

ACADEMIA MILITAR BATALLA DE LAS CARRERAS
AVIACION MILITAR DOMINICANA

————— VOL. III —————

EMILIO RODRÍGUEZ DEMORIZI

*LA MARINA DE
GUERRA DOMINICANA*

1844 - 1861



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Editora Montalvo
Ciudad Trujillo. R. D.
1958



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

ACADEMIA MILITAR BATALLA DE LAS CARRERAS
AVIACION MILITAR DOMINICANA
————— VOL. III —————

EMILIO RODRÍGUEZ DEMORIZI

*LA MARINA DE
GUERRA DOMINICANA*

1844 - 1861

Editora Montalvo
Ciudad Trujillo. R. D.
1958





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

O F R E N D A

Publicada por disposición del Teniente General RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO hijo, Jefe de Estado Mayor de la Aviación Militar Dominicana, la ACADEMIA MILITAR BATALLA DE LAS CARRERAS se complace en dedicar esta obra, consagrada a nuestra Marina de guerra del pasado, al constructor de nuestra Marina de guerra del presente, Generalísimo RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA, Benefactor de la Patria y Padre de la Patria Nueva.

Mayor *Luis José León Estevez*
Director de la Academia Militar Batalla de
Las Carreras, A. M. D.

1957.





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

ADVERTENCIA

Auxiliar poderoso del Ejército del General Santana en la contienda separatista fué la improvisada marina de guerra de Cambiaso y de Acosta. Eran bergantines y goletas de escaso porte convertidos en buques de guerra que prestaban su eficaz concurso en las campañas militares, conduciendo tropas, contribuyendo a los triunfos de Beler y Las Carreras, oponiéndose a las flotillas enemigas y a veces surgiendo en los propios puertos haitianos e incendiando y cañoneando sus pueblos.

Este libro se limita a recoger materiales para la historia naval de la República, de escasa o nula bibliografía. Son documentos, noticias biográficas de los próceres de la marina, datos acerca de los buques de la Flotilla dominicana, informaciones de naufragios, descripción de nuestros puertos, así como relatos de la tradición, que al menos servirán de incentivo para más detenidos estudios de la materia.

En la tradición marina de la Española hay los recuerdos más gloriosos y los más aciagos: aquí empieza la historia naval de la América; fué la Isla, amada del Almirante el punto de partida de los descubrimientos del Mundo Nuevo; aquí reposa el más ilustre nauta de todos los siglos, Cristóbal Colón; fué la villa de los Colonos víctima del más audaz marino de Inglaterra, Sir Francis Drake; aquí fué vencida la memorable expedición inglesa de Penn y Venables; aquí, en las costas dominicanas, imperaron el corso y la piratería, y se establecieron los bucaneros y los filibusteros, cuyos anales pertenecen más a la novela que a la historia; y aquí, en fin, se alzará el Faro de Colón, máximo monumento de glorificación de un navegante, luz perpetua encendida al paso de los modernos argonautas.



Este libro, pues, es obligado complemento del volumen anterior, Guerra dominico-haitiana —tercera edición— de la Colección iniciada con tan constructivo altruísmo por la Academia Militar Batalla de Las Carreras, de la Aviación Militar Dominicana.

Demás está señalar lo grato que ha sido para el suscrito realizar esta labor —honrador encargo del Teniente General Rafael Leonidas Trujillo hijo— como parte de los altos empeños culturales del Generalísimo Trujillo, a quien está dedicada esta obra.

E. R. D.



SINTESIS CRONOLOGICA

ANTECEDENTES

- 1821, dic. 1 En la ciudad de Santo Domingo, el Dr. José Núñez de Cáceres proclama, contra España, la Independencia de la parte española de la Isla, poniéndola bajo la protección de la Gran Colombia.
- 1822, feb. 9 El Presidente de Haití, al frente de poderoso ejército, se apodera de la parte española de la Isla, destruyendo su primera efímera independencia. El Dr. Núñez de Cáceres pronuncia en su presencia un altivo discurso, y vaticina acerca de la imposibilidad de unión entre los dos pueblos de la Isla, por su diversidad de razas y de costumbres.
- 1838, julio 16 Juan Pablo Duarte funda la sociedad patriótica *La Trinitaria*, matriz de la República Dominicana.
- 1843, enero 27 Se inicia en Haití la revolución llamada de *La Reforma*, contra Boyer, a la que se asocian los dominicanos, encabezados por Duarte.
- " julio 12 El Presidente de Haití, Charles Herard, en vista de las actividades revolucionarias dominicanas, visita la parte oriental de la Isla. Llega a Santo Domingo. Duarte, Pérez, Pina, perseguidos, se embarcan luego hacia Curazao y Venezuela. Ramón Mella es conducido preso a Haití, junto con otros próceres. Frco. del R. Sánchez, Pedro y Ramón Santana, permanecen ocultos.



- 1844, enero 16 Tomás Bobadilla, M. Ramón Mella, Francisco del R. Sánchez, Ml. Jimenes, M. M. Valverde, Pedro P. Bonilla, Angel Perdomo, Joaquín Puello, Gabino Puello, José María Serra, Félix María Ruiz y demás próceres firman la *Manifestación de la Parte del Este de la Isla antes española o de Santo Domingo, sobre las causas de su separación de la República haitiana*, redactada por Bobadilla.

PROCLAMACION DE LA REPUBLICA, 1844

- 1844, feb. 27 En ausencia de Juan Pablo Duarte, Padre de la Patria, sus discípulos y partidarios en la causa de la Separación de Haití proclaman la República Dominicana. A la acción de la Puerta de la Misericordia y de la Puerta del Conde, asisten, entre otros marinos, los siguientes: Juan Alejandro Acosta, José Antonio Sanabia, Joaquín Orta, Teodoro Ariza, Pedro Tomás Garrido, Fermín González.
- " marzo 2 La Junta Central Gubernativa, (Gobierno de la revolución dominicana constituido en la Puerta del Conde), presidida por Don Tomás Bobadilla, envía una comisión a Curazao, en la goleta *Leonor*, en busca de Juan Pablo Duarte y de sus compañeros de ostracismo, Juan Isidro Pérez y Pedro Alejandrino Pina.
- " " 4 La Asamblea Constituyente haitiana decreta la movilización de la Guardia Nacional y autoriza al Presidente Charles Herard a comandarla en persona en su marcha sobre Santo Domingo.
- " " 7 El Presidente de Haití declara en estado de bloqueo los puertos marítimos del Este, burlado por los dominicanos.
- " " 9 La Junta Central Gubernativa le comunica al Presidente de Haití la determinación del pueblo dominicano de ser independiente.



PRIMERA CAMPAÑA, 1844

- 1844, marzo 10 El Presidente de Haití, al frente de su ejército expedicionario de 30.000 hombres, sale de Port-au-Prince hacia Santo Domingo, con el propósito de someter a los dominicanos. (El ejército estaba dividido en tres divisiones: una al mando del Presidente, por el camino de Las Caobas; la segunda a las órdenes del General Souffrant, por el camino de Neiba, debía unirse a la primera en Azua y la tercera, al mando de Pierrot, marchaba hacia Santiago y Puerto Plata).
- " " 13 Cerca de Neiba, en el paraje nombrado Cabeza de las Marías, ocurre el primer encuentro entre las tropas invasoras haitianas y las avanzadas dominicanas de Fernando Tavera. El General Pedro Santana, al frente de los seibanos, marcha hacia la frontera.
- " " 15 Duarte, llegado en la noche del 14, desembarca. El Arzobispo Dr. Portes le saluda diciéndole: "Salve al Padre de la Patria". El pueblo le victorea. Antes que a su casa, le llevan al Palacio de Gobierno y entra a formar parte de la Junta Central Gubernativa.
- " " 19 Realízase la Batalla de Azua. Las tropas del General Pedro Santana vencen a las del General Charles Herard, Presidente de Haití. Como medida estratégica el Gral. Santana abandona a Azua e instala su Cuartel General en Sabana Buey.
- " " 30 Las tropas de los Generales Imbert y Valerio vencen a las del General Pierrot en la Batalla de Santiago, que asegura la estabilidad de la República.
- " abril 15 La flotilla dominicana, comandada por J. B. Cambiaso y J. B. Maggiolo, vence a la haitiana en el combate naval de Tortuguero.



- " " 19 La viril Declaratoria de guerra a muerte a Haití, firmada por Duarte, Bobadilla, Pujol y demás próceres, dice en su primer artículo: "Declaramos solemnemente y en toda forma guerra abierta, por mar y por tierra, a la nación haitiana, como dañina y enemiga".
- " mayo 3 Charles Herard es derrocado de la Presidencia de Haití, mientras combate a los dominicanos desde su Cuartel de Azua. Le sustituye el General Guerrier.
- " julio 13 El Gral. Santana es proclamado Jefe Supremo de la República.
- " nov. 6 Es votada en la Villa de San Cristóbal la primera Constitución de la República Dominicana. (La Asamblea Constituyente designa Presidente de la República al General Pedro Santana).

SEGUNDA CAMPAÑA, 1845

- 1845, mayo 10 El Presidente haitiano Pierrot hace un llamamiento a los dominicanos invitándolos a unirse a Haití. A la vez declara que no renunciará jamás a la indivisibilidad del territorio haitiano. Como contestación Santana y Duvergé concentran sus tropas en Comendador, entre Las Matas y Las Caobas.
- " junio 17 Las tropas del General Antonio Duvergé derrotan a los haitianos en Cacimán.
- " julio 15 El Gral. Santana llama a las armas a todos los dominicanos, para combatir al invasor haitiano.
- " agosto 6 El Presidente Pierrot; de Haití, dicta un decreto concediendo patente de corso a los buques haitianos o extranjeros que persigan la Marina domini-



cana, en provecho propio, medida infructuosa gracias a la pericia de los Cambiaso y los Acosta.

- " sept. 17 El General José Joaquín Puello alcanza brillante victoria en la Batalla de Estrelleta, contra los generales haitianos Morissette, Toussaint y Samedi. (Fué la acción más militar de la campaña, la única en que se formó el cuadro para rechazar a punta de bayoneta un rudo ataque de caballería).
- " " 27 Por medio de un Decreto, el Gobierno haitiano dispone que toda clase de relaciones con los insurgentes del Este de Haití queda prohibida, y que "los puertos y costas de la dicha parte del Este se declaran cerrados al comercio extranjero".
- " " En vista de las atrocidades cometidas por barcos haitianos en las costas de Puerto Plata, los habitantes del Cibao adquieren, por suscripción, la fragata *Alert*, para armarla contra los invasores.
- " " 27 Realízase la Batalla de Beler, ganada por el ejército dominicano, comandado por el General Francisco Antonio Salcedo. Muere el General haitiano Seraphin y sus compañeros Generales Denis, Hilaire y Mitil abandonan a Dajabón en su derrota. Mientras tanto la flotilla del General Juan Bautista Cambiaso ataca a Mari-Barú y contribuye al triunfo de Beler.
- " dic. 13 El periódico *El Dominicano*, de Santo Domingo, da la siguiente noticia: "Por carta de San-Tomas hemos sabido que el Sr. Cadet Pradel, haitiano, comisionado por su gobierno para la compra de un buque de vapor en el puerto de Boston, ha desaparecido llevándose la suma que se le confió destinada a pagar en parte dicho buque. Esto se llama evaparse un vapor".
- " " 21 Frente a Puerto Plata naufraga la escuadra haitiana del Almirante Cadet Antoine, suceso provi-



dencial para los dominicanos. Venía a atacar los puertos de la República. El Almirante y sus marinos caen prisioneros: 149 hombres.

- 1846, enero 1 El Presidente Pierrot anuncia una próxima campaña contra el Este. Sus tropas, en lugar de obedecerle, lo arrojan del poder el 27 de febrero. (Le substituyó Juan Bautista Riché, muerto en febrero de 1847 sin haber hostilizado a los dominicanos).
- " " 4 El Almirante haitiano Cadet Antoine presta juramento de no ser hostil a la República Dominicana mientras permanezca en ella como prisionero.
- " feb. 14 En su *Memoria* al Presidente Santana, el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Ml. Jimenes, informa que la flotilla dominicana consta de diez buques: la fragata *Cibao*, los bergantines *San José* y *Libertad*, y las goletas *General Santana*, *La Merced*, *Separación*, *27 de febrero*, *María Luisa*, *30 de marzo* y *Esperanza*.
- 1847, mayo 5 El Poder Ejecutivo prohíbe toda comunicación con los haitianos.
- 1848, agosto 4 El General Santana renuncia la Presidencia de la República, y se retira a su hacienda de El Prado. Le substituye Manuel Jiménes.
- " " 22 Francia reconoce la independencia de la República Dominicana.

TERCERA CAMPAÑA, 1849

- 1849, feb. 1 Tropas haitianas atacan la guarnición dominicana de Las Matas de Farfán, y son rechazadas por el General Duvergé.
- " marzo 1 El corsario *27 de Febrero* es despachado hacia Azua con refuerzo de 201 hombres encabezados por R. Mella.



- ” ” 14 La Cancillería le comunica a los Cónsules de Inglaterra y Francia que en vista de la nueva amenaza de invasión haitiana, el Gobierno había ordenado la salida inmediata de todos los buques de guerra dominicanos para hacer un crucero sobre las costas de Haití, haciéndoles todo el daño y mal que permitían las leyes de la guerra, a fin de contrarrestar sus ataques y contenerlos en sus malignos propósitos de dominio, al cual no tenían ningún derecho. Se les asegura que tanto los intereses como los buques de sus respectivas naciones serían respetados, pero que se deseaba al mismo tiempo que los buques dominicanos no fuesen entorpecidos ni molestados en sus operaciones.
- ” marzo 22 El Ministro de Guerra, General Román Franco Bidó, le ordena al Jefe de la Flotilla hacerse a la vela hacia el puerto de Azua. Dice: “si en su tránsito se encuentra con escuadra enemiga cuyas fuerzas le sean superiores debe Ud. batirla”.
- ” ” 30 El ejército de Soulouque marcha hacia Azua. La flotilla dominicana, apostada en la Bahía de Ocoa, dominando el camino de la costa, obliga luego a Soulouque a desviarse por el camino de El Número y Las Carreras.
- ” abril 2 El General Pedro Santana es llamado a ponerse a disposición del Presidente de la República, para hacer frente al invasor.
- ” ” 17 Las tropas de Duvergé vencen a las haitianas en el combate de El Número.
- ” ” 21 El General Santana derrota a Soulouque en la memorable batalla de Las Carreras.
- ” ” 24 Las tropas de Soulouque, en vista de la proximidad del ejército dominicano, abandonan e incendian la ciudad de Azua, así como los pueblos de Neiba, San Juan y Las Matas.



- " mayo 6 El Presidente Soulouque, derrotado, regresa a Port-au-Prince, y el 25 de agosto se hace proclamar Emperador de Haití, con el nombre de Faustin I.
- " julio 18 El Congreso Nacional confiere al General Pedro Santana el título de *Libertador de la Patria* y ordena que su retrato sea colocado en el Palacio Nacional entre los de Colón y de Sánchez Ramírez.
- " sept. 24 Buenaventura Báez presta juramento como Presidente de la República. Inicia la guerra ofensiva contra Haití.
- " oct. 16 El Gobierno dominicano, en vista de que la escuadrilla haitiana se encuentra cruzando frente a Monte Cristi, ordena a nuestra flotilla ir a proteger aquellas costas, y a la vez dispone que los buques al mando del Capitán Juan Carlos Fagalde salgan a recorrer las costas del Sur.
- " " 28 La flotilla de Fagalde se presenta en el puerto haitiano de Aquin. Al día siguiente, en el puerto de Los Cayos, realiza la hazaña de apresar la goleta haitiana Caridad, con 100 barricas de aguardiente y otras mercancías. También apresca varios botes pescadores y echa a pique una balandra enemiga.
- " nov. 4 La flotilla de Fagalde opera un desembarco en Saltru. Dispara contra el pueblo 50 cañonazos. Al día siguiente realiza otro desembarco en Anse-a-Pitre, incendiando la población.
- " " 8 En una proclama, el Emperador Soulouque llama "piratas" a los dominicanos, en vista del triunfo de la flotilla. Apela a los "pueblos civilizados de la tierra, en nombre de la humanidad..."
- " " 15 El Presidente Buenaventura Báez informa al pueblo de los resultados de la guerra ofensiva contra Haití; de las acciones navales de L'Anse a Pitre y Sale Trou (Saltru).



- " " 16 El Presidente Báez, por medio de una proclama, conmina a los haitianos a hacer la paz, y en caso contrario les amenaza con reanudar la ofensiva marítima de la victoriosa flotilla dominicana que acaba de hacer grandes estragos en Haití.
- " dic. 3 En su segunda expedición, la flotilla dominicana ataca e incendia el pueblo haitiano de Petit Riviere.
- " " 5 La flotilla dominicana combate a la haitiana en Los Cayos. Una borrasca impide la continuación de la batalla naval.
- 1850, enero 2 El Presidente Báez anuncia la victoriosa segunda expedición de la flotilla dominicana y las gloriosas acciones de Petit Riviere, Dame Marie y Ensenada de Los Cayos. Comandan la flotilla los marinos Juan Alejandro Acosta, Juan Carlos Fagalde, Simeón Vicioso, Joaquín Orta y Ramón González.
- " feb. 27 En un *Manifiesto al Mundo Imparcial*, el Presidente Báez revela las formas y tendencias de la política haitiana y declara que si continúan en ella se le devolverá "hecho por hecho, hasta desaparecer uno de los dos beligerantes, o encontrar en ellos la hidalguía con que nosotros sin fruto alguno hemos obrado".

LA TREGUA, 1850-1855

- 1850, marzo 6 Es firmado en Santo Domingo un Tratado de paz, amistad, comercio y navegación con Inglaterra.
- " dic. 19 Las potencias mediadoras en el conflicto dominico-haitiano, Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, le declaran al gobierno de Haití que si persiste en la intención de invadir la República Dominicana tomarán medidas coercitivas para impedirlo.



- 1851, feb. 11 Las potencias mediadoras le dirigen una segunda nota al gobierno haitiano exigiéndole responder categóricamente a la proposición de: "tratado de paz definitivo o si nó tregua de diez años entre el Imperio de Haití y la República Dominicana".
- " agosto 8 El Vizconde de Palmerston, Ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra, le declara al agente haitiano en Londres, Villaveleix, que las Grandes Potencias "no están dispuestas a permitir a la raza negra de Haití subyugar al pueblo dominicano, de origen español".
- " dic. 15 El Gobierno francés comunica al de la República que "Francia e Inglaterra harían respetar la independencia de los dominicanos".
- 1852, marzo 6 El Presidente Báez da cuenta al Congreso de las medidas militares tomadas con motivo de los intentos de invasión haitiana.
- " oct. 20 Al establecerse los Colegios Nacionales de Santo Domingo y de Santiago se incluye en ellos la enseñanza de la náutica.
- 1853, feb. 15 El Congreso resuelve ofrecerle al General Santana, a nombre de la Nación y en premio de sus servicios, una espada con la empuñadura de oro y la leyenda *La Patria agradecida, a su ilustre Libertador*.
- " agosto 14 Empieza a funcionar el Faro de la ciudad de Santo Domingo, levantado sobre el antiguo fuerte de San José.
- " El historiador dominicano Antonio del Monte y Tejada lanza la idea matriz del Faro de Colón. En su *Historia de Santo Domingo* (vol. 1, p. 582, publicado en *La Habana* en 1853), dice: "...erijase la estatua que reclama ya su memoria (la de Colón), en el lugar más visible y ostentoso de *América*, en



un punto central y donde pueda ser visitada por los viajeros al aproximarse a sus costas, y que yo me atrevería a designar la punta *Isabelica* de la *Isla Española*, por ser allí el centro, y donde se fundó la primera ciudad de *América*. Sea esta estatua un Coloso como el de Rodas, formada por los mejores escultores de la época, costada por una suscripción de todas las ciudades de *Europa* y *América*, plantada en la actitud de manifestar con sus brazos los dos Continentes americanos; y para que esta manifestación lleve en sí todas las condiciones de perpetuidad, establézcase en él un faro, para que los viajeros del antiguo como el moderno mundo, al divisar la primera tierra desde el Océano, puedan dirigir los ojos hacia aquella sombra venerable con gratitud y enternecimiento”.

- 1854, mayo 4 En vista de amenazas de invasión haitiana, se ponen a las órdenes del general Juan Alejandro Acosta dos buques de guerra, la corbeta *Cibao* y la goleta *Buenaventura*, para que recorriera la costa del Sur hasta los límites de Haití y la limpiara de enemigos. Estos buques, que zarpan del puerto de la capital en este día, apresan dos botes cargados en Cabo Mongon y queman unos ranchos que había en tierra; cogen otro bote a la vela en La Beata y destruyen un rancho de pescadores; dan caza a dos botes más; y después de haber pasado una noche fondeados en La Aguada, doblan a Cabo Falso y llegan hasta la ensenada de Pedernales, en donde queman varios ranchos que encuentran en la boca del río y cogen dos botes de velas desfondados por sus tripulantes, quienes huyen dejando el velamen y los cargamentos abandonados. El día 19 levantan anclas y emprenden la remontada arribando a Santo Domingo el 27 en la tarde. El general Acosta recomienda al Gobierno al Teniente de artillería Bruno Carbonell, por la actividad desplegada en las operaciones realizadas en tierra.



- " oct. 5 Se firma en Santo Domingo un Tratado de amistad, comercio y navegación entre la República Dominicana y los Estados Unidos de América.
- 1855, feb. 18 España reconoce la Independencia de la República Dominicana.
- " agosto 26 Un espantoso huracán arruina la Marina dominicana anclada en el Ozama.

CUARTA CAMPAÑA, 1855-1856

- 1855, nov. 18 El General Santana toma las primeras medidas militares en vista de nueva invasión del Emperador Soulouque.
- " " 28 El Gral. Santana sale para la frontera acompañado del General Abad Alfau, con el propósito de hacer frente a Soulouque.
- " " 29 El Poder Ejecutivo llama a las armas a todos los dominicanos, de 16 hasta 60 años de edad.
- " dic. 14 Con motivo de la invasión haitiana, el Presidente de la República lanza una proclama al pueblo diciéndole entre otras cosas, "que entre el oriente y el occidente de la Isla es imposible la unión; que el triunfo sobre los haitianos era la vida y sus goces, y la derrota por ellos arrastraba consigo el exterminio y la muerte; que la hora suprema de la gloria se aproximaba y la del anatema de los enemigos había sonado". La Cancillería dominicana informa a los Cónsules de Inglaterra y Francia de la presencia de una flotilla haitiana en la ensenada de La Posa, en la costa Norte.
- " " 16 El Regimiento Ozama llega a Azua y es recibido en la playa por el General Santana.
- " " 22 El Gral. Cabral vence las tropas de Soulouque en la Batalla de Santomé. En combate singular, Ca-



bral le da muerte al General haitiano Antonio Pierre. El ejército invasor pierde 695 soldados, 85 cajas de guerra y abundante equipo militar.

” ” El General Francisco Sosa vence a los haitianos en la acción de Cambronal. Muere en el combate el jefe de la división invasora, General Garasse, Duque de Leogane, uno de los victimarios del Emperador Dessalines.

” ” 31 Una comisión del Senado Consultor compuesta por Tomás Bobadilla, Felipe Perdomo y Ml. D. Galván, sale hacia Azua en la goleta *Separación* con el encargo de felicitar al Gral. Santana y al ejército libertador.

1856, enero 6 Refiriéndose al abandono de la plaza de Barahona, a los haitianos, por el Coronel Bernabé Polanco, dice el historiador García: “La fortuna fué que como la flotilla nacional zarpó de la ría Ozama el martes 18 de diciembre a las siete de la noche, compuesta de las corbetas *Cibao* y *Congreso*, y de las goletas, *Libertador*, *Diez y nueve de marzo* y *Mercedes*, al mando del general Juan Bautista Cambiaso, pudo el General Santana disponer su salida el 30 de diciembre para Barahona, conduciendo al coronel Pedro Valverde, a la cabeza de algunas fuerzas de Azua, Higüey y el Seibo, mandadas por los comandantes Matías de Vargas, Antonio de Aza y otros oficiales beneméritos, con el encargo de ocupar la plaza y ponerla en estado de defensa. Hecha esta operación continuó su marcha la columna con dirección a Enriquillo, protegida por algunos buques de la flotilla, que fueron acompañándola hasta Riosito; y el 6 de enero batió en El Can, a fuerzas haitianas superiores en número que se presentaron amenazando aquellas comarcas; acción en que tomó parte el general Cambiaso, que había bajado a tierra a conferenciar con el Coronel Valverde, lo que le valió el ascenso a General de división, cuyo nombramiento



recibió a bordo de su buque, la corbeta *Cibao*, el 3 de febrero, de manos de los generales Juan Rosa Herrera y Bernardino Pérez, comisionados al efecto por el general Santana, habiendo habido con ese motivo iluminación en todos los buques de la flotilla, que como siempre prestaron importantes servicios, cruzando sobre la costa y conduciendo tropas y municiones de un puerto a otro, con el auxilio de las goletas mercantes *La María Luisa*, *La Fuerza*, *La Amistad*, *La India*, *La Separación*, y *La Rodolfina*, la balandra Isabel y la barca francesa *John Cokrell*, que llevó una vez fuerzas a Barahona.

- " " 24 En los campos de Sabana Larga y Jácuba las tropas dominicanas del General Juan Luis Franco Bidó vencen a las tropas haitianas comandadas por los generales Paul Decayette —Conde de Jimaní— Prophette y Cayemite. Es la batalla más sangrienta de la guerra dominico-haitiana. Percen más de mil haitianos.
- " feb. 8 El Gobierno le obsequia un sable al General Fernando Valerio por haber éste roto el suyo, matando enemigos, en la Batalla de Sabana Larga, del 24 de enero. Se le recomienda usarlo "a nombre del Poder Ejecutivo en memoria de su heroica acción".
- " marzo 6 El General Santana regresa a Santo Domingo, procedente de las fronteras, después de vencer al ejército haitiano, y es recibido jubilosamente. El mismo día llega al Ozama la flotilla dominicana.
- " mayo 26 El Gral. Santana renuncia la Presidencia de la República y le sustituye el Vicepresidente Gral. Manuel de Regla Mota.
- 1857, enero 6 En un informe al Gobierno de Turín, don Luis Cambiaso, encargado del Consulado de Cerdeña en ausencia de su hermano don J. B. Cambiaso, dice que la República no cuenta con más de 200.000



habitantes. "El Ejército, en tiempo de paz, de 4 a 5 mil hombres, de diversas armas, y en tiempos de guerra, que es cuando los haitianos tratan de invadir esta República, se eleva hasta 20.000, llamando al servicio a los ciudadanos capaces de empuñar las armas. La Marina de guerra se compone de seis pequeños leños con una fuerza de 30 cañones por todo; la Marina mercante se reduce a un pequeñísimo cabotaje".

- agosto 19 En vista de amenazas de nueva invasión de Sou-louque, el Gobierno llama a las armas a todos los dominicanos, de 15 a 60 años de edad. Intervienen las Potencias mediadoras: Francia, Inglaterra y los Estados Unidos. Webster, Secretario de Estado, promete que el Presidente de los Estados Unidos, tomaría, en caso dado, con el concurso del Congreso, "las medidas destinadas a hacer respetar la intervención de las tres Potencias" en favor de la República Dominicana.





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

DOCUMENTOS



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

1.—CAPITULACION DE LA AUTORIDAD HAITIANA EN SANTO DOMINGO, 28 febrero 1844 ⁽¹⁾

Hoy veinte y ocho de Febrero de 1844, 41 de la Independencia y 2º de la Regeneración, por la mediación de Mr. Eustache de Juchereau de Saint Denis, Cónsul de Francia, y en presencia de los miembros de la comisión designada por la Junta Gubernativa, y de los nombrados por el general Desgrottes, comandante de la plaza de Santo Domingo y encargado provisionalmente del Distrito, abajo firmados, ha sido convenida la capitulación siguiente:

Art. 1º Garantía de propiedades legalmente adquiridas por los particulares.

Art. 2º Respeto a las familias, protección y seguridad les es concedida.

Art. 3º Salida honrosa de los funcionarios públicos.

Art. 4º Despedida sin turbación de todos los ciudadanos.

Art. 5º Franqueza y lealtad en la conducta de los dos partidos.

Art. 6º Los militares u otros ciudadanos que deseen retirarse, no podrán hacerlo sino diez días después de la fecha de la presente capitulación; salvos conductos serán dados por la Junta a aquellos que prefieran la vía de tierra a la de mar; los otros ciudadanos tendrán un mes entero para salir del Distrito, el cual principiará a correr desde el 10 de marzo entrante.

(1) Véanse otros documentos y noticias concernientes a la capitulación haitiana en Correspondencia del Cónsul de Francia en Santo Domingo, 1844-1846, C. T., 1944, y en Documentos para la Historia de la República Dominicana, C. T., vol. 1, 1944, y Santiago, Vol. II, 1947.



Art. 7º Las armas de las tropas que componen la guarnición de Santo Domingo serán todas depositadas entre las manos del Cónsul de Francia, quien hará de ellas la entrega a los soldados de los regimientos haitianos al momento que entren en sus hogares; los oficiales conservarán sus armas, y no están obligados a hacer de ellas la entrega.

Art. 8º La Fuerza y el Arsenal serán evacuados por las tropas haitianas inmediatamente después que sea firmada la presente capitulación.

Art. 9º El tesoro y los archivos serán igualmente entregados entre las manos de la Junta Gubernativa por la Administración, quien rendirá sus cuentas a la comisión designada por la misma Junta para hacer de ellas el examen, dar descargo y pagar a las tropas y funcionarios lo atrasado del sueldo que les es debido hasta este día, así como para liquidar las deudas contratadas por la Administración haitiana por suministros hechas.

