y militares–; todas ellas tendientes a ampliar la influencia de España sobre sus antiguos dominios imperiales, así como a procurar la penetración del capitalismo español en la zona. Tamaños planes, como tendremos la ocasión de comprobar, se inspiraron en la “diplomacia de las cañoneras”¹⁷ practicada por el Reino

15 Burbank y Cooper entienden por “repertorio imperial” el entramado variable de estrategias tecnológicas, comunicacionales, militares, económicas y político-ideológicas que una entidad institucional o un grupo de poder emplean para expandir su poder a través del espacio. Jane Burbank y Frederick Cooper, *Imperios: una nueva visión de la historia universal* (Barcelona: Crítica, 2011), 30-32.

16 Tomamos prestada la expresión de la historiografía imperial británica, que, desde su profesionalización en el siglo XX, distinguió entre un “primer imperio británico” de vocación mercantilista y territorial y un “segundo imperio británico” que habría enfatizado su vocación librecambista y esencialmente marítima. Si bien esta dicotomía es discutible y discutida, la idea de un “segundo imperio español” nos sirve para sostener que hubo una metamorfosis esencial entre el imperio español de antiguo régimen –previo a las revoluciones atlánticas– y el sistema de dominio ultramarino que trató de articular el Estado liberal. Para profundizar en estas conceptualizaciones: Vincent T. Harlow, *The founding of the Second British Empire, 1763-1793* (Londres, Nueva York: Longmans, Green, 1952); Peter Burroughs, “Imperial Institutions and the Government of Empire”, en *The Oxford History of the British Empire: He Nineteenth Century*, ed. Andrew N. Porter (Oxford: Oxford Univ. Press, 2009), 170-197; Josep Maria Fradera, *La nación imperial: derechos, representación y ciudadanía en los imperios de Gran Bretaña, Francia, España y Estados Unidos (1750-1918)*, 1.º ed. (Ensayo histórico) (Barcelona: Edhasa, 2015).

17 Adoptaremos la definición minimalista de “diplomacia de las cañoneras”, que consistiría en el uso preventivo de barcos de guerra durante

Unido, Francia y los Estados Unidos en la región. La historiografía imperial y marítima que ha abordado el desarrollo de esos imperialismos durante las primeras seis décadas del siglo XIX ha convenido en que los tres emplearon sus marinas de guerra como herramientas de protección de sus intereses mercantiles y diplomáticos en Asia, África y las Américas.¹⁸ El poder marítimo –entendido como el conjunto de fuerzas navales militares, unidades navales mercantes, infraestructuras portuarias, instituciones e industrias que permiten ejercer el dominio de los océanos–¹⁹ se convirtió en el factor clave para jugar un rol de relevancia en el tablero geopolítico posnapoleónico. De ahí que el largo siglo XIX se nos presente como la era del navalismo, es decir, un tiempo en el cual las administraciones y opiniones públicas concibieron que las marinas de guerra eran las herramientas tecnológicas por antonomasia para pugnar por la hegemonía económica y estratégica.²⁰

Los análisis que ilustran el modo en que los escuadrones estacionados por el Reino Unido, Francia y Estados Unidos en los principales nodos comerciales del planeta

tiempos de paz para hacer valer los objetivos diplomáticos y geopolíticos de un Estado: Antony Preston y John Major, *Send a Gunboat: The Victorian Navy and Supremacy at Sea, 1854-1904* (Londres: Conway Maritime Press, 2007), 14.

¹⁸ Andrew Graham-Yooll, *Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America* (Signal Books, 2002); John Darwin, *The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System, 1830-1970* (Cambridge, UK; Nueva York: Cambridge University Press, 2009); Peter H. Smith, *Talons of the Eagle: Latin America, the United States, and the World* (Nueva York: Oxford University Press, 2008); Christos Frentzos Thompson Antonio y Anne Paulet, eds., “Westward expansion and U.S. overseas empire: 1865-1898”, en *The Routledge Handbook of American Military and Diplomatic History: 1865 to the Present* (Nueva York: Routledge, 2014), 11-26, en doi.org/10.4324/9781135070991.

¹⁹ James Stavridis, *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans* (Penguin, 2017).

²⁰ Jon Tetsuro Sumida, “Naval Armaments Races, 1889-1922”, en *Mer Dans L'histoire*, ed. N. A. M. Rodger (Woodbridge: Boydell Press, 2017), 148-157.

subrayan la importancia geoestratégica de estos. Ha quedado patente que todos estos sistemas imperiales contaban con buques que patrullaban permanentemente las costas de Sudamérica, Oceanía, el Mar de China y el Sudeste Asiático.²¹ No obstante, ningún estudio ha esbozado una interpretación teórica global sobre el papel específico de las estaciones navales en la configuración del orden internacional y del capitalismo mundial. La categoría de estación naval hace alusión a una escuadra compuesta por uno o más barcos de guerra con un mando militar autónomo que asume la responsabilidad de permanecer en un área marítima acotada. Sus funciones son múltiples y varían ampliamente dependiendo de su radio geográfico de acción. Estas pueden incluir labores policiales –por ejemplo, lucha contra la piratería, detención de criminales, protección extraterritorial de los ciudadanos y barcos mercantes de un país–, diplomáticas –apoyo preventivo a los representantes consulares, negociaciones bilaterales–, punitivas –bombardeo de poblaciones costeras, bloqueos–, de inteligencia –captación y transmisión de información–,²² científicas –exploración, cartografiado, transporte de comisiones científicas–²³ y logísticas –control y distribución de recursos estratégicos, rescate y transporte de náufragos–.²⁴

21 Daniel Gutiérrez Ardila, “Les stations navales françaises en Amérique méridionale sous la Restauration”, *Outre-Mers*, 386-387, n.º 1 (2015): 137-58, en doi.org/10.3917/om.151.0137; John Bach, “The Royal Navy in the Pacific Islands”, *The Journal of Pacific History*, 3, n.º 1 (1 de enero de 1968): 3-20, en doi.org/10.1080/00223346808572121; B. Gough, “Profit and power: Informal empire, the navy and Latin America”, en *Gentlemanly Capitalism and British Imperialism: The New Debate on Empire*, 2014, 68-81.

22 Sirva como ejemplo para las tres primeras funciones: Paul Kennedy, *The Rise And Fall of British Naval Mastery* (Penguin UK, 2017); David Todd, *A Velvet Empire: French Informal Imperialism in the Nineteenth Century* (Princeton University Press, 2021).

23 Por ejemplo: N. O. Quiñones, “Navy station of magallanes 1896-1903: Scientific contributions for the development of navigation and knowledge on Southern Chile”, *Revista Notas Historicas y Geograficas*, 24 (2020): 342-376.

24 Por ejemplo: Jane Samson, “Imperial Benevolence: The Royal Navy and the South Pacific Labour Trade 1867-1872”, en *British Imperial Strategies in the Pacific, 1750-1900* (Routledge, 2003); James Fichter, “Imperial Interdepen-

La historiografía ha demostrado que, en Asia, Oceanía y Sudamérica (también en África), las estaciones navales tuvieron un rol político particularmente notable, pues las flotas de las potencias marítimas se postularon como los brazos armados del estándar de civilización europeo. Esto es, se emplearon para imponer coactivamente el orden jurídico necesario para el despliegue de las instituciones que permitían la hegemonía global de los imperios europeos: el respeto a la propiedad privada, la abolición de las barreras comerciales corporativas y la receptividad de las comunidades ultramarinas a los dictados de sus agentes económicos y diplomáticos.²⁵

Las repúblicas hispanoamericanas, al igual que las poblaciones insulares de Oceanía y los imperios asiáticos, fueron particularmente vulnerables a la injerencia de las estaciones navales. En el caso hispanoamericano, esto se debió a la fuerte dependencia que los sistemas fiscales de la región tuvieron de los ingresos aduaneros derivados del comercio internacional y, por consiguiente, recaudados en sus puertos.²⁶ Es decir, podemos aducir, en línea con lo sugerido por autores como Stephen Roberts y Julia Angster, que las estaciones navales fueron, al menos en los mundos del Pacífico y Sudamérica, artilugios absolutamente esenciales en el repertorio de poder del imperialismo informal.²⁷

dence on Indochina's Maritime Periphery: France and Coal in Ceylon, Singapore, and Hong Kong, 1859-1895", en *British and French Colonialism in Africa, Asia and the Middle East* (Palgrave MacMillan, 2019), 151-179, en doi.org/10.1007/978-3-319-97964-9_8.

²⁵ Lauren Benton y Lisa Ford, *Rage for Order: The British Empire and the Origins of International Law, 1800-1850* (Harvard University Press, 2016).

²⁶ Brian Vale, "Navies, Internal Order and Trade in South America, 1830-1914", en *Mer Dans L'histoire*, ed. N. A. M. Rodger (Woodbridge: Boydell Press, 2017), 252-263.

²⁷ Roberts Stephen, *An Indicator of Informal Empire: Patterns of U.S. Navy Cruising on Overseas Stations, 1869-1897* (Defense Technical Information Center, 1980); Julia Angster, "Sea Power and Informal Empire: Great Britain and the World after the Seven Years' War", en *Decades of Reconstruction: Postwar Societies, State-Building, and International Relations from the Seven Years' War to the Cold War*, ed. James Retallack y Ute Planert, Publications of the German

A partir de una combinación de la noción clásica de Robinson y Gallagher y de las propuestas teóricas más recientes, definiremos tal concepto como el intento de un Estado de ejercer sistemáticamente su injerencia sobre las decisiones legales y político-económicas de otra entidad soberana con miras a generar seguridad para el exitoso despliegue de los intereses de sus agentes mercantiles, financieros y culturales. No comporta la conquista y colonización formal y cuenta con una panoplia de mecanismos que permiten proyectar la influencia sobre determinado gobierno: desde los tratados desiguales y los derechos extraterritoriales, hasta la organización de redes de colaboradores locales, la deuda y, por supuesto, el respaldo coercitivo del poder naval.²⁸ La categoría del imperialismo informal es complementaria, aunque no equivalente, a la del imperialismo del libre comercio, el cual definiremos como un ejercicio sistemático de injerencia orientado a garantizar en el territorio de otro Estado las condiciones jurídico-políticas idóneas para la penetración de los capitales y productos del mercado mundial –o del Estado que ejerce su influencia y de sus colaboradores–.²⁹ Como nos lo demuestran las obras de Brett Bowden, Jennifer Pitts o Nina Tzouvala, este último término analítico guarda una estrecha relación con el

Historical Institute (Cambridge: Cambridge University Press, 2017), 31-49, en doi.org/10.1017/9781316694091.002.

- 28 Gregory Allen Barton, *Informal Empire and the Rise of One World Culture*, Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2014); D. Besseghini, "Pax britannica. The debate over 19th century Informal Imperialism in Latin America", *Passato e Presente*, 37, n.º 108 (2019): 55-75, en doi.org/10.3280/PASS2019-108003; Bernard Attard, "Informal Empire: The Origin and Significance of a Key Term", *Modern Intellectual History*, 20 de octubre de 2022, 1-32, en doi.org/10.1017/S147924432200052X.
- 29 John Gallagher y Ronald Robinson, "The Imperialism of Free Trade", *The Economic History Review*, 6, n.º 1 (1953): 1-15, en doi.org/10.2307/2591017; Bernard Semmel, *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy, the Empire of Free Trade and Imperialism, 1750-1850* / Bernard Semmel. (Cambridge: Cambridge University Press, 2004); Jo Grady y Chris Grocott, *The Continuing Imperialism of Free Trade: Developments, Trends and the Role of Supranational Agents* (Routledge, 2018).

concepto de raigambre ilustrada del “estándar civilización”, en virtud del cual los intelectuales euroamericanos decimonónicos asociaron la plena soberanía a un ideal normativo vinculado a los valores cristianos, la economía de mercado, el constitucionalismo liberal y el racionalismo occidental. Con ello legitimaron la intervención en cualquier entidad que no se homologase a ellos.³⁰

Ahora bien, ¿tuvo algo que ver la política española en las repúblicas hispanoamericanas del Pacífico con esta correlación histórica entre el navalismo, el imperialismo del libre comercio y el estándar de civilización?, ¿se desarrolló el proyecto de fundar una estación naval en el Pacífico a partir de estos vectores históricos?, ¿es homologable la experiencia de una potencia decadente que trataba de remendar la pérdida de su gran imperio territorial con la pujanza del Reino Unido, Francia y los Estados Unidos? Los epígrafes que siguen al presente nos permitirán comprobar la especificidad del caso español en esta galaxia de imperialismos marítimos, tan relevante para explicar la historia decimonónica del Pacífico. La historiografía española le ha prestado una atención poco esmerada al rol que la Marina Real y sus estaciones navales tuvieron en la geopolítica española en Hispanoamérica y en las costas sudamericanas del Pacífico. Los estudios en torno a las relaciones posimperiales y al panhispanismo se han centrado en los episodios de intervencionismo y diplomacia cultural, sin enfatizar el papel de la marina de guerra o sus íntimos nexos con la acción concertada de los cónsules y los encargados de negocios de la monarquía.³¹ En los últimos años, han surgido estudios muy

³⁰ Brett Bowden, *The Empire of Civilization: The Evolution of an Imperial Idea* (Chicago: University of Chicago Press, 2009); Jennifer Pitts, *Boundaries of the International: Law and Empire* (Harvard University Press, 2018); Ntina Tzouvala, *Capitalism As Civilisation: A History of International Law* (Cambridge University Press, 2020).

³¹ Diana Arbaiza, *The Spirit of Hispanism: Commerce, Culture, and Identity across the Atlantic, 1875-1936* (Notre Dame, Indiana: University of Notre Dame Press, 2020), muse.jhu.edu/book/73387; Isidro Sepúlveda Muñoz, *El sueño de la madre patria: hispanoamericanismo y nacionalismo* (Madrid: Fundación

prometedores que han empleado el concepto de “imperialismo informal” para tratar de explicar las líneas maestras de la política exterior española,³² pero, salvo excepciones,³³ no se han detenido a calibrar el rol de la Real Armada y de sus estaciones navales como ejes de tal dinámica. De hecho, estas desconexiones guardan relación con la falta de diálogo entre la historiografía naval, la historiografía imperial y la historiografía de las relaciones internacionales en España. Ciertamente, los trabajos de González Pizarro, López Ocón y Puig Samper han adelantado someramente las motivaciones geoestratégicas que vehicularon los planes para la creación de la estación, pero sin penetrar en su vinculación sistémica con los proyectos de regeneración imperial que obsesionaron a las elites de la España isabelina.³⁴

Los apartados que siguen gravitarán en torno a las siguientes cuestiones: ¿cuáles fueron exactamente las premisas ideológicas que alentaron el proyecto de la estación naval del Pacífico?, ¿cuáles fueron sus condicionantes geopolíticos?, ¿qué actores gubernamentales, diplomáticos, civiles y empresariales participaron en su elaboración?,

Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, 2005); Mark J. van Aken, *Pan-Hispanism: Its Origin and Development to 1866* (Berkeley [Calif.]: University of California Press, 1959).

32 Para una síntesis muy completa de estos desarrollos: Mikel Gómez Gastiasoro, “El imperio informal, de modelo a herramienta conceptual: Estado de la cuestión para el estudio de la España del siglo XIX”, *Historiografías: Revista de Historia y Teoría*, n.º 25 (2023): 155-175.

33 Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)”, *Anuario de Estudios Americanos*, 79, n.º 1 (2022): 205-238; Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “The naval rearmament movement in times of the Liberal Union. Public opinion, strategic culture and navalism in Spain (1858-1863)”, *War in History*, abril de 2023, 1-30.

34 Leoncio López Ocón y Miguel Angel Puig Samper, “Los condicionantes políticos de la Comisión Científica del Pacífico: hispanoamericanismo y nacionalismo en la España bajoisabelina (1854-1868)”, en *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica* (IV Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1988), 615-630, dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=577391; José Antonio González Pizarro, *La política de España en América bajo Isabel II* (Mutilva Baja, Navarra: Newbook Ediciones, 1999).

¿cuáles fueron sus consecuencias estratégicas concretas?, ¿qué papel estuvo destinada a tener la estación en el más amplio esquema de regeneración decimonónica del imperialismo español?, ¿fue parte de un esquema de imperialismo colaborativo?, ¿qué se puede colegir de la historia de esta frustrada estación naval para la historia global del Pacífico?

El panhispanismo liberal y el imperialismo marítimo

La muerte de Fernando VII, acaecida en 1833, encontró a su otrora inmenso imperio hecho jirones. La monarquía española experimentaba el cenit de su decadencia marítima, económica y geopolítica. En 1805, antes de la derrota de Trafalgar, la Marina Real se mantenía como una de las primeras del mundo, con una flota de cientos de unidades que contaba con numerosos puertos y apostaderos a lo largo del Pacífico, el Atlántico y el Mediterráneo.³⁵ El funcionamiento de esta estructura de poder oceánico permitía la reproducción del sistema económico imperial: los dominios transcontinentales de la monarquía funcionaban a partir de flujos comerciales controlados por una tupida red de corporaciones jurisdiccionales sancionadas legalmente.³⁶ El resultado no era un mercantilismo absolutamente hermético, sino una “ciudadela porosa” en la cual una serie de intereses monopólicos gestionaban los circuitos mercantiles y monetarios del imperio, a la vez que se erigían como mediadores y fiscalizadores de su conexión

³⁵ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española, siglos XVI-XVIII* (Madrid: Iberoamericana, 2011), 203-212.

³⁶ Bethany Aram, “Global Goods and the Spanish Empire, 1492-1824. State of the Art and Prospects of Research”, en *Global Goods and the Spanish Empire, 1492-1824: Circulation, Resistance and Diversity*, ed. B. Aram y B. Yun-Casalilla (Springer, 2014), 1-16.

con los mercados asiáticos y europeos.³⁷ El contrabando se unía a los circuitos mencionados para configurar un sistema económico que, si bien era esencial en los entrelazamientos que iban configurando el capitalismo mundial, respondía antes que nada a la lógica corporativa de las elites locales de la monarquía.³⁸ Lo evidente es que, en los estertores del Antiguo Régimen, la economía de la España peninsular se configuraba a partir de su condición de epicentro imperial y de mercado intermedio obligado entre América y Europa. Tales capacidades militares y económicas, engrasadas por la expansión fiscal promovida por las reformas borbónicas, mantuvieron la condición de potencia de primer orden de la monarquía hasta el advenimiento de las guerras napoleónicas (1803-1815).³⁹

Como señalábamos, a las alturas de 1833, todo este entramado de poder se había derrumbado. Las batallas navales con el Reino Unido, la invasión napoleónica a la península ibérica y las guerras hispanoamericanas de independencia mermaron en términos absolutos a la Real Armada. Al iniciarse la tercera década del siglo XIX, esta contaba tan solo con apenas 35 barcos desactualizados que no cubrían las necesidades básicas del servicio. Por si fuera poco, las infraestructuras portuarias y los arsenales de la monarquía se hallaban en un estado de quiebre o abandono.⁴⁰ La debilidad del músculo marítimo español se condecía con la pérdida del poder económico de las elites

³⁷ Deborah Besseghini y Ander Permanyer Ugartemendia, "El mundo hispánico en guerra y la transformación del comercio mundial. Comerciantes globales en la América española: redes, negocios e Independencia (1800-1830)", *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 8, n.º 1 (2023): 1-42.

³⁸ Mariano Alberto Bonifacio, *La América española: entre el pacífico y el atlántico: Globalización mercantil y economía política, 1580-1840* (El Colegio de México AC, 2021).

³⁹ Gabriel Paquette *et al.*, "New directions in the political history of the Spanish-Atlantic world, c. 1750-1850", *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 24, n.º 2 (4 de mayo de 2018): 175-182, en doi.org/10.1080/14701847.2018.1492325.

⁴⁰ Fernando de Bordejé y Morenos, *Crónica de la marina española en el siglo XIX: 1800-1868* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1999), 28-33.

españolas. La enajenación de los dominios virreinales en el continente americano dio al traste con el sistema mercantil de Antiguo Régimen.⁴¹ Las exportaciones españolas se redujeron en un 40 % respecto de principios de siglo, y la marina mercante experimentó un descenso drástico de sus unidades.⁴² Por consiguiente, cuando el constitucionalismo liberal comenzó a consolidarse en el poder a partir de 1834, la monarquía española, ahora privada de la Real Armada y de sus posesiones virreinales, ya no era una potencia. El tratado de la Cuádruple Alianza, firmado aquel mismo año por el gobierno liberal-moderado de Martínez de la Rosa, situaba a España como satélite del Reino Unido y Francia, los dos grandes imperios monárquico-constitucionales que, merced a su poderío naval, se estaban enseñoreando del comercio del globo.⁴³

Ahora bien, aun ante esta situación demoledora, los planificadores liberales de la geopolítica española podían atisbar brotes verdes en el horizonte. La monarquía no solo había logrado mantener su integridad peninsular, sino que había conservado sus posesiones insulares en el Caribe y el Mar de China. Tras la abolición del comercio esclavista en las posesiones británicas (1807), la exportación azucarera de la isla de Cuba creció exponencialmente, convirtiéndola en una fuente de importantes recursos hacendísticos y de pingües beneficios privados.⁴⁴ Por su parte, las islas Filipinas vivieron también una metamorfosis prometedora. La disolución de los virreinos

⁴¹ Matthew Brown y Gabriel B. Paquette, "Introduction: Between the Age of Atlantic Revolutions and the Age of Empire", en *Connections after Colonialism: Europe and Latin America in the 1820s* (Tuscaloosa: University of Alabama Press, 2013), 1-28, en site.ebrary.com/id/10632663.

⁴² Albert Carreras y Xavier Tafunell, *Between Empire and Globalization: An Economic History of Modern Spain*, Palgrave Studies in Economic History (Cham: Springer International Publishing, 2021), 38-48, en doi.org/10.1007/978-3-030-60504-9.

⁴³ Miguel Ángel Ochoa Brun, *Historia de la diplomacia española*, vol. I (Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 2017), 393-409.