Art. 10º Siendo la hora avanzada se ha convenido entre los comisionados abajo firmados de no hacer la entrega de la plaza sino el día de mañana, 29 de Febrero, a las 8 de ella.

Hecha en doble expedición en Santo Domingo, el día, mes y año ya enumerados.

La comisión nombrada por el general Desgrotte: Ponthieux, Le Doyen Doucette, Deó Herard, Paul Jean Jacques, Auguste Bernier, L. A. Roy.

La Comisión nombrada por la Junta Gubernativa: Caminero, Cabral Bernal, Manuel Aibar, Vicente Celestino Duarte, Pedro Ramón Mena, Abreu.

Aprobada.

El general comandante de la plaza de Santo Domingo encargado provisionalmente del Distrito, Desgrotte. Aprobada.

La Junta Gubernativa:

Ramón Mella, Francisco Sánchez, Joaquín Puello, Echavarría, Wenceslao de la Concha, Castro y Castro, Remigio del Castillo.



Visto y sellado por el Cónsul de Francia: E. de Juchereau de Saint Denis.

Colección de Leyes..., 1844, doc. 4; y García, *Guerra de la Separación Dominicana*, p. 4.

2.—DECRETO POR EL CUAL SE CIERRAN LOS PUERTOS DE LA PARTE DEL ESTE DE LA REPUBLICA. Puerto Republicano, 8 marzo 1844 ⁽²⁾

LIBERTAD

IGUALDAD

REPUBLICA HAITIANA

Charles Herard ainé, Presidente de la República Haitiana.

Considerando que la revuelta que acaba de estallar en la parte del Este de la República, es el resultado de una larga y páfida combinación y que lejos de tener cuenta de la revolución y de los beneficios que ella les ha traído, los maquinadores de esta trama fratricida se han propuesto seguir los progresos de la turbulencia y aprovechar el instante favorable de poner en ejecución su funesto proyecto;

Considerando que, para mantener la unidad y la integridad del territorio de la República, el Gobierno debe emplear todos los medios que prescriben las circunstancias;

Ha decretado y decreta lo siguiente:

Artículo 1.—Los puertos de la parte del Este son cerrados, y esta clausura es asimilada al estado de bloqueo.

Artículo 2.—La línea de clausura partirá desde Anses-a-Pitre, comprenderá la bahía de Neyba y los puertos que se encuentran entre este punto y el cabo Samaná, incluyendo a Santo Domingo y su litoral, y de ahí se prolongará hacia el Nord-Este y terminará en Monte Cristi.

Artículo 3.—El acceso a estos puertos es prohibido a todos los barcos de cualquier nación que sea. Los que violaren esta prohibición habrán violado el derecho de gentes y el territorio

(2) De la Colección de leyes de Haití. Traducción.



haitiano; en consecuencia ellos soportarán todos los efectos de una justa represión, o de la venganza nacional.

Artículo 4.—Los barcos de comercio que abordaren estos puertos, después de la publicación del presente decreto, serán confiscados, y sus capitanes y equipajes juzgados y condenados según el rigor de las leyes penales.

Artículo 5.—El presente decreto será impreso, publicado y ejecutado a diligencia del Secretario de Estado del Departamento de Relaciones Exteriores, de Guerra y de Marina.

Dado en el Palacio Nacional de Port-Republicain, el ocho de marzo de mil ochocientos cuarenticuatro, año 41º de la Independencia de Haití y el 2º de la Regeneración.

Firmado: C. HERARD ainé

Por el Presidente de la República Haitiana:

El General de División, Secretario de Estado del Departamento de Relaciones Exteriores, de Guerra y de Marina.

Firmado: HERAR-DUMESLE

3.—BATALLA NAVAL DE TORTUGUERO. LA J. C. GUBERNATIVA, AL PUEBLO Y AL EJERCITO. 23 abril 1844.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD
REPUBLICA DOMINICANA

Santo Domingo y Abril 23 de 1844, y 1º de la Patria.

LA JUNTA CENTRAL GUBERNATIVA,

Al Pueblo y al Ejército.

Dominicanos:

La victoria nos acompaña por todas partes, por todas partes nuestras armas infunden el terror a nuestros enemigos, y



manifiestan claramente a los tiranos crueles de nuestra Patria, que no tan solo nos es dable lidiar ventajosamente con ellos en el campo de batalla, sino que también podemos vengar en el porvenir los males de nuestra infeliz suerte pasada. Sí, dominicanos, la tumba que su maquiavelismo, su ambición insaciable, y el conjunto horroroso que sus desordenados vicios nos preparaban, servirá para ellos mismos, si tuviesen la ciega locura de pretender doblegarnos nuevamente al yugo infame y vil que con tanto valor y constancia hemos sacudido, al valor de la justicia de nuestra causa y del Omnipotente que la protege.

Nuestras armas vencedoras en las orillas del Guayubín, y del caudaloso Yaque, han repelido completamente a los forajidos soldados del Norte.

Vencedoras también en el infortunado pueblo de Azua, han admirado el ejército del Sud, y le han, seguramente, desconcertado al igual de su Presidente. Al corriente, poco más o menos, de las fuerzas sutiles que los haitianos podían tener en el puerto de Azua, resolvimos armar algunos buques, formar la expedición marítima que marchó sobre ellos con el objeto de atacarlos, y las Playas del Tortuguero se han inmortalizado con la que obtuvieron nuestras goletas *La Separación Dominicana* y *La María Chica*.

El 13 por la noche, salieron nuestros buques de Agua de la Estancia, y el 14 al amanecer divisaron fondeados en el Tortuguero, un bergantín, una goleta, y una balandra a la vela, que parecía venir al puerto a traer víveres a los enemigos. Al instante emprendieron nuestras fuerzas sutiles marcha sobre ellos, y al anochecer, habiéndola perdido de vista por su ligereza y la distancia en que se hallaba, supusieron que se había aproximado a tierra y bajado sus velas. Volvieron los nuestros a fondear a Ocoa, y a las ocho del día siguiente, es decir, el 15, se hicieron a la vela, de nuevo, y a las once del día avistaron en el mismo puerto de Azua el mismo bergantín, la misma goleta y la balandra que el 14 en la noche se les había escapado. Se aproximaron al puerto, a tiro de cañón, tremolando el pabellón Dominicano, y el bergantín se hizo a la vela para entrar en combate; pero fué tan activo el fuego de cañón de la goleta *La Separación Dominicana*, que le obligó a varar en tierra, en un lugar donde probablemente no saldrá jamás.



Las trincheras que nuestros enemigos tenían en tierra con algunos cañones, tiraron sobre nuestros buques un fuego vivo, pero afortunadamente, no hemos tenido ni un muerto, ni un herido.

La goleta *La Separación Dominicana*, junto con la *María Chica*, dirigiendo sus bordos sobre tierra, hicieron con mucha viveza fuego a los enemigos con bala y metralla, y es probable que haya habido en ellos porción de muertos y heridos, y los dos buques que quedaban en el puerto vararon cerca de tierra ⁽³⁾.

Los nuestros, después de tres horas de combate, se retiraron a la boca de la Caldera donde esperaban órdenes del General en jefe del Ejército del Sud, Pedro Santana, para maniobrar de nuevo sobre los enemigos ⁽⁴⁾.

Tal ha sido el resultado del primer encuentro por la mar y como nuestra causa es justa y acepta a los ojos del Señor, él nos protege, y el triunfo completo sobre nuestros opresores, es indudable ⁽⁵⁾.

(3) La goleta *Separación Dominicana*, que arbolaba la bandera de corneta, estaba mandada por el comandante Juan Bautista Cambiaso, fundador de la marina nacional, *La María Chica* tenía como jefe al comandante Juan Bautista Maggiolo, italiano de nacimiento, pero dominicano de corazón, que puso al servicio de la República, no solo su persona, sino también una goleta que poseía, la *María Luisa*, que habiendo sido embarrancada en las costas de Baní por el comandante Simón Corso, para evitar que cayera en poder de unos buques enemigos que la perseguían, le fué restituida con una presa que, a pocos días se hizo con su ayuda, en el puerto de Tortuguero. José G. García, *Partes oficiales*, . . . , p. 8.

(4) En su despacho del 10 de mayo de 1844, el General Santana se refirió a la actuación de Cambiaso en Tortuguero. Véase en *Guerra dominico-haitiana*, 1957.

(5) En su *Historia*, Vol. II, p. 251-252, el historiador nacional García refiere así la acción de Tortuguero:

“Entre los esfuerzos que hicieron las autoridades constituidas, cada una en la esfera de sus atribuciones, por aprovechar los medios de defensa que podía ofrecer el país, sobre todo después que el buen éxito obtenido en las operaciones militares del Cibao, ponía de relieve la necesidad de que el ejército del sud respondiera con la misma abnegación y la misma intrepidez al deber en que estaba de tomar posesión de los pueblos que se le había encomendado libertar, se distinguen los que tuvieron relación con el armamento y equipo de una flotilla nacional. A consecuencia de ellos, los primeros buques puestos al servicio del naciente Estado, fueron el bergantín goleta *Leonor*, de la propiedad de Abraham Coen; la goleta *María Chica*, perteneciente a los hermanos Ginebra; y la goleta *María Luisa*, de Pellerano y Maggiolo, extranjeros todos que por afecto



El Presidente de la Junta, Bobadilla, Vice-Presidente, Manuel Jiménez, Caminero, Echavarría, Delorve, Carlos Moreno, Manuel María Valverde, J. Tomás Medrano.

El Secretario de la Junta—S. Pujol.

Santo Domingo, Imprenta Nacional.

(Hoja suelta. Reproducida en García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 16'.

al país, donde habían fundado familias, pusieron sus intereses a la disposición de los dominicanos, llegando la abnegación del último de los nombrados a punto de prestar personalmente sus servicios en la marina de guerra. Empero, sucedió que ocupados estos buques desde los primeros días de la patria en transportar tropas y pertrechos, y en desempeñar comisiones, unas veces a Azua, y otras a Samaná y Puerto Plata, se vió la goleta *María Luisa*, que estaba armada con dos cañones, violentamente perseguida por unos corsarios haitianos que le dieron caza al divisarla desde la Punta de Salina, y su comandante, que lo era Simón Corso, en vez de embarrancarla al considerarse perdido, o inutilizarla siquiera, la abandonó en buen estado, embarcándose en los botes con la tripulación; habiéndose escapado de que lo hicieran prisionero con toda su gente, porque los enemigos, temerosos de los escollos de la costa, no se ocuparon sino en apresarse el buque, incidente que dió motivo para la instrucción de la correspondiente sumaria. En vista, pues, de este suceso, y debiendo mantenerse expeditas las comunicaciones por mar con el cantón general de Baní, zarparon inmediatamente dos buques armados: la goleta *Separación Dominicana*, que la nación acababa de comprar, al mando del coronel Juan Bautista Cambiaso, fundador y organizador de la marina nacional; y la goleta *María Chica*, mandada por el comandante Juan Bautista Maggiolo. Estos buques que hicieron escala en Agua de la Estancia, de donde levaron anclas el 13 de abril en la noche, habiendo divisado al amanecer del 14, un bergantín y una goleta, fondeados en Tortuguero, y una balandra a la vela en son de arribar al puerto, razón porque le dieron caza hasta la caída del sol en que desapareció favorecida por la oscuridad. La noche la pasaron fondeados en Ocoa por medida de precaución; pero a las ocho de la mañana del día 15 se pusieron en marcha otra vez, e hicieron rumbo sobre Azua, en cuyo puerto volvieron a avistar a los tres buques, de los cuales se aproximaron de vuelta y vuelta, a tiro de cañón, para hacerles repetidos disparos con las colizas, que fueron contestados en el acto desde las trincheras que había en la playa. El bergantín se puso a la vela para combatir mejor, pero al gobernar defendiéndose del abordaje con que *La Separación* y la *María Chica* le amenazaron, se fué de ronsa sobre la tierra y se baró en un lugar donde no fué posible apresarlo, a pesar de haber durado el combate como cosa de tres horas, sin más novedad para los dominicanos que la de haber estado los dos buques a punto de perderse, en un choque que tuvieron al birar de bordo, lo que les obligó a entrar en Las Calderas a reparar las averías”.

Más adelante agrega que el General Santana se movió por el mes de mayo de su campamento de Baní, “apoyado en la flotilla, compuesta ya de las goletas *Separación Dominicana*, *General Santana* y *María Chica*, y del bergantín *San José*, antes *Leonor*, para ir a recorrer los pueblos del Sur hasta la línea fronteriza y establecer en ellos las guarniciones necesarias...”



- 4.—Juan B. Cambiaso, *ACCION DE TORTUGUERO*. Del Libro de a bordo. 15 y 16 abril 1844 ⁽⁶⁾.

Del 15 lunes al 16 martes de abril de 1844. Dimos principio con flojo viento el 2º cuadte. mar calma, horizontes claros, cielo sereno. La goleta *General Santana*, quedaba al S. E. $\frac{1}{4}$ S y la *Petit María* al E. N. E. Los tres buques avistados están N. O. $\frac{1}{4}$ O. A la 1 hora estando distancia 4 millas del fuerte de Tortuguero, y reconocidos ser un Bergantín, una Goleta y una Balandra, les afirmamos bandera francesa, la que fué contestada por el Bergantín por una rosada al palo trinquete. Dí orden a los dos buques de mi mando de prepararse al combate.

A la 1 hora 30 mins. arriamos pabellón francés, y afirmaba el nacional, y gallardete con un cañonazo, al mismo tiempo el enemigo enarbola el haitiano. A poco rato el Bergantín se puso a la vela orzando todo lo que podía; creí venía al abordaje, ordené se orzase todo lo posible para caerle barlovento, y evitarlo si lo juzgase útil, por el gran número de tropas haitianas que se reconocían a bordo. Estando ya navegando dicho Bergantín y los dichos buques fondeados, rompió el fuego el Bergantín, con dos cañonazos, mandé romper el fuego, y teniendo yo que virar de bordo nos rompió el fuego la Goleta y un fuerte de tierra que no habíamos divisado, siguió el Bergantín con otra descarga de cañón, y fusiles, siendo sin interrupción contestada por nosotros. Desgraciadamente la Goleta del *General Santana* que ya había entrado en combate se le inutilizó la colisa a los primeros disparos, y tuvo que retirarse del combate. Estaba un poco afuera la *Petit María* esforzándose para llegar, y creía que sostener un combate empeñado, y con menos fuerzas por mi parte, pero a poco rato con bastante sorpresa ví que el Bergantín braceó su velamen en cruz, con que iba a fondear para defenderse bajo la batería, seguí siempre en su alcance habiéndoseme unido la *Petit María* hasta que con todo su velamen se varó y siguió haciéndonos fuego largo tiempo hasta que abandonándole toda su tripulación, y tropas que tenía a su bordo, se echaron al agua de lo que no dudo que algunos se habrán ahogado, la Goleta y Balandra siguieron a su Comandante, fuimos siguiendo de vuelta, y vuelta haciéndole fuego tanto a los buques como al

(6) Del original. Colección David Connor, Vol. 1. En la Biblioteca del Congreso, Washington. (Inédito hasta hoy).



fuerte hasta las 4 horas que calmando el viento y temiendo que se hiciere del todo calma, y poder causarnos alguna avería los disparos del fuerte, dispuse el retirarnos para Ocoa, lo que efectuamos llegando a las 9 horas p. m. que fondeamos.

Yo el abajo firmado Juan Bautista Cambiaso, Coronel de Marina, Comandante de las fuerzas sutiles de la República Dominicana, certifico, que la copia anterior es extractada de mi libro diario durante el Crucero que tuve por orden de mi Gobierno, sobre las costas de Azua, y Barahona, en los momentos de la invasión del Presidente de la República Haitiana, Carlos Rivier, y para que conste, y haga fé a pedimento del Sr. Secretario de Estado, y de Relaciones Extranjeras, libro la presente en Santo Domingo a los 27 días del mes de Enero de 1845, año 1º de la Patria.

(Firmado) *Juan Bautista Cambiaso.*

5.—ACCION DE TORTUGUERO. Declaración de testigos.
Abril 1844 ⁽⁷⁾.

Dios, Patria y Libertad, República Dominicana. En la Provincia de Azua, a los veinte y ocho días del mes de Enero de mil ochocientos cuarenta y cinco, y primero de la Patria, por ante nos, Francisco Soñé, Teniente Coronel y Comandante Provincial de esta plaza, a la requisición del Comandante de la Fragata de Guerra Americana surta en el puerto del Tortuguero, y conforme a la letra del Presidente de la República Dominicana de 25 del presente, sobre aclararle en cuanto posible sea, con documentos declaraciones a toda suerte, el modo y forma de como se hallaba un Bergantín Americano que fué, y se combatió con nuestros corsarios en el tiempo que fué poseída esta plaza por el ejército haitiano, Comandado por el bárbaro Riviere, y al efecto hicimos comparecer al Sr. Pedro Sención, y el Sr. Lázaro Martínez, que se hallaban en esta misma plaza como prisioneros del dicho ejército haitiano, y que según de antemano se nos había orientado fueron obligados con otros muchos españoles, a marchar al mismo puerto el día del combate; y habiéndoles requerido que nos declarasen lo que habían visto y operado

(7) Colección Connor, citada. Documento inédito hasta hoy.



concerniente al Bergantín Americano, y dijeron que a su llegada al Tortuguero cargados de balas, vieron que el Bergantín que estaba ya varado, tenía el pabellón haitiano fijado en sus paños, y a su bordo ocho cañones, diferentes jarros de metrallas, y balas, todo lo que presenciaron, e iban cargando los declarantes, luego que echaban por tierra para desalojar el buque, y poderlo sacar del paraje donde estaba varado, que es donde llaman El Peñón, y que la tropa que contenía el buque, que eran bastante número, era todo haitiana, y que solamente vieron en tierra dos hombres blancos que se creen sería el Capitán y el Segundo, que tenían un grande altercado con el Presidente Riviere, pero que de todo él, sólo entendieron la voz de protesta que decía el Capitán, sin saber a qué ni por qué, que es cuanto han visto y lo declara el primero que es Asención, ser de edad de veinte y seis años, de estado soltero, su profesión carpintero, su morada en esta plaza, y Martínez, de veintiocho años, casado, de profesión cerrajero, y con la misma morada, y la firmaron junto con nos el Comandante, y nuestro Secretario que certifica. Vale.

Francisco Soñé. Pedro Sención.

Luis Martínez, Secretario. Lázaro Martínez.

6.—*ACCION DE TORTUGUERO.* Del Comandante Chauncey a Tomás Bobadilla. Santo Domingo, 25 enero 1845 ⁽⁸⁾.

Bergantín de los E. U. VANDALIA
Anclado en las afueras de Santo Domingo.
Enero 25 de 1845 ⁽⁹⁾

Al Secretario de Estado y de
Relaciones Exteriores del Gobierno Dominicano

El que suscribe, Comandante de la Marina de los Estados Unidos y al comando del bergantín de los E. U. VANDALIA,

(8) Este curioso documento, y el siguiente, los hallamos en la Colección David Connor, Papers, Vol. 1.

(9) El primer incidente diplomático ocurrido entre la República Dominicana y los Estados Unidos se produjo con motivo de la acción naval de Tortuguero. Enemigos de la República acusaron a la escuadra dominicana de haber hecho fuego, en la batalla, el 15 de abril de 1844, contra



tiene la honra de requerir que las explicaciones en relación con el tema de la conversación sostenida por el que suscribe, en esta fecha, con el Presidente del Gobierno Dominicano y su Consejo, así como toda información relativa a la transacción que fué objeto de esa conferencia, sean reducidos a una comunicación escrita, de modo que esté él en condiciones de poner a su Gobierno en posesión de los más completos informes respecto a la

un bergantín que enarbolaba la bandera americana. Con ese motivo fué enviado a Santo Domingo el Comandante americano J. S. Chauncey, en la fragata de guerra *Vandalia*, para hacer las investigaciones del caso, cuyo libro de a bordo, con las curiosas anotaciones de su llegada a Santo Domingo, hemos examinado en los Archivos Nacionales, en Washington. El 25 de enero de 1845 tuvo una entrevista con el Presidente Santana, a quien asistía Bobadilla, y el caso quedó amistosamente resuelto, mediante el cambio de notas que se insertan aquí.

Para mejor esclarecimiento de la verdad, Santana dispuso a su vez las indagaciones del caso, y le entregó al Comisionado americano un curioso extracto del Diario del Comandante Cambiaso, relativo a la batalla de Tortuguero, y un acta suscrita por varios testigos oculares, cuyos originales encontramos en la Biblioteca del Congreso, en Washington. También se insertan aquí el Diario y el acta citados.

Tal fué el principio, cordial y amistoso, de las relaciones entre nuestra Patria y la de Lincoln. Puede agregarse que varios americanos, los hermanos Gross, y el Comandante de la fragata dominicana *Libertador*, William Read, estuvieron al servicio de la República en la guerra separatista.

Las simpatías del pueblo de los Estados Unidos por la causa dominicana están patentes en los viejos periódicos de aquellos tiempos. En los diarios de Filadelfia y de New York, principalmente, abundan las noticias de Santo Domingo y el elogio de sus héroes. Cada batalla tenía repercusión en la prensa americana, y, cuando Alejandro Camilo, en el bergantín *Libertador*, por primera vez llevó la bandera de la cruz a las aguas de Norteamérica, la saludaron allí con júbilo y respeto. En lo que respecta al Gobierno de Washington, era lo mismo: en 1857, en vista de que el siniestro Emperador Soulouque intentaba invadir nuestro territorio, el célebre Secretario de Estado Webster prometió a los dominicanos que el Presidente de los Estados Unidos tomaría, en caso dado, con el concurso del Congreso americano, las medidas destinadas a hacer respetar la intervención de su Patria, de Francia y de Inglaterra, en favor de la República Dominicana.

Años más tarde, un humilde dominicano, a quien no le bastaba el privilegio de ser hermano de Gregorio Luperón, le ofreció a la Patria de Webster el sacro fuego de su heroísmo: José Gabriel Luperón tuvo la alta gloria de combatir en las filas de Lincoln, en la sangrienta guerra de Secesión. Su ilustre hermano le dedica este recuerdo en sus *Notas autobiográficas*: "Este valiente soldado protestó contra la anexión española, y después de consumado este gran crimen salió del país y se fué a los Estados Unidos a tomar parte en la guerra de la emancipación de los esclavos. En esta gigantesca guerra, el Gobierno del Presidente Lincoln lo elevó al grado de Capitán Ayudante Mayor. El fué el valeroso oficial que cortó la cadena que impedía el paso a los buques de guerra del Norte en la entrada del Mississippi".

Así se unieron, en las luchas por la libertad, dominicanos y norteamericanos.



Al Señor J. S. Chauncey, Comandante de las fuerzas marítimas de los E. U. y de la fragata *Vandalia*.

Señor Comandante:

En virtud de su nota oficial del día 25 de los corrientes, y consecuente a la conferencia que le precedió el mismo día, presidida por el Jefe del Estado, y tributándole el homenaje debido a la verdad, debo informar a V. S. que cuando los pueblos de la antigua parte española en 27 de Febrero del año pasado, con la justicia que es conocida del mundo entero se decidieron a sacudir el yugo cruel y tiránico que le impusiera el Gobierno Haitiano, en una dominación de 22 años, en que fueron tratados peor que pueblos conquistados, faltándoles a sus promesas, y convencidos de que no podían proveer a su bienestar, se pusieron en el caso de hacerlo por sí y de reivindicar su Libertad y sus más preciosos derechos. El Presidente Rivier, sin examinar como debió las quejas de la generalidad de los habitantes, su justicia, y sin entrar previamente en ninguna explicación, invadió esta parte por el Norte y por el Sur, con más de 25.000 hombres trayendo el designio de matar, pillar y devastarlo todo y esto nos puso en la imperiosa necesidad de repeler la fuerza con la fuerza, y después de un sangriento combate en la Villa de Azua, reconociendo su impotencia o su error, después que las tropas dominicanas victoriosas allí se retiraron a Baní para en posiciones más ventajosas darles un golpe decisivo, Rivier se mantuvo en Azua hasta el 8 de Mayo, a pretexto de que iba a reunir fuerzas de mar y tierra, con que poder continuar su marcha y reorganizar su ejército del Norte que había sido completamente batido en la ciudad de Santiago. Nosotros desplegamos también fuerzas sutiles, no solo para contrarrestar las Haitianas e impedir el paso de su ejército por las playas de Ocoa, sino por que ya sus buques nos habían aprisionado una Goleta armada, y dos Balandras Dominicanas; tres de nuestras Goletas que llevaban orden espresa de *respetar los buques que encontraren de naciones neutras* habiendo sabido que en el puerto de Tortuguero de Azua se hallaban fondeados un Bergantín, una Goleta y una Balandra, hicieron sobre el puerto para batir estos buques, y un encuentro tuvo lugar a las dos de la tarde de 15 de abril. El Bergantín al aproximarse nuestras Goletas, se hizo a la vela para venirles al encuentro enarbolando su bande-



ra Haitiana a popa, y una bandera rosada, o de sangre a proa; estaba armada de 4 cañones, de mucha tropa Haitiana, Coroneles, Comandantes y oficiales conocidos; fué el primero que rompió el fuego, no se le vió antes del combate, ni en él, bandera Americana como se publicó, y notorio, ni otra que la Haitiana; y V. S. verá otros menudos detalles de esta acción, por la copia adjunta extractada del libro diario del Comandante que mandaba nuestras fuerzas ⁽¹¹⁾.

Creo, Señor Comandante, haber satisfecho sus deseos, y aprovecho esta ocasión para asegurarle los buenos sentimientos de mi Gobierno, y la perfecta consideración con que quedo de V. S. atento y seguro servidor,

Bobadilla.

(11) A la visita del *Vandalia* se refiere el siguiente oficio, de fecha 30 de enero de 1845, del Presidente Santana al Dr. José María Caminero, Enviado Extraordinario del Gobierno de la República cerca de los E. U. de América: "Mi muy estimado Sr.: He visto con sumo placer su nota del 31 de Diciembre de New York y yo no dudo recibir en primera ocasión noticias más extensas y favorables de V. pues su actividad, su celo y patriotismo me garantizan el mejor resultado de su misión.

Aquí hemos tenido el gusto de haber visto en nuestro puerto la fragata de guerra americana *Vandalia*, su Capitán el Sr. Comandante Jn. S. Chauncey, que vino a informarse si era verdad que el Bergantín que se encontraba en el combate de Tortuguero el 15 de Abril estaba con bandera Americana, cuyo hecho ha sido desmentido porque es una verdad notoria que el dicho buque enarboló bandera haytiana y estaba armado de cañones y tropas haytianas. Nosotros no podemos sino hacer elogios en la conducta del dho. Sor. Comandante, quien se ha conducido con suma delicadeza.

Este mismo Sor. nos ha presentado a los Sres. Eduardo Dimscomb y J. Beckurth comerciantes de New York quienes dirigen a sus socios la carta adjunta y nos han ofrecido sus servicios cerca de su Gobierno como en lo que sea personal concerniente a sus negocios V. hará uso de esta recomendación en cuanto lo crea conveniente.

Haga V. todos sus esfuerzos por no venirse sin dejar contratados los fusiles y fornituras de que llevó orden.

A V. no debe esconderse que el Gobierno necesitará en adelante de un corresponsal activo y que tome interés en nuestros negocios en esa Ciudad u otro cualquier punto conveniente; procure V. informarnos sobre la persona a quien se pueda investir de esta confianza prefiriendo siempre la que nos asegure mayores ventajas. Nada hay de particular, el buen orden sigue en toda la República, los haitianos se contentan con amenazarnos de una invasión, pero sus soldados se niegan a venir; los franceses les reclaman el contingente que le adeudan, y no hay siquiera esperanzas de pago lo que hace su situación embarazada.

Saludo a su muy afectuosamente—firmado—Santana.—Por el Presidente de la República.—El Secretario de E. del Despacho de R. E.—firmado.—*Bobadilla*". (Del libro copiado de oficios de Relaciones Exteriores, 1845, folio 17, en Archivo General de la Nación).



8.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. 14 abril 1844.

SANTO DOMINGO

Tenemos cartas de Curazao del 14 del corriente que suministran algunos detalles de interés sobre el curso de la revolución dominicana. Dice nuestro corresponsal:

“Han llegado aquí siete buques de Santo Domingo, cargados de pasajeros, y se esperan tres o cuatro más. Los dominicanos han comprado la goleta CLEOPATRA, en 7.000 fuertes, y la goleta ROMP. Los haitianos, de la parte francesa, han declarado bloqueados todos los puertos españoles; han armado algunos buques en corso, y según se dice han hecho prisionero un buque dominicano”.

“El Presidente Herard estaba en Azua el día 7 con tropas considerables; pero en los diversos ataques que ha tenido con los dominicanos, éstos han quedado triunfantes. Aquel a su vez ha juramentado sus tropas para entrar a Santo Domingo sobre los cañones y bayonetas de los héroes dominicanos, y fusilar a todos los insurrectos”.

“Hoy ha sido despachado de aquí para Santo Domingo el famoso Pailebot TRANSIT, con despachos del Gobierno, para traer a su bordo los holandeses residentes en aquel punto y proteger además sus personas y bienes. Después seguirá un bergantín de guerra que se está alistando con este objeto”.

(EL LIBERAL, Caracas, lunes 29 de abril de 1844, N^o 488).

9.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. La Guaira, 6 agosto 1845.

NOTICIAS EXTRANJERAS

REPUBLICA DOMINICANA

Por primera vez hemos tenido el placer de ver flamear en nuestro puerto la heroica y hermosa bandera dominicana. Llegó antier a las seis de la tarde la goleta *Paquete Dominicano* pro-



cedente de Santo Domingo y ella nos trae noticias de aquella República, tan frescas como interesantes.