⁴⁴ Josep M. Fradera, *Colonias para después de un imperio* (Barcelona: Bellaterra, 2005), 13-33.

americanos provocó que, en la década de 1820, tocase a su fin el sistema del Galeón de Manila, que había interconectado durante más de 200 años los mercados asiáticos y euroamericanos, procurándoles plata circulante a los primeros y manufacturas y especias a los segundos.⁴⁵ Manila dejó de ser el entrepuerto por excelencia del comercio transpacífico, pero, desde finales del siglo XVIII, el archipiélago se estaba reciclando como una economía de plantación que era capaz de colocar su producción en los puertos del Asia continental.⁴⁶ Las reformas borbónicas, con la fundación de la Real Compañía de Filipinas y la permisión de los intercambios directos con la península ibérica y los puertos chinos, había promocionado la expansión del capitalismo comercial de la isla. El fin del sistema del Galeón facilitó una relocalización de las inversiones y actividades empresariales de las elites filipinas en los pujantes negocios asiáticos.⁴⁷ Todo ello sucedió en un contexto de reacomodo del comercio mundial, en el cual las guerras napoleónicas y la propia disolución del imperio español generaron nuevas alianzas entre comerciantes que pretendieron crear flujos seguros de intercambio transpacífico. En este contexto, las elites filipinas, hispanoamericanas, estadounidenses y británicas cooperaron para participar de sectores tan lucrativos como la venta de opio o la exportación de productos tropicales, radicándose en enclaves como Cantón y Hong-Kong.⁴⁸

⁴⁵ Mariano Ardash Bonialian, *El pacífico hispanoamericano: Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*. (El Colegio de México AC, 2012), 53-79.

⁴⁶ Manuel Pérez Lecha, "Los últimos años del galeón de manila. El caso de un modelo colonial hispano en el pacífico, 1785-1821" (<http://purl.org/dc/dcmitype/Text>, Universitat Jaume I, 2014), en dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=173582.

⁴⁷ María Dolores Elizalde, "El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX / 'The Philippines' Turn towards Asia at the Cusp of the 18th and 19th Centuries", *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 31 de enero de 2020, en revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/501.

⁴⁸ Ander Permanyer Ugartemendia, "La caída del mercantilismo: iniciativas anglo-hispánicas transpacíficas en Asia durante el fin del Imperio Español (1815-1830)", *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 8, n.º 1 (2023): 212-239.

Los tratadistas y políticos que discurrieron sobre la cuestión de la “regeneración”⁴⁹ española tras 1833 centraron sus esfuerzos en proponer estrategias que permitiesen sacarle el máximo partido a esta situación. La monarquía española conservaba colonias provechosas, pero sus mercados estaban disgregados entre sí, mientras que la economía peninsular languidecía merced a su poca competitividad industrial y a la pérdida de su comercio con el continente americano.⁵⁰ La cuestión radicaba en cómo convertir aquellos restos del imperio global dieciochesco en un sistema interconectado y capaz de recuperar la condición de potencia para España. El militar y escritor irlandés George Dawson Flinter –que se había integrado como oficial del Ejército español desde 1812–⁵¹ publicó un ensayo en 1834 en el cual sostenía que España podía aprovechar el hecho de que seguía siendo la “segunda nación colonial” del mundo –solo por detrás del Reino Unido en la extensión de sus posesiones ultramarinas– para reciclarse como un poder esencialmente marítimo y comercial.⁵² La clave consistía en rechazar el modelo territorial y monopolístico del Antiguo Régimen, abrazar el librecambismo, ajustar la Real Armada a las nuevas tecnologías del vapor y emplear a Cuba, Puerto Rico y las Filipinas como emporios desde los cuales el comercio español pudiese proyectarse ventajosamente en las rutas de intercambio transpacífico y transatlántico.⁵³ Si bien el período que medió entre 1834 y 1844 fue uno de estancamiento naval, parálisis económica e inestabilidad

⁴⁹ Era la palabra generalmente empleada en la época para referirse a la recuperación del poder español.

⁵⁰ Antonio-Miguel Bernal, *España, proyecto inacabado: los costes* (Marcial Pons Historia, 2005), 521-539.

⁵¹ Rodrigo Escribano Roca, “Flinter, George Dawson (1796-1838)”, *The Hispanic-Anglosphere...* (blog), 8 de marzo de 2023, en hispanic-anglosphere.com/individuals/flinter-george-dawson-1796-1838.

⁵² Jorge D. Flinter, *Consideraciones sobre la España y sus colonias, y ventajas que resultarían de su mutua reconciliación* (Madrid: Imprenta que Fue de Bueno, 1834), 32-36.

⁵³ Flinter, 46-52.

política, vio cómo importantes líderes del liberalismo progresista y moderado, como Juan Manuel Vadillo y Alejandro Oliván, reafirmaban esta teoría de la “segunda nación colonial”. Estos arguyeron que el futuro del decrepito Estado con tres colonias que había salido de las revoluciones atlánticas pasaba por convertirse en un sistema de poder marítimo dedicado a proyectar los intereses mercantiles españoles desde Filipinas y Cuba, recuperando así su rol protagonista en las cadenas de intercambio que vinculaban a Asia, América y Europa.⁵⁴

La discusión sobre la posibilidad de alumbrar un segundo sistema imperial español eminentemente marítimo estuvo íntimamente ligada a la discusión en torno a las relaciones posimperiales de España con las repúblicas hispanoamericanas. Los gabinetes que se sucedieron entre 1834 y 1836 asimilaron la pérdida irreversible de los virreinos continenales y apostaron por el reconocimiento de las independencias republicanas. Todo ello lo hicieron presionados por las insistentes peticiones de las juntas de comercio de las ciudades portuarias del país.⁵⁵ Como nos revelan las actas de las reuniones del Consejo Real de España e Indias en 1835, la previsión gubernamental consistía en que la firma de tratados de comercio y amistad con los nuevos Estados, unida a una amnistía general, permitiría un restablecimiento más o menos expedito de los antiguos intercambios transatlánticos, revitalizando la maltrecha economía exportadora de la península.⁵⁶ La previsión, también compartida por los

⁵⁴ José Manuel de Vadillo, *Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el actual estado de la América del Sud*, 3.º ed., corr.aum (Cádiz: Librería de Feros, 1836), 124-28; Alejandro Oliván, “Ultramar. Nada tiene la España que envidiar a otras naciones respecto a posesiones ultramarinas”, *La Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1839.

⁵⁵ Jerónimo Bécker, *La independencia de América: su reconocimiento por España* (Madrid: Establecimiento Tipográfico de Jaime Ratés, 1922), 131-61.

⁵⁶ Archivo General de Simancas (AGS), Consejo Real de España e Indias, Secretaría, Legajo 1, 5. Extranjero, 2. Informe de la Comisión encargada de la “cuestión americana” (reconocimiento de la independencia de Méjico y Nueva Granada), pp. 5-6.

diputados de las Cortes Constituyentes que aprobaron los reconocimientos en 1836, era que las simpatías raciales, lingüísticas e históricas derivadas del pasado imperial se unirían a las garantías del derecho de gentes para lograr que los gobiernos hispanoamericanos se aviniesen a concederle a España ventajas comerciales, a asumir el pago parcial de la deuda virreinal y a reponer los bienes incautados durante las guerras de independencia.⁵⁷ La confianza en que un sentimiento panhispánico espontáneo –parapetado en los tratados de comercio– regeneraría por sí solo la influencia de España fue consustancial a la expectativa de refundar el poder global de la monarquía sobre una base talasocrática. Garantizar la seguridad de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, reexpandir el comercio hispano por los puertos americanos y crear un circuito global de intercambio que le permitiese a España compartir las mieses de la *Pax Britannica* se convirtieron en objetivos complementarios. Motivado ante tamaña expectativa, durante 1838 el gabinete del Conde de Ofalia recibió el aperturismo de repúblicas como Chile, Venezuela y Granada con los brazos abiertos. Todos sus gobiernos decretaron que sus puertos quedaban legalmente abiertos al acceso de los buques mercantes españoles.⁵⁸ La Corona no tardó en promulgar un permiso análogo, que les daba acceso a los puertos peninsulares a las marinas mercantes de estos antiguos dominios y que les concedía el mismo régimen de franquicias y derechos aduaneros que a los comerciantes nacionales.⁵⁹

Pero las anticipaciones de una reconexión posimperial instantánea pronto perdieron credibilidad. La firma de

⁵⁷ Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes (en adelante DSCC): 1836-1837, 44, 45, 46, 1-12-1836 al 3-12-1836.

⁵⁸ Celestino del Arenal, *Política exterior de España y relaciones con América Latina: iberoamericanidad, europeización y atlantismo en la política exterior española* (Madrid: Fundación Carolina; Siglo XXI, 2011), 202-210.

⁵⁹ Archivo Histórico del Congreso de los Diputados (en adelante AHCD): P-01-000055-0045 Unidad Documental compleja – Comunicaciones con el Gobierno participando que los Estados americanos de Nueva Granada y Venezuela han abierto sus puertos a los buques españoles.

tratados bilaterales con las repúblicas avanzó muy lentamente.⁶⁰ Muchos gobiernos hispanoamericanos –particularmente algunos como los de Perú o Colombia– no estuvieron dispuestos a reconocer como propia la deuda de la época virreinal; y, al mismo tiempo, se mostraron reticentes a conceder ventajas aduaneras excesivas a los comerciantes españoles. Incluso cuando se firmaron acuerdos que aceptaron el pago de la deuda y le dieron a España el trato de “nación más favorecida”, los beneficios no coincidieron con las anticipaciones. Cabe señalar que países como México, Ecuador y Venezuela ya les habían otorgado tratos preferenciales a los productos británicos, franceses y estadounidenses. En igualdad de condiciones, era evidente que el comercio español no podía competir, especialmente en la producción de bienes industriales y de lujo.⁶¹

Un estudio sistemático de las memorias y los informes de los cónsules y diplomáticos que la monarquía desplegó en las repúblicas revela un curioso fenómeno. Muchos asumieron el cargo confiando en que la influencia moral del panhispanismo y el poder normativo del derecho internacional –bajo el paraguas de los tratados– garantizarían la mansedumbre de los gobiernos hispanoamericanos ante las demandas de su exmetrópoli. Pero los cónsules y representantes que acudieron a las regiones del Río de la Plata, México o Centroamérica pronto consideraron que sus intentos de defender los intereses de los españoles asentados en las repúblicas habían fracasado. La mayoría estuvo de acuerdo

⁶⁰ Tratados de Paz y Amistad: 1836 México; 1841 Ecuador; 1845 Chile; 1846 Venezuela; 1850 Costa Rica; 1851 Bolivia; 1855 República Dominicana; 1860 Argentina; 1864 Guatemala; 1866 Salvador; 1879 Perú; 1882 Paraguay; 1882 Uruguay; 1894 Honduras. Juan Carlos Pereira Castañares, “España e Iberoamérica: un siglo de relaciones (1836-1936)”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n.º 28 (1992): 97-128.

⁶¹ Ver Carlos Malamud, “El reconocimiento español de las repúblicas latinoamericanas: el fin del ‘estado de incomunicación’ entre las partes”, en *Ruptura y reconciliación: España y el reconocimiento de las independencias latinoamericanas*, ed. Carlos Malamud y Cristóbal Aljovín de Losada (Madrid: Santillana, 2012), 15-36.

en que los gobiernos hispanoamericanos estaban derivando hacia la barbarie después de la independencia. Destacaron cómo el modelo republicano que habían elegido había roto con las tradiciones jurídicas y morales de la monarquía española, para reemplazarlas por el desorden público y el personalismo político.⁶²

Semejante estado de cosas, desde su punto de vista, mantenía a las repúblicas al margen del imperio de la ley, de modo que no se podía esperar que sus sistemas legales asegurasen la protección de los súbditos españoles estipulada en los tratados. En este punto, las cartas de agentes como Domingo Velano –vicecónsul español en Veracruz durante el bloqueo francés de este puerto en 1839– y Carlos Creus –representante español en Montevideo durante el bloqueo anglofrancés– pedían estacionar buques en sus respectivos destinos, imitando así la diplomacia de cañoneras que Francia y el Reino Unido practicaban en la región. Su idea era que solo la presencia permanente de la marina de guerra española podría ser garante de la seguridad de los españoles y la expansión de su comercio. En su opinión, la esfera de influencia comercial y cultural que predicaba el panhispanismo solo podía construirse políticamente mediante el uso del poder naval.⁶³ Estas peticiones coincidieron con el desarrollo de un movimiento de rearme naval en la península. A partir de la Década Moderada (1844-1854) y hasta culminar el gobierno largo de la Unión Liberal (1858-1863), los sucesivos ministros de Marina y de Estado, así como un grupo importante de intelectuales y marinos, promovieron la modernización y el agrandamiento de la Real Armada.

⁶² Sirvan como ejemplo las comunicaciones de estos agentes diplomáticos establecidos en Costa Rica y México: AHN-FHMAE, PP 946-Caja 12206, Salazar a Ministerio de Estado, 14 de enero de 1852, pp. 1-2; AHN-FHMAE, 2566, Calderón de la Barca a Ministerio de Estado, México, 10 de octubre de 1843, pp. 3-4.

⁶³ AHN-ULTRAMAR, 4610, Exp. 18, D.C. Velano a Espeleta, Veracruz, 8 de noviembre de 1838; AHN-FHMAE, 1787, Creus a Ministerio de Estado, Montevideo, 28 de agosto de 1845, pp. 2-3.

La concibieron como una herramienta para estabilizar las relaciones con las repúblicas hispanoamericanas, recuperar la esfera de influencia sobre ellas y dar otro paso en la regeneración de España como potencia global.⁶⁴ De hecho, las estaciones navales de La Habana y el Río de la Plata –constituida en 1845 e instalada permanentemente a partir de 1850– se emplearon permanentemente para reforzar coactivamente las gestiones de los representantes diplomáticos de España en las costas occidentales de México, Centroamérica y Sudamérica. La percepción del éxito de estas estaciones navales, que lograron garantizar la seguridad de muchos españoles en el contexto de los conflictos civiles y exteriores que golpearon a las repúblicas, tendió a consolidar la idea de que el navalismo era la llave para regenerar la influencia de España.⁶⁵ Esta convicción geoestratégica sería decisiva en el proyecto de fundar la estación naval del Pacífico.

El Pacífico como horizonte de reexpansión naval

La presencia mercantil y estratégica de España en las costas sudamericanas del Pacífico tras la pérdida definitiva del virreinato del Perú (1824) estuvo marcada por las profundas diferencias entre países. Centraremos nuestra atención en

⁶⁴ Rodrigo Escribano Roca y Pablo Guerrero Oñate, “The Naval Rearmament Movement in Times of the Liberal Union: Public Opinion, Strategic Culture and Navalism in Spain (1858–1863)”, *War in History*, 15 de noviembre de 2023, 09683445231214989, doi.org/10.1177/09683445231214989.

⁶⁵ Miguel Ángel de Marco, *La estación naval española en el Plata (1845-1861)* (Buenos Aires: Instituto Histórico de la Organización Nacional, 1978). Como ejemplo de la actividad de la Estación Naval de La Habana, sirvan las instrucciones para bloquear los puertos venezolanos durante la guerra civil de 1860 o las indicaciones para presionar los puertos mexicanos durante las crisis diplomáticas de la década de 1850: AHN-ULTRAMAR, 4668, Exp. 47, Ministro de Guerra y Ultramar a Capitán General de Cuba, Madrid, 1 de junio de 1860; AHN-ULTRAMAR, 4643, Exp. 44, Capitán General de Cuba a Ministerio de Estado, La Habana, 10 de septiembre de 1855.

aquellas repúblicas que ocuparon un espacio de centralidad en la planificación de la estación naval que nos ocupa: Chile, Ecuador y Perú.⁶⁶ La reanudación de las relaciones con estas repúblicas tras la crisis imperial atendió a distintas cadencias.

En el caso de Chile, la expulsión de las autoridades monárquicas del territorio en 1818 dio lugar a un proceso de detenciones, deportaciones y secuestros de propiedades que comportó perjuicios para todos los sujetos que conservasen la nacionalidad española. Las leyes reparatorias aprobadas por el Congreso chileno en 1822 y 1838 formaron parte de un proceso de acercamiento posimperial que culminó con la apertura del comercio legal con España este último año.⁶⁷ El gobierno liderado por José Joaquín Prieto y por su secretario de Cancillería, Andrés Bello, asumió una postura pragmática, que calculaba que el restablecimiento de relaciones mercantiles allanaría el camino para la firma de un tratado de comercio entre ambas partes.⁶⁸ En este contexto, el general José Manuel Borgoño acudió a Madrid en 1841 en calidad de representante de Chile para la negociación de un tratado de amistad y comercio. Las negociaciones se prolongaron hasta la ratificación del tratado en 1845. Las cuestiones referentes a la deuda virreinal o a la nacionalidad de los descendientes de españoles se resolvieron con facilidad, pero la monarquía no logró su objetivo principal: la concesión de ventajas aduaneras superiores a las de “la nación más favorecida” que ya gozaban otras potencias.⁶⁹ El resultado fue ambivalente. Los ciudadanos con nacionalidad española presentes en la república habían descendido drásticamente

⁶⁶ Si bien existían comerciantes españoles importantes en Bolivia y Colombia, estas ocuparon un rol secundario en los reclamos de instalación de una estación naval.

⁶⁷ María José Henríquez Uzal, “Chile”, en *Ruptura y reconciliación: España y el reconocimiento de las independencias latinoamericanas*, ed. Cristóbal Aljovín de Losada y Carlos Malamud (Madrid: Santillana, 2012), 75-77.

⁶⁸ Henríquez Uzal, 84.

⁶⁹ Selim Carrasco Domínguez, *El reconocimiento de la independencia de Chile por España: la misión Borgoño* (Editorial Andrés Bello, 1961).

durante las décadas previas, pero para 1854 los españoles en el país ascendían a 915, constituyendo una comunidad notablemente próspera en el comercio minorista de Valparaíso y Santiago.⁷⁰ Ahora bien, a nivel del comercio internacional, los resultados fueron menos halagüeños. En una fecha tan tardía como 1859, la exportación española a Chile alcanzaba a generar una balanza favorable de 2.329,084 reales. Ello gracias a la venta de productos como el aceite de oliva, los garbanzos, las pasas, el vino de Málaga y el jabón. No era una cifra notable comparada con los valores a los que se elevaban los intercambios con el Río de la Plata, México, Perú o Ecuador.⁷¹ No obstante, los representantes españoles siempre subrayaron la importancia de Valparaíso como entrepuerto seguro y que procuraba un acceso privilegiado a las costas occidentales del continente.⁷² Por otro lado, la diplomacia española en el país se caracterizó por su estabilidad. Salvador Tavira, un diplomático profesional que se arraigó entre las elites santiaguinas, ocupó el cargo entre 1848 y 1853 y entre 1860 y 1865. En el interludio ejercieron el cargo Eduardo Asquerino (1854-1855) –un convencido demócrata y futuro editor del diario *La América*– y Agustín Duro (1856-1857).⁷³ Como comprobaremos, este cuerpo diplomático, unido a la red consular que lo acompañó desde Santiago, Valparaíso y Copiapó, centró sus demandas para la instalación de una estación naval en la prevención de las deserciones y los naufragios, en la imitación de la política de influencia de Gran Bretaña y en la búsqueda de una sinergia geoestratégica hispanista con Chile.

⁷⁰ Baldomero Turra Estrada, *Inmigración internacional en Chile: Perspectivas Económico-sociales, 1850 – 2017* (Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2020), 20-22.

⁷¹ Dirección de Aduanas de España, *Estadística del comercio exterior de España* (Dirección de Aduanas, 1860), 228.

⁷² AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado, 26 de septiembre de 1855.

⁷³ González Pizarro, *La política de España en América bajo Isabel II*, 38-44.

El caso de Ecuador fue muy distinto y en buena medida por razones económicas. Tras la independencia, España continuó siendo el principal comprador mundial del cacao ecuatoriano, y ello comportó la existencia de un *lobby* importante de latifundistas guayaquileños que apoyaron la profundización de las relaciones bilaterales con la monarquía.⁷⁴ Tras el inicio de las negociaciones en 1838, los comerciantes de Santander, inmersos en las redes que sostenían la importación cacaotera, presionaron para la apertura de los puertos españoles a los buques ecuatorianos. Si bien los representantes de ambos países mostraron desacuerdos en lo concerniente al pago de la deuda, la indemnización a los realistas y el reconocimiento de los límites territoriales de Ecuador, en 1841 se ratificó un tratado aparentemente satisfactorio para ambas partes.⁷⁵ En este contexto, el comercio cacaotero no cesó de crecer en las décadas siguientes, llegando las compras españolas del producto en 1859 a elevarse a un valor de 7.668,299 reales, sin que la discreta cifra de 336,580 reales derivados de la venta de vino español en suelo ecuatoriano compensase el diferencial.⁷⁶ El cuerpo diplomático español en la república andina no fue particularmente estable, sucediéndose –hasta producirse la expedición del Pacífico– los siguientes encargados de negocios: Luis de Potestad (1841-1843), Juan Pío Montúfar (1843-1847), Fidencio Bourman (1849-1852), Mariano del Prado (1852), Julián Broguer de Paz (1852-1856), Carlos de Sanquirico y Ayesa (1856), Eduardo Romea (1856-1859), Heriberto García de Quevedo (1858-1860), Carlos de

⁷⁴ Juan Maiguashca, “La incorporación del cacao ecuatoriano al mercado mundial entre 1840 y 1925, según los informes consulares”, *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia*, 2012, 67-98, en doi.org/10.29078/rp.v1i35.49.

⁷⁵ Agustín Sánchez Andrés, “Las dificultades del reinicio. Las relaciones entre España y Ecuador durante la minoridad de Isabel II, 1834-1843”, en *Conflicto y reconciliación: España y las naciones hispanoamericanas en el siglo XIX*, ed. Agustín Sánchez Andrés y Marco Antonio Landavazo Arias (Madrid: Marcial Pons, 2021), 275-308.