El 26 de julio último se recibió en la capital un parte de las fronteras del sur en que anuncian la toma del fuerte Cachimient por las tropas dominicanas al mando del valiente Coronel Juan P. Contreras: dicho fuerte que se halla situado en la cúspide de una peligrosa montaña, estaba ocupado por más de 2.000 haitianos provistos completamente de municiones, comestibles y cuanto pudieran necesitar para sostenerse firme en tan ventajosa posición; pero sucumbieron ¡los infelices! al arrojó de un puñado de lanceros dominicanos, y abandonaron el puesto con pérdidas de más de 300 hombres, un grandísimo número de fusiles, una pieza de artillería y sobre seis y ocho mil pesos en papel moneda.

En Hincha, frontera del Norte, ha habido también otra victoria por las armas dominicanas al mando del General Antonio Douverger. En esta acción se encontraron los coroneles Gómez y Roca, terror de los haitianos; estos dos bravos jefes cuando se vieron al frente del enemigo, se manifestaron tan contentos y resueltos que cometieron imprudentes arrojós. Horroso fué el estrago que sufrieron los haitianos; las márgenes del río Hatiboni quedaron empapadas en sangre, y el mismo río cooperó al triunfo de los dominicanos, pues en los momentos de la acción hubo una espantosa creciente que arrolló con todos los haitianos que se habían lanzado en él para escaparse de la muerte.

Muchos otros encuentros han habido y en todos han experimentado los haitianos la suerte que merecen sus perversas miras.

Las fuerzas que actualmente tienen los dominicanos en las fronteras alcanzan a 20.000 hombres (Correspondencia particular).

(*El Vigía*, No. 21, La Guaira, miércoles 6 de agosto de 1845).



10.—CIERRE DE LOS PUERTOS DOMINICANOS. Port-au-Prince, 27 septiembre 1845 ⁽¹²⁾.

Nuestros lectores habrán de perdonar la triste necesidad en que nos vemos de ocupar las columnas de nuestro periódico, con los ridículos actos del Des-gobierno haitiano; pero son algunos de tal naturaleza, que la sangre fría de un Lapon, se irritaría al ver la desfachatez e irreverencia con que hablan de la República Dominicana. Sirva de muestra el siguiente decreto que hemos extractado de un periódico de San Thomas titulado el *St. Thomae Tidende* de 5 del corriente que a última hora hemos recibido por la goleta dinamarquesa *Brillante*, dice así:

El Presidente de Haití, oído el Consejo de Estado ha decretado lo que sigue:

Considerando que la tolerancia de cualquiera clase de comercio con los insurgentes del Este, es un estímulo para sostener su revolución, ha decretado:

“Art. 1º Queda prohibido todo comercio con los insurgentes de la parte del Este de Haití.

Art. 2º Los puertos y costas de la dicha parte del Este se declaran cerrados al comercio extranjero. Todo buque que se encuentre en contravención de este decreto será confiscado a favor del Estado, y los que a su bordo se hallen perseguidos como contrabandistas.

Art. 3º Todo haitiano convencido de haber mantenido relaciones de comercio, u otras con dicha parte del Este, será declarado cómplice de su revuelta y tratado como tal.

Art. 4º Todo extranjero, residente en la República que mantenga relaciones de comercio, u otras con la dicha parte del Este, será expulsado del territorio de Haití, y privado en lo adelante del derecho de patente para los establecimientos que pueda poseer en la Isla.

Art. 5º Todas las cartas y mercancías procedentes de la dicha parte del Este de la Isla, conducida por buques haitianos o extranjeros serán confiscadas a favor del Estado.

(12) Este Decreto y sus comentarios aparecieron en el Suplemento al No. 5 del periódico *El Dominicano*, S. D., 13 de noviembre de 1845.



Dado en el Palacio Nacional el 27 de Septiembre de 1845, año 42 de la Independencia. El Vice-Presidente del Consejo de Estado, P. André. Los Secretarios, P. F. Toussaint, Joseph Courtois. En nombre de la República. El Presidente de Haití ordena que sea revestido con el sello de la República el decreto del Consejo de Estado que prohíbe toda relación de comercio con los insurgentes de la parte del Este de la Isla de Haití, el cual será publicado y ejecutado. Dado en el Palacio Nacional del Cabo-Haitiano el 30 de Setiembre de 1845, año 42 de la Independencia. Luis Pierrot. Por el Presidente. El Secretario de Estado de Guerra, Marina y Relaciones Exteriores'.

Este decreto que a fé no merecería sino una estrepitosa carcajada, al ver el aire de suficiencia con que se esmeran los haitianos en parodiar los actos de las Naciones de verdad, nos obliga a tomar seriamente la pluma, porque en las Islas vecinas no ha faltado quien crea en la fantasmagórica escuadra haitiana, y en la posibilidad de que bloqueen nuestros puertos. Es menester no conocer ni la situación interior y exterior de Haití, ni su sistema, para creer que puedan llevar el arrojito hasta presentarse en el mar a combatir. ¿En el mar? Oh! esa es harina de otro costal, en tierra les queda el arbitrio de huir en cuanto ven brillar una lanza ¿pero en el mar? Nó, señores, nó, mil veces nó! Lo que ellos hicieron en Monte-Cristi con cinco buques que es de lo que se compone su decantada escuadra ya lo hemos dicho anteriormente; pero desde que supieron que nuestra flotilla había ido para la costa del Norte, parece que el puerto del Guarico se los ha tragado, porque no asoman la cabeza ⁽¹³⁾.

(13) Refiriéndose a las incursiones de la flotilla dominicana en aguas haitianas, el historiador Madiou dice que el General Pierrot estuvo irradísimo cuando supo que "corsarios" dominicanos infestaban las costas del Departamento del Norte; esto le humillaba —decía— y consideraba a los dominicanos como desnaturalizados hijos de la Patria, a quienes se proponía castigar algún día. Esto fué en él una idea fija, perseverante, que ocasionó su caída, finalmente, porque la Nación no participaba de ella, del todo. La esperanza del pueblo era que los dominicanos pudieran ser reunidos a Haití, no por la fuerza, sino por la persuasión. La goleta *Alma* había sido capturada por un buque dominicano; la *Capoise*, buque del Estado, logró escapar; la *Egeria*, goleta haitiana, fué cañoneada a poca distancia de Cabo Cabrón, pero pudo ganar el puerto de Cabo-Haitiano, vigorosamente perseguida por la goleta dominicana *Separación*. (V. *Histoire d'Haiti* por Thomas Madiou, annés 1843-1846. Port-au-Prince, 1904, pág. 283). A las actividades de la *Separación*, comandada por Cambiaso, citada por Madiou, se refiere el siguiente oficio del Ministerio de Guerra y Marina al General Villanueva, Comandante de Puerto Plata, de fecha 30 de julio de 1845:



En prueba de lo ilusorio de su bloqueo hemos recibido en sólo este puerto después del decreto los buques siguientes:

Octubre 3.—De Puerto Plata fragata americana *Alerta*, su capitán Sres. Orrin Harnham, de 265 toneladas.

Idem. 27 de New York, bergantín americano *H. Lawrence*, su capitán, John Griffin, de 144 toneladas.

Idem 28. De Curazao, goleta holandesa *Rigolette*, su capitán H. Everts, de 45 toneladas.

Idem 29. De San Tomas polacra española *Iris*, su capitán Miguel Julia, de 162 toneladas.

Idem. 30. De San Tomas, bergantín inglés *Homer*, su capitán G. Dale, de 274 toneladas.

Noviembre 3. De New York, goleta americana *Oregon*, su capitán Price Snow, de 91 toneladas.

Idem 5. De San Tomas, bergantín inglés *Jane & Jesse*, su capitán John Campbell, de 123 toneladas.

Idem 7. De Puerto de Plata, bergantín dinamarqués *Clara*, su capitán John Laki, de 98 toneladas.

Idem 8. De San Tomas, fragata francesa *Ville de Candebec*, su capitán Le Fort, de 227 toneladas.

Idem 9. De San Tomas goleta dinamarquesa *Brillant*, su capitán W. Dickson, de 45 toneladas.

Estando nuestros buques de guerra navegando en las costas del Norte y del Sur, para amparar a los mercantes que comercian en nuestros puertos, más bien se debería decir que son los puertos haitianos los bloqueados pero como tal no ha sido

“Señor General: Pasa la goleta del Estado la *Separación Dominicana* a ese puerto llevando a su bordo la cantidad de 120 fusiles destinados a sus Comunidades... La mayor vijilancia encargo a V. mi querido General en todas sus Comunidades y desplegar toda la actividad que le es característica para dar un escarmiento a esos osados ambiciosos y tenaces perturbadores. Por orden del Presidente de la República V. tomará dos barcos en requisición y los hará armar del mejor modo que le sea posible equipándoles con la gente de confianza particularmente sus Capitanes hasta que las cosas hayan cambiado de aspecto. La goleta *Separación*, si se presentare alguna circunstancia muy fortuita, permanecerá en esos lugares; de otro modo nos es de absoluta necesidad tenerla aquí en el más preciso tiempo”. (Copiador de Oficios de Guerra y Marina, No. 1, 1844-1846, oficio 317, folios 170-171, Archivo General de la Nación).



nuestra intención nos abstenemos de esa fanfarronada quijotesca ⁽¹⁴⁾.

De lo que sí podemos blasonar es de profetas, porque habiendo dicho en nuestro número 4, que *si apuraban mucho al rey de copas Pierrot, en Octubre daría otro decreto mandando comparecer en el Guarico a los reyes de Francia, Inglaterra, Rusia, España, de la Europa entera, para que vinieran a recibir órdenes* ha hecho más, que es declarar buena presa a los buques extranjeros que comercien con la República Dominicana. Deseamos con impaciencia que apresen un buque extranjero para ver las consecuencias de ese acto; lo que es el guante ya está arrojado, los haitianos han hecho un manifiesto de guerra contra todos los que comercien con nosotros, que es decir, contra el mundo entero, porque gracias a la probidad que nos caracteriza, y a la buena acogida que damos a los extranjeros, nuestros puertos se ven frecuentados hoy como no lo fueron nunca bajo el gobierno haitiano, por buques franceses, ingleses, españoles, dinamarqueses, holandeses, anglo e hispano-americanos, que encantados de la diferencia que notan en nuestras instituciones liberales, y el

(14) La flotilla nacional, compuesta de la fragata Cibao, mandada por el coronel Juan Bautista Cambiaso; de la goleta General Santana, mandada por el comandante Juan Alejandro Acosta; del bergantín San José, mandado por el comandante Juan Evertsz; del bergantín Libertad, cuyo comandante no hemos podido averiguar; de la goleta Merced, mandada por el comandante Simón Corso; de la goleta Separación, mandada por el comandante Juan Bautista Maggiolo; de la goleta 27 de Febrero, mandada por el comandante José Antonio Sanabia; de la goleta María Luisa, mandada por el comandante Ramón González; de la goleta 30 de Marzo, mandada por el comandante Alejandro Belén; y de la goleta Esperanza, mandada por el comandante Julián Balduin, prestó un gran servicio al ejército del Norte y contribuyó al triunfo de Beler. Refiere la tradición que el Almirante Cambiaso tenía orden de no pasar de Montecristi, pero que estando haciendo agua en Manzanillo convocó a los comandantes de todos los buques a una junta de guerra, en la que propuso recorrer la costa hasta frente de Cabo Haitiano. Aceptada la proposición atracaron durante la noche a Fort Liberté, antes Bayajá, y alarmaron la población echando al agua tablas sucias de alquitrán encendidas. Al siguiente día las fuerzas haitianas hicieron fuego a los buques desde tierra y éstos contestaron descargando cada uno su colisa, después de lo cual siguieron para abajo y atravesaron la costa según su propósito hasta Cabo Haitiano. Esta operación fue providencial y dió un resultado maravilloso, pues temiendo el gobernador de Fort Liberté de que se tratara de un desembarco, detuvo una fuerte columna que iba a reforzar la guarnición del fuerte de Beler, denominado por Morissette El Invencible; y como al día siguiente de este suceso fue que lo atacó Salcedo, el triunfo se consiguió más fácilmente y costó menos de lo que habría costado si en el combate hubieran tomado parte las tropas inutilizadas en Fort-Liberté. José G. García, Guerra de la Separación Dominicana..., p. 34.



sistema repulsivo de los haitianos, nos aseguran el establecimiento de relaciones tan sólidas como duraderas.

11.—PATRIOTISMO. Santo Domingo, 8 octubre 1845 ⁽¹⁵⁾.

En las costas de Puerto de Plata, cometieron los haitianos un exceso de barbarie con una desgraciada familia, que viniendo en una lancha a celebrar un bautizo fué acometida y apresada por un buque haitiano: sabida es la saña con que se ceban los... en la sangre de los indefensos.

Los haitianos con su acostumbrada ferocidad celebraron su triunfo y reían llenos de gozo contemplando las agonías que se multiplicaban en la lentísima muerte que dieron a aquellos infelices (entre ellos había tres mujeres).

Los habitantes de Monte Cristi vieron llenos de horror pasear por aquella costa el buque haitiano que llevaba pendientes de sus mástiles los cadáveres de aquellos desgraciados: provocación que desesperó hasta a los niños por no tener un cañón siquiera, una barquilla en que ir a tomar una justa venganza de aquel atentado. Cuando en Puerto de Plata se tuvo noticia de este hecho horroroso la indignación fué general; mas ya era tarde.

¡Con qué dolorosa impaciencia decía aquella población *ah! un vapor! si tuviéramos un vapor!*

El pueblo de Puerto de Plata unánimemente, puso la vista en una hermosa fragata fondeada en aquella bahía, con cuya adquisición en lo adelante pudiera contenerse la repetición de un hecho tan atroz a que dió lugar la ausencia momentánea de nuestros guarda costas que en aquellos instantes habían tomado diferente rumbo. No bien se concibió la idea de comprar la fragata haciendo la proposición a este Gobierno, cuando el pueblo juzgando siglos las horas que habían de transcurrir hasta realizarse, dió un testimonio irrefragable de su liberalidad y patriotismo.

(15) Con el título de Patriotismo circuló este suelto en el periódico *El Dominicano*, S. D., No. 8, 8 de octubre de 1845.



Abrese una subscripción voluntaria que el comercio promueve, e inmediatamente acude el pueblo en tropel llevando su donativo; las jóvenes ofrecen sus sortijas, y los niños corrían con algazara llevando en sus tiernecitas manos monedas de ínfimo valor y logran por este medio un contingente de 41.000 pesos, con el cual dueños ya de adquirir un hermoso buque, le compran y hacen de él una donación al Gobierno.

Los gobernadores de aquel lugar no se opusieron, ni debían, a un acto tan noble que nos inspira un dulce sentimiento de emulación, y por el cual hoy somos dueños de una fragata de 300 toneladas que ornaremos de veinte cañones.

12.—COMPRA DE LA ALERTA. CARTA DE M. GNECO.
1 noviembre 1845 ⁽¹⁶⁾.

HABITANTES DEL CIBAO

Regocijado el Pueblo Dominicano de la generosidad con que os subscribísteis para la compra de la fragata ALERTA, por el órgano de nuestro jefe me ha encargado de manifestaros su gratitud y reconocimiento por este rasgo tan singular de vuestro patriotismo.

En todos tiempos y circunstancias vuestro relevante mérito ha brillado como los rayos del Sol al desaparecer las tinieblas de la lúgubre noche. Vuestras virtudes y raras prendas os han hecho siempre acreedores a disfrutar el concepto más distinguido no sólo entre vuestros conciudadanos, sino entre nuestros circunvecinos.

Testigo ocular he sido del entusiasmo general, y del ardiente deseo con que se manifestaron todos para la adquisición de la fragata ALERTA, y no puedo menos de decantar el patriotismo con que todos en consonancia se apresuraban a la vez a hacer las más exquisitas diligencias por lograr la empresa, sino también la generosidad con que franqueaban las su-

(16) Esta carta apareció en *El Dominicano*, S. D., No. 4, 1 nov. 1845. En un suelto publicado en *El Dominicano*, S. D., No. 8, del 24 de dic. de 1845, se dice que la fragata de guerra Cibao fué comprada por iniciativa puertoplateña y pagada la mitad por Santiago y la otra por Puerto Plata.



encallado el domingo en la noche veinte y uno del corriente en el paraje nombrado *Ma Louise* a la vista de Puerto de Plata ⁽¹⁷⁾.

Dominicanos: la hora fatal de exterminio ha sonado para nuestros implacables enemigos, por do quiera que pretende atacarnos su altiva ceguedad, la suerte se les declara adversa.

(17) Madiou dice lo siguiente acerca de este suceso: "... llegó al Cabo una noticia que produjo consternación. Un terrible viento del Norte rompió, sobre las costas de Puerto Plata, la flotilla haitiana que bloqueaba ese puerto. Tres goletas componían la flotilla, la *Unión*, que comandaba el almirante Cadet Antoine; la *Dieu Protège* y la *Guerriere*. El contralmirante Bastien y algunos marinos pudieron salvarse y llegar al Cabo en una canoa; fué el 24 de diciembre. Casi todos los demás marinos fueron apresados; algunos marinos que se tiraron a la playa llegaron al Cabo, por tierra, a través de los bosques. El Almirante Cadet Antoine, no pudiendo seguirlos, cayó en poder de los dominicanos". Madiou, ob. cit., p. 382. El 4 de enero de 1846, el Cónsul de Inglaterra en Puerto Príncipe le informó a su Cancillería que la flota haitiana, tres goletas, se hundió en Puerto Plata durante un mal tiempo; que circulaba la noticia alarmante de que una expedición española salía de La Habana en auxilio de los dominicanos, cosa incierta, porque, lamentablemente, nunca se recibió ninguna ayuda de esa naturaleza.

En su oficio del 29 de diciembre de 1845, el Ministro de Guerra y Marina dió las siguientes instrucciones al Coronel Cambiaso: "Conforme a las órdenes verbales que tiene V. ya recibidas del Gobierno para dar la vela de este puerto esta noche con toda la flota que está a su mando, V. pasará a las costas de la República, las que recorrerá y examinará dándome parte inmediatamente llegue a Puerto Plata de lo que haya ocurrido.

V. tomará todas las medidas que están a su alcance para aprovechar todo lo que se pueda de los buques haitianos que están varados sobre las costas de Puerto Plata. V. procurará bajo su responsabilidad no abandonar ningún buque de su flota, solo que todos vayan juntos, y conformándose en los demás a las patentes de los buques.

V. formará inventario junto con el Gral. Villanueva de los efectos y pertrechos de guerra, armas etc. que se hallen a bordo de los buques varados, remitiéndome copia de dicho inventario firmado por ambos.

Si después de haber recorrido V. las costas de la República ningún inconveniente le impidiere transportar la Artillería y demás utensilios de guerra que V. juzgue necesarios en esta Plaza de los que se hallaren en los buques consabidos lo hará tomando todas las precauciones necesarias; sin embargo si esta disposición pudiera en algo comprometer el éxito de su crucero lo dejará para ocasión más oportuna, teniendo siempre presente que es de urgente necesidad trasportar esas armas y efectos a esta Plaza. Dios etc." (Copiador de Oficios de Guerra y Marina, Libro No. 1, 1844-1846, A. G. N.)

En otro oficio de la misma fecha, del Ministro de Guerra y Marina al General Villanueva, Comandante de Puerto Plata, decía: "Esta noche da la vela de este puerto la flota Dominicana compuesta de ocho buques al mando del Coronel de Marina J. B. Cambiaso con las mismas instrucciones que anteriormente.

El Coronel Cambiaso está encargado de ayudarle a salvar los fragmentos de los buques haitianos varados en esa costa y formar un inventario de todo lo que se encuentre como perteneciente al Gobierno, de lo que V. me mandará copia firmada por V. y él. Más después se le comunicará otra disposición si hubiere lugar. Dios etc., etc., etc." (Copiador de Oficios de Guerra y Marina, No. 1, A. G. N.)



Vencidos infinitas veces por mar y tierra, hasta los elementos pregonan la injusticia de su agresión. Sin duda pensarán tentar nuevamente su infausto destino y sorprendernos por mar, olvidando que el Angel de la victoria siempre nos ha precedido guiando nuestro sagrado estandarte y conduciéndole sobre sus sangrientos cadáveres hasta el extremo de nuestros límites: olvidando que nunca prevalecen ni prevalecerán, como no puede el averno mismo contra el signo sacrosanto que majestuosamente ostenta por insignia.

Dominicanos: el Omnipotente sólo ha conducido la nave de nuestro Estado. Su protección ha sido para nosotros como un manantial indeficiente de gracias y beneficios, trastornado muchas veces el orden eterno e inmutable de las leyes de la naturaleza para proteger nuestra causa y humillar el orgullo de los que desconocen que sólo su mano Toda-Poderosa ha podido valiéndose de nosotros vencerlos, anonadarlos, y que en vano son y serán sus incomensurables sacrificios, sus rabiosos esfuerzos para dominarnos. Tributemos por tanto al Dios Grande y Omnipotente, al Dios de los Dominicanos, al Dios que en sus incomprensibles juicios se ha declarado protector y caudillo de nuestros ejércitos: defensor de nuestros derechos y exterminador de nuestros adversarios, las humildes y rendidas gracias que le son debidas, y estad seguros que el signo de la religión siempre victoriosa os conducirá al templo de la inmortalidad ⁽¹⁸⁾.

Viva la Religión!!
Viva la Libertad!
Viva la Constitución!

Dado en el Palacio Nacional de Santo Domingo a los 27 días del mes de Diciembre de 1845 y segunda de la Patria.

SANTANA.

Por el Presidente de la República: el Secretario de Estado del Despacho de Guerra y Marina.

JIMENES.

Santo Domingo, Imprenta Nacional.

(18) Véase Sócrates Nolasco, Dios en la guerra de la Independencia, en su obra Viejas Memorias. Santiago, 1941, p. 43.



(*El Dominicano*, S. D., 1 enero 1846; y García, *Guerra de la Separación...*, p. 37. Circuló en hoja suelta).

14.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA EN PUERTO PLATA. 21 diciembre 1845 ⁽¹⁹⁾.

Según dijimos en nuestro número anterior, el 21 del pasado la flotilla haitiana corrió tiempo en las costas de Puerto de Plata, por cuyo acontecimiento naufragaron las goletas *Union*, *Dieu Protège* y la *Guerrière*. Los que pudieron salvarse de su tripulación son: el general de división Cadet Antoine con el cargo de Almirante de la flotilla, el coronel Jean Philippe (cuñado de Pierrot), 3 comandantes, 9 capitanes, 2 médicos, 7 tenientes, 2 alferes, 3 habilitados, 3 aspirantes, 4 jefes de timón, 63 sargentos, cabos y marinos y 51 soldados, que hacen un total de 149 individuos. El 3 del corriente empezaron a entrar en esta Capital: una multitud de personas de todas clases seguía a los prisioneros y aunque la opinión pública se pronunciara de antemano en contra de ellos el pueblo Dominica-

(19) Publicado en *El Dominicano*, No. 10, del 18 enero 1846. En *El Dominicano*, No. 6, del 27 noviembre 1845, se publicó el siguiente aviso: "HAITI.—Libertad, Igualdad.—República de Haití.—El Presidente de la República.—Aviso.—Habiendo el Gobierno cerrado los puertos y las costas de la parte del Este de la República al Comercio extranjero y a toda relación exterior, desearo sin embargo de continuar su benevolencia y toda su protección hacia los extranjeros que residen en la República, hace publicar el siguiente aviso:

Considerando que es de urgencia poner un fin a la revuelta de los facciosos compeliéndolos a obedecer las leyes de la República, e impidiendo que ningún extranjero sea víctima de los medios de guerra que empleará el gobierno en esta circunstancia.

Invita a todos los extranjeros a retirarse de los lugares que habitan en la parte del Este (ocupados por los insurgentes) dentro de un mes que se contará de la publicación de este aviso, de lo contrario serán considerados como cómplices de los insurgentes y castigados como tales.

El presente será significado a los Cónsules de las naciones extranjeras que residen en la República, a diligencia del Secretario de Estado de la Guerra.

Guarico a 5 de Octubre de 1845.—Firmado.—Louis Pierrot. (Publicado el 11 de Octubre).

"Para que se reconozca lo ridículo y contrario al derecho de gentes que es el anterior decreto, nos contentaremos con fiar su refutación al Sr. Spence, insertando un decreto semejante dado por el general Morales en 1822, y la protesta hecha por aquel digno oficial de la República de los Estados Unidos; con la diferencia de que aquel decreto fué dado por el representante de una Nación capaz de hacerlo ejecutar a todo trance, y que el de Pierrot, ni es, ni puede ser ejecutado". A continuación reproduce *El Dominicano* el Decreto del 15 de septiembre de 1822 del general español Tomás Morales, y la contestación del Comandante Robert Traill Spence.



no verdaderamente moral, se mostró en esta ocasión con toda la modestia característica a los valientes.

En la cárcel se les trata no como haitianos, sino como hombres, y esta conducta que nada tiene de extraño, les ha sorprendido demasiado. Y qué es lo que causa tal sorpresa? Ciertamente los haitianos no tendrían la osadía de anivelarnos a ellos, porque a pesar de que vivimos 22 años bajo su yugo despótico e ignominioso, conocieron la enorme diferencia que existe entre uno y otro pueblo; pero ajenos como están de concebir ideas iguales a las que tienen todos los demás hombres, la contemplación de cualquier acto que esté fuera de la esfera de su comprensión, los escandaliza. Este estado de idiotismo los impele siempre a obrar de un modo uniforme, y a esperar un procedimiento igual de los extraños respecto a ellos. Por esto es que un general haitiano tan luego como la desgracia le pone bajo nuestro poder, se humilla de un modo indecoroso, y agota su elocuencia para suplicar se le tenga consideración.

Para probar que ellos desconocen los proceder con que un pueblo civilizado se distingue de otro inculto, examínense las diferentes épocas de sus revoluciones políticas; véanse también los períodos de sus gobiernos tranquilos: en aquellos mares de sangre, arrastran en su corriente una multitud de cabezas; en estos el dolo, tropelías, persecuciones, asesinatos... sostienen el trono del tirano.

Demasiado hemos dicho desde que obligados a refutar los ataques de la prensa haitiana, defendemos nuestros derechos con armas iguales, y mil veces repetimos que en la encarnizada contienda, el juicio imparcial de las demás naciones será el árbitro de esta pugna: nosotros hemos vencido siempre y cuando las tentativas de los haitianos amenazan de destruir los fundamentos de nuestra República y borrar de los fastos de la historia el nombre de Dominicano; cuando tal vez confiados en su número y concertando los sanguinarios planes con que pretenden llenar la medida de sus designios saborean anticipadamente hasta la última gota de nuestra sangre que beben en sus delirios: cuando después de un triunfo que obtenemos, cuentan que nuestras armas victoriosas duermen descuidadamente por disfrutar del reposo indispensable a las fatigas de la guerra, y ellos ya se aprestan a echarse sobre su presa, en-



tonces el brazo omnipotente que vela por nuestra defensa, tre-mola el santo estandarte de la Cruz, y los vientos braman y los mares se agitan, y despedazan contra las rocas las soberbias naves del enemigo...

A un prodigio igual debemos la destrucción de la flota haitiana.

De los documentos encontrados al Almirante nos consta que su fuerza marítima se componía de los buques siguientes:

Barca Presidente, montada con cañones, 800 paquetes de cartuchos de fusil, 1.000 libras de pólvora, 600 cartuchos de cañón, 420 balas, 180 jarros de metralla, 100 sacos de cartuchos vacíos, 98 sables, 4 fusiles.

Goleta la Unión, montada con una pieza de a 16 en colisa y seis carronadas de a 16, 240 balas, 105 jarros de metralla, 350 cartuchos de cañón, 50 idem vacíos, 250 libras de pólvora, 200 paquetes de cartuchos de fusil, 6 faroles, 40 sables, 40 fusiles.

Goleta la Mouche, montada con 2 carronadas de a 8, 45 jarros de metralla, 100 balas, 145 cartuchos de cañón, 10 idem vacíos, 100 libras de pólvora.

Goleta Dieu Protege: 154 cartuchos de a 12, 200 idem de a 6, 150 idem vacíos, 400 libras de pólvora, 154 balas, 78 jarros de metralla de a 12, 180 idem de a 6, 200 paquetes de cartuchos de fusil, 4 faroles, 21 fusiles, 50 sables.

Goleta la Signifié, antes la Virg., montada con dos carronadas de a 12 y una pieza de a 2: 4 atacadores, 6 levas, 2 linternas, 3 cucharetas, 3 estuches para cartuchos, 3 valdes para agua, 3 cuñas, 3 agujas, 10 lanzas, 3 faroles, 12 sables, 9 lanza fuegos, 20 fusiles, 149 balas de a 12, 80 idem de a 2, 20 jarros de metralla de a 12, 10 idem de a 2, 3 chifles de cebar, 100 cartuchos de a 12, 50 idem de 2, 500 libras de pólvora, 30 sables, 6 mechas, 1 caja para lanzas, 1 idem para mechas, 200 paquetes de cartuchos de fusil.

Goleta la Guerriere, montada con una pieza de bronce de a 12 larga y cuatro carronadas de a 8, calibre inglés, 12 atacadores, 3 linternas, 5 agujas, 5 cuñas, 14 levas, 5 baldes para agua, 30 lanzas, 20 sables, 32 fusiles, 4 farolas, 1 caja para me-



chas, 5 cucharetas, 5 chifles de cebar, 200 cartuchos de a 12, 200 idem de a 8, 70 idem vacíos, 6 brazas de mecha, 400 libras de pólvora, 300 paquetes de cartuchos de fusil, 1 caja para lanzas, 5 botafuegos, 60 balas de a 12, 140 idem de a 8, 20 jarros metralla de a 12, 60 idem de a 8, 2 medidas para pólvora hechas de hoja de lata.

No han aparecido otros papeles en poder del Almirante, a más de éste, sino las instrucciones dadas por él a los capitanes de los buques haitianos, que dicen así:

Libertad

Igualdad

República de Haití.

Circular Núm. 20.