⁷⁶ Dirección de Aduanas de España, *Estadística del comercio exterior de España*, 229.

Sanquirico y Ayesa (1860-1861), Vicente Herreros de Tejada (1861-1863), Mariano del Prado (1863-1865), José Álvarez de Peralta (1865-1866).⁷⁷ Si bien cada uno de estos representantes, así como los cónsules que los acompañaron, mostraron afinidades ideológicas distintas, todos solicitaron en algún punto la instalación de una estación naval en Guayaquil. Sus posturas fueron más intervencionistas que las de los representantes chilenos, asociando –como comprobaremos– el papel de la estación a la promoción de gobiernos de corte conservador, a la injerencia activa en los conflictos geopolíticos entre Ecuador y sus vecinos, a la promoción de un estatuto legal ventajoso para los españoles afincados en el país y a la creación de un área de seguridad marítima que facilitase el comercio transpacífico y transatlántico de la monarquía.

Por último, la república de Perú constituyó el caso más problemático. Las élites políticas del antiguo epicentro del virreinato, particularmente grabado por las deudas derivadas de la guerra, se negaron a avanzar en un acuerdo que comportase el pago de la deuda. Tras la llegada al poder del conservador José Rufino Echenique, el camino pareció allanarse.⁷⁸ En 1852, este envió a su ministro de Exteriores, Joaquín José de Osma, a firmar un tratado a Madrid. El resultado fue un texto particularmente ajustado a los intereses españoles, pero cuya ratificación fue rechazada por el Congreso peruano en 1855. Sin enterarse del rechazo, el gobierno español designó a un cónsul en Lima, José de Jané, que comenzó a ejercer como tal a partir de 1856.⁷⁹ Las relaciones posimperiales quedaron así suspendidas en una situación anómala: con representantes oficiales en ambas capitales, pero sin un tratado formal que resolviera las tensiones derivadas de la deuda, de los regímenes arancelarios

⁷⁷ Ochoa Brun, *Historia de la diplomacia espa?*, I: 654.

⁷⁸ Gustavo Pons Muzzo, *Historia del conflicto entre el Perú y España (1864-1866): el 2 de mayo 1866*, Lima, Iberia, 1966, pp. 25-28.

⁷⁹ Fabián Novak Talavera, *Las relaciones entre el Perú y España (1821-2000)*, Lima, Fondo Editorial PUCP, 2001, pp. 29-32.

y de las reclamaciones de los españoles establecidos en la república. Tanto Jané como sus sucesores reclamaron de constante la instalación de la estación, enfatizando cómo la presencia de buques de la Real Armada podía impulsar la firma de un tratado que contribuyese a fijar condiciones ventajosas para los representantes, capitalistas y emigrantes españoles.⁸⁰

De modo más general, los argumentos de los representantes diplomáticos en favor de la instalación de la estación tuvieron como trasfondo el *boom* del comercio en las costas occidentales de América. Tanto la fiebre del oro californiano, como la explotación de los depósitos de guano hallados frente al litoral peruano espolearon un ciclo de crecimiento que atrajo a los inversores y mercaderes europeos.⁸¹ Al mismo tiempo, la marina mercante española comenzó a experimentar un notable incremento numérico: de los 2.740 buques en 1845 a los 4.800 en 1860.⁸² Ello se debió al auge de sus exportaciones agropecuarias, favorecidas por las políticas de desamortización de la propiedad de los gobiernos liberales y por las inversiones extranjeras en sectores estratégicos como el ferrocarril.⁸³ El ciclo expansionista se vio claramente reflejado en el notable aumento de las exportaciones españolas en regiones como el Río de la Plata. No obstante, en las costas del Pacífico, la situación era distinta.⁸⁴ El acceso a productos como el guano, el cacao

⁸⁰ AHN-FHMAE, 2578, Jané a Primer Secretario de Estado. Lima, 25 de diciembre de 1859.

⁸¹ Carlos Marichal Salinas, *Historia Mínima de la Deuda Externa de Latinoamérica, 1820-2010* (El Colegio de México AC, 2014), 44-47.

⁸² Jesús M. Valdaliso, "Trade, Colonies and Navigation Laws: The Flag Differential Duty and the International Competitiveness of Spanish Shipping in the Nineteenth Century", *International Journal of Maritime History*, 17, n.º 2 (1 de diciembre de 2005): 31-60, en doi.org/10.1177/084387140501700203.

⁸³ Francesc A. Martínez Gallego, *Conservar progresando: la Unión Liberal, 1856-1868* (Valencia: Centro Francisco Tomás y Valiente, UNED Alzira-Valencia, 2001), 254-257.

⁸⁴ Emiliano Fernández de Pinedo Fernández, "La recuperación del comercio español con América a mediados del siglo XIX", en *Antiguo Régimen y liberalismo: homenaje a Miguel Artola* (Antiguo Régimen y liberalismo: homenaje a

y el añil era absolutamente estratégico para la agricultura comercial, la industria y los mercados de consumo de la península, pero la exportación española en la región era escasa y claramente deficitaria.

Seguridad, policía y comercio

En tal estado de cosas, se desarrolló la actividad de la red consular y diplomática de España en las repúblicas sudamericanas del Pacífico entre 1841 y 1862 –el año del envío de la Escuadra que terminaría por provocar una guerra y bombardear los puertos del Callao y Valparaíso en 1866–.⁸⁵ La clave radica en diseccionar los argumentos que esgrimieron los representantes de España en sus proyecciones para la instalación de la estación.

El eje discursivo en la mayoría de las peticiones para la instalación de una estación naval que emitieron los representantes de España en Ecuador, Chile y Perú fue la seguridad. Usamos “seguridad” como un concepto analítico que remite, desde una perspectiva pospositivista, a la construcción/representación social de una “amenaza” que pondría en peligro existencial a un objeto determinado.⁸⁶ La “securitización” de un asunto de política internacional implicaría definir un haz de “amenazas” –en nuestro caso, los desastres naturales del Pacífico, la “anarquía” reinante en Hispanoamérica, los conflictos civiles–, unos “actores de securitización” –en este caso, la estación naval–, unos “movimientos de securitización” –en este caso, la promoción y

Miguel Artola, UAM Ediciones, 1994), 51-66, en dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=576314.

⁸⁵ Para un relato del bombardeo: Rodrigo Escribano Roca, “De la Guerra Hispano-Sudamericana (1865-1871) a la Guerra de Ucrania (I). Una comparación entre dos conflictos postimperiales”, *Global Strategy Reports*, n.º 40 (2023): 5.

⁸⁶ Thierry Balzacq, *Securitization Theory: How Security Problems Emerge and Dissolve* (Routledge, 2010), 18-21.

modernización de la Real Armada y el envío de unidades al Pacífico— y unas “audiencias escogidas” —los Ministerios de Estado y de Marina y la opinión pública de la península—. ⁸⁷ Por último, implicaría establecer un “objeto de la amenaza”. Concretamente, los representantes españoles centraron su atención en la protección de los “intereses” de los actores civiles, comerciales y diplomáticos de la monarquía que operaban en los territorios de las repúblicas y frente a sus puertos. ⁸⁸ La comunicación de las amenazas que se cernían sobre estos “intereses” constituyó el núcleo de las correspondencias que demandaron la estación. La idea, bien expresada en una carta del encargado de negocios en Quito fechada en 1858, era que las ventajas competitivas que estaban destinados a gozar los españoles en Hispanoamérica —según el imaginario del panhispanismo— solo podrían realizarse si los buques de la Real Armada securitizaban el litoral occidental de las Américas para la correcta operación de los privados:

Conozco bastante los embargos y tropiezos que habrá de superar el Gobierno para mandar fuerzas navales al Pacífico; pero si España ha de tener en todas estas regiones la importancia que debe, la política de iniciativa que tan imperiosamente reclama el rápido desarrollo de su industria y su comercio, en estos mercados, los más vastos y favorables para todo lo que sea español, en un porvenir no lejano, es urgentísimo que tenga en estos mares siquiera dos buques, una fragata o corbeta de treinta o cuarenta cañones, como respeto, y un vapor aviso para la celeridad de las comunicaciones. Estos buques podrían correr, desde Valparaíso, haciendo

⁸⁷ Eberhard Crailsheim, “Representations of External Threats: Approaches and Concepts for Historical Research”, en *The Representation of External Threats: From the Middle Ages to the Modern World*, ed. Eberhard Crailsheim y María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso (Leiden; Boston: Brill, 2019), 40-41.

⁸⁸ Esto fue incluso más habitual en cónsules como Antonio Agacio, que era un comerciante acaudalado de Valparaíso y que, por consiguiente, tenía importantes intereses como privado en contar con el respaldo de la Escuadra. E.g.: AHN-FHMAE, 2090, Agacio a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 1 de octubre de 1863.

escalas más o menos largas en el Callao, Guayaquil y Panamá, hasta los puertos mejicanos que baña el Pacífico, en algunos de los cuales, Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán, por ejemplo, hai considerables intereses españoles.⁸⁹

Fue habitual que los oficiales del Ministerio de Estado, especialmente cuando estuvo ocupado por los moderados o los unionistas, se hicieran eco de tales planteamientos y que aceptasen la responsabilidad gubernamental de securitizar los intereses de los privados españoles, ya fuesen buques mercantes o comerciantes y emigrados en suelo andino.⁹⁰ En una misiva de respuesta a la solicitud de estacionar un buque en Guayaquil emitida por Luis de Potestad, encargado de la Legación de Ecuador, el Ministerio de Martínez de la Rosa expresó: “La importancia de mantener España algunos buques de guerra en el Pacífico, ya para proteger a los buques mercantes, ya para defender los intereses españoles en cualquier evento que pudiera ocurrir en las Repúblicas”.⁹¹

La asunción de que el Estado era el responsable último de la seguridad extraterritorial de sus súbditos y buques mercantes tenía su raigambre en algunas teorías medievales y antiguorregimentales del derecho de gentes. Estas prescribían, por ejemplo, el legítimo uso de la fuerza para proteger a los misioneros o comerciantes cuyas personas fueran violentadas en tierras ajenas al poder del príncipe.⁹² Sin embargo, la insistencia de los diplomáticos de la España isabelina

⁸⁹ AHN-FHMAE, 1459, García Quevedo a Ministerio de Estado. Guayaquil, 30 de abril de 1859, p. 6.

⁹⁰ E.g. AHN-FHMAE, 2385, Ministerio de Estado a Bourman. Madrid, 12 de julio de 1850; AHN-FHMAE, 2385, Ministerio de Estado a Bourman. Madrid, 12 de enero de 1851.

⁹¹ AHN-FHMAE, 1458, Ministerio de Estado a Potestad. Madrid, 1 de diciembre de 1844, p. 1.

⁹² Anne Orford, *International Authority and the Responsibility to Protect* (Cambridge: Cambridge University Press, 2011), 109-125, en doi.org/10.1017/CBO9780511973574; Francisco Castilla Urbano, “Los derechos humanos y el pensamiento de Francisco de Vitoria”, *Revista de Filosofía*, 17, n.º 36 (2000): 7-30.

en que la protección estatal vía disuasión naval comportaba la promoción de los intereses de su marina mercante y sus agentes económicos se adentraba en las retóricas del imperialismo del libre de comercio.⁹³ No se trataba simplemente de proteger reactivamente de las agresiones externas, sino de construir activamente un ecosistema en el que la consagración legal de la propiedad privada y la actuación dócil de los sistemas judiciales les entregasen ventajas competitivas a los capitalistas españoles.⁹⁴ Un caso elocuente lo hallamos en la solicitud de Luis de Potestad, encargado de negocios en Quito, que en 1844, en el contexto del bloqueo del puerto de Arica durante la guerra civil que ese año tenía lugar en Perú, informó de cómo el capitán de la barca mercante vasca Yrurac-Bat se había visto obligado a recurrir a la protección de la Royal Navy para poder sortear el apresamiento de la armada bloqueadora. Potestad no solo hizo referencia a la seguridad que podía proporcionar la estación al comercio, sino también a su capacidad para promover este a la par que asentaba la presencia geopolítica de la monarquía frente a sus competidores:

... cuan útil fuera para el fomento y seguridad del comercio Español, de que los indicados Buque de la Armada Nacional, visitasen los mares del Pacífico, para que los mercantes no tengan que acogerse en casos semejantes bajo el amparo y protección de un Pavellón extranjero.⁹⁵

Así lo manifestaba también, por ejemplo, Julián Bróguer de Paz –igualmente representante de España en Ecuador– en su reclamación para que Antonio Ortiz de Guinea, empresario español afincado en Quito, cobrase del gobierno el pago de unos trajes que este le había proporcionado al

⁹³ Mark Mazower, *Gobernar el mundo: historia de una idea desde 1815* (Valencia: Barín Libros, 2018), 62-66.

⁹⁴ Como ejemplo de este tipo de retórica: AHN-FHMAE, 1458, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 24 de julio de 1855.

⁹⁵ AHN-FHMAE, 2385, Ortiz de Guinea a Isabel II. Madrid, 4 de julio de 1850.

ejército.⁹⁶ Bróguer de Paz aseveró que la monarquía tenía el deber de poner su poder diplomático y su potencial fuerza naval al servicio de los intereses particulares de Ortiz de Guinea.⁹⁷ El acuerdo teórico en este punto no fue, sin embargo, total. Por ejemplo, durante el Bienio Progresista (1854-1856), los gabinetes evitaron el discurso intervencionista, en línea con sus postulados ideológicos, propios de un panhispanismo más centrado en el poder blando y la cooperación interestatal.⁹⁸ El gabinete progresista que recibió la petición de Bróguer le contestó que los Estados no podían inmiscuirse en conflictos derivados de un contrato privado y que la monarquía no tenía el deber moral ni constitucional de compensar las pérdidas de Ortiz de Guinea, habida cuenta de que, como empresario particular, había asumido los riesgos que eran de rigor.⁹⁹ Sin embargo, la postura ministerial no tardó en cambiar, y el retorno del moderanismo al poder renovó una doctrina maximalista de la protección, que aseveraba que el uso disuasorio de la diplomacia y de la fuerza naval debía ponerse en juego sistemáticamente para garantizar el lucro de los comerciantes españoles.

Por supuesto, cuando los agentes diplomáticos de la monarquía hicieron referencia a la protección que potencialmente debiera entregar la estación naval, no se limitaron a identificar las amenazas antrópicas que acechaban a los españoles. Varios sugirieron que los buques de la Real Armada serían de máxima utilidad como instrumento de socorro frente a los desastres naturales que podían acaecer en las costas del Pacífico. Los que más enfatizaron esto fueron los representantes de España en Chile. Tanto Salvador

⁹⁶ AHN-FHMAE, 1458, Potestad a Ministerio de Estado. Quito, 28 de abril de 1844, p. 2.

⁹⁷ AHN-FHMAE, 1459, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 15 de marzo de 1854, pp. 1-4.

⁹⁸ AHN-FHMAE, 1459, Ministerio de Estado a Bróguer de Paz. Madrid, 15 de febrero de 1856, p. 7.

⁹⁹ AHN-FHMAE, 2385, Ministerio de Estado a Bróguer de Paz. Madrid, 8 de junio de 1854.

Tavira, en su calidad de encargado de negocios, como los cónsules radicados en Valparaíso –especialmente Antonio Agacio–¹⁰⁰ reiteraron que el estacionamiento de la Marina Real en la zona era perentorio si se quería socorrer a los marinos mercantes españoles que eran víctimas de habituales naufragios cuando cruzaban las procelosas aguas del Cabo de Hornos.¹⁰¹ Sus demandas en tal sentido se intensificaron a fines de la década de 1840, cuando el ciclo expansionista del comercio en la región comenzó a atraer a un número creciente de barcos mercantes españoles a dicha ruta, multiplicando las eventualidades.¹⁰² Tavira presentó la cuestión de los naufragios como una esencial para los intereses mercantiles: en la medida en la que la Royal Navy o la Armada francesa tuviesen mayor capacidad de socorro, la asertividad de sus mercaderes sería superior. Asimismo, hizo este asunto humanitario extensivo a la repatriación de los náufragos y emigrantes fracasados. Su opinión fue que la estación naval debiera aprovechar sus reemplazos para que estos pudieran regresar con los barcos de guerra a la península sin necesidad de pagar un pasaje.¹⁰³ Tras el naufragio de la fragata mercante Perseverancia y el socorro que la legación debió gestionar para sus víctimas, Tavira escribió a la Corona para solicitar de nuevo la instalación de una estación.¹⁰⁴ El representante correlacionó la función “humanitaria” de esta con toda la panoplia de objetivos comerciales, militares, diplomáticos y simbólicos que acompañaron a su promoción:

¹⁰⁰ AHN-FHMAE, 2090, Agacio a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 1 de octubre de 1863, p. 2.

¹⁰¹ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 2 de septiembre de 1860, pp. 1-2.

¹⁰² AHN-FHMAE, 1437, Agacio a Primer Secretario de Estado. Valparaíso, 17 de octubre de 1850, pp. 2-3.

¹⁰³ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 28 enero de 1853, pp. 4-5.

¹⁰⁴ AHN-FHMAE, 1437, Secretario de Estado a la Reina. Palacio, 20 de enero de 1853, p. 1.

Este accidente y el corto número de buques mercantes españoles que viene al Pacífico, en los cuales se pudiesen reembargar para volver á España las Tripulaciones de estos connacionales que naufragan, me mueven á hacer presente al Gobierno de S.M. La conveniencia de que se mandasen á este puerto dos ó mas buques de guerra que sirvieran de refugio á los súbditos de S.M. que se encontrasen en las tristes circunstancias que son consecuencia de un naufragio (designando una estación fija en los Puertos del Pacífico [...]). En cambio del corto dispendio que esta medida que atrevo á someter al alto examen de V.E. pudiera ocasionar al Erario público, se lograría el que el pabellón español pasease constantemente en estos mares, dando importancia al Gobierno de S.M. en los países que bañan, protección y seguridad á sus súbditos que se dirigiesen á ellos y á los que en los mismos tienen establecido su comercio é industria, y respetabilidad á los Agentes españoles encargados de velar por sus intereses.¹⁰⁵

A la cuestión logística de los naufragos, se unió la más sensible de los desertores. La marina mercante española era especialmente vulnerable a este fenómeno frente a sus homólogas europeas. A su llegada a los puertos del Pacífico, los marineros españoles se percataban de la superioridad de los salarios ofrecidos en los mercados de trabajo de las repúblicas. Sumando eso al uso común del español y a las afinidades culturales, no es de extrañar que los barcos mercantes se quejasen constantemente de las pérdidas de personal que los aquejaban al fondear en Valparaíso, Callao o Guayaquil.¹⁰⁶ Representantes como Eduardo Asquerino¹⁰⁷ y Antonio Agacio¹⁰⁸ explicaron que la futura estación naval debiera asumir el rol de vigilancia y detención de los

¹⁰⁵ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a la Reina, Santiago, 29 de noviembre de 1852, pp. 2-3.

¹⁰⁶ José Manuel Azcona Pastor, *Emigración y relaciones bilaterales España-Chile. 1810-2015* (Madrid: Dykinson, 2016), 63-66.

¹⁰⁷ AHN-FHMAE, 1438, Asquerino a Primer Secretario de Estado. Valparaíso, 26 de febrero de 1856, pp. 1-2.

¹⁰⁸ AHN-FHMAE, 2090, Agacio a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 1 de octubre de 1863, p. 1.

desertores, previniendo así la impunidad de la cual gozaban y cauterizando la sangría de personal de los barcos españoles. Ahora bien, la corrección de esta desventaja competitiva fue solo una de las funciones policiales que los diplomáticos españoles le asignaron a la estación.

El discurso de la “protección” remitió al uso de la Real Armada como una herramienta disuasoria y coercitiva que estaba destinada a imponer un ecosistema legal en que se respetasen los derechos de propiedad y contractuales –en general, los derechos civiles– de los españoles que transitaban el Pacífico.¹⁰⁹ La necesidad de una estación naval se infería de una premisa ideológica que impregnó los imaginarios transatlánticos de España: las repúblicas hispano-americanas eran espacios de excepcionalidad legal, cuyos gobiernos no garantizaban por sí solos el orden y la estabilidad que se le presuponían a una “sociedad civilizada”.¹¹⁰

Bien es cierto que la percepción de Chile en este ámbito constituyó una notable excepción, y Tavira y sus sucesores reiteraron en sus informes que el modelo portaliano –basado en ejecutivos centralizadores y fuertes, en el sufragio restringido y la consagración del orden público– constituía un oasis en la región, pudiendo asegurar por sí solo el pleno respeto a las personas de los extranjeros.¹¹¹ Distinto fue el caso en Ecuador, particularmente cuando los gobiernos conservadores del filohispano Juan José Flores¹¹² dieron lugar a la sucesión de presidencias de corte liberal-republicano, como las de Vicente Ramón Roca (1845-1849)

¹⁰⁹ Muy en línea con el ideario dominante en el imaginario internacional liberal: Tzouvala, *Capitalism As Civilisation*.

¹¹⁰ AHN-FHMAE, 1459, Ministerio de Estado-Minuta sobre la estación naval. Madrid, 10 de noviembre de 1858, pp. 1-4.

¹¹¹ AHN-FHMAE, 1437, Duro a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 14 de junio de 1855; AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 26 de septiembre de 1855.

¹¹² El encargado de negocios Luis de Potestad fue cooptado por las redes clientelares de Flores y habitualmente contrastó el “orden” reinante en el Ecuador por él dominado con la desorganización de Perú: AHN-FHMAE, 1458, Potestad a Ministerio de Estado. Quito, 9 de septiembre de 1842, p. 1.

y José María Urbina (1851-1856). Los informes de Bróguer de Paz, Romea y García Quevedo –así como los de cónsules como Heneros de Tejada y Joaquín de Avendaño–¹¹³ fueron elocuentes al respecto. Todos concluyeron que fenómenos como la inestabilidad gubernamental, los constantes pronunciamientos, el personalismo clientelar en los estamentos administrativos y judiciales, las contiendas civiles y las disputas fronterizas con Perú y Nueva Granada comportaban que los españoles allí arraigados no fueran de facto beneficiarios de las garantías que contemplaba el Tratado de Amistad firmado en 1841.¹¹⁴ El reclutamiento forzoso, las estafas contractuales, los impuestos excepcionales que los grababan como si fueran súbditos ecuatorianos y los abusos criminales sin castigo ulterior eran los vejámenes que aparentemente sufrían los nacionales de España como consecuencia de los desórdenes republicanos.¹¹⁵

Al mismo tiempo, las soflamas hispanóforas en que prorrumpían los periódicos demo-republicanos ocuparon la atención de los representantes. Romea sostuvo que la presencia de fuerzas navales tenía el potencial de ejercer un efecto censor sobre estas derivas corrosivas de la opinión pública:

... la conveniencia, más que la conveniencia, la absoluta necesidad de un par de buques de guerra en el Pacífico, que prueben a estas Repúblicas el verdadero poderío de la España, y mantengan en ellas a raya, ya que no es posible desvanecerlos,

¹¹³ Leoncio López Ocón editó las memorias que este agente redactó durante su detentación del cargo de cónsul de Guayaquil: Joaquín de Avendaño, *Imagen del Ecuador: economía y sociedad, vistas por un viajero del siglo XIX*, ed. Leoncio López Ocón (Quito: Corporación Editora Nacional, 1985 [1858]), LII-XXXIII.

¹¹⁴ E.g. AHN-FHMAE, 2385, Heneros de Tejada a Ministerio de Estado. Guayaquil, 17 de julio de 1862; AHN-FHMAE, 1459, García Quevedo a Ministerio de Estado. Guayaquil, 30 de abril de 1859, pp. 1-7; AHN-FHMAE, 2385, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 15 de noviembre de 1854.

¹¹⁵ AHN-FHMAE, 1458, Zambrano a Ministerio de Estado. Quito, 21 de diciembre de 1853; AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 28 de junio de 1855, pp. 1-3.

los sentimientos de antipatía y repulsión de estos países hacia su antigua Metrópoli.¹¹⁶

Ahora bien, ante la petición de enviar buques como elemento coactivo contra la opinión pública de un país ajeno, la Dirección Política del Ministerio de Estado le contestó escépticamente, no considerando tal cuestión un ítem que validase el uso del poder naval.¹¹⁷

Sea como fuere, los dictámenes diplomáticos reprodujeron un diagnóstico antirrepublicano que se extendió entre los opinadores, tratadistas y periódicos del moderantismo desde 1840. De acuerdo a estos, el republicanismo y las fórmulas democráticas y parlamentarias eran poco congruentes con las tradiciones legales y gubernativas de la monarquía imperial española y con la fisonomía racialmente diversa de las sociedades hispanoamericanas.¹¹⁸ Según este parecer, el intento de fundar órdenes constitucionales a partir de las “abstracciones” del liberalismo revolucionario había engendrado un divorcio insoslayable entre los enunciados y las prácticas políticas. Estas últimas, desprendidas de la institucionalidad monárquica y corporativa que las había mantenido en equilibrio, ahora derivaban en el pretorianismo y la arbitrariedad.¹¹⁹ Ello generaba, según el juicio del cónsul de Guayaquil, Heneros de Tejada, “anarquías” y “desórdenes” que eran incompatibles con el libre despliegue del comercio y con el cumplimiento de los acuerdos

¹¹⁶ AHN-FHMAE, 1459, Romea a Ministerio de Estado. Quito, 20 de diciembre de 1857.

¹¹⁷ AHN-FHMAE, 1459, Primera Secretaría de Estado-Minuta. Madrid, 25 de abril de 1858.

¹¹⁸ Un ejemplo de la prensa que se aplicó a difundir estas ideas: *El Heraldo*, 8 de octubre de 1845, p. 2; 8 de noviembre de 1842, p. 1, y 13 de enero de 1843, p. 1, y *El Español*, 18 de agosto de 1846, p. 1.

¹¹⁹ E.g.: José María de Aurrecoechea, *Historia sucinta é imparcial de la marcha que ha seguido en sus convulsiones políticas la América española* (Madrid: Imprenta a cargo de D. Juan Rebollo, 1846); Francisco Muñoz del Monte, “España y las Repúblicas Hispano-Americanas”, *La América. Crónica Hispanoamericana*, XVII, n.º 13 (1873): 4-5.

internacionales.¹²⁰ El propio Ministerio de Estado de la Unión Liberal enfatizó este ideario antirrepublicano en una minuta firmada en 1858. En ella concluía que la fundación de la estación naval era perentoria. Su argumento central era que los buques de la Real Armada debían proporcionar seguridad en un entorno hispanoamericano que no alcanzaba el estándar de civilización: "... las continuas discordias intestinas y la poca ilustración no han permitido que echen sólidas raíces la cultura y la civilización de los pueblos más adelantados".¹²¹

De hecho, a partir de su instalación en las repúblicas, los encargados de negocios de la monarquía comenzaron a subrayar la inutilidad de su propio papel. Informaron de que todos sus fracasos a la hora de reclamar un trato justo para los españoles y sus buques mercantes en los procesos judiciales en los que se veían inmiscuidos se derivaban de la naturaleza arbitraria de las instituciones ecuatorianas. Tal descripción se hacía extensiva a toda la realidad política hispanoamericana. En 1854 Bróguer de Paz llegó al extremo de declarar ante el Ministerio que, de no estacionarse buques de guerra en esos mares, no tenía sentido continuar costearo la legación española en Quito:

... mientras el gob.o de S.M. no envíe al Pacífico tres buques de guerra, ó por lo menos dos, para que con su presencia puedan apoyarse cuando sea necesario, la reclamaciones que tengan que hacer las Legaciones de S.M, será una ilusion y no mas, esperar que nos hagan justicia por claro que sea el derecho con que la pidamos.¹²²

En este contexto, los agentes diplomáticos presentaron a la Marina de Guerra como el brazo armado que, merced a

¹²⁰ AHN-FHMAE, 1904, Heneros de Teajada a Primer Secretario de Estado. Guayaquil, 17 de febrero de 1863.

¹²¹ AHN-FHMAE, 1459, Ministerio de Estado-Minuta sobre la estación naval. Madrid, 10 de noviembre de 1858, p. 3.

¹²² AHN-FHMAE, 1459, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 15 de noviembre de 1854.

su talante disuasorio y a su potencial para vaciar las aduanas ecuatorianas por medio del bloqueo portuario, podía generar orden, darles fuerza de ley a los tratados e imponer el cumplimiento del derecho internacional. Confiaban en que, por extensión, esto extendiese la influencia de España y de la civilización comercial. Comentando los supuestos atropellos de que le había dado cuenta la comunidad de vecinos españoles residentes en Lima a su paso por esta ciudad, Asquerino llegó a esta conclusión palmaria. Según su criterio, la diplomacia española no contaría con respetabilidad mientras que la firma de un tratado y la instalación de la Real Armada no la complementasen:

Estos atropellos se consuman impunemente por la falta de Legaciones y Consulados que protejan a los súbditos de S.M. en las Repúblicas que no se hallan aun unidas á España por ningún Tratado de paz y Amistad, y por la carencia en estos mares de buques de la armada española que impusiesen respeto á los atores de las calamidades que experimentan los españoles.¹²³

Y es que, en lo referente a Perú, estos discursos se exacerbaban. Los fracasos sistemáticos a la hora de firmar un tratado de paz y amistad dejaron desamparada en términos diplomáticos a la comunidad de españoles que habitaban en la República hasta la llegada del cónsul José de Jané en 1856.¹²⁴ Jané y sus pares de Chile y Ecuador no tardaron en reproducir el mismo discurso antirrepublicano hasta aquí descrito. En este caso expresaron que la presencia de buques de guerra en aquellos parajes podía ser el detonante necesario para que Perú se aviniese a firmar un tratado que

¹²³ AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 28 de junio de 1855, p. 5.

¹²⁴ Los encargados de negocios de España en Chile ya habían enviado informes en los que describían el Perú de Ramón Castilla como un dechado de clientelismo militar y de arbitrariedad institucional: AHN-FHMAE, 1438, Agustín Duro a Primer Secretario de Estado. Santiago de Chile, 29 de abril de 1856, pp. 2-4.

colmase las expectativas posimperiales de España, prodigando ventajas comerciales y el pago de la deuda.¹²⁵ El auge exportador del guano y el interés creciente de los empresarios españoles en su tráfico y uso le dio pábulo a este discurso. Algunos periódicos peninsulares, como *La España*, aseveraron que el envío de una Escuadra abriría la posibilidad de recuperar militarmente los islotes que contenían este lucrativo fertilizante, que desde 1845 se había consolidado como el fundamento de los ingresos fiscales de Perú.¹²⁶

Y es que, en el caso peruano, las voces de los particulares se hicieron oír con singular intensidad. Así lo demuestra el caso de la barca mercante María Julia. Esta transportaba añil desde Centroamérica cuando, a su paso por Guayaquil el 19 de enero de 1859, fue apresada por la Armada Peruana, que bloqueaba el puerto en el contexto de la guerra fronteriza que enfrentaba a Perú con Ecuador.¹²⁷ Los representantes españoles en Santiago y Quito no tardaron en iniciar gestiones diplomáticas para que, en virtud de los principios de neutralidad, el gobierno de Ramón Castilla compensase a los comerciantes e inversionistas radicados en Cádiz que se vieron afectados.¹²⁸ Las negativas de este dieron lugar a una airada protesta ante el gobierno por parte de estos. En carta de 26 de abril de 1859, elevaron una reclamación que incluía la solicitud de que el Estado español se erigiese en garante armado de sus seguridades comerciales para que así los gobiernos allí presentes respetasen de hecho la legalidad internacional.¹²⁹ La Real Armada se tornaba en su retórica en el Leviatán errante que debía generar un espacio

¹²⁵ AHN-FHMAE, 2578, Jané a Ministerio de Estado. Lima, 12 de junio de 1859. AHN-FHMAE, 2385, Romea a Calderón Collantes. Quito, 20 de octubre de 1858.

¹²⁶ *La España*, 18 de junio de 1861.

¹²⁷ AHN-FHMAE, 2578, Comandancia General de Marina a Bermejo Deustua. Callao, 12 de junio de 1859.

¹²⁸ E.g. AHN-FHMAE, H2578, Avendaño a Primer Secretario de Estado. Guayaquil, 13 de marzo de 1859.

¹²⁹ AHN-FHMAE, 2578, Condueños y Propietarios de la Barca María y Julia a la Reina Isabel II. Cádiz, 26 de abril de 1859.

seguridad legal fundamentado en el miedo a los cañones. El caso de la María Julia llevó a que los diputados de las ciudades portuarias de la monarquía encabezasen una campaña en el Congreso para solicitar el envío de una expedición naval a las aguas sudamericanas del Pacífico.¹³⁰ También inspiró a varios periódicos a pronunciarse en el mismo sentido.¹³¹ En este contexto, el consulado de Lima le hizo llegar a la Secretaría de Estado varias cartas escritas de puño y letra por súbditos españoles avecindados en Perú que, narrando los abusos que pretendidamente habían sufrido, reclamaban el envío de buques de guerra. Esperaban que la presencia de estos permitiese la rápida y favorable resolución de sus pleitos con la Justicia peruana, permitiendo la devolución de sus propiedades incautadas debido a las contiendas civiles o el castigo a los culpables de delitos contra ellos o sus familiares.¹³²

Intervencionismo y globalismo hispánico

El discurso navalista de los actores mencionados no se restringió a vindicar la instalación de la estación como garante del buen funcionamiento interno de la Justicia en las repúblicas hispanoamericanas del Pacífico. En varias ocasiones, los diplomáticos de la monarquía vincularon abiertamente la creación de la estación naval con la posibilidad de emprender estrategias de soberanía extraterritorial. Si bien Eduardo Asquerino –el encargado de negocios en Santiago

¹³⁰ Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados (en adelante DSCCD) 1860-1861, n.º 22, 22-06-1860, pp. 292-299.

¹³¹ *La España*, 4 de Julio 1859; *La Iberia*, 6 de Mayo 1859; *La Discusión*, 18 de abril de 1859.

¹³² AHN-FHMAE, 2578, Piñeyro a Isabel II, Lima, 11 de marzo de 1859, pp. 1-17; AHN-FHMAE, 2578, Piñeyro a Calderón Collantes, Lima, 12 de mayo de 1859, pp. 1-4; AHN-FHMAE, 2578, González a Calderón Collantes, Lima, 26 de abril de 1858, pp. 1-12; AHN-FHMAE, 2578, Gallinar a Isabel II, Lima, 26 de abril de 1859, pp. 1-8.

(1855-1856)– era un convencido demócrata que creía en la autoridad legal de las instituciones republicanas chilenas, tras su paso por Perú, no dudó en sugerir que, en la futura firma del tratado con este país, sería deseable que, tras procurar la presencia de “buques de la armada”, España impusiera la institucionalización de “comisiones mixtas”.¹³³ Es decir, Asquerino –que contó con la anuencia de la Dirección Política del Ministerio de Estado–¹³⁴ proponía que, ante la falta de fiabilidad de los regímenes republicanos, cuando los españoles se viesan inmiscuidos en un pleito judicial, debían tener el derecho de que este lo dirimiese una comisión “compuesta de individuos nombrados unos por la Administración del Estado en que se hubiesen verificado los secuestros y otros por la Legación de S.M.”.¹³⁵ Tamaña injerencia extraterritorial de los diplomáticos y cónsules en la soberanía judicial del país receptor ya no se contemplaba como legítima en los Estados europeos, donde estos solo ejercían funciones de representación. Sin embargo, en otros espacios como el imperio otomano, China o Japón, el siglo XIX fue testigo de cómo las potencias occidentales promovían el rol de sus cónsules y representantes como jueces dotados de jurisdicción legal para participar de los pleitos de sus connacionales.¹³⁶ El resultado fueron formas de extraterritorialidad que conformaron jerarquías asimétricas de poder internacional, instalándose en el repertorio de prácticas propias del imperialismo informal.¹³⁷ La vinculación que Asquerino realizó entre el uso coactivo de la estación naval, la firma de un tratado desigual con Perú y la utilización de comisiones mixtas para intervenir judicialmente

¹³³ AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 6 de julio de 1855, p. 1.

¹³⁴ AHN-FHMAE, 1437, Valera –Dirección Política– a la Corona. Madrid, 10 de octubre de 1855.

¹³⁵ AHN-FHMAE, 1437, Asquerino a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 6 de julio de 1855, p. 1.

¹³⁶ Ferry de Goey, *Consuls and the Institutions of Global Capitalism, 1783–1914* (Routledge, 2015), 11-26.

¹³⁷ Benton y Ford, *Rage for Order*.

al país y promover los intereses españoles nos remite a los imaginarios del imperialismo informal.

La posibilidad de intervenir activamente en los asuntos internos de las repúblicas y en la geopolítica de la región fue otro elemento esencial en los planes de instalación de la estación. Si bien las instrucciones y declaraciones oficiales emitidas por la Corona de 1836 en adelante reiteraron hasta el cansancio que España no tenía vocación de arrogarse ningún poder sobre los asuntos estrictamente nacionales de las repúblicas,¹³⁸ los circuitos internos de información entre las legaciones y el Ministerio de Estado demostraron otra cosa. Varios encargados de negocios vincularon la presencia permanente de las flotas de guerra a la capacidad de interferir ventajosamente en la política interna de las repúblicas. Durante las veleidades civiles que asolaron el territorio chileno en 1851, Tavira se detuvo a describir el rol de la Royal Navy en la contienda. El encargado explicó cómo el nuevo gobierno de Manuel Montt le había solicitado a esta que le ayudase a apagar los focos rebeldes, contribuyendo con sus buques a los bloqueos de Concepción y Coquimbo.¹³⁹ Tavira no culpaba al imperio británico de intervencionismo, sino a unos ejecutivos hispanoamericanos que promovían activamente su entrometimiento para fortalecerse en sus luchas de poder:

... hasta se les ha pedido cooperasen con el gobierno con el bloqueo de los puertos de Concepcion y Coquimbo enviando á cada uno de ellos un buque de guerra inglés. Así es como los Gobiernos americanos en los momentos de conflicto, no se desdennan, por asegurarse el poder, de dar participación en sus contiendas interiores á las Potencias extranjeras.¹⁴⁰

¹³⁸ AHN-FHMAE, 1459, Ministerio de Estado a Bróguer de Paz. Madrid, 15 de febrero de 1856, p. 7.

¹³⁹ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 21 de octubre de 1851, p. 2.

¹⁴⁰ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 21 de octubre de 1851, pp. 2-3.

Así fue como, en determinadas coyunturas favorables, el cuerpo diplomático español, más concretamente sus elementos moderados, vertieron la idea de que la estación naval podía aumentar la capacidad de injerencia de España y con ello su habilidad para sostener a gobiernos nacionales de corte conservador que fuesen proclives a revalorizar el legado imperial español y a promover los intereses de la monarquía. Bróguer de Paz dejó clara su postura cuando le sugirió al Ministerio de Estado cómo la futura estación naval permitiría coparticipar del intervencionismo anglo-francés en la región para imponer los intereses de la civilización comercial y de la “humanidad”:

Mas no deja de vislumbrarse que no puede tardar tampoco mucho sin que la más imperiosa necesidad precise a los espresados Gobiernos de Francia, Inglaterra y aun de alguna otra potencia a ponerse de acuerdo con el intento humanitario de asegurar en estos países los intereses morales y materiales que tienen en ellos, y con el de establecer de una manera fija Gobiernos de moralidad que aseguren el orden y la tranquilidad a sus oprimidos habitantes, y que inspiren confianza a los Gobiernos con quienes conservan relaciones de paz y de amistad.¹⁴¹

Un ejemplo particularmente interesante de este intervencionismo posimperial lo constituye la propuesta de Luis de Potestad, que en 1842 le transmitió al Ministerio de Estado que Juan José Flores precisaba del apoyo de una estación naval española para llevar a cabo su plan de conquistar Perú y Bolivia y crear un Estado andino de corte conservador e hispanófilo:

Para todas estas operaciones me ha manifestado que necesitaría, aunque no fuese mas que el apoyo moral de alguna fuerza marítima, por ejemplo de un par de buques de guerra;

¹⁴¹ AHN-FHMAE, 1459, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 14 de noviembre de 1855, p. 4.

que el preferiría recibir este apoyo de España, mas bien que de Francia o Ynglaterra, cuyas dos naciones con objeto de obtener concesiones y privilegios particulares, le han ofrecido en otros momentos auxiliarle con la fuerza que pudiera necesitar; pero que el desearía un motivo de esta especie para dar públicamente a nuestra nación toda la preponderancia en este país.¹⁴²

Tras la caída de Flores, el mayor ejemplo de una elite colaboracionista en la región lo podemos encontrar en los gobiernos ecuatorianos de Francisco Robles (1856-1859) y Gabriel García Moreno (durante el primer periodo de su mandato, entre 1859 y 1863). Tanto Eduardo Romea como Heriberto García Quevedo le sugirieron al Ministerio de Estado del gobierno largo de la Unión Liberal, dirigido por Saturnino Calderón Collantes, que, en el contexto de sus guerras fronterizas con Perú y Nueva Granada, los líderes ecuatorianos les habían conminado a instalar una estación naval con sede en Guayaquil.¹⁴³ Su anticipación fue que, en caso de surgir disputas con Perú cuando se le tratase de forzar a firmar un tratado ventajoso o cuando se intentase reivindicar la posesión de las islas guaneras, Ecuador podría servir como una base segura para los escuadrones españoles e incluso como un aliado continental.¹⁴⁴ De hecho, cuando la Escuadra del Pacífico ocupó las islas Chincha en 1864, la previsión estratégica del Ministerio de Estado era contar con el apoyo logístico de Ecuador. Finalmente, la decisión de García Moreno de respaldar a la alianza americanista de Chile y Perú –movido por las presiones de la opinión pública y por la potencial agresión de sus vecinos– frustró este apartado fundamental de la gran estrategia marítima

¹⁴² AHN-FHMAE, 1458, Potestad a Ministerio de Estado. Quito, 9 de septiembre de 1842, p. 3.

¹⁴³ AHN-FHMAE, 2385, Romea a Ministerio de Estado. Quito, 20 de octubre de 1858; AHN-FHMAE, 2385, García Quevedo a Ministerio de Estado. Guayaquil, 1 de diciembre de 1859.

¹⁴⁴ AHN-FHMAE, 2597, 5to Cuaderno: Actitud del Ecuador, Madrid, 1868, pp. 2-3.

española en la región.¹⁴⁵ A este respecto, en la década de 1850, la estación naval también fue proyectada como un instrumento para que España se consolidase como árbitra de las disputas entre los gobiernos hispanoamericanos. Los ejecutivos conservadores de Chile y su prensa de tal signo –particularmente *El Mercurio de Valparaíso*, dirigido por el inmigrante español José Santos Tornero–¹⁴⁶ también fueron tenidos por potenciales colaboradores de la influencia española en la región. El conflicto congelado que mantenía Chile con Perú y Bolivia tras haber frustrado el proyecto de confederación encabezado por el mariscal Andrés de Santa Cruz, así como su compromiso con el comercio europeo, hicieron prever a representantes como Agustín Duro o Salvador Tavira que sus presidentes serían siempre proclives a apoyar a España en sus pretensiones de establecer permanentemente su influencia marítima en la región.¹⁴⁷ Tal prospección demostró ser errada cuando la movilización del americanismo y el radicalismo decantó al gobierno de José Joaquín Pérez por oponerse abiertamente al intervencionismo español tras la toma de las Chincha.¹⁴⁸

A estas consideraciones geopolíticas, se unieron los cálculos relativos a la competencia interimperial. En lo referente a Francia y el Reino Unido, la postura de los diplomáticos españoles fue ambivalente. Por un lado, las propuestas de instalación de la estación naval se realizaron siempre sobre un sustrato comparativo. Ya fuera desde Chile,¹⁴⁹

¹⁴⁵ AHN-FHMAE, 2597, 5to Cuaderno: Actitud del Ecuador, Madrid, 1868, pp. 6-7.