Cabo Haitiano 26 de Noviembre de 1845, año 42.

El Almirante de la flotilla Haitiana.

Al Capitán de la Goleta del Estado *La Guerriere*.

En conformidad del oficio del Presidente de Haití de fecha de ayer, V. tendrá a bien preparar su buque para hacerse a la vela y salir en convoy con la corbeta en que está la bandera Almirante, y las goletas *Dieu Protege* y la *Mosca*, para recorrer desde el Fuerte-Libertad (Bayajá) y Marie Barou hasta Puerto de Plata, a fin de combatir los buques de los insurgentes hasta su exterminio, respetando siempre los pabellones extranjeros, pero sin dejarse sin embargo sorprender por los buques ya dichos que puedan disfrazarse bajo pabellones extranjeros, observando siempre las señales del Almirante a fin de ejecutar sus órdenes.

Saludo a V. con consideración.

Firmado, *C. Antoine*.

Por las declaraciones de algunos oficiales haitianos hemos sabido que a más de las instrucciones expresadas en la circu-



lar que precede, los oficiales de a bordo tenían otras que recibieron verbalmente ⁽²⁰⁾.

Ellos contaban con el triunfo: como el desembarque debía hacerse en Samaná, y según otros sostienen en Puerto Plata, una vez posesionados de cualquier punto que fuera, y como si los dominicanos no tuvieran alma en el cuerpo, las hordas haitianas deberían pasar a cuchillo a todos los dominicanos: los varones sin excepción de persona, y las hembras de cuarenta años arriba, serían conducidas amarradas en dos por la espalda a los buques de guerra, y de aquí al Guarico: las jóvenes quedarían a discreción de ellos, y las que no pasaran de cinco años serían despedazadas. La tropa desenfundada se entregaría al pillaje, lo que se les había ofrecido en premio de sus servicios ⁽²¹⁾.

(20) Cuando se presentó frente a Puerto Plata la flotilla haitiana, reconocida en razón de hacer parte de ella *La Signifié*, una goleta dominicana que había sido capturada pocos días antes, estaba en el pueblo guarnecido por los empleados y la guardia cívica, porque las fuerzas vivas se hallaban de servicio en las fronteras. Empero, resuelto el general Villanueva, que era el comandante de armas, a defender la plaza a todo trance, reunió a todos los habitantes indistintamente, y confiando el mando de la gente al comandante Pelletier, que acababa de llegar en licencia del cuartel general de Guayubín, puso el fuerte en manos de los hermanos José María y Luis Arceno, capitán el primero y teniente el segundo de la guardia cívica.

El designio de Cadet Antoine parece que era entrar en la ensenada durante la noche y sorprender la población; pero como estaba muy oscuro y llovía a intervalos sin cesar, en vez de cojer la boca hizo rumbo equivocado a Malius, y todos los buques, con excepción del último, que al oír la alarma que cundía entre sus compañeros, viró de bordo y se fué para Cabo Haitiano a dar la infausta nueva, cayeron dentro de La Posa del Diablo, que no tiene salida, y al bajar la marea quedaron completamente barados. Al verse perdidos pretendieron atacar, pero como Vallon Simon fué a explorar las inmediaciones del pueblo, llegando hasta La Casimba, manifestó a su regreso a Cadette Antoine que no era prudente avanzar porque habían llegado tropas del interior, creencia que le sugirió el alboroto que tenían los cívicos en la fortaleza y los repetidos alertas que se daban los centinelas. Perdida toda esperanza se resignaron los invasores a la suerte que el destino les tuviera preparada, cayendo todos prisioneros al amanecer, en que avisado el general Villanueva de lo que había sucedido por el pescador Ramón López que presenció el descalabro a media noche en que salió con licencia a tarrallar, comisionó al comandante Pelletier para irles a notificar la rendición a la cabeza de los hombres que había armados, quienes los condujeron presos al pueblo seguidos por un inmenso acompañamiento de mujeres y niños.—José G. García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 38.

(21) Se omite aquí una larga carta de Pierrot, del 28 de nov. de 1845, al Cónsul de Francia en Haití, relativa a la expulsión del francés Dubrac, que figura al final. Véanse comentarios acerca de los prisioneros haitianos en *El Dominicano*, S. D., No. 9, del 1 de enero de 1846. Interesantes noticias sobre la expedición de Cadet Antoine sobre Puerto Plata, en el periódico *Le Manifeste*, No. 15, *Port Republican*, 14 sep. 1845.



Si no conociéramos a los haitianos, deberíamos creer todos estos detalles como exagerados, y aunque es cierto que el terror que tienen los prisioneros, su cualidad de tales y el deseo de implorar nuestra compasión puede hacerlos inventar monstruosidades, sistema demasiado común entre cobardes; nosotros nos atenemos a creer como ciertas estas confesiones haciéndonos más fuerza para ello, la siguiente reflexión. Depone un Comandante que el Presidente Pierrot había dicho en varias ocasiones a muchos *gefes que los Dominicanos eran indignos de alguna compasión: que era necesario vencerlos e inventar toda suerte de suplicios para castigar sus atentados; pero que en todo caso era preciso que todas las barbaridades que se cometieran con ellos nunca parecieran como dictadas por el gobierno—a fin de que las naciones jamás le echasen en cara estos sanguinarios, que deberían sólo atribuirse al encarnizamiento de sus soldados que él ni podía preveer ni podía tampoco evitar.* Otras confesiones han hecho los haitianos que omitimos, porque son dignas de largos comentarios que por ahora no podemos hacer.

En nuestro último número indicamos los trabajos a que deben dedicarse los prisioneros: el Gobierno debe aprovechar tantos brazos en desmontar la Ciudad, asear las calles que ya están intransitables y en mil otros trabajos de utilidad común. La Ciudad parece una pocilga y sus habitantes deben parecer... la consecuencia es clara.

Después que el decantado bloqueo de los haitianos se redujo a menos que cero, y cuando el Almirante de su escuadrilla estaba ya en nuestro poder con tres buques más, figúrense nuestros lectores cuán ridículo nos habrá parecido leer en el Manifiesto de Puerto Príncipe núm. 28 del 11 de Diciembre: "Nuestra flotilla después de cuatro meses de crucero acaba de entrar en este puerto. Parece que la llegada del general Pradère de los Estados Unidos, ha motivado esta entrada de la flotilla, porque este general anuncia la próxima venida de un vapor, una corbeta y dos goletas con los que se aumentará nuestra marina".

Por fortuna ya no será para aumentar su marina que esperan vapores y etc. etc. sino para reemplazar los tres buques que están en nuestro poder de los cuales a la goleta *Dieu Pro-*



tege, hemos sacado ya intacta de las penas y en lugar del pabellón haitiano que tenía flota en ella el pabellón de la Cruz. ¡Sobre que los haitianos no hablan una palabra de verdad! Y por lo mismo que tanto chillan y vocean sus vapores, y por lo mismo que conocemos el carácter haitiano, se nos antoja copiar la siguiente fábula de la que se harán la aplicación:

*Una lóbrega noche silenciosa
Iba un león horroroso
Con mensurado paso magestuoso
Por una selva; oyó una voz ruidosa
Que con tono molesto y continuado
Llamaba la atención y aun el cuidado
Del reinante animal, que no sabía
De qué bestia feroz quizás saldría
Aquella voz, que tanto más resonaba
Cuanto más en silencio todo estaba*

*Su magestad leoneza
La selva toda registrar procura
Mas nada encuentra con la noche oscura,
Hasta que pudo ver ¡oh qué sorpresa!
Que sale de un estanque a la mañana
La tal bestia feroz, y era una Rana.*

*Llamará la atención de mucha gente
El charlatán con su manía loca;
Mas qué logra, si al fin verá el prudente
Que no es sino una rana, todo boca?*

15.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Discurso que pronunció en la iglesia de la ciudad de San Felipe de Puerto Plata, el cura rector y vicario foráneo de ella, presbítero doctor *Manuel González de Regalado y Muñoz*, en la solemne función de acción de gracias, el 28 de diciembre de 1845 y 2º de la Patria ⁽²²⁾.

*Durum est tibi contra stimulum calcitrare.
Es imposible resistir las disposiciones soberanas de Dios... De los hechos de los Apóstoles en el cap. 9º v. 5º.*

(22) Este Discurso, impreso en 1846, fué reproducido en nuestro libro *Discursos históricos y literarios*, C. T., 1947.



Verdaderamente infeliz debemos llamar, católicos, y mis queridos hermanos, a aquel que no tiene a lo menos un amigo, a quien pueda descubrir su corazón, comunicarle sus penas, manifestarle sus indignancias, y aun con quien conferenciar y partir sus prosperidades. No es tan necesario al hombre el fuego, ni el agua, como hallar un amigo fiel en todos los acontecimientos de la vida.

Mas dónde se encontrará este amigo? Acaso en la Scythia, en la Tracia, entre los Partos, o en los Antípodas? Ah, católicos! entre nosotros es cierto que no se halla sino en idea como el orador de Cicerón, porque como dice el Profeta Jeremías, todo hermano gira a su fin, y todo amigo se presenta con dos caras. *Omnis frater supplantat, et emnis amicus fraudulenter imedit.*

Sólo Dios, católicos, sólo Dios es nuestro verdadero y eterno amigo. El únicamente debe ser el blanco de nuestros pensamientos, el objeto de nuestro amor, el refugio en todos nuestros peligros y luchas, y el fino amigo, a quien ocurramos en todas nuestras necesidades. Porque a la verdad, si es de fé el que hay un Dios en tres personas, Padre, Hijo y Espíritu Santo, es igualmente de fé, que su poder no conoce límites, que su providencia excede a todo, y que está, pronto siempre su amor a oír y favorecer a los que le invocan. Por lo que, con razón podemos decir nosotros que pretende herir la esfera diáfana, solicitando un imposible real, todo el que quiera resistir a sus soberanas disposiciones. *Durum est tibi contra stimulum calcitrare.*

Ved aquí, católicos, el plan de mi pequeño discurso en este día en que la religión nos reúne alrededor del altar del Señor, para admirar su grandeza, adorar su majestad y su gloria, y rendir el homenaje de nuestras alabanzas en acción de gracias por sus bondades y misericordias; y para que su demostración sea útil, pidamos todos, todos juntos y de acuerdo la gracia divina, por la eficaz y poderosa intercesión de la Santísima Virgen MARIA, a la que saludaremos en el portal de Bethleem, con las mismas palabras que lo hizo el Angel enviado del Cielo. AVE-MARIA, etc.

Así como Dios es anterior a todas las cosas del mundo, así también, entre las costumbres de los hombres ninguna hay más antigua que el culto y veneración de Dios. Fué Dios antes de todo tiempo, y antes que nada existiera en el principio recorría



en su carro de gloria precedido de su infinita sabiduría, y omnipotencia echando los cimientos del mundo y desenrollando el lienzo de la creación, y antes que nada existiera ya era Dios y no hubo jamás pueblo tan rústico, o bárbaro en época alguna, que viviera ajeno de esta religión y reverencia de Dios. Antes que los hombres viviesen juntos en comunidades: antes que levantasen ciudades y formasen familias, cuando aún vivían derramados como fieras, que fueran ya griegos, ya bárbaros, todos sacrificaban, todos ofrecían sus votos y oraciones a Dios; siendo de notar, que hasta a sus niños, porque desde sus tiernos años, aprendiesen y bebiesen con la leche de sus madres el culto divino, en lugar que nuestras madres nos cantan mil fabulitas para alegrarnos y acallar nuestros llantos en la cuna, ellos, al contrario, les forjaban y componían canciones de sus Dioses. De aquí nacieron los tan ponderados himnos del Orpheo y Homero, de aquí la Teogonía de Hesiodo; de aquí, en fin, aquellos antiquísimos versos de los gentiles. *Ad Deos adheunto, casté pietatem adhibento.*

Podemos decir, católicos, que no es necesario que la fé, ni los documentos filosóficos nos enseñen, que hay un Dios, pues que la luz natural lo manifiesta, y nos guía a su conocimiento. Sí, católicos, porque si por una sola línea fué conocido Apeles quien será aquel tan estúpido, como insensato, que considerando el origen, la grandeza, la multitud, el orden, la belleza, la plenitud, y las operaciones de la naturaleza, no se eleve a conocer y confesar este primer autor, o esta primera causa, que en todos los idiomas tiene este nombre de cuatro letras, que significa Dios? Al mismo tiempo estos claros espejos reflejan y hacen plena fe de la suma potencia, infinita sabiduría, y bondad inestimable de este gran Dios, que tiene providencia de todo, que lo abraza todo, que lo gobierna todo, que lo llena todo, que tiene en sí todas las cosas, excediéndolas a todas, llevándolas y rigiéndolas. Este supremo ser es el que nosotros los cristianos, conducidos además por las soberanas luces de la revelación, confesamos verdadera y única deidad. Dios uno en substancia y trino en personas, manifestando nosotros, y confundiendo así el error del ciego judío. que contaba soledad en Dios, y el de los gentiles que numeraban muchos Dioses, cuando tres son los que dan testimonio en el Cielo, y estos tres son uno, un solo Dios, una sola esencia, que con suma sabiduría, e irresistible



poder confunde la arrogancia humana, y descubre toda su **necedad** reyéndose de aquellos que quieren correr parejas con él, **porque** su divina providencia a todo excede.

Bien pudiera yo, Señores, confirmar ahora esta ortodoxa **verdad** y doctrina con innumerables pasajes de la sagrada **escritura** y tradición, que vosotros muy bien conocéis y sabéis, **si** no temiera molestar vuestra atención, abusando de ella con **largas** historias de Reyes y pueblos, de enemigos y ejércitos que el Espíritu Santo nos refiere en los libros sagrados. Sólo sí os suplico recordéis de paso, como triunfara nuestro Dios de la infernal rebelión de los ángeles rebeldes, y de su soberbio caudillo Lucifer. De qué suerte castigó el engaño la desobediencia de nuestro primer Padre Adam: el modo con que avasalló el orgullo de Antioco, al blasfemo Senacherib, a los sacrílegos Nabucodonosor y Baltasar, y al arrogante y pérfido Faraón con su ejército y carros.

Que os acordéis que su divina Providencia llevó a debido efecto los sueños de su casto siervo José; y que no obstante la oposición de Jonás hizo se cumpliese su voluntad; que se frustrasen los depravados intentos de Saúl contra David, para que se efectuasen las disposiciones del Cielo: que deshizo la soberbia del Gigante con la débil presencia de un niño Pastor, y domó la altanería de Holofernes con la tímida mano de una mujer; y finalmente recordad, que cuando Saulo se armaba con más esfuerzo contra el corto número de cristianos, solicitando facultades y poderosos auxilios para destruirlos y exterminarlos, intentando así degollar la Iglesia en su cuna, entonces le rinde de improviso, y muda una repentina luz de la divina Providencia, que le asegura, que es *imposible resistir las disposiciones soberanas de Dios.*

Durum est tibi contra stimulum calcitrare.

Pero para qué son, católicos, tantas digresiones, ni para qué fatigarnos la imaginación buscando pruebas de lejos, cuando el admirable objeto de nuestra congregación en este día, es un irrefragable testimonio de la verdad qué os anuncio? Porque quién imagináis, católicos, que en la noche del 21 de los corrientes, entre las nueve y las diez, estrelló, con mano poderosa, contra los arrecifes de nuestra costa de barlovento, a un cuarto de legua de esta ciudad, tres de los mejores, y más bien armados



y equipados buques de nuestros altivos enemigos? Quién soplara aquel impetuoso viento, que los condujo como por la mano a *Ma-Luis*, lugar destinado para su encallamiento y ruina? Quién pensáis que ha puesto rendido en nuestro poder, implorando nuestra clemencia a un General, Almirante de la flotilla enemiga, con 150 prisioneros, entre los cuales se cuentan 34 entre coroneles, comandantes, capitanes, tenientes, alférez, comisarios y oficiales de sanidad? Quién hizo que perecieran ahogados, entre las embravecidas ondas del mar, cinco o siete de nuestros enemigos, entre ellos un coronel, comandante de uno de los tres buques? Quién ha puesto en nuestro poder 19 piezas de artillería, muchos fusiles, lanzas, pólvora, balas, pots de metralla, y mil cosas más de nuestros enemigos? Quién le ha hecho sufrir con este terrible golpe a nuestro enemigo una pérdida que bien puede calcularse en mucho más de 90.000 ps. ftes? Quién en fin ha destrozado esta fuerza expedicionaria de nuestro enemigo que venía sediento de beber nuestra sangre, a saciar sus deseos de venganza con nosotros, y esto justamente en el mismo lugar, en aquel Puerto Plata, que más ansiaban ellos, que más han estado amenazando, y en donde, decían, que no perdonarían en su bárbaro furor ni aun a nuestros inocentes niños? Esto es, católicos, bien lo habéis visto el admirable y grandísimo prodigio que nos enseñara el Sol del 22 de diciembre, cuando asomándose en su Oriente, derramó sus rayos de luz sobre las playas de Ma-Luis. Y quién os vuelvo a preguntar, quién velaba aquella noche memorable por nosotros? Quién nos custodiaba? Quién obrara tan estupendo portento?

Ah, católico! es un ciego, es un obstinado el que no diga a voces que sólo el infinito poder de nuestro Dios nos ha liberado en esta ocasión; de aquel mismo Omnipotente Dios, que en otro tiempo había conducido, contra todos los dictámenes, cálculos, y esperanzas humanas, al inmortal Argonauta Cristoval Colón, por desconocidos mares, bajo el rumbo fijo de la Santísima Virgen MARIA DE MERCEDES hasta descubrir esta preciosa Antilla, superior por muchas y conocidas causas a todas las comarcas, y plantar en ella el sacrosanto estandarte de la Cruz de Jesu-Cristo. Sí, católicos, este mismo Dios fué el solo, el que nos libró en aquella noche, con un golpe de su irresistible poder, de la invasión marítima de nuestros enemigos, ordenando a los vientos y al mar, que pronto obedecen a su voz, que conduje-



ran al Almirante y flotilla haitiana al lugar en que su Providencia quería ostentar claramente el divino poder, la bondad, y la protección que su Majestad ha desplegado a favor del Pueblo Dominicano. Favor es este, católicos, grandísimo ya sea que lo consideréis en cuanto a su valor material, o ya y mucho más grande si se avalúa por los efectos morales y políticos que ha de producir necesariamente.

Qué filósofo, católicos, el más congeniado, y adherido al funesto sistema de incredulidad del presente siglo, al ver en nuestras playas las barras de tres buques enemigos encallados en los arrecifes y peñas, los hierros y prisiones que venían destinados para nuestros pies y manos; los cañones, carronadas, y gruesas balas con que intentaban destruir nuestras ciudades, y dar la muerte a los que las habitamos; y abatidas, en fin, las banderas haitianas, que hasta un momento antes soñarían nuestros enemigos, que las verían flotar en nuestras torres y castillos, no confesara a vista de este espectáculo, haber sido esta una obra toda del Cielo, del Dios, quiero decir, que lo criara? Yo no sé a qué otra causa podrá atribuirlo el extravío y ceguera de un merédulo. De mi parte lo que puedo aseguraros es, que desde el lunes 22 están mirando mis ojos estos despojos del enemigo, rodando por el suelo, y cada vez más oigo que ellos por sí solos están clamando con sus mudas lenguas y publicando el infinito poder del solo grande altísimo, y omnipotente Dios; ellos por sí solos, están dándole a todo el orbe un público testimonio de que es imposible resistir, ni oponerse al brazo todo poderoso de la divina Providencia. *Durum est tibi contra simulum calcitrare.*

Os quedaba alguna duda ¡naciones del universo! de que Dios protege la causa de los Dominicanos? *Venite et videte opera Domini.* Venid, pues, a las playas de Ma-luis, y allí veréis, que no hay nación ninguna que tenga tan cerca de sí a su Dios ni que la favorezca y ampare, la ayude y defienda más admirablemente, como la República Dominicana. *Non est alia natio tan grandis, que habeat Deos appropinquantés sibi sicut Deus noster adhest nobis.* Venid y ved, que allí hallaréis constante en nuestro favor al Dios Omnipotente, que en Febrero de 1844, nos inspiró el pensamiento de separarnos de la dominación haitiana; el Dios que venció en Azua y en el Maniel, en las Matas y las Caobas, en el Tortuguero y el Cachimán, en San Tiago y en Beler, y en cien otros encuentros, que tuvieron con el enemigo



nuestros valientes compatriotas, humillando el Señor en todas partes la injusticia y el orgullo haitiano: *venite et videte*, ved, que este mismo Dios, es también el que acaba de destruir la flota enemiga que tan altiva nos amenazaba, poniendo en nuestro poder hasta su gran Almirante. Oidlo, pues particularmente, vosotros ciegos y obstinados haitianos, Dios ha decidido y decretado libertarnos de vuestro yugo de hierro; y sabed que es imposible resistir a las soberanas disposiciones de Dios. *Durum et tibi contra stimulum calcitrare*.

Dejad, católicos, a nuestros enemigos seguir sus propios consejos: que fabriquen torres de viento, y castillos en el aire; que trasen, urdan, y tramen sus telas a su idea, que en esto consiste la libertad de su alvedrío, el que Dios no fuerza; pero creed, que por los mismos medios y artes que usan contra su voluntad, se ha de cumplir la voluntad divina. El consejo podrá ser del hombre, pero la ejecución no es siempre suya. Nosotros, tengamos una fé viva, creamos, que hay un solo Dios verdadero, esperemos con toda confianza en él, y amémoslo de todo nuestro corazón: respetemos su nombre santo, veneremos su nombre altísimo, adoremos su nombre terrible; y confesemos que no hay otro semejante a él en sabiduría, en poder, y en misericordias. Publiquemos a voces que él es nuestro autor, nuestro conservador y nuestro padre amoroso: humillemos en su presencia, y démosle a todas horas gracias por los innumerables beneficios y prodigios con que nos favorece: entonemos cánticos de gratitud y reconocimiento; anunciemos entre las gentes, su grandeza y su gloria, y contemos a todos los pueblos sus maravillas, porque, en verdad, es grande nuestro Dios y Señor, y terrible sobre todos los Dioses; él solo es digno del honor, de la alabanza y de la gloria.

Como verdaderos cristianos nosotros, acojámonos bajo el omnipotente auxilio de nuestro Dios, que, con sobrada razón, podemos llamar el Dios de los Dominicanos; y con tan poderoso patrocinio no desmayemos en la empresa comenzada y que tan adelantada se encuentra, *unámonos*, católicos, *unámonos*, mis caros compatriotas, *unámonos*, estrechísima y cordialmente, y formemos una masa compacta, con un solo espíritu, un solo sentimiento, un solo objeto: *unámonos*, dejando a un lado cualquiera pasión indigna de hallar cabida en los pechos dominicanos, pues que esta sólida unión, esta franca y verdadera unión, nos atrae-



rá más y más las bendiciones y los auxilios divinos, nos hará invencibles, y será siempre el terror y el exterminio de nuestros enemigos: animémonos, preparémonos, estemos alertas y vigilantes y salgamos con confianza a la lid más justa y santa que vieran los siglos, y al encuentro de un enemigo que ya vemos con la mayor claridad que está proscrito por Dios: tengamos fé, os repito, y no temamos, el Señor nos entregará cuantos ejércitos vengan contra nosotros.

Venid, mis hermanos, venid y adoremos al Dios de nuestros Padres, al Dios de los Dominicanos, el que ya tan próximo a nacer para redimirnos del pecado de Adam, nos trajo y nos regaló en la noche del 21 el *Aguinaldo* que más podíamos desear, y que más nos podía convenir en las circunstancias en que nos encontrábamos. Postrémonos a sus pies, adorémosle en aquel Portal, y clamémosle con fervorosas oraciones.

Oh divino niño Jesús recién nacido! en ese Portal, y entre esa humildad con que habéis querido nacer para confundir la soberbia y orgullo del mundo, nosotros te reconocemos, te confesamos, y te adoramos, como que solo sois nuestro Dios y Señor: *Te-Deum laudamus*; te Dominum confuemur: recibid la acción de gracias que os tributan nuestros corazones, por vuestras infinitas bondades, y en especial por el admirable portento que habéis obrado en nuestro favor en la noche del 21: nosotros convidamos, además, a todas las criaturas del Cielo y de la tierra, y hasta del infierno mismo, a que nos ayuden a alabaros, ensalzaros y daros gloria. No atendais, Señor, a nuestras iniquidades y desméritos, sino a vuestra gran bondad y misericordia para que nos concedais siempre la victoria contra nuestros enemigos, ya sean del Oriente, Poniente, Septentrion, o Medio día: haced que todos conozcan que hay un solo Dios poderoso, que defiende su propia causa: concedednos la paz, tranquilidad y seguridad de nuestro país, para que podamos gozar los ricos dones que en él nos diera vuestra bondad paternal: dadnos vuestra gracia y haced que todo resulte al fin a mayor gloria vuestra, y eterna felicidad nuestra. Amén.



16.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Del Cónsul francés al Ministro de Negocios Extranjeros de Francia. Santo Domingo, 21 enero 1846 ⁽²³⁾.

Señor Ministro:

En uno de mis precedentes despachos, suscintamente llevé a conocimiento de V. E. la noticia que acababa de recibir el Presidente Santana del siniestro sucedido, en la noche del 21 de diciembre pasado, a un tiro de cañón de Puerto Plata a tres barcos de la flotilla haitiana comandada por el General de División Cadet Antoine ⁽²⁴⁾.

No se conocían entonces los detalles de este suceso providencial que ha salvado ese puerto dominicano y puesto en poder de Santana más de 150 prisioneros haitianos. Dos goletas de Haití, *La Guerriere* y *Dieu Protege*, armada cada una con una pieza de cañón de 18, en colisa, y de seis carronadas de doce, empujadas por un violento golpe de viento norte, fueron lanzadas con tanta fuerza sobre los arrecifes vecinos de Puerto Plata que hasta ahora ha sido imposible sacarlas. *La Unión*, que llevaba el pabellón del Almirante Cadet Antoine, corrió la misma suerte; pero ha sido menos maltratada. Ya ha sido puesta a flote y no tardará se dice en venir a reforzar en pocos días la flota dominicana en Santo Domingo. La presencia del Almirante haitiano a bordo de esta última goleta en el momento de encallarse había hecho creer también en la pérdida del tres mástiles haitiano *Presidente*, pero ese rumor no tuvo ningún fundamento. Este barco no había abandonado el puerto del Cabo. Se asegura aquí que las autoridades de Puerto Plata han logrado después de muchas dificultades, salvar una parte de la artillería y del material de las dos goletas que no se han podido poner a flote.

Informado por avisos secretos que la flotilla dominicana había abandonado a Puerto Plata para venir a aprovisionarse en Santo Domingo, los haitianos juzgaron favorable el momento para sorprender ese importante puerto y apoderarse de él.

(23) Traducción. De Correspondencia del Cónsul de Francia..., 1944.

(24) Saint-Denis se refiere a su oficio del 27 de diciembre de 1845, en Correspondencia del Cónsul de Francia en Santo Domingo, C. T., 1944, p. 215. La presente carta procede de la misma obra, p. 221.



Ellos habían sabido, se dice, una combinación, y todo hace creer que, sin la mano invisible de la providencia que una vez más se ha mostrado tan favorable a los dominicanos, esta tentativa hubiese triunfado completamente y el pabellón de Haití flotaría de nuevo hoy en Puerto Plata y quizás aún en Santiago, Capital del Cibao. Si se pueden creer los rumores que vagamente circulan en el público, varias personas estarían gravemente comprometidas en este asunto que ha motivado el envío a esos dos puestos del Coronel Esteban Aybar, Jefe superior político de la provincia de Santo Domingo y el hombre de confianza del Presidente Santana. Estos enojosos rumores toman su fundamento en el absoluto silencio que guarda el Gobierno a este respecto y aun en el secreto que trata de rodear la misión del Coronel Aybar y su brusca partida para la provincia de Norte. No se sabe nada más a este respecto; porque, desde hace algún tiempo estamos sin comunicación con la Capital del Cibao. Yo mismo estoy sin noticias de mi corresponsal en esa ciudad.

El Almirante Cadet Antoine, los oficiales a sus órdenes y los equipos de los tres barcos encallados en Puerto Plata están en las prisiones en Santo Domingo desde los primeros días de este mes. Han sido sometidos, unos y otros, a numerosos interrogatorios de lo que nada ha pasado al público. Se les trata hoy con consideraciones y dulzura, y el Gobierno de Santana escuchando los consejos de los amigos de la humanidad, no ha tardado en hacer quitar a esas desgraciadas víctimas de la suerte las cadenas del crimen y de la ignominia de las que habían sido cargadas en primer momento de solicitud exagerada para el mantenimiento del orden.

Sea lo que sea Señor Ministro, la presencia en la ciudad, en las actuales circunstancias, de más de doscientos prisioneros haitianos, inspira serias inquietudes al gobierno dominicano.

En cuanto a mí lamento vivamente en interés de la humanidad no haber recibido aún respuesta a la proposición de cambio de prisioneros que había sido autorizado a transmitir al Gobierno haitiano en los primeros días de diciembre pasado por intermedio de nuestro Cónsul General en Puerto Príncipe.

E. de Juchereau de Saint-Denys.



17.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Caracas,
16 febrero 1846 ⁽²⁵⁾.