¹⁴⁶ Santos Tornero, *Reminiscencias de un viejo editor* (Imprenta de la Librería del Mercurio, 1889).

¹⁴⁷ AHN-FHMAE, 1437, Duro a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 29 de agosto de 1856, p. 1.; AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado, 28 de junio de 1850, p. 1.

¹⁴⁸ AHN-FHMAE, 2597, 6to Cuaderno: Actitud de Chile, Madrid, 1868, pp. 6-7.

¹⁴⁹ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 2 de septiembre de 1860; AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 25 de febrero de 1852.

desde Perú o desde Ecuador,¹⁵⁰ la mayoría los representantes de España asumieron que la influencia que gozaban los imperios francés y británico en el terreno diplomático –así como su hegemonía comercial y financiera– se explicaba parcialmente por la respetabilidad de que la barnizaban sus buques estacionados en la región a sus agentes.¹⁵¹ A este respecto, el proyecto de creación de una estación naval española tuvo mucho de imperialismo imitativo. Los representantes de la Corona adoptaban un lenguaje libre-cambista, que postulaba que la estación era principalmente un instrumento para asegurar que operasen el derecho de gentes y el estándar de civilización. Imaginaban la estación en términos colaborativos: la presencia de buques españoles reforzaría la seguridad global de los comerciantes europeos, por la que las armadas de Francia y el Reino Unido ya estaban abogando.¹⁵² Hasta tal punto llegó la creencia en este imperialismo marítimo de tipo colaborativo, que en 1856 el secretario de la Legación de Quito, Carlos Sanquirico y Ayesa, propuso un esquema según el cual Francia y España podrían sostener un protectorado colegiado en Ecuador manteniendo una escuadra conjunta de dieciocho buques.¹⁵³ Ahora bien, junto a estas proclamas de colaboración, se colaban aserciones que dejaban en claro que el libre comercio no era un juego de suma cero positivo, sino una arena en la cual el músculo naval de un Estado otorgaba ventajas competitivas que derivaban en el éxito de sus comerciantes y capitalistas. En virtud de sus visiones de lo global, los mercados se construían geopolíticamente, y tal sería la función de la Real Armada en aquellas aguas. Una

¹⁵⁰ AHN-FHMAE, 1459, Sanquirico a Ministerio de Estado. Quito, 31 de marzo de 1856.

¹⁵¹ AHN-FHMAE, 1437, Tavira a Ministerio de Estado. Santiago de Chile, 6 de febrero de 1853.

¹⁵² AHN-FHMAE, 1459, Bróguer de Paz a Ministerio de Estado. Quito, 14 de noviembre de 1855, pp. 2-3.

¹⁵³ AHN-FHMAE, 1459, Sanquirico a Ministerio de Estado. Quito, 18 de noviembre de 1856, p. 5.

carta llegada al Ministerio desde la legación de Quito fue muy elocuente a este respecto:

... nadie puede contar con seguridad personal excepto los franceses, ingleses y norte-americanos, por que sus gobiernos tienen buques de guerra en el Pacífico y los agentes de estas Potencias aquí, han manifestado que a la 1^o extorsión que sufran sus compatriotas harán venir los buques y pedirán satisfacción y una indemnización correspondiente p. 5. a la ofensa y al perjuicio que cualquiera de ellos pueda sufrir.¹⁵⁴

Cabe clarificar que tales propuestas sucedieron en el contexto de una carrera de modernización tecnológica y agrandamiento de las marinas de guerra en el mundo. La implantación sistemática de las tecnologías del vapor en los años 30 y 40 vino seguida por la implantación de la hélice y los cascos de hierro desde 1858, generando la posibilidad de armadas más versátiles, rápidas y capacitadas para los bombardeos costeros.¹⁵⁵ Esta situación, unida a un ciclo de rápido crecimiento económico capitalista en los años 50 y 60, permitió que varios Estados pudiesen permitirse cuestionar la hegemonía global del imperio británico en teatros marítimos regionales –Francia o Egipto fueron casos reseñables–.¹⁵⁶ España fue un actor relevante en esta carrera: desde las reformas introducidas durante los ministerios del Marqués de Molins, la Real Armada incrementó de manera constante sus unidades y experimentó una importante actualización tecnológica. Durante el gobierno largo de la Unión Liberal (1858-1863), se logró contar con la cuarta marina más poderosa del mundo. Sus numerosas fragatas,

¹⁵⁴ AHN-FHMAE, 1459, Zambrano a Ministerio de Estado. Quito, 29 de febrero de 1856, pp. 3-5.

¹⁵⁵ Carlos Alfaro Zaforteza, “The Collapse of the Congress System, 1854-1870”, en *European Navies and the Conduct of War*, ed. Carlos Alfaro Zaforteza, Alan James, y Malcolm H Murfett (Londres: Routledge, 2018), 113-129, en www.taylorfrancis.com/books/e/9780429884054.

¹⁵⁶ Jeremy Black, *Naval Warfare: A Global History since 1860* (Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2017), 20-25.

algunas de hélice, combinadas con unidades menores, permitieron contar con una flota veloz y eficaz, capaz de operar en teatros tan diversos como el Mar de China, el Atlántico y el Mediterráneo.¹⁵⁷ Claro que esta aún se vio limitada por la heterogeneidad de sus unidades y por la falta de autosuficiencia de la industria marítima española. La disociación entre las aspiraciones y las capacidades se hizo evidente en 1856, cuando el subsecretario de Estado Augusto Ulloa, atendiendo a las insistentes reclamaciones de los encargados de negocios, ordenó estacionar la fragata Bailén en las aguas del Pacífico. El oficial subrayaba, como ya era habitual, la “gran utilidad” que la Corona le asignaba al proyecto y

la urgencia de establecer algunas estaciones de buques de guerra en las Republicas hispano-americanas para la proteccion del comercio marítimo y de los súbditos españoles residentes en ella, según tienen solicitado repetidas veces por conducto de V.E. los representantes de nuestro Gobierno.¹⁵⁸

Sin embargo, también adelantaba la “escasez” de buques de vapor “para cubrir ni aun las mas apremiantes atenciones de las costas de España y de las posesiones de Ultramar”.¹⁵⁹ También hacía notar que el gobierno aún carecía de buques de hélice y tenía serias dificultades logísticas para asegurar el abastecimiento de las unidades de la Real Armada en aquellos puertos. Finalmente, las carencias indicadas terminaron por impedir que en 1856 se enviase la fragata Bailén y se consumase el proyecto de la estación.

Sin embargo, a la altura de 1860, los principales periódicos y opinadores navales de la península tuvieron la certeza de que contaba con las capacidades para compartir un

¹⁵⁷ Bordejé y Morencos, *Crónica de la marina española en el siglo XIX*, 205-229.

¹⁵⁸ AHN-ULTRAMAR, 4646, Exp. 56, Ulloa a Capitanía General de Cuba. Madrid, 4 de abril de 1856, pp. 1-2.

¹⁵⁹ AHN-ULTRAMAR, 4646, Exp. 56, Ulloa a Capitanía General de Cuba. Madrid, 4 de abril de 1856, p. 3.

espacio de poder con Francia y el Reino Unido en los mares sudamericanos del Pacífico.¹⁶⁰ Por consiguiente, el imperialismo naval en el cual se encuadró la estación no pretendió desterrar la hegemonía anglofrancesa en el comercio de la región, sino participar como un socio preferencial en la expansión de la influencia europea en el área.

A este respecto, la estación también se imaginó como un instrumento de contención de los Estados Unidos. Como lo demuestra el informe respecto a la política exterior española redactado en 1864 por Carlos Sanquirico y Ayesa, antiguo secretario de la Legación de España en Quito, la república angloamericana fue concebida por la mente oficial española como la máxima amenaza estratégica para la regeneración geopolítica de la monarquía. Según rezaba el texto de Sanquirico, elaborado para convencer al gabinete del Marqués de Miraflores de la necesidad de no retirar la expedición naval del Pacífico iniciada por el gobierno anterior,¹⁶¹ los Estados Unidos amenazan simultáneamente la posesión española de Cuba y Puerto Rico, la integridad territorial de las repúblicas hispanoamericanas, la penetración del comercio europeo en el continente e incluso la posición de la monarquía en Filipinas.¹⁶² En el Pacífico, sus intentos de anexionar las Galápagos en 1855 ya habían despertado la alarma de la legación española en Quito, la cual hizo frente común con sus homólogas de Francia, Reino Unido y Chile para impedir cualquier concesión territorial a las repúblicas del norte.¹⁶³ Sanquirico, reproduciendo en

¹⁶⁰ *Crónica Naval de España*, Tomo VIII, 1859: 733-735. *La España*, 17 de mayo de 1860-23 de agosto de 1860. *El Clamor Público*, 9 de octubre de 1859, *Gaceta de la Marina*, 16 de abril de 1860.

¹⁶¹ Manuel Pando Fernández de Miraflores, *Continuación de las Memorias Políticas para escribir la historia del Reinado de Isabel II*, vol. II (Rivadeneira, 1873), 572.

¹⁶² AHN-FHMAE, 2296, Memoria sobre las relaciones que las Repúblicas Hispanoamericanas mantienen con Inglaterra y los Estados Unidos; y las que les conviene estrechar con España y Francia, pp. 2-5.

¹⁶³ AHN-FHMAE, 1931, Bróguer de Paz a Primer Secretario de Estado. Quito, 24 de mayo de 1855, pp. 1-5.

esto el argumentario de la mayoría de los cónsules y diplomáticos sitos en los Andes,¹⁶⁴ presentaba a la futura estación naval el nodo de un sistema de seguridad más vasto, que debía interconectar la defensa de los intereses españoles en el Caribe, el Río de la Plata y la rivera oriental del Pacífico.¹⁶⁵ Durante sus años como secretario de Legación, Sanquirico redactó varias memorias en las que abogaba por que este sistema se hiciera extensivo a una red naval de defensa integrada de todos los países hispanoamericanos.¹⁶⁶ Su idea consistió en que una liga defensiva de Estados hispanoamericanos crease un circuito de estaciones navales que securitizase las costas del Caribe, Centroamérica y Sudamérica, para impedir el expansionismo estadounidense.¹⁶⁷ Su esquema, que también apareció ante la opinión pública en las páginas de *La América*, muestra la complementariedad entre los anhelos de regeneración geopolítica de España, el navalismo y las expectativas de articulación de una suerte de internacional hispánica.¹⁶⁸

En varias ocasiones los diplomáticos sitos en los Andes no dudaron en asociar la fundación de una estación en aquellas costas con la defensa de las remotas Filipinas y con la posibilidad de promover la presencia de España en las rutas transpacíficas de comercio. En una fecha tan temprana como 1842, el encargado de negocios de España en Ecuador, Luis de Postestad, sugería que la instalación permanente de un buque de guerra en Guayaquil serviría para

¹⁶⁴ Avendaño, *Imagen del Ecuador*, XXIX.

¹⁶⁵ AHN-FHMAE, 2296, Memoria sobre las relaciones que las Repúblicas Hispanoamericanas mantienen con Inglaterra y los Estados Unidos; y las que les conviene estrechar con España y Francia, p. 8.

¹⁶⁶ AHN-FHMAE, 1459, Sanquirico a Ministerio de Estado. Quito, 19 de agosto de 1857.

¹⁶⁷ AHN-FHMAE, 1459, Sanquirico a Ministerio de Estado. Quito, 16 de agosto de 1858.

¹⁶⁸ Carlos Sanquirico y Ayesa, "Estudio sobre las relaciones que mantienen las Repúblicas Hispano-Americanas, con los Estados-Unidos y las que tener debieran con la España", *La América. Cronica Hispanoamericana*, II, n.º 18 (1858): 10-11.

apoyar al gobierno de Juan José Flores en una campaña contra Perú, a cambio de que este prestase su asistencia para retener las islas Filipinas: "... una alianza con España por efecto de la cual podría contar, en el evento no imposible de alguna rebelión en Filipinas, con el auxilio de tropas y con todo los recursos que se creyesen necesarios".¹⁶⁹ El propio Sanquirico y Ayesa reiteró esta naturaleza transpácifica que debiera tener la estación en 1856, cuando le propuso al gobierno que los buques circularan constantemente entre Manila y las costas sudamericanas, generando así una dinámica de promoción del comercio español en ambas orillas del océano.¹⁷⁰

La lectura globalista de la función de la estación del Pacífico fue precisamente la que con más éxito se instaló en la opinión pública de la península, particularmente durante el movimiento de rearme naval que triunfó entre 1858 y 1862. Este tuvo como objetivo solicitar un esfuerzo del gobierno de la Unión Liberal para aumentar y regularizar la Marina, poniéndola al servicio de la marina mercante y de los intereses de un capitalismo español que volvía a operar activamente en el Atlántico, el Pacífico y el Mediterráneo.¹⁷¹ Tratadistas muy vinculados a la Marina Real, como José Ferrer de Couto, Justo Gayoso y Miguel Lobo publicaron entre 1859 y 1860 digresiones estratégicas en las que reclamaban la fundación de la estación naval del Pacífico como parte de un plan más amplio de consolidación definitiva de la monarquía como potencia marítima capaz de defender sus intereses y proyectar su influencia en las principales

¹⁶⁹ AHN-FHMAE, 1458, Potestad a Ministerio de Estado. Quito, 9 de septiembre de 1842, p. 4.

¹⁷⁰ AHN-FHMAE, 1459, Sanquirico a Ministerio de Estado. Quito, 22 de octubre de 1856.

¹⁷¹ Escribano Roca y Oñate, "The Naval Rearmament Movement in Times of the Liberal Union".

rutas oceánicas del globo.¹⁷² Publicaciones especializadas en materias de política exterior e hispanoamericana, como *La Crónica de Ambos Mundos*, se sumaron a estos planteamientos.¹⁷³ Tal horizonte alcanzó incluso mayor sistematicidad y concreción en las sesiones del Congreso de los Diputados. Allí el representante unionista por Laredo, Eusebio Salazar y Mazarredo, se aplicó a perfilar ante sus pares un esquema por el cual la estación del Pacífico cerraría un círculo estratégico compuesto por los puertos atlánticos y mediterráneos de la península ibérica, por las estaciones navales de La Habana y la bahía de Samaná –en Santo Domingo–, por la estación naval recién ocupada en Fernando Póo, por la estación naval del Río de la Plata, por las fuerzas marítimas radicadas en Manila y por una potencial estación naval en China:

Nosotros, señores, somos la cuarta nación marítima y mercantil. [...] Pues bien: hoy gran parte de nuestro comercio se hace con las demás naciones por medio de nuestros propios buques, llegando á estar en esta parte, como acabo de decir, en el cuarto lugar entre todas las marinas mercantes del mundo. Visitamos todos los mares conocidos, y sin embargo de esto, señores, no tenemos una estación naval en el Pacífico ni en la China, no tenemos mas que uno ó dos buques de poca importancia en el Río de la Plata; y hasta hace poco tiempo que se emprendió en grande escala la colonización de Fernando Póo, tampoco teníamos ningún buque en las costas occidentales de África. [...]. El año pasado sucedió una cosa mas escandalosa en las aguas de Guayaquil: una República

¹⁷² José Ferrer de Couto, *América y España consideradas en sus intereses de raza, ante la república de los Estados Unidos del norte: obra destinada a corregir grandes errores y a desvanecer ilusorios atentados* (Cádiz: Imp. de la Revista Médica, 1859); Miguel Lobo, *La marina de guerra española tal como ella es defectos y vicios de que adolece* (Madrid: Imprenta y Esterotipia de M. Rivadeneyra, 1860); Justo Gayoso, *Estudios sobre la marina militar de España* (Ferrol: Imprenta Taxonera, 1860).

¹⁷³ Odracir, *La Anexión de la isla de Santo Domingo*, *Crónica de Ambos Mundos*, año II, n.º 8, 30 de abril de 1861: 173-176.

como la del Perú, cuya independencia no hemos reconocido, tan mal gobernado, tan atrasado [...] que es un país sin marina, apresó en el puerto de Guayaquil una fragata mercante española, la María Julia. No teniendo buques de guerra en el Callao, solo conseguimos después de mil reclamaciones que se devolviese la embarcación, pero indemnización ninguna. [...] es preciso tener estaciones navales en todas partes para que nuestra bandera de guerra proteja nuestros buques.¹⁷⁴

¹⁷⁴ DSCCD, 1860-1861, n.º 22, 22-06-1860, pp. 287-288.

La Armada francesa y la independencia brasileña (1808-1825)

ALEXANDRE SHELDON-DUPLAIX

Esta es la cuarta vez que presento en el Simposio de Historia Naval un tema vinculado a Francia y América Latina, abordando el impacto de Francia y el papel de su armada durante las guerras de independencia. En todos esos casos, Francia apareció como una fuerza centrífuga en los procesos revolucionarios; primero, por el impulso al movimiento independentista con sus filósofos y el precedente revolucionario de 1789; segundo, al invadir la península ibérica en 1807-1808, con lo que privó a las colonias españolas de su gobernante y obligó al monarca portugués a trasladarse a su colonia brasileña; y tercero, inspirando temores de frustrar la lucha por la independencia en nombre de los soberanos españoles y portugueses, siguiendo la agenda ultraconservadora de la monarquía restaurada de Francia y la lealtad a la Santa Alianza.

Las relaciones con Brasil se remontan a la negativa de Francia a aceptar el Tratado de Tordesillas (1494), que dividió las esferas de influencia de España y Portugal. En cambio, Francia patrocinó empresas coloniales y de corso en las costas brasileñas. Dos barcos y cien hombres bajo el mando de Nicolas Durand de Villegagnon establecieron la “Francia antártica” para escapar de la persecución religiosa (1555-1560). Hasta su desalojo por los portugueses (1565-1567), la presencia francesa fue apoyada por las tribus locales que luchaban contra los asentamientos de Portugal. Su campaña contra los colonos franceses llevó a

la fundación de São Sebastião do Rio de Janeiro.¹ Más al norte, el colono francés Daniel de La Touche creó una ciudad (1616) y poco después ocupó la isla de São Luís en el río Maranhão, antes de ser expulsado. La “Francia equinoccial” finalmente se estableció definitivamente en la actual Guayana (1626-43).² Los corsarios franceses saquearon la costa, siendo los más famosos Jean-François Duclerc (agosto de 1710) y René Duguay-Trouin (septiembre de 1711), el segundo saqueando Río de Janeiro. Finalmente, la Compañía Francesa de las Indias Orientales tomó posesión de la isla de Fernando de Noronha (1736-38), hasta que fue perseguida por el virrey portugués.

Las empresas francesas posteriores fueron de carácter más científico. El matemático Charles Marie de La Condamine se convirtió en el primer explorador de ese tipo en la cuenca amazónica (1743-1744), cruzando hasta Cayena desde los Andes ecuatorianos, donde se le había encomendado la tarea de medir un grado del meridiano sobre la Línea Ecuatorial.³ Louis Antoine de Bougainville navegó por todo el mundo con las *Boudeuse* y *Étoile* (1766-1769), haciendo escala en Río de Janeiro en junio de 1767. Después del ingeniero militar Jean Charles de Borda (1776), Jean-François de La Pérouse inspeccionó las costas brasileñas, visitando las islas de Trindade y Santa Catarina (18 de octubre y 9 de noviembre de 1785), durante su malograda expedición.⁴

¹ Elmalan, Serge, *Nicolas de Villegagnon ou l'utopie tropicale*, édition Fabre, París, 2002.

² Jarroux, Philippe, “La France équinoxiale: les dernières vélétités de colonisation française au Brésil (1612-15)”, *Annales de Bretagne et des pays de l'ouest*, vol. 98, n.º 3, 1991, (pp. 276-296).

³ La Condamine, Charles Marie de, *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale*, París, 1745. Ferreiro, Larrie D., *Measure of the Earth: The enlightenment expedition that reshaped our world*, Basic Books, New York, 2011.

⁴ Valode, Philippe, *Les grands explorateurs français: de Jacques Cartier à nos jours*, l'Archipel, París, 2008.

Esta presentación se basa en la correspondencia naval que cubre Brasil desde 1816 hasta 1826, conservada en el Service Historique de la Défense (SHD) en Vincennes y en el volumen de la Naval Record Society sobre la Estación Sudamericana de la Royal Navy. Esos informes navales dan una idea –parcial en su alcance y a menudo imparcial en su contenido– de procesos muy complejos en juego detrás de los movimientos independentistas latinoamericanos, en este caso Brasil. En ella se aprecia cómo la situación brasileña no estaba desconectada de la agitación hispanoamericana, sobre todo por la esposa española del rey portugués. En cuanto a Francia, la seguridad económica, y no los motivos ideológicos, dictó su uso masivo del poder marítimo para monitorear las guerras de independencia latinoamericanas y, específicamente, la aparente disputa del rey portugués con su hijo que selló la independencia de Brasil. En 1825, el imperio de Brasil fue el primer país iberoamericano en obtener el pleno reconocimiento de París, mientras que las demás naciones hispanoamericanas fueron reconocidas informalmente.