REPUBLICA DOMINICANA

Acabamos de recibir cartas de la ciudad de Puerto de Plata que alcanzan hasta el 16 de febrero. La escuadra dominicana, compuesta de nueve goletas, fondeada en aquella bahía, y una barca que por momentos se aguardaba de la capital, se preparaba a buscar el resto de las fuerzas navales de Haití para exterminarlas. Todo el país se hallaba en armas y preparándose a recibir el numeroso ejército conque lo ha amenazado el Presidente Pierrot, para fin de Febrero o primeros días del corriente Marzo. El Presidente de la República Dominicana, General Santana, ha expedido una proclama el 5 del mismo Febrero, declarando a los enemigos que si pisan el territorio dominicano al momento serán ejecutados doscientos prisioneros que existen en Santo Domingo, entre ellos el Almirante Haitiano, General de división Cadet Antoine, y no se dará cuartel a los demás que caigan en poder de los Dominicanos. La invasión de los haitianos debía ser formidable y la resistencia lo sería más: la lucha debe ser por consiguiente sangrienta y de exterminio. De un lado opresores bárbaros animados de la más atroz venganza, marchan con numerosas huestes imaginando dar el golpe de gracia, a la civilización y a la libertad. Del otro lado, una población entera de hombres con la conciencia de sus derechos y resueltos a vencer o morir, llenos del entusiasmo que inspira el patriotismo, la santidad de su causa, y la confianza en su valor esperan ansiosos a los bárbaros para darles la última lección. ¡Oh heroicidad dominicana! ¡Oh hija primogénita de Colón! ¿Te dejarán abandonada en esa nefanda guerra de la ignorancia y de la tiranía, tantas naciones de Europa y América para las cuales no puede ser indiferente el triunfo de la justicia, de la moral, de la civilización? ¿La humanidad no excitará en tu favor a ninguno de los gobiernos más vecinos para darte alguna ayuda en tus conflictos? Jamás se vió tanta indiferencia en circunstancias tan extraordinarias de un pueblo que invoca y necesita

(25) De *El Liberal*, No. 588, Caracas, 7 marzo 1846. Este artículo fué escrito, seguramente, por don José María Rojas, vecino de Puerto Plata en los tiempos de Núñez de Cáceres. Desde entonces se estableció en Caracas, donde dirigió el importante periódico mencionado, que se complacía en publicar las noticias de Santo Domingo en los días de la Separación. Hijo suyo fué el ilustre escritor dominico-venezolano Aristides Rojas.



las simpatías y auxilios de todos los principios homogéneos con los que él sostiene, religiosa, moral y políticamente. Todavía no es tarde y confiamos aún en que los intereses bien entendido de otros pueblos hallarán su cuenta en la protección al dominicano, para contribuir a la consolidación de sus derechos y de su libertad.

18.—DEL PRESIDENTE SANTANA AL COMANDANTE DE LA DIVISION ESPAÑOLA DE OPERACIONES EN LAS COSTAS DE LAS ANTILLAS. Santo Domingo, 24 febrero 1846 ⁽²⁶⁾.

24 febrero 1846.

Exmo. Señor:

La muy favorecida nota de V. E. de este día me ha sido entregada, y su misión me es tanto más satisfactoria cuanto que al manifestarme las simpatías que reinan entre la España y los habitantes de esta parte de la Isla, que me cabe el honor de mandar me reclama una protección que la República Dominicana ha dispensado siempre a los Buques Españoles que han visitado nuestros puertos y que por mis comunicaciones a los E. E. S. S. Gobernadores de Cuba y Puerto Rico les ha sido asegurada, pues nosotros no hemos hostilizado, ni declarado Guerra sino a los Haytianos que durante el espacio de 22 años nos sumieron en la más espantosa cautividad. Estos han sido los que por un Decreto que han publicado, han declarado los puertos de la parte del Este en estado de Bloqueo, pero les hemos opuesto fuerzas marítimas no solo para evitar sus depredaciones, sino para proteger el comercio de todos los Buques que vengan a nuestros puertos, cuyas fuerzas marítimas, existen una parte en este Puerto y otra sobre las costas de Puerto de Plata. V. E. puede estar seguro, y transmitir con franqueza a los E. E. S. S. Capitanes Generales de las Islas de Cuba y Puerto Rico y a cualquiera otra persona a quien corresponda, que el Pabellón Español será debidamente respetado en nuestra República, y que con la mayor buena fe estamos dispuestos a conservar relacio-

(26) A la situación creada por la pretensión haitiana de bloqueo de los puertos dominicanos se refiere el presente oficio. (Copiador de Oficios de Relaciones Exteriores, 1846, folio 36, en A. G. N.)



nes de amistad y buena inteligencia no sólo con la España, sino con todas las demás Naciones Civilizadas.

Quedo de V. E. con los sentimientos de la más perfecta cordialidad su muy atto. y sego. servidor.—firmado.—SANTANA. Refrendº El Ministro de Justicia Instrucción Ppca. y Relaciones Exteriores.—firmado.—Bobadilla.

(Copiador de Oficios de Relaciones Exteriores, año 1846, folio 36, en Archivo General de la Nación).

19.—MEMORIA DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA, GENERAL MANUEL JIMENES, AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. (Párrafo) 14 febrero 1846.

Creo de mi deber observar que desde el mes de julio pasado a esta fecha, han desplegado los enemigos fuerzas imponentes con el objeto de invadir nuestro territorio, tanto por mar como por tierra: el gobierno, celoso siempre en el cumplimiento de su cargo, movilizó las guardias cívicas; expidió un decreto, en 15 de julio, sobre la organización del ejército, el cual le incluyo bajo el número 2; se activó además la reparación de fortificaciones; se compraron buques, armamento, grande cantidad de pertrechos de guerra, vestuarios etc.; y considerando que a consecuencia de los acontecimientos de julio en las fronteras del Sud, los habitantes de esos pueblos vendrían a acogerse a la capital, se hicieron grandes acopios de provisiones, todo lo que, ocasionando gastos destruyó los cálculos hechos por el Congreso Nacional al momento de votar la suma destinada a los gastos de la guerra para el año económico, de los cuales incluí a V. una nota en exposición de fecha 10 del que rige.

Por esta misma causa, previendo que con las guardias cívicas no podría hacerse frente a las repetidas tentativas de invasión del enemigo por la dificultad de reunir las en el perentorio tiempo que sería preciso; y considerando al mismo tiempo que mantenerlas continuamente sobre las armas, a más de producir grandes gastos al Erario, se haría un grande perjuicio a la agricultura, casi arruinada, dispuso se formasen nueve regimientos de infantería, dos de artillería y uno de caballería, en



todo el territorio de la República, conforme al reglamento de las tropas de línea y su uniforme, de fecha 6 de noviembre de 1845, contenido bajo el número 3: los lugares en que dichos regimientos se encuentran distribuidos están expresos en el presupuesto de gastos ordinarios de los ramos de Guerra y Marina para el próximo año económico que adjunto bajo el número 4.

Marina

La flota dominicana se compone hoy de diez buques, siete del Estado y tres tomados en requisición y armados por el gobierno; todos bien armados, y aparejados y tripulados lo mejor que permite la escases de marinos hábiles y suficientes, cuyos nombres y armamentos es como sigue:

La fragata *Cibao*, con 20 cañones, fusiles, lanzas, machetes etc.

El bergantín goleta *San José*, con 5 cañones ⁽²⁷⁾.

El bergantín goleta *La Libertad*, con 5 cañones.

La goleta *General Santana*, con 7 cañones.

La goleta *La Merced*, con 5 cañones.

(27) El 3 de junio de 1846 el Consejo de Secretarios de Estado, bajo la presidencia del Presidente de la República, General Santana, decidió: "que el Bergantín Goleta de Guerra San José en atención a su estado de deterioro, se ponga a disposición del Ministro de Hacienda después de desarmado. En cuanto a la Goleta de guerra el 27 de Febrero, se decidió que se pusiera igualmente a disposición del mismo Ministro de Hacienda para que en Puerto de Plata se le cambien los mástiles que se encuentran en mal estado; bien entendido que conservará la Artillería para ponerla a cubierto de una sorpresa". (Copiador de Interior y Policía, No. 1, A. G. N.)

En carta anterior, 18 de mayo de 1846, del Ministro de Guerra y Marina al Coronel Cambiaso, le daba las siguientes instrucciones:

"Señor Coronel: Deseando que la Marina se organice y arregle de un modo positivo se le ordena que todos los buques bajo su mando formen un proceso verbal los que deban desarmarse con su inventario y los otros de Guerra un inventario detallado por partes según se acostumbra es decir, provisiones, armamentos y pertrechos y las demás partes que se constituyan, el casco, velámen. La *María Luisa* y la *Esperanza* son los que debiendo entregarse a sus dueños se formará el proceso verbal informando el estado en que se hallaban cuando el Gobierno los recibió, nombrando al mismo tiempo tres peritos para examinar la reparación que haya que hacer para ponerlos en el estado de los buques de guerra y la reparación necesaria que haya que hacerseles, procediendo inmediatamente a los de la goleta de guerra *La Merced*, el *General Santana* y el 27 de Febrero arreglando la tripulación y organizándolo todo de un modo positivo y dejando en los otros buques el número de marinos necesarios para su celo y cuidado". (Copiador de Oficios de Guerra y Marina, Libro I, 1844-1846).



La goleta *Separación*, con 3 cañones.

La goleta *27 de Febrero*, con 5 cañones.

Los tomados en requisición: la goleta *María Luisa* ⁽²⁸⁾, con 3 cañones; la goleta *30 de Marzo*, con 3 cañones; la goleta *Esperanza*, con 3 cañones.

Esta flotilla está al mando del general de marina J. Cambiaso. Este importante ramo adolece del mismo mal que el ejército en cuanto a reglamentos y ordenanzas.

(García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 39).

20.—MENSAJE PRESENTADO POR EL PRESIDENTE SANTANA AL CONGRESO NACIONAL EL 3 DE MARZO DE 1846 (Párrafo).

Durante el receso de la primera legislatura, el orden público sufrió una grande alteración con las invasiones que hicieron nuestros enemigos los haitianos por todos los puntos de las fronteras que dividen nuestro territorio, habiendo logrado posesionarse en el mes de Julio de los pueblos de Dajabón y Las

(28) El 23 de octubre de 1846, el consejo de los Secretarios de Estado reunido extraordinariamente en la sala de deliberaciones bajo la presidencia del Presidente de la República: "Vista la exposición de los S. S. Pelerano y Mayolo, Comerciantes de esta plaza sobre el reclamo de una indemnización tanto por los deterioros ocasionados a su goleta nombrada *María Luisa* que se tomó en requisición para el servicio público; como por el tiempo que estuvieron privados del uso de su buque. Vista la resolución del Gobierno de 3 de Julio del año corriente en que se concedía a los dueños del buque la mitad del precio que las jarcias, velámenes, etc., costasen nuevos y además una indemnización de ciento cincuenta pesos mensuales durante el tiempo que el buque estuvo al servicio del Gobierno, con cuya resolución manifiestan no estar conformes. Ha decidido que se les abone por el tesoro público, o bien la suma que se lleva ya estipulada o bien la de tres mil pesos en moneda Nacional, por toda indemnización, quedando al arbitrio de los peticionarios optar entre las dos concesiones según lo estimen más favorables a sus intereses".

"Nota: Habiendo presentado al Gobierno los S. S. Pelerano y Maggilo, con fecha 18 de noviembre último una petición aceptando la mitad del precio que las jarcias, velamen de su goleta *María Luisa* le han costado nuevos y renunciando la indemnización de \$150 mensuales a beneficio del fisco, se manda que se le pague la suma de cuatro mil novecientos siete pesos moneda nacional, mitad del total del costo. Sto. Domingo y noviembre 2 de 1846, año 3º de la Patria.—El Ministro Secretario de Estado en los Despachos del Interior y Policía, Puella". (Copiador de Interior y Policía, No. 1, A. G. N.)



Matas de Farfán. Este acontecimiento obligó al gobierno a movilizar toda la República y a marchar contra el enemigo hasta rechazarlo fuera de los puntos que hasta ahora ha dictado la prudencia necesario conservar con guarniciones. Asimismo, por las amenazas que se nos hicieron apresándonos una goleta armada en guerra nombrada *La Virginia*, y ocasionando que destruyéramos otra nombrada *La Marina*, tuve que recurrir a tomar la medida de formar una escuadrilla, constante de diez velas, para repeler las fuerzas marítimas enemigas, impedir que se hicieran dueños del mar, y mantener la confianza en el comercio exterior, que pudo alterarse en aquellos momentos por temor de ser víctima de la barbarie de nuestros adversarios que, violando el sagrado derecho de gentes, expidieron fulminantes decretos contra los extranjeros que negociasen con nosotros ⁽²⁹⁾.

(García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 40).

21.—Soulouque, CARTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DEL ESTE. Port au Prince, 24 noviembre 1848 ⁽³⁰⁾.

Conciudadanos:

No he podido contemplar sin un dolor profundo, vuestra situación presente. La miseria escoltada por todos sus horrores; la pasión, los odios políticos dividiendo las familias, armando los hijos contra los padres, los padres contra los hijos, las aprehensiones sobre las empresas del extranjero, la guerra civil, en fin, pronta a estallar en vuestro seno; ved ahí las terribles con-

(29) Esta escuadrilla, que hizo el crucero del norte al mando del coronel Juan Bautista Cambiaso, la componían: la fragata *Cibao*, con 20 cañones; el bergantín goleta *San José*, con 5; el bergantín goleta *La Libertad*, con 5; la goleta *General Santana*, con 7; la goleta *Nuestra Señora de las Mercedes*, con 5; la goleta *Separación Dominicana*, con 3; la goleta *27 de Febrero* con 5; la goleta *María Luisa*, con 3; la goleta *30 de Marzo*, con 3; y la goleta *Esperanza*, con 3. Los siete primeros buques eran de la propiedad del Estado; los otros tres tomados en requisición. José G. García, *Partes oficiales...*, p. 20.

(30) Aunque no se refiere a la guerra marítima, se incluye aquí esta bizarra salida de Soulouque, reveladora de sus ingenuas pretensiones en vísperas de su invasión de 1849, cuyo fracaso estrepitoso tuvo como reacción la ofensiva naval de ese año. El curioso documento, omitido en *Guerra Dominico-Haitiana*, se publicó en hoja suelta, en francés y en español, en Port-au-Prince, 1848. Por su notoria incorrección no se reproduce ahora la versión española de 1848, sino una nueva traducción.



secuencias producidas por una separación fatal, que la humanidad, los vínculos de la sangre, la sana política reprueban igualmente.

En estas circunstancias supremas, el deber me prescribía hiciese un patriótico llamamiento a vuestro buen sentido, con el fin de tratar de realizar la obra deseada de la reconciliación de la gran familia haitiana, bajo la égida de la unidad del gobierno, que es la salvación de nuestra libertad, de la independencia de la patria y la garantía de su gloria, de su poder y de sus altos destinos futuros.

Mi proclama del día 4 del mes corriente ⁽⁸¹⁾, os ha llevado mis votos y mis esperanzas: contiene, además, el compromiso formal que ha de darle seguridad, a los magistrados y funcionarios de todas clases, sobre su mantenimiento en sus posiciones actuales.

Tengo pues lugar a creer que ese llamamiento será oído.

Quién puede ser contrario a esta reconciliación que se hace hoy más necesaria que nunca? Los traidores solos! Pero son impotentes; sus prestigios han caído, sus actos son conocidos, despojados de los misterios en que se envolvían.

No tenían más que un objeto único: el restablecimiento del sistema odioso que concluyó en 1822. Todo lo habían puesto por obra para hacerlo revivir. Pero aunque yo guardase silencio sobre sus intrigas, desde mi advenimiento al poder, no dejaba, por tanto, de observar menos atentamente sus pasos y movimientos: y adquirí con algunos ilustrados ciudadanos del oeste, el convencimiento de que habían de encontrar en la ejecución de sus proyectos una resistencia viva y enérgica. Entonces pude prever todos los desastres a que una situación tal arrastraría forzosamente a una sociedad cuyas ideas y sentimientos se diferenciaban, cuyas tendencias y voluntades se hallaban en un profundo desacuerdo. De ese caos, mis ojos vieron centellear las chispas que debían provocar la combustión general.

No recordaré aquí los hechos que presentan en toda su evidencia el fin que ellos se han propuesto. No citaré más que uno

(81) La Proclama de Soulouque, citada, del 4 de noviembre, fué refutada por Duvergé. Véase el Doc. 92, del 18 de diciembre de 1848, en *Guerra Dominico-Haitiana*, 1957.



o dos que son su condena eterna. Débiles por sí mismos y no pudiendo nada sin el concurso del exterior, han tendido los brazos hacia el extranjero. Sus agentes secretos recorren la América y la Europa, solicitando el apoyo, la alianza y aún el protectorado de las Repúblicas y Monarquías con la mira de poder, primeramente, realizar sus designios, y después, atacarnos y reducirnos al mismo yugo...

Báez y consortes no han dejado la Europa apenas de tres años! Conocemos todos sus esfuerzos cerca de algunos gobiernos para traerlos a la adopción de sus miras. Han sido frustrados! Pero esperaban, a lo menos, a fuerza de instancias, arrancar un Decreto para la deportación de los insurgentes franceses de junio, en la parte del Este. La facción retrograda, creyendo en los sucesos de sus confidentes, embriagada con un gozo anticipado, triunfaba ya de la próxima llegada de preciosos auxiliares que debían de ponerlos en estado de emprender todo. Esas perversos no han recogido aun sino un cruel desengaño.

Pero qué cosa puede pintar mejor su odio, su regreso de ellos a las ideas del régimen antiguo, que su conducta para con los desgraciados esclavos de Puerto-Rico, refugiados en Santo Domingo, poco después de la insurrección de 1844, que fomentaban desde tiempo? Ciudadanos del Este! os acordais que esos desdichados, huyendo de sus cadenas, creyeron hallar entre vosotros, sobre el suelo de la libertad, un asilo contra sus tiranos. Vosotros conocéis su encarcelación, la decisión tomada de volverlos a sus amos que habían llamado para reclamarlos, y como, gracias al influjo y al sacrificio del general Morro, escaparon del patíbulo, que según las leyes coloniales, les tenían reservado, cuando hubieran regresado con sus dueños... Todo comentario es aquí inútil; y denuncio, a la justicia divina, ese atentado de lesa-humanidad. Fuera de esto, por lo que toca al magnánimo libertador que tuvieron, todos sabéis cual fué su recompensa!... Sí, ved ahí esos hombres despojados de su máscara engañosa, y presentado a las claras sus pensamientos, sus sentimientos, sus tendencias verdaderas.

Pero para volver a construir el edificio de los tiempos viejos y cambiar vuestro estado social, era indispensable que llamasen en su ayuda la astucia y el artificio. Lo que explica el nombramiento del infortunado General Santana a la Presiden-



cia de su sedicente República, que no fué, sin saberlo, más que un instrumento útil entre sus manos. Por allí ganaron, para su causa, la masa del pueblo, su simpatía, la popularidad, la influencia de ese general, y fué con el favor de estos medios que pudieron llevar bastante lejos el cumplimiento de sus proyectos.

Acariciaron largo tiempo al fantasma de su Presidente; pero desde que se persuadieron que su conjuración era bastante madura para producir su efecto, y contando, por otra parte, con el apoyo del extranjero, no guardaron ya ninguna medida, y se disponían a derribarlo por los actos más ostensibles.

Sin embargo, vuestros ojos se abrían, en fin, a la luz; la confianza desaparecía y concebisteis justas inquietudes al ver tantos atentados cometidos contra vuestra libertad. No era más permitido el equivocarse sobre las intenciones de los pérfidos. La indignación se manifestó en Santo Domingo y en los agitados departamentos. La parte sana del pueblo se preparaba para la lucha para conservar sus derechos.

Entre tanto, el general Santana hizo dimisión de su cargo; pero su retirada, lejos de remediar la crisis actual, la agrava aun más. Lo que yo había previsto, sucedió pues. Los partidos se alzan, surgen los campamentos, y los departamentos y las ciudades hacen cada uno su pronunciamiento. Dios sólo sabe, a la hora en que estamos, los acontecimientos, las vicisitudes y las catástrofes que habrán seguido a estos hechos.

Conciudadanos! la guerra civil es una llaga de que ninguna sabiduría humana puede reparar los estragos. Oid mi voz paternal. Bastante sangre derramada en combates fratricidas ha teñido nuestros campos; bastantes lágrimas de viudas y de huérfanos han sido vertidas, bastantes gemidos han turbado la quietud de los cielos... Vivid en paz, cerrad vuestros oídos a los discursos de hombres egoístas, desnaturalizados, corrompidos, que os extravían y os engañan preparandoos unos días de luto y una existencia envilecida. Y después santificando vuestra concordia por vuestra reunión a vuestros hermanos del Occidente, abrazadnos para volver a atar la cadena de la gran familia, rota por nuestros enemigos comunes. Os espero con el olivo de la paz en las manos. El Eterno que nos mira, no faltará de bendecir esa piadosa determinación. Entendámonos, y de Haití dividida, volvamos a constituir un Estado compacto, fuerte y poderoso.



Así solo, llegará a ser formidable para los enemigos exteriores que osaran nutrir contra ella sus proyectos ambiciosos; y esta gloriosa herencia, conquistada por el denuedo de nuestros padres, transmitida intacta a nuestros descendientes.

Entonces nuestra patria tanto tiempo entrabada en su marcha, tomará un rápido vuelo. Mi gobierno está decidido a introducir en ella todo lo que puede contribuir a su prosperidad y a su esplendor. Las artes, las ciencias, la industria serán llamadas y estimuladas; la agricultura será rodeada de mi solicitud especial y tomará el rango que debe de ocupar como la primera de las artes. Entonces, nuestro suelo rico y sin igual, fecundado por los trabajos que se apoyan en los procedimientos inventados por la ciencia perfeccionada, verterá sus tesoros sobre los mercados del universo.

Habitantes del Este! El gozo de una libertad política asegurada, combinada con estas ventajas reales, es muy preferible a la suerte que os era reservada!... Apresuraos pues a acelerar su realización. Pondréis así término a los sufrimientos, a las miserias, a las privaciones cuyo peso os abrumba. Y dentro de poco, vosotros y vuestras familias, volverán a hallar esa comodidad pasada, en la venta de vuestros ganados multiplicados por la paz, y en la de los demás productos, mientras que vuestras balsas de Cahoba, bajando el curso de los grandes ríos, irán a llevarse en los centros comerciales, donde os asegurarán todos los medios de cambio con unos halagüeños beneficios.

Me place creer que no me engañaré en mi esperanza: vuestro buen sentido, vuestro patriotismo me lo garantizan. Pero, suceda lo que suceda, lo declaro a la faz del universo, Haití, en presencia de los peligros que amenazan su existencia, no puede quedarse más tiempo en la división. He prestado juramento sobre la Constitución que nos rige y sobre mi espada, de mantener su integridad. Cumpliré mi juramento a costa de mi propia vida.

Palacio Nacional del Puerto-Príncipe 24 de noviembre de 1848, año 45 de la independencia.

SOULOUQUE

Por el Presidente:

El Secretario de Estado Provisional del Interior y de la Agricultura,

L. VAVAL.



22.—OFENSIVA MARITIMA. Del Ministro de Relaciones Exteriores de la República a los Cónsules de Francia e Inglaterra. Santo Domingo, 14 marzo 1849.

Honorable Señor:

Viéndose el Gobierno Dominicano amenazado de una injusta invasión por tierra de parte de los enemigos haitianos, que ningún derecho ni dominio tienen sobre el territorio dominicano, fuerza es emplear todos los medios que nuestra situación política actual y nuestra capacidad pueden poner en acción para contrarrestar las miras del enemigo, haciéndole formar con nuestras fuerzas navales todo el mal y daños que permiten el derecho de la guerra.

A este fin el Gobierno ha determinado despachar todos los Buques de guerra de su Flotilla para recorrer las costas y litoral de la República Haitiana, de cuyo resultado es de esperar que se logre con los daños que se le irroguen que llegue el caso de negociar la paz que hasta ahora ha rehusado el enemigo y que desista o se paralice la invasión por tierra.

Al poner el Gobierno esta determinación en conocimiento de V. S. espera que se sirva contribuir a que informados los Buques de Guerra de S. M. Británica (el Cónsul General y los Buques de guerra de la República francesa) que puedan encontrarse sobre aquellas costas del motivo y de la presencia de la Flotilla Dominicana en ellas, no sea interrumpida ni molestada en sus operaciones dirigidas contra el enemigo haitiano y cuyos Comandantes llevan las correspondientes órdenes e instrucciones de respetar en los casos que ocurran las personas y propiedades de los súbditos de S. M. Británica y de la República francesa establecidos en el territorio enemigo.

Aprovecho esta ocasión para reiterar a V. S. las demostraciones de mi alta consideración.

Dios guarde a V. S. muchos años.

El Mtro. de Rs. Exteriores.—fdo. Dor. Caminero. (Del Copiador de Oficios de Relaciones Exteriores, año 1849, folio 209, en A. G. N.)



23.—INSTRUCCIONES DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA AL JEFE DE LA FLOTILLA. 20 marzo 1849.

No. 70.

Al Jefe de la Flotilla.

Sr. General: Además de las instrucciones verbales que a V. se han comunicado y a las cuales debe V. someterse, procedo a darle algunas por escrito más para que le sirvan de guía en sus operaciones.

1º Haga V. rumbo con toda la Flotilla bajo su mando por la Costa abajo de la República y llegará a la enemiga, y hará en ella cuanto esté en su alcance por hacer a los haitianos todo el mal posible, sujetándose a lo que a V. se le ha dicho a este respecto: recorrida la Costa del Sur enemiga, recorrerá la del Oeste sin encentrarse mucho en la ensenada de Pto. Príncipe y seguirá por el mulo de St. Nicolás a la del Norte.

2º Respete V. y haga respetar de todos aquellos que están bajo su mando los buques de naciones extranjeras y los bienes pertenecientes a los nacionales como igualmente los frutos o efectos pertenecientes a súbditos franceses, ingleses y americanos que se encuentren a bordo de buques haitianos apresados, lo que aparecerá de las cartas, correspondencias o facturas que se encuentren a bordo.

3º Todo lo que se tome del enemigo pertenece a esa expedición y le será distribuido por el Gobierno excepto el casco de los buques que se apresen, su armamento y pertrechos de guerra.

4º El Jefe de la Flotilla dará parte a este Gobierno de cualquiera ocurrencia que tenga lugar con buques extranjeros.

5º En caso de muerte o de imposibilidad de parte del Jefe de la Flotilla su segundo está en el caso de llevar a efecto estas instrucciones para lo cual dicho Jefe debe hacerlo partícipe desde luego.

Dios guarde al Jefe de la Flotilla muchos años.

[ROMAN FRANCO BIDO].

(Archivo General de la Nación. *Copiador de Oficios del Ministerio de Guerra y Marina*, 1849-1851, folios 17-18).



24.—OFICIO DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA AL JEFE DE LA FLOTILLA. 22 marzo 1849.

No. 76.

22 de marzo de 1849

Al Jefe de la Flotilla:

Sr. V. dará la vela esta noche con la Flotilla para el puerto de Azua; y luego que verifique el desembarco de gente y demás que debe hacer en ese lugar fondeará en uno de sus puertos en el que mejor crea, hasta nueva orden, y si en su tránsito se encuentra con escuadra enemiga cuyas fuerzas le sean superiores debe V. batirla ⁽³²⁾.

Deje Vd. a bordo de los buques ochenta militares y al Coronel Troncoso desembarcando por consiguiente el cuerpo de música y la batería excepto un tambor y un pífano que quedarán al servicio de la Flota. Dios gue. a V. ms. años ⁽³³⁾.

[ROMAN FRANCO BIDO].

(Archivo General de la Nación. *Copiador de Oficios del Ministerio de Guerra y Marina*, 1849-1851, folio 21).

(32) Esta resuelta orden es prenda del heroísmo dominicano; de la conciencia de su superioridad ante el haitiano. El trinitario José María Serra, en su artículo *Los haitianos*, publicado en *El Dominicano*, No. 1, del 19 de septiembre de 1845, decía que en 1843 los Regimientos dominicanos 31 y 32, estando en Puerto Príncipe, contuvieron la revolución llamada de Mercurio, sembrando el pánico en todos los haitianos. Agrega que era tal el terror que las armas dominicanas inspiraban a los haitianos, que el Presidente Riviere, en 1843, exclamaba a cada momento para amedrentar a sus oprimidos súbditos: Yo haré venir 4.000 lanzas dominicanas!

(33) La plana mayor de la flotilla dominicana, en 1849, —en acción contra la invasión de Soulouque— estacionada en el mes de mayo en la Bahía de Ocoa, después del triunfo de Las Carreras, era la siguiente: "El General de Brigada Jefe de la Flotilla J. B. Cambiaso. El General de Brigada Jefe de la División de Infantería de la Flotilla, J. Contreras, William A. Read, Capitán de Marina. León Glace, Teniente de Marina. William Balduim, Capitán de Marina. J. A. Sanabia, Capitán de Marina. Francisco Sánchez, Sub-Teniente de la tercera compañía de Artillería. M. M. Gautier, Oficial Contador de la Corbeta Cibao. Lorenzo Olives, Teniente de Marina, L. Limbert. J. A. Acosta, Coronel de Marina, Comandante del 27 de Febrero. José Fco. Echavarría, Capitán de Marina, J. L. Duquella. Pablo Brea, Oficial Contador del 27 de Febrero. Juan Ramón Teniente de Artillería. Bruno Díaz, Capitán de Artillería, Guillermo Luis, Teniente de Marina. Simón Corso, Comandante de la goleta *General Santana*. Ramón González, Capitán Comandante de la goleta *Constitución*". (Es parte del documento del 10 de mayo de 1849, inserto en E. R. D., *Documentos para la historia de la República Dominicana*, Vol. 1, p. 188).



25.—OFICIO DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA AL JEFE SUPERIOR POLITICO DE SANTIAGO. 9 abril 1849.

No. 114.

9 de Abril de 1849.

Al Jefe Superior Político de la Provincia de Santiago.

Sr. Gobernador: Siendo de absoluta necesidad que el Teniente Coronel Jean Everest, Comandante del Resguardo de Puerto Plata, se halle en esta Capital; se ha determinado que V. dé las correspondientes órdenes a fin que se lleve a efecto y se satisfaga la necesidad que hay de dicho Señor, y para su reemplazo pondrá uno que llene la confianza de V. en igual que la del Gobierno ⁽³⁴⁾.