Gran Bretaña como defensora exclusiva de Portugal en Brasil (1808-1815)

La Revolución haitiana y el éxito contra la expedición enviada por Napoleón para recuperar la antigua colonia de Saint-Domingue (1801-1802) inspiraron el movimiento independentista en Brasil, colonia de Portugal. Los esclavos liberados, los esclavos, los nativos mestizos y los blancos pobres querían rebelarse contra la Corona portuguesa, abolir la esclavitud y establecer un sistema de gobierno republicano. En una población total estimada entonces en tres millones, su abrumadora mayoría de diez a uno generó temor entre los miembros dominantes de la comunidad blanca, ya fueran portugueses o criollos que buscaban la

independencia de Portugal. Ambos grupos necesitaban protección de las tropas portuguesas contra una aplastante y amenazante mayoría afroamericana.⁵

La Francia republicana y la España borbónica habían sido aliadas contra Gran Bretaña desde 1796 con una tregua temporal durante 1802-1804. La victoria británica en Trafalgar sobre una flota franco-española pospuso la amenaza de una invasión de Gran Bretaña y debilitó la alianza franco-española. Mientras tanto, una campaña británica para conquistar el Río de la Plata, al sur de Brasil, fue derrotada por el virreinato español (1806-1807). En 1807 el ejército francés invadió el Reino de Portugal, que se negó a participar en el bloqueo continental contra el Reino Unido. Madrid y París firmaron un tratado para repartirse Portugal, y Carlos IV de España aceptó el ejército de Napoleón en su territorio. En noviembre, el contralmirante británico sir William Sidney Smith fue designado para comandar un escuadrón que debía ayudar a Portugal a resistir el ataque franco-español y evitar que la flota portuguesa cayera en manos del enemigo. El escuadrón de Smith escoltó hasta Brasil al príncipe regente portugués (el futuro rey João VI), con su madre incapacitada, la reina María I, y su ambiciosa y turbulenta esposa, Carlota Joaquina.⁶ El 22 de enero de 1808, en Salvador de Bahía, la primera capital de la colonia, el príncipe firmó el Decreto de Apertura de los Puertos a las Naciones Amigas, una medida que mejoró las condiciones de la colonia. Al dominar el comercio marítimo y proteger a Brasil, Gran Bretaña fue su beneficiario más directo. Habiendo establecido su capital en Río, el regente continuó

5 Silva, Luiz Geraldo, "El impacto de la revolución de Saint-Domingue y los afrodescendientes libres de Brasil. Esclavitud, libertad, configuración social y perspectiva atlántica (1780-1825)", *Historia*, n.º 49, Santiago, junio de 2016, (pp. 209-233).

6 Graham, G. S. y Humphreys, R. A., editores, *The Navy and South America*, Navy Record Society, Londres, 1962, (p. xxiv). Gomes, Laurentino, *1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil*, Planeta, Río de Janeiro, 2007.

su práctica del *beija-mão*, recibiendo a sus súbditos en días laborables y escuchando sus peticiones. Como resultado, se hizo bastante popular.

La posterior toma de posesión de España por parte de Napoleón en mayo de 1808, forzando a su hermano al trono, alineó a España, Portugal y Gran Bretaña contra un enemigo común. Sirviendo como plenipotenciario en Río, Percy Clinton Sydney Smythe, vizconde Strangford participó en la administración del protectorado de facto.⁷ Desde mayo, el almirante Sidney Smith (que no debe confundirse con el embajador británico) comandó la primera estación naval sudamericana de Gran Bretaña. En octubre, el “nuevo sistema de guerra contra Francia y la paz con Inglaterra estaba en vigor”.⁸ Smith había servido en las guerras revolucionarias de Estados Unidos y Francia, así como en las guerras napoleónicas. Era conocido por sus habilidades militares y diplomáticas, quemando el puerto naval de Tolón cuando los británicos se vieron obligados a evacuarlo, siendo prisionero dos años en París antes de escapar, defendiendo con éxito San Juan de Acre en 1799 contra el mismo Napoleón Bonaparte y logrando hábilmente que los otomanos actuaran contra Francia. En 1804-1805 Smith había estado en tratos con el inventor estadounidense Robert Fulton para construir defensas submarinas para evitar que la flota francesa invadiera Inglaterra. Bajo el mando de Smith, la estación sudamericana estaba atenta ante la posibilidad de que una escuadra francesa llegara a ocupar la Banda Oriental de Río de la Plata (actual Uruguay), mientras que Londres también temía a los agentes franceses que apoyaban la causa independentista en Río de Janeiro.⁹ En junio de 1808, Smith informó de que “mantenía el escuadrón navegando

⁷ Mendes Cunha, Alexandre y Suprinyak, Carlos Eduardo, *The Political Economy of Latin American Independence*. Routledge, Londres, 2016.

⁸ Graham y Humphreys, *The Navy and South America*, op. cit., p. 20, Smith a Pole, 30/10/1808.

⁹ *Ibidem*, p. 13, Smith a Pole, 24/8/1808.

en sucesión”.¹⁰ El 10 de agosto, el buque francés Maldonado¹¹ fue hundido en el Río de la Plata tras ser interceptado por la división naval británica.¹²

Smith jugó con las intrigas de la esposa del príncipe regente para lo que él percibía desde lejos como lo mejor para Inglaterra. Carlota Joaquina era la hija del rey de España, con un gran interés en su destino político. En 1806, cuando su marido, el príncipe regente João, cayó gravemente enfermo, Carlota Joaquina ya había conspirado para convertirse en regente. Deseando evitar un escándalo público, el príncipe se había opuesto a su arresto y la había confinado en distintos palacios, cerca de Lisboa y más tarde en Río.

En su exilio brasileño, Carlota permaneció profundamente involucrada en la política española. Con su padre y su hermano Fernando retenidos por Napoleón en Francia y obligados a abdicar, Carlota se consideraba como la legítima heredera del imperio español. Esta vez, planeaba obtener la administración de los virreinos en Hispanoamérica, un esquema conocido como carlotismo: una monarquía constitucional en el Río de la Plata en la que los criollos se impondrían sobre los españoles europeos. Carlota concibió el proyecto de tener un trono para sí misma o al menos de gobernar en nombre de su padre, el depuesto rey Carlos IV. Redactó la *Justa Reivindicación* y envió un manifiesto primero a Montevideo y Buenos Aires y luego a todos los virreinos. El manifiesto fue, aparentemente, dictado por el propio almirante Sidney Smith, modificado y corregido por el marqués de Linhares y el ministro luso-brasileño de Relaciones Exteriores y Guerra, Rodrigo de Souza Coutinho. Habiendo prestado juramento a Fernando VII, Santiago de Liniers, virrey de La Plata, rechazó el manifiesto. Sin embargo, Carlota pudo formar un partido informal tanto

¹⁰ *Ibidem*, p. 6, Smith a Pole, 20/6/1808.

¹¹ Teniente Dauriac.

¹² Servicio Histórico de la Defensa (SHD), Vincennes, Francia, BB4 275 (Marina).

en Buenos Aires como en Montevideo, apoyado respectivamente por Manuel Belgrano y Francisco de Elío. El proyecto era defectuoso porque implicaba una subordinación a la corte portuguesa de Río de Janeiro y porque Carlota era un absolutista y no una monárquica constitucional, como sugería el manifiesto.¹³

Después de sus derrotas en Trafalgar y Santo Domingo, la Armada francesa fue impotente para defender Guyana, y mucho más para amenazar a Brasil como temía Inglaterra. En enero de 1809, una escuadra naval anglo-portuguesa atacó Cayena, la capital de la colonia. Con los refuerzos franceses rechazados y las defensas de Cayena rotas, una propuesta de capitulación fue aceptada por el gobernador Víctor Hugues el 11 de enero. Los términos incluían su paso a la Francia metropolitana con sus tropas, personal y honores de guerra, y la preservación del código civil napoleónico recientemente implementado en la colonia, que sería administrada por Portugal. El 20 de abril de 1809, el Infante Dom Pedro llegó al puerto de Morlaix con Hugues y sus oficiales. El navío de línea estaba comandado por Luiz da Cunha Moreira, un criollo nacido en Salvador, más tarde el primer ministro de Marina del Brasil independiente.¹⁴ Caído en desgracia, Hugues fue juzgado por haber entregado la colonia y absuelto.

Contrariando sus órdenes, Smith se había encargado de planear un ataque contra las colonias españolas sudamericanas, en combinación con los portugueses. El objetivo del Ministerio de Asuntos Exteriores en Londres era tener un Consejo de Regencia español controlado por los británicos hasta el regreso de Fernando VII de su cautiverio. Como consecuencia, Smith fue llamado por Londres y sucedido

¹³ Etchepareborda, Roberto, *Qué fue el carlotismo*, Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1972.

¹⁴ Guedes, Max Justo, Bicentenario del Almirante Luiz da Cunha Moreira, *Revista Navigator*, n.º 13, 1977, (pp. 3-6).

por el vicealmirante angloirlandés Michael de Courcy.¹⁵ De Courcy llegó a Río desde Plymouth el 2 de mayo de 1809. No fue hasta el día 18, y con apoyo de lord Strangford, cuando Courcy asumió el mando de un Smith reacio a entregarlo. A diferencia de su predecesor, Courcy prefirió pasar más tiempo a flote que en la corte, mostrándose poco dispuesto a entrar en intrigas políticas. Su interés se centró en las fragatas francesas que se dirigían hacia el exterior o hacia la estación de Mauricio. Sus barcos patrullaban la ruta trazada por La Pérouse en 1785, que se esperaba que siguiera cualquier capitán francés, “para mostrar a cualquier espía o agente francés que se puede esperar a la escuadra inglesa en todas partes de la costa”.¹⁶ Courcy regresó a Inglaterra en diciembre de 1812, siendo sucedido por el contralmirante Manley Dixon, quien permaneció al frente de la estación brasileña hasta el final de la guerra en 1815.¹⁷

Mientras que la Royal Navy temía que los agentes franceses intentaran conquistar el Río de la Plata o subvertir Brasil, el 25 de mayo de 1810, se formó un primer gobierno independiente en Buenos Aires, como resultado de la Revolución de Mayo, que depuso al virrey de La Plata. Mientras que la Junta afirmaba representar a Fernando VII, las Cortes Generales y Extraordinarias reunidas en Cádiz, a partir del 24 de septiembre, “reclamaban legitimidad como única representante de la soberanía española”, tras la invasión francesa y la abdicación de Fernando VII. Más tarde produjo una constitución que limitaba los poderes de la monarquía (1812). Las cortes también declararon a Buenos Aires una ciudad canalla, nombrando a Montevideo como la nueva capital del virreinato, con Francisco Javier de Elío como nuevo virrey. En febrero de 1811, Elio

¹⁵ Pocock, Thomas, *Una sed de gloria: la vida del almirante Sir Sidney Smith*, Pimlico, Londres, 1998.

¹⁶ Graham y Humpreys, *The Navy and South America*, op. cit., p. 38, De Courcy a Pole, 23/6/1809; p. 46, De Courcy a Croker, 13/7/1811.

¹⁷ Portales digitales, Three Decks – Warships in the Age of Sail, en three-decks.org/index.php?display_type=show_crewman&id=5017; Morethannelson.com, en morethannelson.com/officer/hon-michael-de-courcy.

declaró la guerra a Buenos Aires, lo que llevó al montevideano José Gervasio Artigas a reunir a la Junta, que envió un ejército al mando del general José Rondeau. Al borde de la derrota, Elío solicitó el apoyo luso-brasileño. Don Diogo de Sousa entró en la Banda Oriental con cinco mil hombres. Las derrotas en la campaña de Paraguay, en la Primera Campaña del Alto Perú, y el bloqueo naval de Montevideo a Buenos Aires obligaron a la junta a firmar una tregua con Elío y levantar el sitio.

Artigas se sintió traicionado, levantó el bloqueo de Montevideo y se retiró. En 1814 organizó una Unión de Pueblos Libres en los territorios que controlaba fuera de Montevideo. En Buenos Aires, el general Carlos María de Alvear fue nombrado comandante del ejército de las Provincias Unidas en reemplazo de Rondeau. Alvear negoció con éxito la rendición de Montevideo el 20 de junio, pero tuvo que enfrentarse a las fuerzas de Artigas, viéndose a su vez obligado a entregar la capital, y perdió también su nuevo cargo como director supremo de las Provincias Unidas.

Enfrentando derrotas en muchos frentes, Napoleón había firmado el 11 de diciembre de 1813 el Tratado de Valençay, que devolvía a Fernando VII como rey de una España muy diferente, ahora bajo la Constitución liberal de 1812. Pronto, Fernando restauró su autocracia, de facto bajo la protección del duque de Wellington.

Después de la primera abdicación de Napoleón en 1814, se decidió en el Tratado de París que Guyana sería devuelta a Francia. Portugal y los borbones franceses llegaron a un acuerdo en el Acta Final del Congreso de Viena, por el que Portugal se comprometía a devolver el territorio al restaurado reino borbón, manteniendo el río Oyapock como su frontera con Brasil según lo definido por el Tratado de Utrecht de 1713, y que se determinaría una fecha para la entrega formal “tan pronto como las circunstancias lo permitan”.¹⁸

¹⁸ Paranhos Júnior, José Maria da Silva, *Efemérides brasileiras*, Río de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938, (p. 353).

Francia establece relaciones con un Reino Unido recién formado en Brasil y retoma posesión de Guyana (1816-1819)

Con la derrota final y la abdicación de Napoleón el 22 de junio de 1815, hubo llamados para el regreso del príncipe regente a Lisboa. Los que abogaban por el regreso de la corte argumentaban que Brasil era una colonia y que no era correcto que Portugal fuera gobernado desde una colonia. A medida que el Congreso de Viena remodelaba Europa, el embajador de Portugal en el Congreso, el conde de Palmela, aconsejó al regente que permaneciera en Brasil para fortalecer su posición. Los progresos realizados por la colonia desde su llegada y la necesidad de reducir su dependencia de Inglaterra llevaron a João a elevar a Brasil a la categoría de reino mediante una ley promulgada el 16 de diciembre. Por la misma ley, los reinos separados de Portugal, Brasil y los Algarves se unieron como un solo Estado bajo el título de Reino Unido de Portugal, Brasil y los Algarves. Desde la perspectiva de los nacionalistas brasileños, el estatus de reino y la creación de un Reino Unido reconocieron a Brasil como miembro igual de una unión política y ya no como colonia.¹⁹

La madre del príncipe, María I, falleció el 20 de marzo de 1816. En la frontera sur, en la disputada Banda Oriental reclamada anteriormente por Portugal, Artigas había roto con la Junta de Buenos Aires, supervisando la creación de una Liga Federal de seis provincias. Al asumir el trono del nuevo Reino Unido, João VI cedió a las intrigas de su esposa Carlota y autorizó la invasión de Montevideo.²⁰

¹⁹ Secretaria Municipal de Educação, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, *Elevação do Brasil a Reino Unido a Portugal e Algarves*, en <https://tinyurl.com/2rhzb84j>.

²⁰ Etchepareborda, Roberto, *Qué fue el carlotismo*, Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1972.

Las derrotas de Napoleón en 1814-1815 podrían haber marcado el final de un período en el que Francia apoyó la independencia de América Latina con agentes y veteranos. En realidad, el reino borbónico restaurado siguió apoyando tácitamente a los independientes, adoptando una política de neutralidad que contradecía la línea dura de la Santa Alianza representada por Rusia. Dando prioridad al comercio francés, el primer ministro francés, el duque de Richelieu, mantuvo esta política de neutralidad mientras el rey Borbón Fernando VII de España intentaba recuperar sus virreinos perdidos con el apoyo teórico de la Santa Alianza, afirmando contar con el apoyo de Francia en América.²¹ Durante junio y agosto de 1816, el capitán Viella, al mando de la fragata Hermione, transportó al duque de Luxemburgo, recién nombrado embajador de Francia en la corte de Portugal en Brasil. Luxemburgo se reuniría con el rey João VI en Río y reafirmaría la soberanía francesa sobre Guyana; estando acompañado de una ambiciosa misión científica y artística cuyo objetivo era documentar el nuevo reino de Brasil. Entre científicos, ingenieros y artistas, se encontraban Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853), naturalista del Museo de Historia Natural de París, y otros, principalmente ilustradores.²²

²¹ Perkins, Dexter, *A History of the Monroe Doctrine*, Little, Brown and Co., Boston, 1927, (p. 105).

²² Jean Baptiste Debret (1768-1848), pintor histórico, Nicolas-Antoine Taunay (1755-1830), pintor, Auguste Henri Victor Grandjean de Montigny (1776-1850), arquitecto, Auguste Marie Taunay (1768-1824), escultor y hermano de Nicolas-Antoine, Félix-Émile Taunay (1795-1881), padre del escritor brasileño Alfredo d'Escagnolle Taunay, vizconde de Taunay, y Aimé-Adrien Taunay (1803-1828), pintores e hijos de Nicolas-Antoine, Marc Ferrez (1788-1850), escultor, su hermano Zéphyrin Ferrez (1797-1851), escultor y grabador, padre del fotógrafo franco-brasileño Marc Ferrez (1843-1923) y del ilustrador y futuro fotógrafo Hércules Florence (1804-1879). Muchos se establecieron en Brasil. Karen Macknow Lisboa, Amilcar Torrão Filho, *Viajantes franceses no mundo atlântico do século XIX – no Brasil e na África*, 4/2022; en www.transatlantic-cultures.org/fr/catalog/viajantes-franceses-no-mundo-atlantico-do-seculo-xix-no-brasil-e-na-afrika.

Viella se abstuvo de inspeccionar las aguas brasileñas por temor a enemistarse con las autoridades locales, pero dio detalles de las fortificaciones de Río de Janeiro y Bahía. Alentó al Ministerio a aumentar la presencia naval con el fin de controlar a los muchos aventureros franceses, muchos de ellos procedentes de los ejércitos napoleónicos, ansiosos de luchar por la causa de la independencia. Viella recomendaba ejercer “una vigilancia sobre estos hombres, inquietos, descontentos, atraídos a Brasil por los odios que presenta la querella en que se ha enfrascado el gobierno portugués contra los insurgentes de la América española”.²³

Al describir el país, Viella señaló:

... la ciudad de Río Janeiro, construida a lo largo de la playa, apoyada en las montañas, [...] no presenta una forma regular. Además, la anarquía de las construcciones es tal que la configuración del día ya no sería la del día siguiente.

Según Viella, “la llegada del soberano [había provocado] el extraordinario crecimiento de la ciudad”. Su población se estimó “entre 90 y 100.000 almas, de las cuales hay 1/5 de blancos”, una proporción mayor que en el resto de Brasil: “... 300.000 blancos de [...] 3000,000...”. En su opinión, “la especie blanca no fue hecha para habitar en el trópico; allí degenera...”. La apertura de los mercados era la principal prioridad para el Ministerio de Marina de Francia, también a cargo de las colonias y el comercio. Viella expuso cómo “los ingleses se han hecho enteramente dueños [del comercio]”. Atribuyó la preeminencia del comercio británico al tratado impuesto a Portugal en 1810, como “precio por la protección de la Royal Navy”. Gran Bretaña pagaba solo el 15 % de los impuestos sobre las importaciones en Brasil, y todos los demás, el 24 %. Sin embargo, Viella señaló que los privilegios británicos habían exasperado a la población

²³ SHD, BB4 395, Viella al Ministro de Marina y Colonias (MMC), 22/6, 30/8/1816.

local, señalando que “Francia es acogida con amabilidad, ya que el rey siempre ha expresado sus sentimientos [hacia Francia], mientras que la nación portuguesa, humillada por el yugo impuesto por Inglaterra, da preferencia [a Francia]”. Recomendó vender telas baratas a la mayoría de color brasileña (90 %) y enviar buques de guerra para fomentar el comercio francés.²⁴

De 1815 a 1819, Francia restableció su estación principal en las Indias Occidentales, complementada en 1817 por una estación local en Guyana. Seis capitanes asumieron su mando: De Rigny (1816), Maynard de la Farge (1816-17), Prigny de Quérieux (1817-18), Halgan (1818), Bergeret (1818) y Courson de la Ville Hélio (1819). La Estación de las Indias Occidentales estaba formada entonces por una o dos fragatas, una corbeta, un bergantín, una goleta y una embarcación auxiliar, las tres últimas con cubiertas abiertas que exponían a las tripulaciones a la mortal insolación, los mosquitos y la fiebre amarilla. En julio de 1817, Prigny y Bergeret hicieron escala en Cayena para organizar la toma de posesión francesa de los portugueses. Prigny describió al gobernador de Cayena, João Severiano Maciel da Costa, como un “hombre muy robusto, con un exterior hermoso, fino y delicado”. Junto con su segundo, Manuel Manguez, se dice que fue “cauteloso y protector” con los colonos franceses.²⁵

En noviembre, el teniente (y futuro almirante) Alexandre Ferdinand Parseval-Deschenes llevó a Guyana al nuevo gobernador de Cayena, Claude Carra Saint-Cyr, quien tomó posesión formal del territorio, mientras que Parseval-Deschenes asumió el mando de la estación local.²⁶

La inteligencia era el objetivo principal de la Estación de las Indias Occidentales, ya que los vientos del este a menudo permitían informar a París en solo tres semanas.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ SHD, BB4 398, Prigny de Quérieux al MMC, Fort Royal, 27/7/1817.

²⁶ *Ibidem*, BB4 395, 404, 408, 425.

Maynard estaba convencido de que los esfuerzos de Madrid eran infructuosos: "... los más altos funcionarios [españoles] ven la independencia como inevitable".²⁷ La situación en el Brasil portugués era más contrastada y menos clara: en 1816, Gauttier, capitán del Apolon de Le Havre, había recibido el encargo del Ministerio de Marina y Colonias de recopilar información durante su viaje al hemisferio sur. Partió de Francia en noviembre, abrió una tienda en Río en enero de 1817 y en marzo se embarcó hacia Montevideo, bajo ocupación portuguesa, donde vendió su cargamento de cuerdas brasileñas al general Carlos Federico Lecor, el ocupante, anteriormente entrenado por uno de los generales de Napoleón.²⁸ Repitió varias veces este oficio antes de regresar a casa en junio de 1818, y solo había sido registrado una vez, en marzo de 1817, por un corsario porteño. Los 5000 gauchos de Artigas habían luchado contra las tropas luso-brasileñas de Lechor en la Banda Oriental y en las facciones de Buenos Aires. Los luso-brasileños habían prevalecido y ocupado Montevideo en enero de 1820. La batalla de Tacuarembó, el 22 de enero, significó la derrota final de Artigas, quien se exilió en Paraguay en septiembre.²⁹ Gauttier se quejó de que "el comercio francés fue aplastado por horribles impuestos en Río y Montevideo, mientras que los amos franceses "estaban indefensos, mientras que los británicos, aunque odiados, tenían fuertes apoyos".³⁰

Con Portugal devastado por la guerra de la Independencia y bajo la cuasi administración británica desde entonces, los portugueses continuaron presionando por el regreso de Joao cuando estalló en Recife la llamada Revolución Pernambucana, que estableció un gobierno provisional y se extendió a otros estados. Los revolucionarios cuestionaron

²⁷ *Ibidem*, BB4 395, Maynard al MMC, 25/10/1817.