Comunico a V. como hemos perdido el punto de Azua y sus inmediaciones, pero nos queda la esperanza que de ahí no pasarán adelante. El Cuartel General se halla en Sabana Buey y creo que sólo por disposición de Dios puedan vencer; nuestra Flotilla está en la Bahía de Ocoa con orden de ponerse en el puerto de Azua para impedir que les lleven provisiones y municiones. Dios guarde a V. ms. años ⁽³⁵⁾.

[ROMAN FRANCO BIDO].

(Archivo General de la Nación. *Copiador de Oficios del Ministerio de Guerra y Marina, 1849-1851, folio 29*).

(34) En las operaciones militares de la campaña de 1849 prestó como siempre importantes servicios la flota nacional, compuesta de la fragata Cibao, al mando del general Cambiaso, del bergantín 27 de Febrero, al mando del coronel Juan Alejandro Acosta; de la goleta General Santana, al mando del comandante Simón Corso; y de la goleta Constitución, al mando del capitán Ramón González. Queriendo la casualidad que, de regreso de una recorrida que dió costa abajo fondeara en Tortuguero el mismo día del abandono de Azua, no teniendo enemigos que combatir en el mar pues la escuadra haitiana no había podido remontar el cabo Mongón, resolvió Cambiaso mantener los buques en línea de batalla frente a Playa Grande y a distancia de tiro de cañón, a fin de impedir el paso de las fuerzas de Soulouque para Sabanabuey. Esta operación dió excelentes resultados y fué precursora de los triunfos obtenidos en El Número y Las Carreras, pues no atreviéndose los invasores a hacer uso del camino de la costa, fueron a probar fortuna en los desfiladeros de las montañas. José G. García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 48. Otras noticias en García, *Historia...*, vol. III, p. 23 y 24.

(35) De extraordinaria importancia —dice César A. Herrera— “fué el concurso de la Flotilla nacional durante los dos meses de la campaña de 1849. Los primeros refuerzos que se envían a Duvergé antes de ini-



26.—EXPEDICION DE FAGALDE. Acuerdo. Santo Domingo,
16 octubre 1849 ⁽³⁶⁾.

El Consejo de Ministros Secretarios de Estado reunido extraordinariamente en la sala de deliberaciones bajo la Presidencia del Jefe del Estado.

Impuesto de que la escuadrilla haitiana se encuentra cruzando frente a Monte Cristi, acordaron que a la mayor brevedad

ciarse la invasión, ascendentes a 201 hombres bajo el mando del General Ramón Mella, se efectúa a bordo de la goleta armada 27 de Febrero.

En las instrucciones expedidas el 20 de marzo de 1849, al Jefe de la Flotilla, se le dice en el párrafo 1º: "Haga Ud. rumbo con toda la Flotilla bajo su mando por la costa abajo de la República y llegará a la enemiga, y hará en ella cuanto esté en su alcance por hacer a los haitianos todo el mal posible, sujetándose a lo que a Ud. se le ha dicho a este respecto".

Dos días después se le comunica nueva orden. Conducción de tropas hasta el puerto de Azua, donde debía fondear en espera de nuevas instrucciones.

La Flotilla que operó en la bahía de Ocoa estaba integrada por la fragata Cibao, armada con 20 cañones y demás equipo ligero; la goleta General Santana, con 7 cañones; la goleta 27 de Febrero, con 5, y la goleta Constitución.

Esos buques de la valerosa armada nacional estaban bajo el mando respectivo del General Juan Bautista Cambiaso, Comandante en Jefe; del Coronel Juan Alejandro Acosta; del Comandante Simón Corso y del Capitán Ramón González.

Después del abandono desastroso de Azua, los buques se colocaron en línea de batalla, para cubrir con sus modestas piezas de artillería los caminos de la costa, obligando al Ejército haitiano a realizar su marcha por las zonas más inhóspitas y montañosas.

El Cuartel General de Sabana Buey era abastecido cómodamente por la Flotilla, que tenía su fondeadero en Boca de Palma. Alimentos y pertrechos recibieron por esa vía las tropas dominicanas, para reponer en parte las pérdidas sufridas en Azua.

El apoyo prestado al ejército durante los cuatro días de operaciones en Las Carreras evitó el flanqueo de nuestras fuerzas, lo que hubiera ocasionado el colapso mortal de toda defensa hasta los propios muros de la capital.

Técnicamente puede decirse, que hubo cooperación estratégica entre las fuerzas de mar y tierra, por primera vez en la historia militar del país!

Los veleros de la marina mercante nacional, propiedad de armadores particulares, prestaron también su valioso concurso, en el transporte de víveres, pertrechos y tropas, hasta los fondeaderos de la bahía de Ocoa. Algunas de esas embarcaciones fueron ofrecidas voluntariamente por sus propietarios, y otras requisadas por órdenes de las autoridades competentes.

Se distinguieron en esos cruceros, La Pelegrina, de Pedro Ricart Marty; Esperanza, de Chanceau y Cía.; la María Luisa, de Pellerano y Maggiolo, así como las balandras de Mr. Durocher e Ign. Arriaga. (César A. Herrera, La Batalla de Las Carreras, C. T., 1950, p. 44-45).

(36) Del libro copiadore de oficios de Interior y Policía, No. 1, Archivo General de la Nación.



posible se disponga nuestra flotilla para ir a proteger aquellas costas y batir al enemigo; y mientras tanto se le hace a la **corveta** CIBAO y demás buques las reparaciones necesarias para esta expedición convencido de la utilidad que resultará de inquietar al enemigo llamándole la atención hacia las costas del Sud que se encuentran francas.

Se resolvió enviar al instante el bergantín goleta *27 de Febrero* y la Goleta *Constitución* a recorrer dichas costas del Sud hasta Cabo Tiburón debiendo estar de vuelta dentro de veinte días salvo fuerza mayor: dichos buques irán al mando del Capitán Jean Charles Fagalde, que ha ofrecido sus servicios personales y con quien se ha convenido que haga de su cuenta los avances necesarios a la tripulación, con la condición de que los percances de la expedición y las presas que se hagan al enemigo sean para los captores del modo que entre ellos se convenga, con exclusión de los pertrechos de guerra que corresponderán al Estado; y que la quinta parte que a éste pertenece quede a favor del referido Fagalde, en compensación de dichos avances, sin que pueda repetirlos contra el Gobierno, cualquiera que sea el resultado de esta empresa, quedando a cargo del Ministerio del ramo dar las disposiciones necesarias para que se lleve todo a debido efecto con las actividades posibles.

Dada en el Palacio Nacional de Santo Domingo a los diez y seis días del mes de Octubre de mil ochocientos cuarenta y nueve y sexto de la Patria.

El Presidente de la República,

Buenaventura Báez

El Ministro de Justicia y de Instrucción Encargado de la cartera del Interior y Policía,

M. J. Delmonte

El Ministro de Hacienda y Comercio,

Mella

El Ministro de Guerra y Marina,

Juan Esteban Aybar.



27.—LA GUERRA MARITIMA. Circular. 9 noviembre 1849.

No. 49.

Santo Domingo, 9 noviembre de 1849.

Circular

A los Jefes Políticos:

Pongo en conocimiento de Ud. que acaba de llegar a este puerto la Goleta de Guerra CONSTITUCION que hacía parte de la Escuadrilla que cruzaba por las costas del Sud de la Isla y trae la plausible noticia que el Bergantín de Guerra 27 DE FEBRERO, a fines de la semana pasada frente y a la vista de la misma Ciudad de los Cayos, apresó la Goleta haitiana CHARITE cargada de aguardiente, un balandro y como cinco o seis botes pescadores, habiendo hecho varios prisioneros, de los cuales uno acaba de ser presentado al gobierno, el que declara que nada se dice todavía en Puerto Príncipe de invasión contra nosotros. (Hasta aquí a los Jefes Políticos de Azua y Seybo, lo demás a los de Santiago y La Vega).

Sírvase Ud. decirme si han vuelto a aparecer por esas costas los buques haitianos de que me ha hablado anteriormente pues nuestra flotilla está lista para la primera oportunidad.

Dios, etc. etc.

(Archivo General de la Nación, Interior y Policía, *Copiador de Oficios*, No. 24, folios 63-64).

28.—LA GUERRA MARITIMA. Circular. 14 noviembre 1849.

Circular

Santo Domingo 14 noviembre de 1849.

No. 64.

Al Ayuntamiento de la Provincia de La Vega.

El Gobierno, deseoso de dar la mayor publicidad a la osada empresa que ha tomado a su cargo la administración actual, participa a Uds. para que lo hagan publicar en esa Común: Que nuestro corsario 27 DE FEBRERO, mandado por el Capitán



Jean Charles Fagald después de haber entrado en cuatro puertos enemigos acaba de fondear en el de esta Capital, dejando cumplimentada la misión que se le ha encargado. El 28 de octubre último entró en el puerto de Aquín, y no encontrando sino dos buques extranjeros, navegó sobre Los Cayos. El 29 estaba entre la Ciudad de este nombre y la isla Vache, donde se fondeó, después de haber apresado a varios botes pescadores con su gente, y una balandra que fué echada a pique. El mismo día a las 6 de la tarde, a cortísima distancia del fondeadero de la misma Ciudad, apresó una goleta llamada CARIDAD que salía cargada de más de 100 barricas de aguardiente y otras muchas mercancías, con dirección a Puerto Príncipe. El 4 de este a la una de la noche operó un desembarco en Saltru, disparando contra las casas 50 tiros de cañón de bala metralla, mientras que nuestra fusilería en tierra trababa un tiroteo y dispersó a los que se atrevieron a resistirle matando a varios de ellos. La población se ahuyentó y dejaron algunos prisioneros y víveres en poder de los nuestros. El 5 siguiente se opera otro desembarco en Anse a Pitre, ya más animados y moralizados la tripulación y la tropa, hacen más, incendian la población, se hacen algunos prisioneros, traen víveres a su bordo y acosan a la población fuera de sus hogares, dejándola en poder de los atacantes.

Los nuestros no han sufrido el menor daño; a pesar de la resistencia armada de la goleta CARIDAD y los disparos de artillería con que se defendieron los de Saltrú. Pero los haitianos han perdido una goleta muy interesada, únicamente cargada una balandra, crecido número de pescadores, el pueblo de Anse a Pitre incendiado, 27 muertos sin contar los de Saltrú y 18 prisioneros que ya están en la cárcel pública de esta Capital.

Tal es el resultado de las primeras disposiciones que no son sino los preliminares de aquellas que deben salvar la República; lo que participo a Uds. para que lo hagan publicar en la forma acostumbrada, por medio del Alcalde. U. U. requerirán una escolta, tambor y pífano de la autoridad militar para dicha publicación.

(Archivo General de la Nación. Copiador de Oficios, Interior y Policía, No. 24, pp. 73-74).



29.—Faustino I, Emperador de Haití, PROCLAMA. Port-au-Prince, 8 noviembre 1849 ⁽³⁷⁾.

Haitianos:

Los insurgentes de la parte del Este han colmado la medida de sus iniquidades. Organizados hoy como piratas, recorren nuestros mares cometiendo horribles actos de barbarie. En la rada de Los Cayos han sorprendido y apresado dos embarcaciones nuestras que han pillado, después de haber masacrado la tripulación y los pasajeros, entre los cuales había mujeres y niños. En la Isla Beata han enarbolado nuestra bandera, la de Dinamarca e Inglaterra, para visitar buques extranjeros que se dirigían a Jacmel.

La bandera que flota en el Este no es, pues, solamente la de la rebelión: es también la de la piratería.

Hasta ahora, haitianos, la guerra que hemos emprendido contra los rebeldes, no ha sido marcada de nuestra parte por ningún exceso, por ningún acto de furor. Los prisioneros que la fortuna de nuestras armas ha puesto en nuestro poder, siempre han sido tratados con toda la generosidad de nuestro corazón, y cada ciudadano ha visto siempre en ellos no más que hermanos descarriados. Todavía el mes pasado hemos hecho pagar, racionar y vestir a once prisioneros traídos de las líneas de Juana Méndez, y ya están en libertad: uno solo de los rebeldes en nuestro poder, el oficial superior Gabriel Guilloux, está detenido en las cárceles de nuestra capital, donde no se ha ejercido ningún rigor contra su persona.

Y mientras nosotros prodigamos así a los insurgentes los beneficios de nuestra clemencia, es cuando ellos cometen en nosotros los actos más horribles: es cuando ellos se muestran ávidos de sangre, aún de sangre de mujer, aún de sangre de niños de pecho! Es tiempo, haitianos, de poner término a tan negras fechorías.

(37) Esta divertida Alocución de Soulouque, reveladora de su impotencia y de su hipocresía, en que él, modelo de bárbaros, habla de la barbarie dominicana, fué dictada por el pomposo y risible Emperador con motivo de los cruceros de los dominicanos en la costa Sur de Haití. Apareció en *Le Moniteur Haitien*, No. 51, Port-au-Prince, 17 noviembre 1849. Es traducción del francés. Se publicó incompleta, en el siglo pasado, en la prensa dominicana.



Pueblos civilizados de la tierra, nosotros os denunciarnos los actos de esas hordas bárbaras que hacen tan amarga ironía de las nacionalidades, puesto que ellas quieren constituirse en Nación. Con el pillaje y el asesinato, ellos han ultrajado a la humanidad; por sus actos en la Beata ellos han comprometido el honor de varias banderas; ellos intentarán algo más tal vez, porque ellos están ya bien adelante en la vía del crimen.

Haitianos, nosotros tenemos conciencia de nuestros deberes hacia vosotros, hacia el país: nosotros sabemos cumplirlos como nosotros esperamos que vosotros cumpliréis los vuestros.

Dado en nuestro Palacio de Port-au-Prince, 8 de noviembre de 1849, año 46 de la Independencia y 1º de nuestro reino.

FAUSTINO.

Por el Emperador: el Duque de San Luis del Sur, Ministro de Finanzas y Encargado provisional del portafolio de la guerra, etc.,

Salomón hijo.

30.—GUERRA MARITIMA. Acciones de L'Anse a Pitre y Sale Trou. Proclama del Presidente Báez. 15 noviembre 1849.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

REPUBLICA DOMINICANA

BUENAVENTURA BAEZ

Presidente de la República

DOMINICANOS! Seis años de guerra defensiva han inspirado a nuestros enemigos una falsa idea de la fuerza de la República, y dádoles la inmensa ventaja de escoger a su antojo los momentos de hostilizarnos, y el teatro de los combates. Además de esto, no es de la dignidad nacional agotar nuestros recursos en continuos preparativos para repeler a los Haitianos, cuando podemos ir con tanta facilidad a buscarles a su propia casa y hacerles sentir el peso de la guerra en sus personas y propiedades.



Convencido el Gobierno de esto, y apenas desembarazado de los obstáculos que le legara la pasada administración, dispuso la salida de los buques del Estado, Bergantín 27 DE FEBRERO y Goleta CONSTITUCION ⁽³⁸⁾ al mando del Comandante J. C. Fagalde, con el fin de cruzar sobre las costas del Sur de la Isla, y hostilizar al enemigo por mar y tierra. Esta pequeña expedición ha sido coronada con el feliz éxito que era de esperarse:

El pueblo de L'Anse a Pitre incendiado: la población de Sale-Trou puesta en fuga con pérdida, en ambos puntos, de algunos hombres y ganados: la Goleta haitiana CARIDAD, cargada de provisiones, apresada a su salida de Los Cayos: una balandra y seis barquichuelos más, tomados y echados a pique: veinte y cinco muertos, y diez y ocho prisioneros que acaban de entrar en esta Capital: tal es el resultado de nuestros primeros pasos en la guerra ofensiva.

DOMINICANOS! La Divina Providencia protege visiblemente nuestra causa: perseverad unidos, sereis invencibles; perseverad unidos, y confiad en el Gobierno, que conoce toda la extensión de sus deberes, y está dispuesto a cumplirlos a todo trance.

Viva la República!
Viva la Religión!
Viva la Libertad!

Dada en el Palacio Nacional de Santo Domingo, a los 15 días del mes de Noviembre de 1849, año 6º de la Patria.

BUENAVENTURA BAEZ.

Refrendado: El Ministro del Interior y Policía,

MEDRANO ⁽³⁹⁾.

Santo Domingo. Imprenta Nacional. Año 1849.

(Circuló en hoja suelta. Reproducido en B. Báez, *Mensajes, discursos y proclamas...*, p. 7, y García, *Guerra de la Separación Dominicana...*, p. 49).

(38) La goleta Constitución hizo esta expedición al mando del Comandante Juan Luis Duquela.—José G. García, *Partes Oficiales...*, p. 25.

(39) A poco de haber tomado Báez posesión de la presidencia, se apareció en el país un marino francés que dijo llamarse Carlos Fagalde,



31.—B. Báez, PROCLAMA A LOS HAITIANOS. 16 noviembre 1849.

DIOS PATRIA Y LIBERTAD
REPUBLICA DOMINICANA

BUENAVENTURA BAEZ,
Presidente de la República Dominicana.

A LOS HAITIANOS

HAITIANOS:

El nuevo Presidente de la República Dominicana se dirige a vosotros, a nombre de sus conciudadanos, en su interés y en el vuestro.

HAITIANOS: Va para seis años que separándonos de vosotros, recuperamos nuestra independencia; y a pesar de cuanto

ofreciendo hostilizar a los haitianos en sus costas, si se ponían uno o dos de los corsarios a su disposición. Aceptado el ofrecimiento por el gobierno, que estaba por tomar la ofensiva a fin de hacerle sentir al enemigo los inconvenientes de la guerra, le fueron entregados dos buques: el bergantín 27 de Febrero y la goleta Constitución, con los cuales realizó su primer viaje, confiando el mando de la goleta al comandante Juan Luis Duquela, y reservándose el del bergantín. En esta expedición, que los contrarios no esperaban, no sólo destruyó todos los botes pescadores que fué encontrando desde la Beata, sino que echó a pique una balandra, capturó una goleta que salía de Los Cayos, e hizo desembarcos en L'Anse a Pitre y Sale-Trou. Pero, como no contento con lo que había conseguido, pretendió ir hasta cabo Tiburón a hacer buena presa un buque que cargaba por esos contornos, la tripulación de la Constitución, que no juzgó prudente ir tan lejos con sólo dos buques, se negó a maniobrar en el sentido de arriar las escotas para seguir en popa las aguas del 27 de Febrero. En presencia de esta novedad acudió Fagalde en un bote al barco insurreccionado con ánimo de someterlo; pero viéndose a punto de perecer en manos de los soldados y marineros que pretendía diezmar, tuvo que reembarcarse para encontrar a su regreso en el mismo estado de insurrección a los tripulantes de su buque; por cuyo motivo tuvo que emprender la remontada para Santo Domingo desistiendo de su contrariado propósito. En Barahona pudo coger con engaño al promovedor del último incidente, Alejandro Calisat, a quien fusiló levantando un simple proceso verbal, no obstante la protesta hecha por el comandante José Echavarría, segundo del buque que no aceptó tan enérgico procedimiento. El cabecilla de los rebeldes de la Constitución, Manuel Sordito, pagó con la vida su falta de subordinación al llegar a Santo Domingo, en virtud de sentencia pronunciada por el consejo de guerra que lo juzgó.

El buen resultado que produjo esta expedición, animó al gobierno a poner en práctica otra con mayor número de buques y más tropas de desembarco. Entonces fué que tuvo lugar el combate naval que explica la nota XIV de nuestro folleto: Partes Oficiales de las operaciones militares realizadas durante la guerra dominico-haitiana, publicado en 1888. José G. García, Guerra de la Separación Dominicana..., p. 49. (Alude a la Nota 42).



se os ha dicho en proclamas falaces, debeis estar persuadidos el día de hoy que esta separación es eterna.

Permaneciendo libres cada uno bajo su respectiva bandera, podíamos muy bien vivir como buenos vecinos. A ello os invitamos muy desde luego, proponiéndoos la paz que reclamaban vuestra vida, vuestro reposo y vuestros intereses. Pero lo que os gobiernan han preferido arrancaros de vuestros hogares, de vuestras labranzas, para cargaros de armas y municiones; y después de haberos fusilado para obligaros a marchar contra nosotros, os mandaron a recibir la muerte en Azua, en Santiago y en Las Carreras. Recordad vuestros padecimientos en la última campaña que nuestro valiente Santana terminó de un modo tan glorioso, y ved la confianza que podéis tener en los hombres que os representaron vuestra cruel derrota como una victoria.

Esperanzados en que un día imitaríais nuestra moderación, jamás hemos querido atacaros en vuestra propia casa, limitándonos a repeler vuestras agresiones; pero toda paciencia se agota, y puesto que no habéis querido la paz, soportad a vuestro turno, en vuestras propiedades y personas, todo el peso de la guerra.

Cuando queramos atacaros, conocemos perfectamente nuestra ventaja y vuestra debilidad. Por mar y en vuestras playas podemos haceros cuanto mal nos convenga. Mientras que nosotros no tenemos en la costa sino tres ciudades, Santo Domingo, Puerto-Plata, y Samaná, que sus fortalezas y murallas ponen al abrigo de todo ataque, vuestras costas por el contrario están cubiertas de innumerables haciendas, aldeas, villas y ciudades, construídas de madera, sin defensa y expuestas al pillaje y al incendio, sin riesgo alguno. Anse-a-Pitre, Sale-Trou, Acquin y los Cayos pueden deciros lo que sabremos hacer, y quizás no estais lejos de ver realizar lo que tantas veces habéis anunciado sin cumplirlo: *vuestras ciudades van a desaparecer y la nación irá a refugiarse en las selvas.*

HAITIANOS: nuestra flota bien armada, equipada de un todo, y bien mandada, con gran número de tropa de desembarco, ha salido para ir a pillar vuestras costas y destruir vuestra marina; velad, pues, noche y día; velad en el Norte, en el Oeste, en el Sur, retirad vuestras mujeres e hijos a los montes; abandonad vuestras labranzas para hacer centinela, armas al brazo,



sobre las peñas, a la inclemencia, y de vuelta a vuestras casas las hallaréis incendiadas. Una vez que os dejáis imponer la guerra por los que os gobiernan, tiempo es que sepáis lo que cuesta la guerra.

Sin embargo, demasiado lo sabéis ya a la guerra es que debéis el odioso monopolio que os está aniquilando, las requisiciones de toda especie, el servicio militar hecho más insoportable con los fusilamientos de las Matas.

A causa de la guerra es que sufren vuestros hijos, que vuestras mujeres lloran, y que no hay ya bienestar alguno entre vosotros; en fin, por culpa de la guerra es que tantos desgraciados de los vuestros han venido, como si no tuviéseis terreno bastante, a buscar una tumba en nuestro territorio.

Al presente ved lo que tendréis que sufrir del nuevo género de guerra que hemos principiado, pues que nuestra flota capturando vuestros caboteros, aumentará la miseria que os devora, con la ruina del poco comercio que os ha dejado el monopolio. Si para vengarlos quisieren vuestros gobernantes arrastraros a una nueva expedición por tierra, decidles que el día de hoy, entre nosotros, administradores y administrados no formamos más que una sola familia, unidos por la resolución, no sólo de defendernos a todo trance, sino también de atacar al enemigo: encargad también a vuestros gobernantes de tener mucho cuidado en no despertar al LEON DEL CEYBO.

HAITIANOS: Nosotros podíamos vivir pacíficamente cada uno en sus fronteras trocando, con recíproco beneficio, nuestros ganados y tabaco por vuestro café. Del mismo modo podíamos navegar tranquilamente y sin temor alguno por los mares tan hermosos que nos diera la DIVINA PROVIDENCIA: los que os gobiernan no han querido dejarnos gozar de estas ventajas y han preferido la guerra. Pues bien que los males de la guerra recaigan sobre su cabeza y sobre vosotros que no sabéis obligarlos a hacer la paz.

Dada en el Palacio Nacional de Santo Domingo a los diez y seis días del mes de Noviembre de mil ochocientos cuarenta y nueve y sexto de la Patria. BUENAVENTURA BAEZ.—Por el Presidente. El Ministro de Guerra y Marina. J. E. AYBAR.



(*Mensajes, discursos y proclamas del Señor Buenaventura Báez, Presidente de la República. Santo Domingo, 1853. Esta proclama circuló en español y francés. Reproducida en García, Guerra de la Separación..., p. 50*).

32.—ACCION DE LA FLOTILLA. CARTA DEL CONSUL DE FRANCIA. Santo Domingo, 28 noviembre 1849 ⁽⁴⁰⁾.

Señor Ministro:

Tengo el honor de informarle que el Gobierno Dominicano acaba de hacer partir su flotilla para ir a azotar las costas del Imperio Haitiano, destruir sus buques de guerra y arruinar su comercio.

Esta flotilla se compone de un brick-goleta y de tres goletas más, una gran corbeta que se acaba de armar para ir a agregarse a los barcos que pasan ya de Cabo Tiburón.

Después de haber permanecido cinco años a la defensiva los dominicanos han comprendido al fin todo lo que esta posición era de desventajosa y entendido que nunca se concluiría la paz si no forzaban a sus enemigos mismo a pedirla. Yo sé que ya un golpe de mano realizado por el brick-goleta en Los Cayos ha llevado el terror hasta Puerto Príncipe y la proclama adjunta, del Presidente Báez, anuncia que esta nueva fase de la guerra va a ser impulsada con energía.

Así esta pequeña República que todo el mundo abandona en la lucha enérgica que sostiene contra la invasión de la más salvaje barbarie no se abandona a sí misma. El Presidente y sus ministros han sacrificado una parte de sus recursos personales para preparar el esfuerzo supremo que va a decidir la cuestión y mientras que Soulouque aprovechándose de vuestra inagotable condescendencia da al mundo el espectáculo de su inmensa far-

(40) Traducción del francés. En E. R. D., Correspondencia del Cónsul de Francia en Santo Domingo, Vol. II, 1947, p. 197. Place se refiere al Documento 31. Es significativo que el Cónsul de Francia no aluda a la nacionalidad francesa de Fagalde. Ello es indicio de las simpatías de Víctor Place por la causa dominicana: mencionar a Fagalde, ex presidiario francés, exaltado a la categoría de Jefe de la escuadrilla dominicana, era desacreditarnos.



sa pretendiendo con su corona de cartón remedar vuestros más gloriosos soberanos, yo veo a la joven República que le combate con tanto coraje y que nos invoca, no recibir una sola palabra de estímulo ni de esperanza. Yo lamento que al menos una contestación aún negativa no haya venido a sacarnos de la incertidumbre, la peor de todas las situaciones en los negocios.

Ruégole aceptar, Sr. Ministro, etc.

VICTOR PLACE.

33.—OFENSIVA MARITIMA. VERSION HAITIANA. Diciembre de 1849.

Combate entre la flotilla imperial y la de los insurgentes ⁽⁴¹⁾.

El 3 de este mes, a las 8 de la mañana, los buques de los insurgentes del Este que, desde hace algún tiempo, se entregan en nuestras costas a los más afrentosos actos de barbarie, se presentaron ante Petit-Riviere de Dame Marie. Algunas casas, construídas sobre la costa, forman el poblado, puesto de poca importancia en la 5ª división militar de la Provincia del Sur. Los barcos enemigos echaron sus chalupas al agua y abordaron la playa. Como sucede amenudo que barcos extranjeros recalán en Petit Riviere de Dame Marie, los habitantes del lugar no se pusieron a la defensiva. No sospechaban que las chalupas estuviesen cargadas de piratas. Tan pronto desembarcaron, los insurgentes pillaron las primeras casas que encontraron, le pusieron fuego y asaltaron a los habitantes. Estos, aunque sorprendidos, corrieron a las armas, resistieron al enemigo y lo obligaron a reembarcarse, después de haberle hecho experimentar grandes pérdidas. Pero el fuego había tenido tiempo suficiente para consumir todas las casas.

Nosotros no tuvimos más que tres heridos. El cañón de alarma había sido disparado en Dame Marie desde que se supo el desembarco del enemigo, y los habitantes del Cuartel se transportaron en gran número y bien armados a Petit Riviere. Cuan-

(41) Traducción del francés, se publicó en *Le Moniteur Haitien*, de Port-au-Prince, Suplemento al No. 3, del 15 dic. 1849.



do, al otro día, el Conde de Anse d'Hinault, comandante de la 5ª división militar, llegó allí, los barcos insurgentes ya se habían hecho a la vela hacia el Sur.

En ese intervalo la flotilla imperial estaba anclada en el puerto de Los Cayos. Desde que la noticia del pillaje y del incendio de Petit Riviere de Dame Marie llegó a Los Cayos, el Comandante de la primera división militar de la Provincia del Sur, ordenó al Comandante de la flotilla imperial, el barón Candido Michel, aparejar e ir en busca de los barcos insurgentes para atacarlos.

La flotilla imperial se hizo a la vela el día 4, a las 9 de la noche. Como el tiempo era casi en calma, nuestros barcos no llegaron a la Isla Vaca sino al otro día, 5, al amanecer. Continuando la marcha alcanzaron la altura de Labacou, al atardecer. El barón Candido Michel juntó inmediatamente la flotilla, pero las corrientes dispersaron nuestros barcos durante la noche. El jueves 6, a las 4 de la mañana, la goleta haitiana *Picolet*, comandada por el Teniente guardacosta Josselin Jean Baptiste, se encontró con dos barcos de guerra insurgentes, un brick goleta y una goleta. El Combate comenzó en el acto: y a pesar de la superioridad numérica del enemigo que intentó varias veces el abordaje, sin éxito, el *Picolet* resistió valerosamente a los dos barcos enemigos, matándoles mucha gente.

Mientras el *Picolet* luchaba con tanto heroísmo contra los dos barcos enemigos, la goleta haitiana *Avant-garde* era asaltada por chalupas armadas que se habían separado de la goleta enemiga. Estas chalupas intentaron el abordaje, pero fueron rechazadas por la fusilería y la metralla. Una fuerte goleta se presentó en el acto: fué acogida con un fuego vivo, se retiró y fué perseguida. Nuestro barco victorioso se estremecía al grito de ¡viva el Emperador! La goleta enemiga, de una velocidad superior, no pudo ser alcanzada. La *Avant-garde* no perdió más que cinco hombres.

Al amanecer, el Comandante de la flotilla, en la corbeta *Oliva*, que la calma había alejado del combate, vió al *Picolet* que luchaba aún con el mayor coraje contra los dos barcos insurgentes. Destacó, en socorro del barco que se había comprometido demasiado, dos chalupas cargadas de marinos y de tro-



costas de Haití; días ha que para el Gobierno, el éxito no era dudoso; pero esperaba la llegada del Corsario VEINTE Y SIETE DE FEBRERO que aun se mantenía acechando las velas enemigas. Desde ayer está reunido en este puerto con los demás Corsarios dominicanos: contéplense ahora los hechos.

La Flotilla Dominicana, mandada por el Comandante Fagalde, fué por segunda vez a las costas de Haití, se fondeó en la Petite Riviere; desembarcó su gente poniendo en fuga la guarnición, tomándoles dos banderas; redujo a cenizas el pueblo, y dispersó a cañonazos a los habitantes de Dame-Marie: a su retorno, los tres Corsarios, el SANTANA, la CONSTITUCION y el VEINTE Y SIETE dieron un combate desigual en las aguas de Los Cayos; pero el valor es siempre más fuerte que el número; pues ni de este pudo aprovecharse el enemigo; cinco de sus buques sufrieron la vergüenza de verse acosados por dos Corsarios dominicanos; la CONSTITUCION y el VEINTE Y SIETE; una hora más, y su pérdida hubiera sido inevitable: ni la MERCED ni el CIBAO llegaron a tiempo detenidos por la calma. El valor acompañaba a los nuestros, a los enemigos la proximidad de sus costas.

Sus fuerzas eran dobles; con todo muy maltratados algunos de sus buques, y con pérdida de mucha gente, buscaron todos su salvación en el puerto de Los Cayos.

Ya lo veis, Dominicanos, tanto terror inspira el que ataca sin contar el número de sus enemigos; tanto puede el que tiene el sentimiento de su honor, de la justicia de su causa, y lo que es más, de su fuerza una profunda convicción.

Así lo comprendió el Gobierno cuando desde sus primeros pasos, pensó en tomar la ofensiva. Que los valientes hagan el último esfuerzo, que la unión reine entre nosotros, y salvaremos la República.

Viva la Religión!
 Viva la Libertad!
 Viva la República Dominicana!

Dada en el Palacio Nacional de Santo Domingo, Capital de la República, a los dos días del mes de Enero de 1850 y 6º de la Patria.—BUENAVENTURA BAEZ. Refrendado: el Minis-



tro Secretario de Estado en los Despachos de Guerra y Marina. J. E. Aybar ⁽⁴²⁾.

(*Mensajes, discursos y proclamas del Señor Buenaventura Báez, Presidente de la República. Santo Domingo, 1853; y García, Guerra de la Separación...*, p. 50)

35.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. Caracas, 8 enero 1850.

Carta del 8 de enero de aquella ciudad, asegura que la flotilla dominicana había regresado de las costas de Haití, y que a principios de Noviembre uno de los buques penetró hasta Los

(42) La fragata Cibao estaba mandada por el General Juan Alejandro Acosta; el bergantín 27 de Febrero, por el comandante Carlos Fagalde; y las goletas General Santana, la Constitución y Nuestra Señora de las Mercedes, respectivamente por los comandantes Simeón Vicioso, Joaquín Orta y Ramón González. La primera, que todavía no se había incorporado a la flotilla, y la última, que andaba dando caza a un buque sospechoso, no llegaron a ocupar su lugar en la línea de batalla, pues cuando iban a entrar en juego y a decidir el combate con el refuerzo de sus bocas de fuego, la rompió Fagalde maniobrando en alcance de ellas con el 27 de Febrero y mandando a La Constitución que siguiera sus aguas, torpeza inaudita que dió lugar a que la escuadrilla haitiana, que se componía de siete buques, al reconocer las nuevas embarcaciones que se acercaban, gobernara de la vuelta de tierra evadiendo la continuación del combate, pero tratando de ver si de camino hacían buena presa a la goleta General Santana, que abandonada a su propia defensa, debió su salvación a la serenidad del comandante Vicioso, y al heroísmo de la escolta de artillería, de que era digno jefe el teniente Francisco Carbonell.

La fragata Cibao había estado sola, el día anterior, frente al puerto de Los Cayos; y después de haber dado algunas bordadas con bandera extranjera, disparó un cañonazo y enarbolando los colores nacionales, se puso al paio en son de combate. Esta provocación dió por resultado que inmediatamente se hicieran a la vela una barca y dos goletas haitianas armadas en guerra, las cuales salieron a la mar y gobernaron con proa al Sur; pero sea que no pudieran luchar con la brisa, que estaba ya muy fuerte, por ser más de las once de la mañana, o sea que recibieron contra orden, es lo cierto que al cabo de una hora poco más o menos, viraron de la vuelta de tierra y volvieron a fondear dentro del puerto. Por la noche se supo a bordo que la flotilla enemiga había zarpado en la tarde y estaba a punto de encontrarse con nuestros buques, pues la goleta inglesa que dió esta razón había sido reconocida, primero por los unos que bajaban en popa, y luego por la otra que iba remontando a toda vela.

Después del combate se reunieron a bordo del Cibao todos los comandantes de los buques y resolvieron no abandonar las aguas de Los Cayos hasta que la flotilla haitiana no aceptara otro desafío; pero por la tarde se descompuso la mar y se declaró casi un temporal que, durando cuarentiocho horas, dispersó las velas dominicanas obligándolas a gobernar en rumbos distintos, según las circunstancias especiales de cada una.—José G. García, Partes oficiales..., p. 26.



Cayos, apresó una goleta haitiana y algunas embarcaciones menores, quemó el pueblo de L'Anse-a-Pitre y acosó a los vecinos de Sale-Trou. Dicho buque volvió a salir seguido de tres más a invadir a Haití. El General Felipe Alfau, que conocimos aquí, llegó a Curazao el día 14 de enero a contratar buques para aumentar la escuadra dominicana ⁽⁴³⁾.

(*Diario de Avisos*, y semanario de las Provincias, No. 21, Caracas, 11 febrero de 1850).

36.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. Caracas 21 de febrero de 1850.

Por la goleta *Peerless* que llegó al puerto de Nueva York el 20 de Enero próximo pasado, se tuvieron allí noticias de Haití hasta el 4 del mismo mes. El capitán de dicho buque, Conkelin, refirió un combate naval habido entre las escuadras dominicana y haitiana, del cual resultó la derrota de ésta, cerca de Los Cayos. En seguida los dominicanos bombardearon a Fort-Riviere, Dame Marie y otros puntos, demolieron el primer fuerte e incendiaron algunas poblaciones del simulacro imperial, represalia que hasta cierto punto puede justificarse por las atrocidades e incendios con que los haitianos acompañaron su última invasión en Santo Domingo, poco antes de la exaltación de Soulouque al risible imperio.

El estado de prosperidad interior de Haití, no siendo el más halagüeño, ha obligado al emperador Faustino I^o a imponer nue-

(43) El 8 de enero de 1850, el Consejo de Ministros, presidido por Báez, tomó el siguiente acuerdo:

"Después de oído al Señor Ministro de Guerra y Marina en su exposición tendiente a llamar la atención del Gobierno sobre la imperiosa necesidad en que se halla la República de aumentar cuanto sea posible sus fuerzas Navales con la mayor celeridad, para continuarse las expediciones marítimas que con tanto éxito se han principiado contra el enemigo común: se acordó enviar a Curazao al General de Brigada Comandante de Armas de esta Capital Señor Abad Alfau junto con los Oficiales de Marina Coronel Juan Carlos Fagalde y el Capitán Alejandro Schup con el objeto de hacer la adquisición de dos o tres buques. En consecuencia se ordenó suministrar por la Hacienda pública (\$160 fuertes) para los costos de viaje que han de hacer los enumerados Agentes. Asimismo se acordó que el Sr. Ministro de Guerra diera las instrucciones necesarias al efecto, concordantes con esta resolución para obtener el mejor resultado en su ejecución". (Del Copiador de Interior y Policía, No. 1, A. G. N.)



vas restricciones al comercio, para poder sostener la guerra con su vecina República, y el auge y boato de la corte y de su improvisada nobleza en que sobresalen los duques del Tiburón y del Besugo.

Las restricciones impuestas al comercio de importación, extendiendo la ley de monopolio que expidió en 26 de Octubre de 48, abrazan 70 artículos de fabricación extranjera.

(*Diario de Avisos y semanario de las Provincias*, No. 30, Caracas, 21 de febrero de 1850).

37.—José Gabriel García, GUERRA OFENSIVA CONTRA LOS HAITIANOS, 1849 ⁽⁴⁴⁾.

Convencido el gobierno de que “seis años de guerra defensiva, habían inspirado a los haitianos una falsa idea de la fuerza de la República, y dádoles la inmensa ventaja de escoger a su antojo los momentos de ejercer sus hostilidades y el teatro de los combates”; así como también, de que “no era de la dignidad nacional agotar los recursos en continuos preparativos para repelerlos, cuando se podía ir con tanta facilidad a buscarlos a su propia casa y hacerles sentir el peso de la guerra en sus personas y propiedades”; apenas se vió desembarazado de los obstáculos que le legaron los últimos trastornos y las torpezas políticas de la administración pasada, cuando dispuso la salida de dos buques del estado, el bergantín *27 de Febrero* y la goleta *Constitución*, “con el fin de cruzar sobre las costas del sur de la isla y hostilizarlos por mar y tierra”. Acababa de llegar al país el marino francés Carlos Fagalde, haciendo proposiciones para ponerse al frente de la expedición, y sea que viniera provisto de buenas recomendaciones, lo que dudamos en vista de los defectos de que adolecía, o que se confiara en sus ofrecimientos más de lo que la prudencia aconsejaba, es lo cierto que se le

(44) Por haber sido actor en los hechos narrados, se incluye aquí este capítulo de la Historia (Vol. III, pág. 59) del historiador nacional García. No figuró él, en la expedición de 1849, como marino, sino como militar: fué “como voluntario a hacer buenos sus galones de cabo o furriel”, según decía a sus hijos. (De una nota personal del Lic. Leonidas García).



dió el mando de ella, a la vez que el del bergantín, confiando el de la goleta al comandante Juan Luis Duquela. Estos buques zarparon de la ría Ozama, a principios de noviembre de 1849, muy bien tripulados y provistos de todo lo necesario para combatir, y desde que rebasaron el cabo Mongón comenzaron a apresarse botes haitianos de los muchos que remontaban hasta La Beata y Alta Vela, no sólo pescando a sus anchas, sino extrayendo la sal que se cuajaba en las salinas naturales que enriquecen la primera de dichas islas. Habiendo echado a pique un balandro y como ocho de estos barquichuelos, siguieron para abajo e incendiaron la población de Anses-a-Pitre e hicieron huir a los habitantes de la de Saltrou, haciendo algunos prisioneros y cogiendo algún ganado, después de lo cual apresaron frente a Les Cayes a la goleta *Charité*, que salía del puerto cargada de provisiones, habiendo tenido que emplear con ella la fuerza a causa de la resistencia que hizo la gente que la tripulaba, la que vino a completar el número de diez y ocho cautivos, a más de veinte y cinco muertos que habían hecho en el curso de sus operaciones.

No contento Fagalde con los triunfos que hasta entonces había conseguido, pretendió derribar sobre Cabo Tiburón a hacer buena presa un barco que cargaba de café por esos contornos; pero la tripulación de la goleta *Constitución*, no creyendo prudente ir tan lejos con solo dos buques, por el peligro que podían correr a la remontada, se negó a maniobrar en el sentido de arribar las escotas para seguir en popa las aguas del bergantín *27 de Febrero*. En presencia de esta novedad, acudió el comandante Fagalde en un bote a bordo del buque insurreccionado, con ánimo de someterlo por la fuerza; mas viéndose a punto de perecer en manos de los soldados y marineros que pretendía diezmar, tuvo que reembarcarse para encontrar a su regreso en el mismo estado de insurrección a los marineros del suyo, por cuyo motivo tuvo que emprender la remontada de regreso para Santo Domingo, desistiendo de su contrariado propósito. En Bahona, donde so pretexto de refrescar las provisiones hizo escala, pudo coger con engaño al promovedor del último incidente, Alejandro Calisat, a quien fusiló en el castillo de proa, levantando un simple proceso verbal, no obstante la protesta hecha por el capitán José Echavarría, segundo del buque, que no



aceptó tan enérgico procedimiento, prefiriendo desembarcarse y nacer su viaje por tierra bajo partida de registro. Para el 15 de noviembre estaba ya de regreso la expedición en la ría Ozama, habiendo quedado el gobierno tan satisfecho de la conducta de Fagalde, que inmediatamente fueron sumariados los agitadores de la *Constitución*, y sometidos a un consejo de guerra, el cual se reunió a bordo de la fragata *Cibao* y condenó a muerte al marinero Manuel de Jesús, alias El Sordito, quien fué ejecutado el 17 de noviembre en la tarde, a la salida de la puerta de San Diego, a fin de que la gente de la flotilla presenciara la ejecución.

Los buenos resultados que produjo bajo el punto de vista político esta expedición, animaron al gobierno a poner en práctica otra con mayor número de buques y más tropas de desembarco, en momentos en que el general haitiano Pradere pedía que le auxiliaran en la empresa de separarse con la parte del norte del imperio, "en la inteligencia de que sacudido el yugo de Soulouque sería posible la paz entre los dos estados", movimiento que convenía a los propósitos de Báez, por lo cual le ofreció mantener en jaque al emperador, así por mar como por tierra. Con ese objeto salió la nueva expedición a fines de noviembre, zarpando primero de la ría Ozama cuatro buques: el bergantín *27 de Febrero* y las goletas *General Santana*, *Las Mercedes* y la *Constitución*, al mando respectivamente del ya coronel Carlos Fagalde, y de los comandantes Simeón Vicioso, Ramón González y Joaquín Horta; y más después la fragata *Cibao*, al mando del general Juan Alejandro Acosta, que aunque jefe de la escuadra, debía de obrar siempre de acuerdo con Fagalde. Los primeros buques que salieron efectuaron el 3 de diciembre un desembarco en Dame-Marie y pillaron e incendiaron la población, después de poner en fuga la tropa que la guarneecía, y tomado dos banderas, volviendo a cruzar sobre la costa del Sud en expectativa de la escuadra haitiana que se hallaba fondeada en Les Cayes. Mientras tanto, la fragata *Cibao*, que buscaba el resto de la flotilla, hubo de presentarse el día 4 frente al indicado puerto; y después de haber dado algunas bordadas con bandera extranjera, disparó un cañonazo, y enarbolando los colores nacionales, se puso al paio en son de combate. Esta provocación intencional dió por resultado que inmediatamente se hicie-



ran a la vela la barca haitiana *Oliva* y dos goletas armadas en guerra, las cuales salieron a la mar y gobernaron con proa al sudeste; pero sea que no pudieran luchar con la brisa, que estaba ya muy fuerte, pues que eran más de las once de la mañana, o que recibieran contra órden, es lo cierto que al cabo de una hora, poco más o menos, viraron de la vuelta de tierra y volvieron a fondear dentro del puerto, para salir de nuevo, a puestas del sol, no sólo la fragata *Oliva*, si que también las goletas *Intrepide*, *Picolet*, *Signifié* y *Maurice*, al mando del coronel Cayeau; de suerte que al despuntar la aurora del día 5, se encontraron de manos a boca con el bergantín *27 de Febrero* y las goletas *General Santana* y *Constitución*, y al reconocerse unos a otros se rompieron el fuego y trabaron sangriento combate. El ruido de las detonaciones llevó la alarma a la fragata *Cibao*, que esperaba el suceso por informes que durante la noche dió la goleta inglesa *Good Hope*, que acababa de ser reconocida por ambas flotillas, lo mismo que a la goleta *Mercedes* que andaba dando caza a un buque sospechoso; y aunque la casualidad reunió estos dos buques y pudieron seguir juntos a dar auxilio a los que combatían, la calma no les dejó llegar a tiempo de contribuir eficazmente a decidir el combate con una espléndida victoria.

Lo que fué ciertamente una desgracia, porque el coronel Fagalde, que estaba borracho como lo tenía por costumbre, en vez de esperar a que los dos buques que venían en su auxilio ocuparan su puesto en la línea de batalla, la rompió de repente maniobrando en alcance de ellos con el *27 de Febrero*, y haciendo señales a la *Constitución* para que siguiera sus aguas; torpeza inaudita que dió lugar a que la escuadrilla haitiana, que había sufrido más que la dominicana, al reconocer las nuevas embarcaciones que se acercaban, gobernara de la vuelta de tierra evadiendo la continuación del combate, pero tratando de ver si de camino hacían buena presa a la goleta *General Santana*, que con la fatal operación quedó encerrada y atendida a su propia defensa, habiendo debido su salvación a la serenidad del comandante Vicioso, y al heroísmo del piquete de artillería, de que era jefe el teniente Bruno Carbonell, quien abocando toda la artillería a una sola banda hizo un fuego tan rápido, con la ayuda del sargento Pedro Ramírez, que el buque pudo abrirse paso y reunirse sin averías al resto de la escuadra, cuyo jefe convocó



inmediatamente a todos los comandantes de los buques, quienes se reunieron a bordo de la fragata *Cibao* en junta de guerra, y resolvieron no abandonar las aguas de Les Cayes hasta no provocar un nuevo combate, que según todas las posibilidades habría sido decisivo; pero de medio día en adelante comenzó a soplar un viento muy fresco y se agitó la mar con tanta furia, que al anochecer ya estaba declarada la borrasca y todos los buques habían tenido que acortar de velas y gobernar cada uno como podía, resultando tal confusión que al siguiente día se perdieron de vista unos de otros haciendo por necesidad rumbos distintos. La fragata *Cibao* fué a parar a la costa norte de la isla de Curazao, desde donde se dirigió al puerto de Santo Domingo, en el cual dió fondo antes de las pascuas; pero alarmado el gobierno al ver que el general Acosta no podía dar razón del resto de la flotilla, le dió orden de salir inmediatamente en su busca, lo que hizo sin pérdida de tiempo, encontrando fondeadas en Barahona a las goletas *General Santana* y *Mercedes*, pero no a la *Constitución*, que venía remontando todavía y tuvieron que ir a alcanzarla a Cabo Mongón. El bergantín *27 de Febrero*, que al llegar los otros buques solos se tuvo por perdido, vino a hacer tierra en el continente, entre Cartagena y Santa Marta, porque encontrándose a mitad del canal cuando cesó el tiempo, no creyó prudente la oficialidad virar de la vuelta del norte estando tan fuertes las corrientes, por temor de caer sobre la costa haitiana y correr el peligro de remontarla sin pertrechos de guerra ni vituallas, razón por la cual resolvió correr de la vuelta del sur, gobernando lo más a barlovento posible, para remontar hasta la altura de Aruba, lo que se logró hacer tocando primero en Bahía Honda, península de La Guagira, donde los indios le proveyeron de agua y ganado en cambalache de armas, pertrechos y baratijas, y después en Lostaque, península de Paraguaná, donde llegó desgraciadamente, el 25 de diciembre; y decimos desgraciadamente, porque con motivo de las fiestas de las Pascuas que se celebraban allí, pudo entregarse el comandante Fagalde a sus habituales desórdenes, llegando las cosas al extremo de que antes de coger toda el agua que se necesitaba, y de proveerse de la comida que hacía falta, fué necesario embarcarlo a la fuerza a media noche y levar anclas antes de que amaneciera, adueñándose el segundo del barco de su mando hasta llegar a



Santo Domingo, a las 10 de la noche del día 1 de enero de 1850, suceso feliz que fué anunciado con el disparo de un cañonazo ⁽⁴⁵⁾.

A esta señal se puso en movimiento el vecindario de la capital dando muestras de patriótica alegría, a las cuales se asoció el gobierno, quien atribuyendo a Fagalde méritos que correspondían con mejor derecho al resto de la oficialidad de la escuadra, le colmó de honores y distinciones, a pesar de las quejas elevadas contra él por la dureza con que trató a los marineros y soldados, haciéndolos castigar frecuentemente con la pena de azotes por la más leve falta; por las pruebas de cobardía que dió en los diferentes desembarcos, que realizaba echando a la gente en botes y quedándose él a bordo, mar afuera, hasta que pasaba el peligro; por la poca serenidad que demostró durante el combate naval, que a cada momento daba por perdido, queriendo dar fuego a la Santa Bárbara; por la arbitrariedad cometida al adueñarse de los objetos de valor cogidos en los pillajes, de los cuales despojaba a los soldados y marineros haciéndolos castigar severamente; y, en última, por su conducta vergonzosa y reprochable en Paraguaná, cuyas autoridades tuvieron que dar parte a Coro y pedir auxilios. Pero como tan extraño proceder le había hecho odioso a los ojos del pueblo, no bastó que retirándole de la marina lo colocaran en el estado mayor del presidente de la República, para que pudiera gozar de garantías personales, siendo así que el día 10 de febrero de 1850, como a las 3 de la madrugada, recibió varias heridas inferidas por un sargento del 2º regimiento, llamado Juan de Mata, a quien sacó de casillas con groseras provocaciones dictadas por una rivalidad amorosa, encendida más que por el de la pasión, por el fuego del licor; lo que no impidió que la justicia procediera con tanta actividad, que el 18 en la mañana se registró el hecho de que mientras el primer regimiento hacía los honores fúnebres al coronel Fagalde, que había muerto el día anterior, el segundo presenciaba la ejecución del sargento Juan de Mata, que había sido condenado a muerte por un consejo de guerra.

Así, tan trágicamente, terminó sus días el hombre que tuvo el honor de capitanear la primera agresión hecha por mar a los

(45) El autor de este libro fué testigo de los hechos narrados, primero desde a bordo de la fragata *Cibao*, en que salió de Santo Domingo y después desde el 27 de Febrero, a cuyo buque fué trasbordado en la ensenada de Les Cayes. (José G. García).



haitianos, cuyos resultados autorizaron al presidente Báez, a dirigir en 27 de febrero de 1850, un manifiesto al mundo imparcial, en que concluyó por decir: "que si la lucha se prolongaba, los dominicanos respetarían como hasta entonces los principios de humanidad que sancionaba el derecho de gentes; pero que si continuando su instinto de ferocidad, sin consideración alguna al derecho de la guerra, los haitianos ejercían en lo sucesivo, como nación maligna, sus actos ordinarios de atrocidad, la guerra a muerte quedaría, con harto pesar, aceptada por su parte, y les volverían hecho por hecho, hasta desaparecer uno de los dos beligerantes, o encontrar en ellos la hidalguía con que sin fruto alguno habían obrado". Pero sea que la conducta observada por el coronel Fagalde en las dos expediciones referidas, las hiciera por el momento impopulares, o que conseguido el objeto del gobierno, que era reducir a los haitianos a la celebración de un armisticio, las hiciera innecesarias, sobre todo no habiendo podido el general Pradère aprovechar la ocasión para alzarse y romper la unidad del poder de Soulouque, envolviendo al imperio en la guerra civil, es lo cierto que no se pensó en preparar otra y que la escuadra fué desavenzada, no quedando equipado sino un barco para lo que pudiera ofrecerse, habiendo merecido bien de la patria durante el curso de las operaciones enarrolladas, los comandantes Simeón Vicioso y Joaquín Horta, el segundo del *27 de Febrero* Alejandro Schop, y los oficiales León Glas y Bruno Carbonell, aunque es fama que todos los demás cumplieron con su deber dando marcadas pruebas de valor y de patriotismo.

38.—DEL COPIADOR DE OFICIOS DEL GENERAL DE MARINA JUAN ALEJANDRO ACOSTA, SUBJEFE DE LA FLOTILLA. Santo Domingo, 1849-1858 ⁽⁴⁶⁾.

2.—Al Capitán del Bergantín goleta *27 de Febrero*, Juan Luis Duquela, junio 16 de 1849: que esté listo para hacerse a la vela.

(46) Se trata de extractos de oficios del General J. Alejandro Acosta, del período 1849-1858, procedentes del Copiador de Cartas y Oficios, de Acosta, que nos ha sido facilitado generosamente por los hermanos Lic. Leonidas y Dr. Alcides García Lluberes, dignos guardianes del Ar-



3.—Al Coronel Simón Corso, Comandante de la goleta *Santana*, junio 21 de 1849: que la haga alistar a la mayor brevedad, para ponerse a disposición del Gobierno.

4.—Al Teniente Coronel Ramón González, Comandante de la goleta *Constitución*, junio 21 de 1849: que en vista de orden del General Cambiaso proceda a alistarla lo más pronto.

5.—Al Teniente León Glas, encargado de la corbeta *Cibao*, junio 21 de 1849: que proceda a alistarla.

6.—Al Teniente Lagendre Jansen, encargado de la goleta *Merced*, junio 21 de 1849: que proceda a alistarla.

7.—Al Sr. Abraham Coen, junio 28 de 1849: le advierte que encontrándose a pique las goletas de su propiedad *Eugenia* y *Panamá* (?), en el puerto, y pudiendo causar daño a los demás barcos en el Ozama, se le recomienda sacar de ahí dichas goletas.

8.—Al Sr. Miguel Lavastida, junio 28 de 1849: oficio en el mismo sentido que el anterior, en relación con la goleta de su propiedad, *San José*.

10.—Al General Santana, Jefe del Ejército del Sur, julio 12 de 1849: que no ha podido cumplir la orden de desarmar los corsarios *Cibao* y *Merced*.

12.—Al Capitán de Marina Joaquín de Orta, julio 14 de 1849: que se haga cargo de la Comandancia del puerto que le será entregada por el Teniente Ramón Solís.

14.—Al Capitán de Marina Manuel López, julio 17 de 1849: que de orden del General Santana aliste el corsario *Constitución* para llevar armas y víveres a Baní, Azua y Barahona.

15.—Al Contador de Marina, Antonio Soler, julio 17 de 1849: acerca de provisiones para un barco.

17.—A Jacobo Hernández, Patrón del bote *No te fies*, julio 18 de 1849: que debe alistarse para hacerse a la vela hacia Guaza, con seis cajas de monedas de cobre.

chivo del historiador nacional García. Los documentos siguientes también figuran en el citado Copiador. Se incluyen para mejor conocimiento de las prácticas marineras de la época y del personal de la Flotilla dominicana.



18.—Al General Santana, julio 19 de 1849: acerca de viaje de la *Constitución* a Barahona y transporte de artillería.

19.—Al Capitán de Marina Manuel López, de la *Constitución*, julio 19 de 1849: que de acuerdo con órdenes del General Santana debe hacerse a la vela en la noche hacia los puertos de Baní, Azua y Barahona, conduciendo las armas, dinero y provisiones que se detallan.

20.—Al Comandante Ramón González, julio 23 de 1849: acerca de provisiones para racionar los 21 detenidos políticos que están a bordo del bergantín *27 de Febrero*, recién llegados de Puerto Plata.

23.—Al Coronel Juan Evertz, Comandante del Resguardo de Puerto Plata, julio 24 de 1849: solicitándole lista de los marinos de ese puerto.

24.—Al Comandante de Armas de Puerto Plata, julio 25 de 1849: acerca de la desertión del marino José Orta, de la goleta *27 de Febrero*, comandada por el Teniente Coronel Ramón González.

25.—Al Teniente de Marina Anselmo Garrido, julio 25 de 1849: acerca del servicio.

26.—Al Comandante de Armas de Baní, julio 25 de 1849: que le remite 20 cajas de cartuchos en el bote *No te fíes*, patrón A. Rondón.

30.—Al Comandante José Naar, julio 30 de 1849: que asuma el mando del bergantín goleta *27 de Febrero*.

31.—Al Capitán Joaquín de Orta, Comandante de la *Constitución*, julio 31 de 1849: que debe hacerse a la vela hacia Guaza y Samaná, conduciendo 15 individuos confinados a esos lugares por orden del General Santana.

36.—A M. Mejía, Comandante del Puerto de La Romana, agosto 7 de 1849: que siendo necesario saber la fuerza naval de la República entregue al Comandante José Naar, Capitán de la *Ozama*, todos los marinos que se encuentren allí que no tengan licencia en forma, así como al marino Cirilo Carbonell, desertor.



42.—Al Capitán Ml. López, agosto 21 de 1849: se le ordena realizar tres rondas todas las noches, con un farol, y efectuar revista, todas las mañanas, a bordo de los corsarios, para su limpieza, del modo siguiente: lunes, goleta *Merced*; martes, corbeta *Cibao*; miércoles, goleta *General Santana*.

46.—Al Capitán de Marina J. de Orta, agosto 24 de 1849: se le ordena entregar el mando de la *Constitución* al Capitán Manuel López y pasar a tomar el mando de la Comandancia del Puerto de Santo Domingo, teniendo como Secretario al Sr. Alejandro Gazán.

48.—Al Teniente Alejandro Camilo, agosto 28 de 1849: en razón de la enfermedad del Capitán Ml. López debe pasar al mando de la *Constitución* y el Teniente Francisco Guerra al mando del bergantín *27 de Febrero*. Que debe transportar a Barahona el cañón de a 24 que se encuentra en Tortuguero.

69.—Al Ministro de Guerra y Marina, octubre 12 de 1849: le avisa recibo de las órdenes del Gobierno "a fin de permitir que el Sr. Jean Charles Fagalde pase a bordo de los corsarios para inspeccionarlos, lo que él podrá efectuar cuando lo juzgue conveniente". Agrega que el corsario *General Santana* debe ser reparado. Son los preliminares de las hazañas del célebre Fagalde en las costas de Haití.