²⁸ Ferreira, Fábio, "A administração Lecor e a Montevideu portuguesa: 1817-1822", en revistatemalivre.com/lecor10.html.

²⁹ José Artigas, "Protector de los pueblos libres": en www.chasque.net/vecinet/artigas.htm.

³⁰ SHD, BB4 404, Gauttier al oficial de suministros de Le Havre, 7/6/1818.

la dominación portuguesa en la alta administración y los impuestos abusivos.³¹

La presencia de aventureros franceses tanto en las antiguas colonias españolas, como en Brasil, muchos de ellos provenientes de los ejércitos napoleónicos, causaba preocupación en París por la posibilidad de que Napoleón pudiera ser “rescatado” en Santa Helena y llevado a América del Sur: “... una operación sorpresa en Santa Elena que pondría en riesgo la tranquilidad de Europa”. Si bien el ministro de Marina subrayó que correspondía a la Royal Navy evitar la fuga de Napoleón, los vientos y las corrientes impedían una vigilancia permanente.³² El historiador Emilio Ocampo, que investigaba la vida del general argentino y exdirector supremo Carlos María de Alvear, exiliado en Brasil, encontró documentos británicos sobre un complot para liberar a Napoleón y llevarlo a Pernambuco.³³ Los planes de Alvear nunca se llevaron a cabo debido a la violenta represión de la Revolución de Pernambuco. En septiembre de 1818, el comandante Villaret de Joyeuse fue enviado a una misión hidrográfica a bordo del bergantín *l'Euryale*, tocando “fortuitamente” en Pernambuco, donde no veía más que “felicidad y amor por la buena administración del Rey y los bajos impuestos”.³⁴

El creciente número de corsarios que se preparaban con el pretexto de participar en las guerras de independencia hispanoamericana y la posibilidad real de que cometieran actos de piratería habían alarmado al rey Luis XVIII. En 1815 Francia contaba con 52 navíos de línea y 31 fragatas, 40 de los primeros y 17 de las segundas podían hacerse a la mar. Cinco años más tarde, esas cifras se redujeron a 48 navíos de línea y 29 fragatas, de las cuales solo 17 y

³¹ Revolução Pernambucana: en brasilescola.uol.com.br/historiab/revolucao-pernambucana.htm.

³² SHD, BB4 425, Informe al Rey, París, ill./5/1822.

³³ Gomes, Laurentino, 1808: *Como uma rainha louca...*, op. cit., (pp. 265-273).

³⁴ SHD, BB4 408, Villaret de Joyeuse al MMC, 23/1/1819.

14, respectivamente, estaban en condiciones de operar.³⁵ De este número, solo tres navíos de línea, diez fragatas y 90 buques menores estaban realmente armados, la mitad de ellos estacionados o destinados al hemisferio occidental, donde la amenaza pirata era máxima.³⁶ Francia carecía de suficientes fragatas para hacer frente a piratería. En 1819 se decidió iniciar un plan de construcción naval de modo de contar con 40 navíos de línea y 50 fragatas para 1830. Este objetivo llevaría diez años y requeriría 65 millones, siendo considerado modesto por el Ministerio de Marina en comparación con los medios navales que se había dispuesto en 1708 (121/26), 1777 (66/41), 1791 (73/67) y 1813 (75/51).³⁷

El Ministerio de Marina adoptó un enfoque integral de los factores interrelacionados y los múltiples desafíos que habían paralizado las guerras de independencia latinoamericanas. Se necesitaba una visión de todo el problema. A los cónsules de los Estados Unidos y Brasil, y a todos los demás agentes en el continente, se les había encomendado la tarea de investigar a los aventureros, corsarios y armadores, e informar de ellos al general Donzelot, que había establecido en 1818 su puesto de observación en Martinica. Donzelot, último jefe del ejército de Napoleón en Waterloo, estaba “a cargo de monitorear la insurgencia latinoamericana en correspondencia con el embajador Hyde de Neuville en los Estados Unidos [...] el gobernador de Guadalupe y el comandante de Cayena”, recién reincorporados después de la evacuación portuguesa.³⁸ Los disturbios en Brasil y los actos de piratería cometidos en sus costas fueron una de sus prioridades.³⁹

³⁵ *Ibidem*, BB4 425, Informe al Rey, París, ill./5/1822.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ SHD BB4 404, Instrucciones a Duperré, 8/12/1818.

³⁹ *Ibidem*.

Establecimiento de una estación naval en Brasil y evaluación de una disputa entre padre e hijo (1819-1822)

De 1819 a 1822, la estación de las Indias Occidentales fue comandada sucesivamente por los contralmirantes Duperré (1819-1821), Jacob (1821-1822) y Bergeret (1822). La estación fue reforzada temporalmente en los veranos de 1820, 1821 y 1822 por el capitán Albin Roussin y el comandante Villaret de Joyeuse (corbeta Bayadère y bergantín L'Euryale), que completaron un reconocimiento de la costa brasileña, por el capitán Drouault (fragata Duchesse de Berry), por el contralmirante Pierre Roch Jurien de la Graviere (navío de línea Colosse, corbeta Galathée), que había llevado una división naval a Brasil y alrededor de América del Sur, y por el capitán Louis du Crets de Villeneuve, navegando hacia el Río de la Plata.

Los disturbios en el Reino Unido de Portugal, el Brasil y los Algarves fueron motivo de grave preocupación en París. El 24 de agosto de 1820, estalló la Revolución Liberal en Oporto. Una junta de gobierno se reunía como las Cortes Generales Extraordinarias y Constituyentes (Cortes Gerais Extraordinarias e Constituintes), formaba un gobierno y convocaba elecciones sin consultar al rey. El movimiento obtuvo el apoyo de las islas, llegando a la capitanía brasileña de Grão-Pará y Bahía y a la guarnición militar de Río de Janeiro.

Para ayudar al comercio de Francia con mejores cartas y al mismo tiempo recopilar información sobre los asuntos portugueses, La Royale había reanudado los estudios hidrográficos en la costa brasileña. En noviembre de 1818, el capitán Roussin, al mando de la corbeta Bayadère, fue enviado a Brasil en una misión de reconocimiento de 12 a 15 meses. El ministro de Marina le dio instrucciones para que “reúna información de inteligencia sobre las fuerzas que pueda observar, trate de averiguar cuál es realmente la situación política y militar de los beligerantes”. A su última

llegada a Martinica, Roussin debía comunicar su inteligencia al general Donzelot y al almirante Duperré. Después de la campaña de Borda de 1776, Roussin visitó Río, San Salvador y Pernambuco durante la segunda mitad de 1819, informando sobre los daños infligidos al comercio portugués por los corsarios de Artigas, 32 de los cuales se estaban equipando en los Estados Unidos, lo que⁴⁰ obligó a Portugal a redespigar fuerzas navales en todo el litoral.⁴¹

Al recalar en Pará, Arnous presentó a Francia como “fuerte y sin ambiciones” para tranquilizar a sus ansiosos anfitriones;⁴² Roussin fue “muy bienvenido en todas partes”;⁴³ y el capitán Drouault entró en el Río de la Plata. La Royal Navy, bajo el mando del almirante Bowles, tuvo una influencia abrumadora en el comercio británico: “... como resultado lucrativo de su presencia, la bandera británica cubre la navegación intermedia en los ríos Plata, Paraguay y Orinoco”.⁴⁴ Drouault lamentó el que, a diferencia de Gran Bretaña y Estados Unidos, Francia no tuviese fuerzas en la zona y que, a consecuencia de ello, su comercio estuviese muriendo⁴⁵.

París no tardó en reaccionar. Recibidos en febrero y marzo de 1820, los despachos de Drouault fueron mostrados al ministro de Asuntos Exteriores, y el 26 de abril, el contralmirante Jurien recibió el encargo de ir a las Américas, esta vez para llevar una división naval a Brasil, el Río de la Plata, Chile, Perú y México, antes de reunirse con Duperré en las Indias Occidentales para aplastar la piratería. Debía ser “muy circunspecto en cuestiones políticas” y tener cuidado con los agentes que quisieran contratar a sus hombres. También navegaba por la costa para mostrar su bandera y

40 SHD BB4 409, Roussin al MMC, 7/10/1819.

41 *Ibidem*, Villaret de Joyeuse al MMC, 23/12/1818.

42 *Ibidem*, BB4 408, Arnous al MMC, 11/11/1819.

43 *Ibidem*, BB4 409, Roussin, al MMC, 4/12/1819.

44 *Ibidem*, Drouault al MMC, 5/11/1819.

45 *Ibidem*.

recopilar la mayor cantidad de información antes de enviar su embarcación auxiliar a Francia con sus despachos.⁴⁶

La llegada de Jurien a Río en agosto de 1820 con su navío de línea y dos corbetas sorprendió al sucesor del almirante británico Bowles, el comodoro sir Thomas Hardy, capitán de bandera de Nelson en Trafalgar. Como escribió Hardy al primer lord del mar, no pudo “descubrir el objeto particular por el que la escuadra francesa ha venido a esta parte del mundo”, pero esa circunstancia lo obligó a detener al HMS *Superb*, su único navío de línea.⁴⁷ Jurien encontró al rey João VI pensando abandonar Portugal⁴⁸ y señaló que las importaciones francesas, con 60 barcos, representaban 10 millones de francos, una cuarta parte de la participación británica con 200 barcos. En octubre Jurien visitó Madonaldo, donde fue recibido calurosamente por Hardy en el *Superb*. Trasladando su bandera a Galathée, Jurien se reunió en Montevideo con el general portugués Lecor.⁴⁹ En este puerto la población, golpeada por Artigas, estaba resentida por la ocupación portuguesa. La información de Jurien de que Artigas había sido detenido en Paraguay llevó al rey Luis XVIII a prohibir su bandera en todas partes.⁵⁰ La escuadra francesa navegó más allá del cabo de Hornos, hacia los puertos chilenos y peruanos.⁵¹

Mientras tanto, la situación en el imperio portugués continuó deteriorándose. El 30 de enero de 1821, las Cortes se reunieron en Lisboa y decretaron la formación de un Consejo de Regencia para ejercer el poder en nombre del rey João VI, exigiendo su inmediato regreso. João VI fracasó en su intento de convencer a su hijo, el príncipe Pedro, para que fuera a Lisboa y estableciera un nuevo gobierno. Presionado por las circunstancias, João nombró a Pedro regente

⁴⁶ SHD, BB4 414, Instrucciones a Jurien, 26/4/1820.

⁴⁷ NRS, Hardy a Croker, 23/10/1820, p. 314.

⁴⁸ SHD, BB4 414, Jurien al MMC, 8/9/1820.

⁴⁹ *Ibidem*, 7/4/1821.

⁵⁰ *Ibidem*, 14/10/1820.

⁵¹ *Ibidem*, BB4 420, Jurien al MMC, 7/4/1821.

de Brasil y decidió embarcarse de regreso después de trece años lejos de su tierra natal.

Jurien de la Gravière regresó a Río de Janeiro de su expedición por el Mar del Sur el 7 de abril,⁵² y encontró la capital agitada por la inminente partida del rey João VI –y su tesoro– hacia Portugal. Muchos temían que el regreso del rey a Portugal significara un retorno al estatus colonial para Brasil. Opuesto a este traslado y pidiendo la aprobación de una nueva constitución, el Parlamento fue disuelto el 21 de abril. Jurien consideró que “cambios considerables [estaban] a la vista, el descontento de los brasileños [aumentaba] con la desconfianza mostrada hacia ellos”. El rey, a quien Jurien había ofrecido refugio durante la agitación y que había preguntado si la escuadra francesa podía escoltarlo de regreso, escuchó el relato de Jurien sobre su visita al Perú y comentó: “... las cosas están mal [en Lima], como en todas partes”.

El 26 de abril, Jurien saludó la partida de João VI a bordo de un navío de línea, su homónimo,⁵³ y se encontró con dos testigos inesperados, los capitanes rusos Bellinghausen y Lazareff, que regresaban de un viaje de exploración que revelaba el interés del zar por las revoluciones americanas.⁵⁴ En mayo, Jurien partió hacia Bahía, donde se estaban reclutando tropas brasileñas y algunos pensaban que los franceses traían a João VI⁵⁵.

Los informes de Jurien sobre los beneficios comerciales que Gran Bretaña podría obtener de la presencia activa de la Royal Navy en América del Sur en ausencia de cónsules convencieron al Ministerio de Marina para crear dos estaciones, una bajo el mando del capitán Mackau, en la costa del Pacífico, y otra bajo el mando del capitán Roussin, que actuaría desde el Río de la Plata hasta la isla de Santa Catharina, Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco. Una nota

⁵² *Ibidem*.

⁵³ *Ibidem*, 26/4/1821.

⁵⁴ A bordo de las corbetas Mirny y Vostock; Jurien también recibió al capitán John Shelley de la fragata USS Congress, procedente de Cantón.

⁵⁵ SHD, BB4 420, Jurien al MMC, 20/5/1821.

al ministro justificaba incrementar la presencia naval en tiempos de paz con la necesidad de recopilar información de inteligencia e hidrográfica sobre las nuevas naciones:

... cuando hoy en día todos los puertos americanos están abiertos. Era necesario navegar por esas zonas para conocer en tiempos de guerra las costas y fondeaderos de países que podían ser amigos o enemigos de Francia... y vigorizar las ambiciones de nuestros oficiales...⁵⁶

En julio y septiembre de 1821, la *Sappho*, en una misión separada, y los dos primeros barcos de Roussin, l'*Antigone* y l'*Aigrette*, fondearon en Maldonado, y se pusieron en contacto con un comerciante francés designado por el Ministerio.⁵⁷ De la Salle d'Harader, comandante de la *Sappho*, señaló que los portugueses habían pacificado la Banda Oriental, pagando a los feroces gauchos de Artigas y deportando a los realistas españoles. El general Lecor anexaba la provincia a Brasil tras la pantalla de una libre elección que incluía a España y Buenos Aires.⁵⁸ Bajo el mando de Francia, Paraguay había cerrado sus fronteras para evitar problemas.⁵⁹ Después de reunirse con el contralmirante Jacobs en su camino a las Indias Occidentales, la *Safo* y la *Antigone* se dirigieron de Río a Bahía y Pernambuco, donde había estallado la revolución.⁶⁰ Mientras tanto, Roussin y Mackau, a bordo del navío de línea *Jean Bart* y la fragata *Clorinde*, llegaron a Río en octubre y causaron "la impresión más fuerte del poderío marítimo de Francia" en el príncipe real. En Río, los oficiales militares portugueses simpatizaban con las Cortes constitucionalistas de Oporto, deseosas de reducir los poderes del príncipe. El general Jorge de Avilez Zuzarte de Sousa Tavares lo obligó a destituir a los ministros de

⁵⁶ *Ibidem*, BB4 425, Informe, París 27/4/1822.

⁵⁷ André Cavaillon.

⁵⁸ General Ramírez.

⁵⁹ SHD, BB4 420, De la Salle d'Harader al MMC, 20/7/1821.

⁶⁰ *Ibidem*, Ducrest de Villeneuve al MMC, 11/12/1821.

Reino y Hacienda. El 30 de septiembre de 1821, las Cortes aprobaron un decreto que subordinaba los gobiernos de las provincias brasileñas directamente a Portugal, y limitaba de este modo el papel del príncipe Pedro al de gobernador de Río de Janeiro.⁶¹

Roussin, a bordo del Pomone, navegó hacia el Río de la Plata en enero de 1822 y protestó una vez más contra los corsarios porteños ante el ministro Rivadavia, quien comunicó la prohibición de su gobierno del 6 de octubre de 1821 sobre el corso, lamentando que París aún no hubiera reconocido a su nación. Con Paraguay, Salta, Mendoza y Córdoba negándose a exportar a través de Buenos Aires, el comercio del Río de la Plata era bajo. Estando el general San Martín en el Perú, Buenos Aires difícilmente podía imponer su autoridad. Francia compraba principalmente mulas para las Indias Occidentales o la isla de Borbón.⁶² Las telas, las porcelanas, los vinos y los licores de Francia habían tenido éxitos tempranos, pero, sin agentes comerciales franceses, algunos se habían beneficiado de la mala calidad, empañando la reputación del país. Roussin se preguntaba si las tropas del general Lécór se aferrarían a su conquista y a qué autoridad informarían.

¿Será el rey de Portugal? Pero el rey de Portugal, que pierde el Brasil por el increíble abandono que ha hecho de él en circunstancias tan decisivas, ¿tendrá los medios de enviar desde Europa, para sostener el dominio de este punto lejano que posee hasta ahora por una usurpación injusta [...]? ¿Va a rendir homenaje el general Lecor al Reino de Brasil?⁶³

Al regresar a Río de Janeiro en marzo de 1822, Roussin informó de la “ansiedad” causada por la llegada de una escuadra portuguesa con 1200 soldados que seguían una humillante orden para que el príncipe completara su

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² *Ibidem*, Fouque a Roussin, 11/10/1821.

⁶³ *Ibidem*, BB4 433, Roussin al MMC, 1/2/1822.

educación en Europa, pues “su padre celoso le había negado la instrucción adecuada”. Habiéndose tomado precauciones contra la escuadra, el príncipe logró alistar a la mitad de sus soldados europeos.⁶⁴ Con discursos confusos que celebraban su “amor por la libertad ante una población compuesta por 19 esclavos de cada 20 individuos”, el príncipe era extremadamente popular en Río, pero apenas controlaba las provincias. En Bahía, las tropas portuguesas bajo el mando del general don Luis Ignacio Madeira habían tomado el control de la ciudad. Roussin temía que la oposición entre portugueses y brasileños desencadenara una sublevación de esclavos: “España sólo podía encontrar enemigos en América, mientras que Portugal tenía partidarios por intereses u origen y sus adversarios debilitados por la presencia de esclavos y la necesidad mutua de tropas portuguesas”. Lisboa podría “retener el control de Río con 3000 hombres, Bahía con 2500, Pernambuco con 1500 [...] siempre y cuando Brasil obtuviera un número razonable de representantes en las Cortes”.⁶⁵

Los portugueses luchaban por mantener las provincias como colonias, mientras que los brasileños, ya fueran liberales, conservadores, monárquicos o republicanos, se habían unido detrás de un llamamiento a la independencia de Brasil el 14 de junio. En julio, la situación de la guarnición portuguesa en Bahía se deterioró con los insurgentes matando de hambre a la ciudad, lo que requirió la ayuda de Roussin a la comunidad francesa. Un escuadrón brasileño había traído un contingente de Río de Janeiro bajo el mando de tres veteranos napoleónicos,⁶⁶ lo que causó preocupación entre los portugueses de que La Royale pudiera ayudarlos. Roussin aprovechó para ofrecer su protección a los extranjeros, con lo que obtuvo una ventaja temporal sobre

⁶⁴ *Ibidem*, 16/3/1822.

⁶⁵ *Ibidem*, 7/6/1822.

⁶⁶ El general Labattut, el coronel Lemerrier y el mayor Taunay.

la estación británica, que aún no había enviado un buque.⁶⁷ El 8 de agosto, los refuerzos portugueses arribaron desde Lisboa, pero Roussin sintió que habían llegado demasiado tarde y “no tendrían una influencia duradera en el destino futuro de Brasil”.⁶⁸

La declaración de independencia del príncipe, el 1 de agosto, obligó a Roussin a regresar a Río. Para él, el príncipe parecía ser “un instrumento del partido brasileño que él cree dirigir [...]. Quiere tanto lo que se le dice que parece ser el instigador y la gente común se deja engañar”. La humillante orden de completar su educación había sido el golpe final para ganarse al príncipe para la causa brasileña: “... abandonado a sí mismo, habría obedecido”. Para el almirante francés, el autor intelectual fue don José Bonifacio D’Andrade y Silva, exprofesor de Mineralogía en Coimbra. D’Andrade sugirió posiciones extremistas al príncipe mientras era “poco sincero en su apoyo a una monarquía brasileña”; diciendo a Roussin que Brasil “solo podría tener éxito con un gobierno federal” y, dadas las distancias entre sus ciudades y provincias, Roussin estuvo de acuerdo.⁶⁹ Otro grupo que se oponía a las Cortes portuguesas y apoyaba la independencia estaba compuesto por liberales y masones, liderados por Joaquim Gonçalves Ledo.

Roussin había establecido excelentes relaciones con la Royal Navy, a pesar de que un mercante inglés enarbolaba una bandera tricolor. Roussin explicó que “quien permita que los colores de Austerlitz sean humillados no es digno de luchar bajo los de Fontenoy”. Al igual que antes había hecho Duperré, Roussin sintió que no había habido mala intención por parte del oficial al mando británico. La estación del comodoro Hardy era dos veces más fuerte que la de Roussin, con un navío de línea, tres fragatas y varias corbetas. En abril, Roussin, a bordo del *Amazon*, pasó ocho días en el mar compitiendo con el

⁶⁷ SHD, BB4 433, Roussin al MMC, 31/7/1822.

⁶⁸ *Ibidem*, 1/10/1822.

⁶⁹ *Ibidem*.

capitán Prescott de la fragata Aurora, y ganó la segunda mitad del concurso.⁷⁰ Hardy compartió sus noticias con Roussin: las del Perú bajo San Martín eran malas; los peninsulares habían sido deportados, mientras que los realistas habían capturado las minas, lo cual afectaba el comercio.⁷¹ Gran Bretaña y Francia no estaban de acuerdo sobre saludar con salvas de cañón a Brasil, por lo que Roussin se lamentó de no poder seguir a los británicos y ganarse las simpatías de la multitud.

En Brasil, Inglaterra se benefició del Tratado de Comercio del 19 de febrero de 1810. Aunque Río ya no sentía una obligación con Inglaterra, temía que Portugal pudiera prohibir el comercio de esclavos y dejara de cumplir con el tratado.⁷² Según Roussin, “los británicos eran odiados por los portugueses”, mientras que “los brasileños les favorecían sus intereses”.⁷³

El 22 de septiembre, Pedro había escrito a João VI llamándose a sí mismo “príncipe regente” y dirigiéndose a su padre como “rey del Brasil independiente”. El 12 de octubre, Pedro fue aclamado como Dom Pedro I, emperador constitucional y perpetuo defensor de Brasil; a cuya coronación asistió Roussin cuando estaba ya por dejar su mando.⁷⁴ Los relatos franceses daban la impresión de que el padre y el hijo estaban en desacuerdo, aunque puede que no haya sido así. Según las memorias del conde de Palmela, la independencia brasileña se había producido de común acuerdo entre el rey Juan y el príncipe Pedro. Se dice que João le dijo a su hijo: “Pedro, Brasil pronto se separará de Portugal: si es así, ponte la corona en la cabeza antes de que algún aventurero la agarre”.⁷⁵ En su informe final desde Río, Roussin expresó con orgullo: “... esta estación ha cumplido sus tareas: nuestros compatriotas no han dejado de ver la bandera

⁷⁰ *Ibidem*, 20/4/1822.

⁷¹ *Ibidem*, BB4433, Roussin al MMC, 31/5/1822.

⁷² *Ibidem*, 24/3/1822.

⁷³ *Ibidem*, 1/10/1822.

⁷⁴ *Ibidem*, BB4433, Roussin al MMC, 20/10/1822.

⁷⁵ Pascual, Antonio Diodoro, *Rasgos memoráveis do Senhor Dom Pedro I, imperador do Brasil, excelso duque de Bragança*, Typ. Universal de Laemmert, Río de Janeiro, 1862, (p. 65).

del Rey en sus puertas y en graves circunstancias hemos representado todas las esperanzas a los extranjeros”.⁷⁶ Sus informes habían sido leídos por Luis XVIII, el primer ministro de Villèle y el ministro de Asuntos Exteriores Chateaubriand.

Roussin se perdió el principal enfrentamiento en Bahía. El 8 de noviembre, el general Pedro Labatut, mercenario francés contratado por Pedro I para comandar el “Ejército Pacificador”, libró la batalla de Pirajá dejando a las fuerzas portuguesas al mando de Inácio Luís Madeira de Melo sitiadas en la capital bahiana.⁷⁷

Ante la perspectiva de una guerra contra una alianza anglo-luso-española (1823)

Obligado de nuevo a reconocer la Constitución de 1812, Fernando VII presionó para que la Santa Alianza ayudara a restaurar el absolutismo en España. Francia desplegó tropas a lo largo de la frontera de los Pirineos, temiendo una oposición anglo-portuguesa a una intervención francesa; y, anticipando que “España y Portugal (que unirían a España), acomodarían un gran número de corsarios con Gran Bretaña proporcionando dinero y marineros, apoyándolos en secreto y luego abiertamente”, llamaba a atacar el comercio español y portugués, destruir sus armadas y asaltar sus colonias.⁷⁸ Como explicaba la nota, Francia podría causar estragos reconociendo a las repúblicas latinoamericanas y expandiendo su comercio con las provincias brasileñas.⁷⁹ En el caso de una intervención británica, tendría que retirar sus estaciones en América del Norte para defender los

⁷⁶ SHD, BB4433, Roussin al MMC, 16/10/1822.

⁷⁷ Brígido, Joao, “O General Pedro Labatut”, *Revista Trimensal Do Ceara*, 1903, (pp. 301-323).

⁷⁸ SHD, BB4 433, Roussin al MMC, 16/10/1822.

⁷⁹ *Ibidem*, Nota sobre la dirección de una guerra marítima, el consejero de Estado encargado de los puertos al MMC, 11/1822.

puertos franceses y el comercio costero mientras enviaba corsarios fuertemente armados al canal.⁸⁰

En octubre la Armada francesa mantuvo en estaciones distantes dos navíos de línea, catorce fragatas, ocho corbetas, ocho bergantines, ocho corbetas/transportes y nueve embarcaciones auxiliares, un total de 49 unidades, dos tercios de las cuales estaban en el hemisferio occidental, dejando solo doce buques de guerra en aguas metropolitanas. Otros 25 buques (nueve navíos de línea, doce fragatas, dos corbetas, una corbeta de transporte y una embarcación auxiliar) podrían ser armados en un plazo de cuatro meses, siempre que se pudieran encontrar tripulaciones.⁸¹ La invasión de España requeriría la retirada de algunas de las fuerzas desplegadas en las Indias Occidentales y Brasil para reforzar las dos divisiones constituidas en Brest (Maynard de La Farge) y Toulon (Hamelin).⁸² Ante la guerra en ciernes, el contralmirante Maynard de la Farge y el capitán Grivel⁸³ tomaron el mando de las estaciones de las Indias Occidentales y Brasil; el primero con un navío de línea, tres fragatas, dos goletas, dos bergantines; el segundo con una fragata, una corbeta, un bergantín y una goleta.⁸⁴

Ascendido a contralmirante, Roussin recibió la recién formada estación del océano Pacífico con tres fragatas;⁸⁵ y, al llegar a Valparaíso, el 11 de enero, informó que lord Cochrane había dejado el servicio chileno el mismo día para mandar las fuerzas navales del emperador de Brasil.⁸⁶ Este audaz escocés había servido con notable éxito en la Royal Navy durante la Revolución francesa y las guerras napoleónicas, antes de ser dado de baja en 1814 después de

⁸⁰ *Ibidem*, 5/2/1823.

⁸¹ *Ibidem*, BB4 425, Nota, Nota sobre la situación actual de la Armada, 18/10/1822.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ *Ibidem*, l'Astrée, la Diligente, le Rusé, L'Hirondelle.

⁸⁴ *Ibidem*, BB4 456, MMC a Maynard de la Farge, 23/6/1824.

⁸⁵ *Amazona*, *Clorinde* y *Pomone*.

⁸⁶ *Ibidem*, BB4 447, Roussin al MMC, 1/12/1823.

ser condenado por fraude. Reclutado por Chile, Cochrane logró arrebatarse a la Armada Española el control del mar en el Pacífico sudamericano. Al arribar a Brasil, asumió el mando en jefe de la Escuadra como almirante, izando su insignia en el navío de línea Pedro I.

Con la bendición de la Santa Alianza, los ejércitos comandados por el duque de Angulema cruzaron el Bidasoa hacia España el 7 de abril de 1823. Francia abogaba por “liberar a este país de la anarquía [combatiendo] sólo a los hombres armados por el gobierno de las Cortes [Parlamento] contra Francia y en apoyo de los revolucionarios de todos los países”.⁸⁷ A diferencia de las predicciones anteriores, Portugal y Gran Bretaña se mantuvieron neutrales.⁸⁸ Declarando la estación brasileña en guerra el 17 de junio, Grivel organizó dos convoyes para los buques mercantes que regresaban a Francia y envió la corbeta a aguas cercanas a Santa Elena para advertir al comercio que iba a la India.⁸⁹ Respecto a la Royal Navy, los buques de guerra franceses debían “tomar medidas de precaución que pudieran dar la impresión de la más completa confianza”.⁹⁰ La guerra terminó con la caída de Cádiz en octubre, tras lo cual Fernando VII fue restaurado en sus derechos soberanos.⁹¹ Por contagio, el rey João VI también recuperó su trono en Lisboa, tras enfrentar nuevas conspiraciones de su esposa y de su hijo Miguel para deponerlo. ¿La pérdida de Brasil había causado dificultades a Portugal? Sí, haciendo que Francia temiera una expedición portuguesa contra Brasil, y que Brasil se preguntara si Francia apoyaría tal movimiento.⁹²

El primer ministro francés, Villèle, había concebido el plan de traer príncipes borbones a las Américas para contener el sistema republicano con monarquías independientes,

⁸⁷ *Ibidem*, MMC a Grivel, 15/4/1823.

⁸⁸ *Ibidem*, BB4 456, MMC a Maynard de la Farge, 23/6/1824.

⁸⁹ *Ibidem*, BB4 447, MMC a Grivel, 3/7/1823.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ *Ibidem*, BB4 436, MMC a Maynard y Grivel, 11/10/1823.

⁹² *Ibidem*, BB4 447, MMC a Grivel, 17/11/1823.

reflejando el ejemplo brasileño,⁹³ pero Gallatin, el enviado de Estados Unidos a Francia, había dejado claro a Cha-teaubriand que su país se opondría a tal plan.⁹⁴ El éxito de Francia en España fue uno de los factores que impulsó a los Estados Unidos a promulgar la Doctrina Monroe el 2 de diciembre de 1823, para proteger a las Américas contra la intervención europea. Sin embargo, no fue el factor decisivo, y Francia pareció haberlo ignorado, limitándose a prestar atención a las amenazas británicas expresadas por Georges Canning, su ministro de Asuntos Exteriores.⁹⁵

Integración de Brasil en los cálculos de poder y defensa del comercio (1823-1825)

Las escuadras de las Indias Occidentales, Brasil y el Pacífico fueron comandadas respectivamente por el veterano Jurien de la Gravière (reemplazado por Duperré a finales de 1825), el capitán Grivel (reemplazado por Gauthier a mediados de ese año) y el contralmirante Claude du Campe de Rosamel. Tanto Grivel como Rosamel tenían la tarea de

examinar desde la doble perspectiva, marítima y militar, lo que Francia podría intentar, si tarde o temprano, acontecimientos inesperados la obligaban a hacer la guerra a las nuevas naciones [...] o para apoyar a esos gobiernos contra los ambiciosos proyectos de otra potencia.⁹⁶

Aunque marcadamente inferiores a la estación británica (dos navíos de línea, cuatro fragatas y cuatro corbetas), las fuerzas de Grivel en Brasil (un navío de línea, una fragata, una corbeta y dos bergantines) generaron alguna ansiedad

⁹³ Perkins, Dexter, *A History of the Monroe Doctrine...*, op. cit., (p. 114), cita a Temperley, *England Historical Review*, xi, 1925, (p. 40).

⁹⁴ *Ibidem*, (p. 115), cita a Gallatin, Writtings, II, (p. 271).

⁹⁵ *Ibidem*, (p. 118).

⁹⁶ SHD, BB4 459, MMC a Rosamel, 27/1/1824.

entre los republicanos brasileños.⁹⁷ Desde febrero de 1825, París concentraba fuerzas en las Antillas para mediados de junio, con el refuerzo de su estación brasileña para impresionar a la Gran Colombia y obligar a Haití a pagar una indemnización a los colonos franceses a cambio de su pleno reconocimiento.⁹⁸ Con la disolución de las Cortes españolas en febrero de 1824, Bahía y Pernambuco se agitaron contra el emperador y contra Francia, y la prensa afirmaba que su flota ayudaría a Portugal a recuperar Brasil:⁹⁹ “... excitamos el desafío de la parte americana [...] el gobernador rebelde [de Pernambuco] en un desafío a la Santa Alianza le dijo a nuestro vicecónsul que ya no podía garantizar la seguridad de los súbditos franceses”.¹⁰⁰ Luego que el teniente Dupe- tit Thouars no pudiera lograr una mediación,¹⁰¹ y tras de mucha violencia, lord Cochrane bloqueó y recapturó Pernambuco.¹⁰² Al recuperar el control, el emperador había demostrado varias cualidades, incluyendo una actividad implacable y un estilo de vida sencillo.¹⁰³ Cochrane bloqueó a los portugueses en Bahía, los derrotó en la batalla del 4 de mayo, y los obligó a evacuar la provincia en un convoy que también fue atacado. Cochrane navegó a Maranhão por su propia iniciativa, y logró rendir a la guarnición alegando que había más fuerzas en camino; envió un oficial a Belém do Pará con ese mismo propósito. Como resultado de las operaciones y el engaño de Cochrane, Brasil fue liberado de las tropas portuguesas.

En la primavera de 1824, Cochrane zarpó hacia Pernambuco y ayudó al ejército a reprimir una rebelión republicana que se había extendido a Maranhão. Nombrado gobernador de la provincia de Maranhão, Cochrane fue

⁹⁷ *Ibidem*, BB4 458, nota.

⁹⁸ *Ibidem*, MMC a Jurien, 2/4/1825.

⁹⁹ SHD, BB4 456, MMC a Grivel, 19/4/1824.

¹⁰⁰ *Ibidem*, BB4 458 Grivel al MMC, 7/7/1824.

¹⁰¹ *Ibidem*, 30/9/1824.

¹⁰² *Ibidem*, 6/8/1824.

¹⁰³ *Ibidem*, 15/12/1824.

descrito a Gautier por los brasileños como “un ladrón y un aventurero”, habiendo tomado dinero público y saqueado barcos mercantes para satisfacer su demanda de premios en metálico.¹⁰⁴ Ignorando las órdenes de regresar a Río, Cochrane se dirigió a Gran Bretaña en la fragata Pingara, y llegó a finales de junio de 1825, argumentando que la presencia de la Pingara contribuiría al reconocimiento portugués de la independencia de Brasil.

En efecto, Cochrane había derrotado tanto a los portugueses como a los republicanos, estableciendo la autoridad imperial sobre provincias lejanas que solo podían ser controladas por mar. Sus disputas con las autoridades brasileñas explican por qué su papel decisivo en la derrota tanto de los portugueses como de los republicanos ha sido minimizado en Brasil, mientras que Chile honró su contribución nombrando continuamente un buque de guerra con su nombre. Sin embargo, a su muerte, el ministro brasileño en Londres reconoció su servicio a la “independencia y unidad” de su país.¹⁰⁵

Según el investigador Rodrigo Wiese Randig, el primer país en reconocer a Brasil fueron las Provincias Unidas del Río de la Plata (Argentina), en junio de 1823, seguidas por Estados Unidos en mayo de 1824 y el Reino de Benín en julio de 1824.¹⁰⁶ Según el historiador Toby Green, los Estados africanos de Dahomey y Onim fueron los dos primeros en reconocer el nuevo imperio en 1822 y 1823, respectivamente. Esos reconocimientos se produjeron antes del reconocimiento formal por parte de Gran Bretaña y Francia.

¹⁰⁴ SHD, BB4 468 Gautier al MMC, 4/7/1825. Vale, Brian, *Independence or Death! British Sailors and Brazilian Independence*, I.B. Tauris, Londres y Nueva York, 1996.

¹⁰⁵ Mariz, Vasco, “Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão”, *Navigators*, v. 8, n.º 16, 2012, (pp. 11-20).

¹⁰⁶ Wiese Randig, Rodrigo, “Argentina, primeiro país a reconhecer a independência do Brasil”, *Cadernos do CHDD*, vol. 16, n.º 31, 2017, (pp. 501-524). Green, Toby, *A Fistful of Shells: West Africa from the Rise of the Slave Trade to the Age of Revolution*, Nueva York, Penguin, 2020, (p. 309).

En julio de 1825, el ministro británico sir Charles Stuart llegó a Río de Janeiro, seguido poco después por el embajador francés De St. Maurin.¹⁰⁷ El 29 de agosto, Brasil y Portugal firmaron un tratado que marcó la separación, pero antagonizó a los republicanos brasileños que se oponían al emperador. Gauthier, el nuevo jefe de la estación, informó que Gran Bretaña había logrado asegurar la continuación de su antiguo tratado de comercio con Portugal, conservando una ventaja abrumadora sobre el comercio francés, mientras que Río concedió a Londres que su comercio de esclavos sería abolido en cuatro años. Más tarde Gauthier obtuvo la seguridad de que Brasil daría las mismas condiciones comerciales a Francia.¹⁰⁸

Conclusiones

Si bien la invasión napoleónica de la península había privado a las colonias hispanoamericanas de su legítimo soberano, liberándolas, por así decirlo, había causado un efecto contrario en el imperio portugués, obligando a la monarquía a trasladarse a Brasil, con lo que ganaba una proximidad sin precedentes a lo que se convertiría en un nuevo reino. A su vez, Brasil ganó centralidad sobre los dos reinos más antiguos de la madre patria dentro del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve. Brasil ya no era una colonia, sino un reino igualitario que administraba el imperio portugués global. Este cambio de estatus contribuyó en gran medida a la creación de la identidad brasileña.¹⁰⁹

Biografías recientes dan más crédito a João VI, rey de Portugal, por la creación de un Brasil independiente. Como explicó un contemporáneo: "... elevó a Brasil a la categoría de reino, nos proveyó bien a todos, nos trató siempre con

¹⁰⁷ SHD, BB4 468, MMC a Gautier, 23/4/1825; Gautier al MMC, 22/7/1825.

¹⁰⁸ *Ibidem*, Gautier al MMC, 30/9/1825.

¹⁰⁹ Gomes, Laurentino, 1808: *Como uma rainha louca...*, op. cit.

gran afecto, y todos los brasileños están en deuda con él". Un informe francés revela que en 1820 João VI incluso contempló abandonar Portugal por completo. A través de su siempre intrigante esposa Carlota Joaquina, hermana del depuesto rey español Fernando VII, la geopolítica ibérica estaba constantemente en juego en Brasil y Portugal, ya fuera en la Banda Oriental, donde Brasil y Portugal, o Brasil solo, querían tomar el control del territorio, sea como parte del Virreinato de la Plata o independiente y disputado con Buenos Aires. La geopolítica ibérica y los derechos de sucesión determinaron más tarde al emperador brasileño a abdicar y luchar por el derecho de su hija al trono portugués en lo que se convirtió en una guerra ibérica llamada "guerra liberal" (1832-1834).¹¹⁰

Mientras que la Restauración de los Borbones en Francia sugería una política ultrarreaccionaria en el hemisferio occidental, el interés personal de París era reemplazar a Portugal en el mercado brasileño, contrarrestando la dominación de Inglaterra y el comercio angloamericano. En consecuencia, su política resultó difícil de entender para los observadores contemporáneos, ya fueran británicos, angloamericanos, monárquicos españoles, independientes hispanoamericanos, portugueses, brasileños republicanos o partidarios del emperador. La invasión francesa de España en 1823 para restablecer los poderes absolutos de Fernando VII también sugirió que sus fuerzas navales podrían ayudar a los soberanos ibéricos en sus esfuerzos por recuperar sus imperios coloniales. El despliegue de fuerzas navales cada vez mayores parecía confirmar esta especulación.

Sin embargo, nada más lejos de la realidad. Francia estaba ansiosa por restablecer su comercio, y su interés primario era penetrar en los mercados latinoamericanos abiertos por las guerras de independencia. Negar a Inglaterra y a los Estados Unidos una exclusividad comercial era uno de

¹¹⁰ Viana, Hélio, *D. Pedro I y D. Pedro II. Acréscimos às suas biografias*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1966.

sus objetivos estratégicos; y, al desplegar la mayor parte de sus fuerzas navales en América, perseguía otros dos objetivos estratégicos: aplastar la piratería que había prosperado bajo la bandera de Artigas, tras la invasión luso-brasileña de la Banda Oriental, y la detención del patriota uruguayo en Paraguay; y causar una fuerte impresión en esas nuevas naciones, emulando a Inglaterra en este proceso.

Imitando a la Royal Navy, las estaciones navales francesas jugaron un papel importante en la defensa de los intereses políticos y económicos franceses en América Latina, y específicamente en el enorme Brasil. Un complejo conjunto de agendas entrelazadas estaba en juego. Las líneas de fractura significaban que los monárquicos, los constitucionalistas y los liberales se encontraban a ambos lados de la división, los que defendían a Portugal y los que apoyaban a Brasil. Como sucedió en Francia, se inclinó por los absolutistas hasta la Revolución de 1830, cuando prevalecieron los constitucionalistas y los liberales. Aun así, Francia apoyó tácitamente la independencia porque parecía imparable. Lo mismo ocurrió en la contienda entre Madrid y sus antiguos virreinos. Los oficiales navales franceses sirvieron como diplomáticos, agentes de inteligencia y comerciales, evaluando los mercados potenciales para su país. Cada vez que se insultaba la bandera francesa o se echaban a perder las propiedades francesas, los comandantes navales buscaban reparaciones, haciendo el mejor uso de las amistades cultivadas con reyes, emperadores, príncipes, regentes, ministros, como fue el caso del Brasil portugués y más tarde imperial. Entre otros, los almirantes Jurien, Rosamel, Rousin fueron actores destacados en la estación brasileña.

A fines de 1825, Francia había reconocido de facto a las nuevas naciones latinoamericanas mediante el envío de inspectores de comercio o agentes navales a todas sus capitales. Esta política llevó al reconocimiento del nuevo imperio brasileño junto a Gran Bretaña. El estatus real y el linaje del emperador hicieron que ese movimiento fuera mucho más fácil que otorgar reconocimiento formal a

las repúblicas hispanoamericanas, un proceso que tomaría otras dos décadas.

Las esperanzas de un comercio próspero pronto se derrumbaron cuando, en diciembre de 1825, Brasil bloqueó el Río de la Plata en el marco de la lucha entre el general Lecor en Montevideo –unido a Río– y Buenos Aires por el control de la Banda Oriental. Las pérdidas sufridas por los ciudadanos franceses llevaron a Francia a enviar al almirante Roussin, que ya conocía bien al emperador Pedro I, a buscar reparaciones. El 5 de julio de 1828, Roussin estacionó su flota a 100 metros de los muelles de Río, y, ocho días más tarde, se firmó un tratado en el que se accedía a las demandas de Francia y se restablecían las relaciones amistosas. En julio de 1831, cuando se produjo una crisis entre Miguel, rey de Portugal, y su hermano Pedro, el antiguo emperador de Brasil, que buscaba restablecer a su depuesta hija María en el trono portugués, el mismo Roussin forzó la entrada del Tajo, anclando frente al palacio de gobierno de Lisboa, y obligó con éxito a Miguel a reconocer al nuevo rey Luis Felipe de Francia.¹¹¹

¹¹¹ “Albin Roussin”, en Charles Mullié, *Biographie des célébrités militaires des armées de terre et de mer de 1789 à 1850*, 1851; Paul Siebertz, *Dom Miguel e a sua época – A verdadeira História da Guerra Civil*, Mem Martins, ACTIC, 1986.