70.—Al Comandante del Resguardo del Puerto, octubre 17 de 1849: que no se puede despachar ningún buque para el exterior que lleve marinos matriculados en la flotilla de guerra, hasta segunda orden.

72.—Al Ministro de Guerra y Marina, octubre 18 de 1849: que se procedió a la inspección de los corsarios *General Santana*, *27 de Febrero* y *Constitución*. Agrega: "En virtud de sus órdenes con fecha 17 he entregado el bergantín *27 de Febrero* al Sr. Jean Charles Fagalde bajo inventario". Dice que los corsarios *Constitución* y *General Santana* están en reparación, y que remite lista nominativa de los marinos y oficiales matriculados.

73.—Al General Comandante de Armas de Santo Domingo, octubre 18 de 1849: que el cañonazo disparado en el puerto fué sin su conocimiento y después de entregado el *27 de Febrero* a J. C. Fagalde. En la misma fecha le dice al Comandante del bu-



que, Capitán Francisco Echavarría, que bajo ningún pretexto debe disparar ningún cañonazo sin la autorización del General Comandante de Armas.

75.—Al Capitán J. A. Sanabia, octubre 18 de 1849: se le encarga la reparación de las velas de los corsarios.

76.—Al Capitán Juan Luis Duquela, octubre 18 de 1849: se le ordena tomar el mando, a la mayor brevedad, de la *Constitución*.

77.—Al Teniente Coronel Ramón González, en San Pedro de Macorís, octubre 18 de 1849: se le ordena venir a Santo Domingo inmediatamente.

78.—Al Capitán William Read, en San Pedro de Macorís, octubre 18 de 1849: se le ordena venir a Santo Domingo inmediatamente.

79.—Al Comandante Martín Mejía, La Romana, octubre 18 de 1849: se le ordena enviar inmediatamente a la Capital, a todos los marinos que se encuentren en ese lugar. Oficios en el mismo sentido, de la misma fecha, al Comandante de Macorís, Antonio Molano, al Capitán del puerto de Chavón, y al Juez de Sección del Soco.

84.—Al Teniente Juan J. Bartoli, octubre 18 de 1849: que en su calidad de Teniente de Artillería debe pasar inmediatamente a bordo de la *Constitución*, que se hará a la vela el día 20. Al Teniente Alejandro Camilo, encargado del mando de la *Constitución*, le ordena impedir la salida de cualquier buque. La orden fué revocada el día 20, en que Duquela ya tenía el mando de la *Constitución*.

92.—Al Capitán Simeón Vicioso, octubre 20 de 1849: le ordena tomar el mando de la *General Santana*.

93.—Al Alférez de Artillería Bruno Carbonell, octubre 22 de 1849: que se traslade inmediatamente a la *General Santana*.

94.—Al Capitán Juan Luis Duquela, octubre 22 de 1849: "Señor Comandante: según orden que acabo de recibir del Secretario de Estado de Guerra y Marina Ud. se hará a la vela esta noche sin falta en el buque de su mando acompañado del bergantín de guerra *27 de Febrero* debiéndose dirigir al puerto del



Cibao, como igualmente recibirá los pertrechos de guerra que se le entreguen en este puerto los que pondrá a disposición del Comandante de Armas de Puerto Plata para que éste los pase sin dilación al Comandante de Armas de Santiago”.

95.—Al Capitán Juan Carlos Fagalde. En igual fecha y sentido que el oficio anterior, salvo la mención “acompañado de la goleta de guerra *Constitución*”.

96.—Al Ministro de Guerra y Marina, octubre 22 de 1849: que cuál de los capitanes citados, Duquela y Fagalde, “irá a la cabeza de la expedición”.

98.—Al Comandante de Armas de Azua, octubre 24 de 1849: que remita a la Capital a todos los marinos disponibles en aquel lugar. Oficios en el mismo sentido a los Comandantes de Armas de Samaná y Barahona.

102.—Al Ministro de Guerra y Marina, octubre 29 de 1849: acerca de artillamiento de la flotilla.

103.—Al Capitán W. Read, octubre 29 de 1849: ordenándole pasar a bordo de la *Cibao* y alistarla para salir dentro de ocho días.

104.—Al Contador de la goleta *Merced*, Antonio Soler, octubre 29 de 1849: acerca de provisiones para la tripulación, de 60 hombres. En igual sentido al Contador de la *Cibao*, Ml. M. Gautier, para 190 hombres; y al Contador de la *General Santana*, Francisco Pou hijo, para 65 hombres. (El Capitán Comandante de la *General Santana*, Simeón Vicioso).

109.—Al Comandante de Armas de San Pedro de Macorís, Antonio Molina, octubre 29 de 1849: pidiéndole el envío de todos los marinos disponibles en ese lugar, para la flotilla. En igual sentido a Juan de Peña, Juez de Sección de Guaza; al Jefe Superior Político de El Seibo, Merced Marciano, y a otros cuyos nombres no se mencionan.

117.—Al Ministro de Guerra y Marina, octubre 31 de 1849: que los prácticos del Puerto de Santo Domingo son:

- 1) Pepe Fino, Práctico mayor
- 2) Antonio Cordero (a) Juliño



- 3) Matías Burgos
- 4) Matías Nogueras
- 5) Manuel Camarena
- 6) José Patricio Rodríguez
- 7) Casiano de la Cruz (a) Paisano Julio

De estos siete prácticos cuatro actuaban en el Puerto y los otros tres en las Costas, atendiendo a los barcos extranjeros cargados de caoba.

131.—Al Comandante Ramón González, noviembre 7 de 1849: ordenándole trasladarse a bordo de la *Merced*, en que figuraba como segundo el Capitán José Antonio Sanabia. En igual sentido a José Naar, a la *Cibao*, quien tenía como segundo a Juan Luis Duquela. P. Brea figuraba como Contador de la *General Santana*, comandada por S. Vicioso; el Alférez Manuel Peynado actuaba en la *Cibao*, de la que era Contador Pedro T. Garrido; José María Moreno, Contador de Marina, sustituyó a A. Soler.

152.—Al Comandante de Marina Juan Carlos Fagalde, noviembre 15 de 1849: remitiéndole “su despacho de Teniente Coronel, obtenido por el Presidente de la República”.

153.—Al Capitán Alejandro Luchup, noviembre 15 de 1849: remitiéndole el despacho de Capitán de Marina.

160.—Al Comandante de la *Merced*, Ramón González, noviembre 19 de 1849: participándole que obedecerá las órdenes del Comandante Juan Carlos Fagalde, “por ir éste al mando de la expedición”. En igual sentido al Capitán de la *General Santana*, Simeón Vicioso, y al Capitán de la *Constitución*, Joaquín Orta.

163.—Al Teniente de Marina J. N. González, noviembre 20 de 1849: que se transporte a la *Cibao* a prestar servicio. En igual sentido al Teniente de marina Guillermo Luis.

170.—Al Ministro de Guerra y Marina, noviembre 28 de 1849: que está listo para hacerse a la vela “en este mismo momento”; que el número de militares para la *Cibao* “habrá con 45 hombres y 20 artilleros, pero que sean entendidos”. A continuación figura un oficio del 17 de diciembre, escrito a bordo de la *Cibao*, frente al puerto de Santo Domingo, en que informa



al Ministro de Guerra y Marina de los desperfectos sufridos por la *Cibao*, "a causa de la mucha mar y el mucho viento desde el día 8 hasta ayer". Con oficio del 29 de diciembre le remite al Ministro el *Diario* de navegación de la corbeta *Cibao* bajo su mando durante el tiempo que estuvo fuera del puerto. Las comunicaciones posteriores, Núms. 1 al 11, de enero de 1850, están ilegibles.

13.—Al Contador M. J. Tejeda, marzo 16 de 1850: que recibirá la contabilidad de la *General Santana* que le será entregada por el Contador Pablo Brea.

16. Al Capitán Juan Francisco Echavarría, abril 8 de 1850: que se hará cargo provisionalmente de la *27 de Febrero*, mientras regrese el General J. B. Cambiaso.

17.—Al Comandante de la *Cibao*, abril 18 de 1850: que deben permanecer a bordo el oficial de guardia y la tripulación. En igual sentido a los Comandantes de *General Santana*, *Merced*, *Buenaventura*, *Libertador* y *Constitución*.

31.—Al Comandante de la *Libertador*, abril 24 de 1850: que de orden del Ministro de Guerra y Marina a la mayor brevedad aliste su buque para hacerse a la vela. En igual sentido a William Read, Capitán de la *Cibao*; a J. F. Echavarría, de la *27 de Febrero*; al Coronel Simón Corso, de la *Buenaventura*; a William Dickson, de la *General Santana*; a R. González, de la *Merced*; a Alejandro Camilo, de la *Constitución*. El 25 de abril se le confió a Simeón Vicioso el mando de la *27 de Febrero*. El mismo día se le ordenó pasar a bordo de dicho buque, al Teniente de Marina José Martínez, a prestar servicio.

40.—Al Jefe Superior Político, mayo 1 de 1850: acerca de lista de marinos desertores.

45.—Al Comandante de la *Libertador*, Teodoro Maziere, mayo 7 de 1850: que se aliste para hacerse a la vela a la mayor brevedad. En igual sentido a los Comandantes de la *Buenaventura*; *27 de Febrero*, *Constitución* (Ramón González) y *Cibao*. (Juan Luis Duquela pasó del mando de la *Constitución* al de la *Merced*, el 24 de mayo 1850, y en junio siguiente reasumió el mando de la *Constitución*. En diciembre volvió a la *Merced*).



112.—Al Comandante Ramón González, de la *General Santana*, diciembre 27 de 1850: “Al recibo de la presente y sin la menor pérdida de tiempo pondrá Ud. su buque listo a fin que inmediatamente se haga a la vela haciendo rumbo por toda la costa abajo hasta llegar al Cabo Mongón con el objeto de apresar o destruir el bote desaparecido en este Puerto en la noche de ayer con 16 prisioneros de guerra, comunicando Ud. estas circunstancias a todas las autoridades del litoral...” Oficio en igual sentido al Comandante de la *Buenaventura*, Dickson.

117.—Al Comandante de la *Libertador*, diciembre 30 de 1850: que debe fondear en el Ozama, “entre la casa del Sr. J. J. Del Monte y el Sr. Presidente de la República”. El dato sirve para confirmar la noticia acerca de la casa que ocupaba el General Santana, entonces, en la calle de Las Damas.

118.—Al Comandante Teodoro Maziere, de la *Libertador*, enero 2 de 1851: se le ordena fondear en el Ozama y se le señalan sus obligaciones:

Art. 1.—Que ninguna embarcación de ninguna especie salga sin que pase al costado de un buque para que el oficial que esté de guardia pase a bordo a verificar la tripulación y pasajeros que vayan a bordo debiendo cada uno presentarle sus competentes permisos y los que no lo tengan serán retenidos a bordo del buque de estación para presentarlos en esta comandancia al día siguiente, el Capitán del buque que va a salir presentará al Oficial de servicio su competente permiso de salida de este puerto, teniendo al efecto un fusil cargado sin bala para que en caso de resistencia al presente orden le tirará un fusilazo sin bala en seguida si no obedeciere le tirará otro con bala y si persistiere en no atender le tirará un cañonazo.

Art. 2.—Tampoco se le permitirá entrar a ningún buque de ninguna especie después de las ocho de la noche haciéndole fondear por la popa del buque de estación hasta la mañana del día siguiente de todo lo que será el Capitán del buque responsable.

Art. 3.—Al medio día pasará ronda a ver si todos los marinos que deben cuidar los corsarios se encuentran a bordo de sus buques y si el oficial de servicio se encuentra también a bordo.

Art. 4.—De noche permanecerá la ronda desde las 8 hasta el amanecer advirtiéndole que la ronda deberá hacer tanto a los



corsarios al Puerto y a los buques gavoteros a menos que éstos no estén desarmados, e igualmente deberán vigilar las veras del río para impedir tanto el contrabando como el robo y en encontrándose alguna persona sospechosa la ronda lo arrestará y lo llevará a bordo hasta dar parte al día siguiente.

Art. 5.—Todos los buques gavoteros que no estén desarmados y que se encuentren de noche sin ninguna persona a bordo que los cuide, la ronda le dejará un hombre y hará satisfacerle al dicho por el Capitán de dicho Buque la suma de \$10 los que serán a beneficio de la guardia.

Art. 6.—Escogerá un día de la semana para reunir todos los marinos de los corsarios a bordo de su buque y hará leer en alta voz el Código Penal Militar.

Art. 7.—Todos los días hará dos ejercicios a bordo de un buque uno por la mañana y otro por la tarde.

Art. 8.—Todas las mañanas a las ocho se mandará un parte oficial de todo lo sucedido en el día y la noche anterior llevando un registro a bordo e igualmente un diario de todos los acontecimientos ocurridos.

De todo lo que hago a Ud. personalmente responsable a la parte de ejecución de la presente orden.

239.—Al Cónsul de Inglaterra, Sir Robert Schomburgk, enero 16 de 1851: "He recibido la nota de V. S. del 13 de los corrientes como igualmente una campana que generosamente dedica al servicio de la goleta de guerra la *Constitución* la cual acepto a nombre de mi Gobierno y doy a V. S. las más expresivas gracias.

Los oficiales y tripulación del referido buque creen que era de su deber tributar a Ud. los obsequios y atenciones que recibió de ellos en su travesía a Punta de Espada en mayo 1850 y aún al contrario le suplican dispense V. S. las faltas que ellos pudieron cometer.

Repito a V. S. que en cualquier circunstancia en que yo pueda tener parte se concederán a V. S. los obsequiados servicios a que es acreedor ya como representante de una nación amiga y protectora de la República Dominicana ya como hombre priva-



do cuyos méritos me son muy conocidos. Tengo el honor Señor Cónsul en suscribirme su atento y seguro servidor”.

55.—Al Contador de la *Buenaventura*, Juan Bernal, junio 4 de 1851: indicándole cómo deben repartirse diariamente las provisiones:

14	onzas	galletas	a	cada	hombre
8	”	carne	”	”	”
8	”	bacalao	”	”	”
2	”	arroz	”	”	”
2	”	frijoles	”	”	”
1	”	manteca	”	”	”
3	”	azúcar	”	”	”
2	”	café	”	”	”

El día “que no diere carne dará 4 onzas de petisalé. Con respecto al aguardiente, aceite, vinagre y especies surtidas los repartirá por medio de una proporción regular”.

56.—Al Ministro de Guerra y Marina, junio 6 de 1851: que si a la llegada de Azua “deberá hacer una salva para los honores del desembarco del Presidente de la República”. Se trata del viaje del Presidente Báez a Azua. La *Buenaventura* estaba de regreso en el Ozama el 17 de junio.

102.—Al General J. B. Cambiaso, Jefe de la Flotilla, agosto 18 de 1851: le remite inventario de los buques de guerra. Dice: “Participo a Ud. que encontrará la flotilla en el mismo estado en que me fué entregada por Ud.”

1.—Al Gobierno Provisional de Santiago, diciembre 19 de 1857: avisa recibo del despacho de Jefe de la Flotilla Dominicana.

36.—Al Gobierno de Santiago, marzo 19 de 1858: a causa de un fuerte tiempo de la parte del N. el día 10 a las 5 de la mañana fondeada la flotilla en el Limón; y encontrándose el General Mella a bordo el buque *19 de Marzo* reventó las dos cadenas que perdió con sus dos anclas, y pudo por fortuna salvarse haciéndose a la vela, pues ya la marejada lo iba echando en tierra, inmediatamente le dí orden a su Comandante se fuera a fondear a Yaqueson. El día 13 fué que pudimos desembarcar los



pertrechos del obus, algunas provisiones y fusiles no pudiendo hacernos a la vela por ser ya tarde y el día siguiente a medio día, con mucho trabajo nos pusimos a la vela con dirección al Yaqueson, dejando la *Libertad*, la cadena, el ancla grande y el anclote con más de la mitad de la cadena perdida. El día 15 nos encontramos enfrente del Yaqueson en calma y fuertes aguaceros, se nos rompió la mayor y nos pusimos a componerlas anocheciéndonos en el mismo lugar, sin poder entrar, y a media noche se nos metió un fuerte tiempo siéndonos forzoso hacernos de la vuelta de fuera con solo la mayor y el foque, pues ya lo teníamos arrisado el foque, y el 16 nos encontramos a sotavento del Cabo Francés a causa de la mucha marejada y fuertes corrientes para abajo, tomamos viso al trinquete y desde ese día hasta hoy me tienen Uds. en un mismo lugar, sin poder remontar por las fuertes corrientes y tener todas las velas rotas; así estoy desesperado sin poder ir a Yaqueson, por más esfuerzos que hago. Si Uds. lo juzgan conveniente mandarme el 27 de Febrero que yo me trasladaré a bordo y seguiré advirtiéndole que no debemos contar con el 19 de Marzo pues hace 22 pulgs. de agua por hora y es fácil se valla a pique. El 7 de Julio es un buque que puede comprometer la flotilla; pues no handa nada sino a la ronsa y casi siempre falla a virar lo que hago saber a Uds. para su inteligencia y Gobierno. Dios guarde a Ud. ms. años. En el mar a bordo del 7 de Julio.

59.—Al Capitán Echavarría, abril 9 de 1858: “Teniendo que pasar a Santiago por disposición del Gobierno participo a Ud. que queda hecho cargo del mando de la Flotilla el Comandante Dickson”. El segundo de éste era el Teniente Eugenio Lucien. El Capitán Esteban Méndez actuaba en la 19 de Marzo, comandada por F. Batista. Por oficio del 22 de abril se le confió el mando de la 7 de Julio a Simeón Vicioso.

1.—Al General Pedro Santana; agosto 4 de 1858: Es en mi poder su nota oficial sin fecha, adonde me anuncia el pronunciamiento que hubo en esa Ciudad el 28 del pasado y el manifiesto, la proclama y demás papeles los he recibido lo que me ha sido de mucho placer y de gran regocijo para mi corazón, por la justa causa que debemos defender y la que abrazo; pues Ud. sabe que yo siempre he abrazado la causa del Orden y éste con mayor entusiasmo a causa de que la parte del Cibao me ha



tratado muy mal; pues S. E. sabe mejor que nadie, que desde el glorioso día de nuestro grito patrio, nunca he sido vejado ni arrestado, como lo fuí con ellos a causa de los tantos servicios que les hice. Tocante a lo que me dice del *27 de Febrero* le digo que tenía ya pensado eso, el haberlo mandado anunciar el resultado y hoy con más entusiasmo cumpliré su orden, pues el Comandante de dicho buque es mi compadre y creo no había dificultad con él, porque cuando mis vejaciones en Pto. de Plata él fué uno de los adictos que tuve; pues hasta su dimisión la pidió por eso pero tan pronto como dicho buque aparezca me trasladaré a bordo, a fin de hacerlo pronunciar y dirigirnos para esa ciudad.

Sor. Gral. Aunque yo estaba dispuesto a no hacer más servicios a causa de tener mi dimisión del Gral. C. Valverde y del Ministro que reemplazaba al de la Guerra, mi dimisión a cargo de la flotilla, le digo ahora que estoy muy dispuesto a acompañar a S. E. yo, mis hijos y todo lo que depende de mí, sea por mar o por tierra, pues veo que esta causa es justa y debemos abrazarla, así es Señor Gral. que si antes de que ese buque llegue al lugar que me indica me necesitare, puede mandar inmediatamente a buscarme; pues no lo hago ahora por esperar el *27* para irme con él; pero si dicho buque viene me verá ir S. E. con él a esa Ciudad.

Esta misma noche partiré para La Romana a ponerme de acuerdo con el Comandante M. Mejía; pues antes de haber recibido su oficio ya tenía este lugar pronunciado a causa de haber venido el Comandante Florencio Soler a informarme del Manifiesto. Así Sor. Gral. cuente S. E. con el patriotismo debido, que siempre abraza su causa porque se pone a la cabeza del Orden y de la Paz, justicia social, y muy dispuesto siempre a servirle. Dios S. S. S.

39.—REGLAMENTO interior para los buques de guerra, que comprende las atribuciones y responsabilidades de sus respectivos Comandantes, oficiales y detaile y de cargo de la flotilla dominicana. Santo Domingo 7 marzo 1850 ⁽⁴⁷⁾.

(47) Otras disposiciones legales: Reglamento 3485 por la Armada Nacional, 1895; Resolución 3489 que aprueba el anterior Reglamento, 1895; Resolución 3379 sobre honores que se deben rendir a los buques de guerra, 1897; Resolución 4355, que incorpora las goletas Olga y Perla del



Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.

Artículo 1ro.—Al Comandante en jefe o jefe de la flotilla le estarán subordinados todos los comandantes, oficiales de detalle, de cargo, comisarios, guarniciones, tripulación y todos los demás individuos que hagan parte de la flotilla dominicana, así como será personalmente responsable de la menor omisión que se cometa en el exacto cumplimiento del presente reglamento en sus diferentes ramos.

Art. 2.—El primer comandante es personalmente responsable de todo lo concerniente al buque de su mando, de quilla a perilla.

Art. 3ro.—El segundo comandante tendrá el detalle de las entradas y salidas que se hagan en sus buques, y será personalmente responsable de ellas a su comandante.

Art. 4to.—Los oficiales de cargo responderán en sus atribuciones al segundo comandante o jefe del detalle del modo siguiente:

El contador o comisario lo será de todo lo relativo a provisiones de boca y respectivas entradas y salidas de efectos que haga el buque, las que asentará en un libro que llevará como secretario.

El contraamaestre le será igualmente de jarcias, cabos, velamen y todo lo concerniente a maniobras y aparejos, así como del alquitrán, sebo, pinturas, etc.

El condestable u oficial de artillería, de los armamentos y pertrechos de guerra.

El carpintero o calafate, de la estopa, utensilios de bomba, clavazón, maderas de repuesto y herramienta.

Art. 5to.—Se nombrará un oficial que tendrá a su cargo las listas nominativas de la tripulación, en las que observará el aumento o disminución de su personal, y dará cuenta de él.

Ozama a la armada, 1904; Orden Ejecutiva No. 392, de 1920, derogatoria de todas las leyes sobre la marina existentes antes de 1916. Véanse diversas disposiciones acerca de buques y puertos en Índice de la Colección de Leyes.



Art. 6to.—El jefe militar de la guarnición respectiva de cada buque, hará ejecutar a ésta como su jefe inmediato, todas las órdenes que recibiese del jefe del buque, al que le estará subordinado en todo lo concierne al servicio, siéndole personalmente responsable de la inexecución de ella.

Art. 7mo.—Los pedidos serán hechos por los oficiales de cargo en sus respectivos ramos, firmados por el 1º y 2º comandantes, y visados por el jefe de la flotilla, debiendo dar cuenta detallada cada oficial de cargo en la parte que le concierna, de la inversión de los artículos pedidos.

Art. 8vo.—Al primer comandante, como jefe de su buque, le está encomendada la vigilancia e inspección general de todos los ramos del servicio, cumpliendo y haciendo cumplir a cada uno con su deber en la parte que le concierna, a cuyo efecto se hará en cada viaje una cuenta circunstanciada, que entregará al jefe de la flotilla, adjunta a sus diarios, para que sea presentada a este Ministerio, observando en ella la exactitud o negligencia con que cada uno haya desempeñado sus funciones.

Art. 9no.—El presente reglamento será ejecutado en todas sus partes, a diligencia del Comandante en jefe de la flotilla, y la menor infracción a cualquiera de sus artículos, sujeta al infractor a ser perseguido por ante el Consejo de Guerra competente, para que sea juzgado y castigado según la naturaleza del caso.

Santo Domingo y Marzo 7 de 1850, año 7º de la Patria.—
El Ministro Secretario de Estado en los Despachos de Guerra y Marina, J. E. Aybar.

(*Colección de Leyes...*, 1850)

40.—REGLAMENTO para las radas y puertos habilitados de la República. Santo Domingo, 6 junio 1851.

Dios, Patria, Libertad.—República Dominicana.—Buena-ventura Báez.—Presidente de la República.

Considerando: que es de suma importancia, tanto para el Estado como al comercio, establecer reglas de las cuales nadie



pueda dispensarse, para las radas y puertos habilitados de la República, relativas a las cargas, habilitación y pronto despacho de los buques, se ha decretado el siguiente reglamento, que comprende la policía general de los puertos, fondeaderos, prácticos y cabotajes, a cargo de los capitanes de puerto con las demás obligaciones de éstos.

Art. 1ro.—Habrá capitanes de puerto, nombrados por el Poder Ejecutivo, en todas las radas o puertos habilitados de la República que juzgue conveniente.

Art. 2do.—Puesto en posesión un capitán de puerto de su empleo, correrá a su cargo el buen amarradero de las embarcaciones, el orden de la carga y descarga de los buques, y en general la policía, seguridad y limpieza del puerto; su conocimiento cabal en la dirección de entrada y salida de embarcaciones de todas clases y demás circunstancias que ocurran en él.

Art. 3ro.—Posesionado de su empleo un capitán de puerto, lo recorrerá acompañado de los prácticos, examinará su plano, la sonda o braceaje, no sólo de los bajos, sino de todo el puerto en general, las marcas para la seguridad de las entradas y salidas, si hay o no otras mejores, la diferencia y calidad del fondo, los perjuicios de un paraje y las ventajas de otro, y el modo de amarrarse los buques con determinados vientos, los sitios más a propósito para los interdictos y cuarentenas, para dar carena o dar de quilla a los buques, proporcionar la aguada y los pasajes destinados o más a propósito al desembarque y limpieza de éstos, trazando todas las mejoras que estime necesarias, dando cuenta a las autoridades competentes para su aprobación.

Art. 4to.—En las avenidas de los ríos se tendrá el mayor cuidado en las amarras de los buques y en la posición que deban encontrarse, a fin de que no experimenten riesgo alguno, ni que causen avería por sus vergas, masteleros, etc., etc. Después de temporales o crecidas aguas que descarguen en los puertos, reconocerá los parajes en que la arena o tierra formen depósito, y procederá inmediatamente a la limpieza con los patrones y marinos de las embarcaciones, conforme a las órdenes que le fueren comunicadas.

Art. 5to.—El cargo y mando de los capitanes de puerto, se extiende desde lo más interior de él, hasta la punta saliente a la



mar, comprendiendo las calas o ensenadas que hubiere en el intermedio: haya o no población, empleará la mayor vigilancia y ejercerá las atribuciones que le correspondan.

Art. 6to.—Los capitanes de puerto estarán subordinados a los Comandantes de armas en lo concerniente a desembarazo de sitios francos para el uso de la artillería de las murallas, castillos o fortificaciones, almacenes, situación de amarradero de cualquier buque mercante cargado de pólvora, bajeles de guerra extranjeros, y finalmente a cualquiera providencia de contrabando, apertura o clotura del puerto, y generalmente en todo lo que tenga relación con el buen orden público. Le estarán igualmente subordinados en lo concerniente a separación de buque en cuarentena a su custodia, y a todo lo demás que de su parte concierne al cumplimiento de las disposiciones de la Junta de Sanidad; y en todo lo demás no expresado, obrará el capitán del puerto como más corresponda al mejor desempeño del servicio público, siendo personalmente responsable de sus faltas y de lo que prescribe el presente reglamento, debiendo igualmente obedecer las órdenes que reciba del jefe o comandante de la flotilla sobre abusos del puerto, dando igualmente cumplimiento a alguna disposición que le comuniquen los Jefes Superiores Políticos y demás autoridades judiciales legalmente constituídas.

Art. 7mo.—No será permitido a ninguna embarcación trasladarse de un lugar o otro sin previa autorización del comandante del puerto.

Art. 8vo.—Los capitanes de puerto deberán ser obedecidos en el círculo de sus atribuciones; y a cualquiera individuo que dejare de hacerlo le arrestará y remitirá a la autoridad competente, dándole oficialmente parte para que se proceda conforme a derecho, si el caso lo requiere.

Art. 9no.—Se establecerán en todas las radas o puertos habilitados de la República prácticos del modo siguiente:

En la Capital de la República	12
En Puerto Plata	6
En Azua y los demás, para cada uno	3

Los que serán propuestos por el capitán del puerto al Sr. Ministro de Guerra y Marina, para que le sean librados los correspondientes despachos.



Art. 10.—Los prácticos deben ser escogidos entre los marinos de más moralidad, inteligencia y conocimientos prácticos de nuestras costas, procurando igualmente que tengan robustez y la agilidad necesaria para este servicio.

Art. 11.—Se establecerá en cada puerto el paraje hasta donde deben salir los prácticos al encuentro de los buques a su entrada, y en el que deban dejarse a su salida.

Art. 12.—Es obligación de los prácticos pilotear en sus entradas y salidas los buques del Estado, y gozarán de ración en el rancho como pilotos, siempre que su ocupación a bordo sea de medio día o por más tiempo.

Art. 13.—Los buques del Estado, para indicar la necesidad de práctico, dispararán un cañonazo y pondrán un gallardete largo al tope de trinquete, y siendo de un solo palo, en cualquier penol. A esta señal, si hubiere en la mar pescadores inteligentes, aunque no con nombramiento de prácticos, están llamados a dirigirse inmediatamente al buque, y si el Comandante le considerare hábil, arriará el gallardete en señal de haber cesado ya la necesidad, dejando este individuo a su bordo durante el tiempo que juzgue necesario.

Art. 14.—A los prácticos es a quienes corresponde exclusivamente pilotear las embarcaciones en la entrada y salida de los puertos, ya sean mercantes nacionales, de guerra o mercantes extranjeros que lo necesiten.

Art. 15.—Los prácticos están obligados a salir al encuentro de las embarcaciones hasta el lugar que se haya prefijado, así como también debe informarse del capitán, tanto en la entrada como en la salida, del agua que cala, para el acierto de su dirección, así como para situarla en el lugar que el capitán del puerto tenga ordenado, bien sea para quedarse en cuarentena, para atracarse a descargar o para mayor facilidad de los socorros necesarios.

Art. 16.—Siempre que el práctico considerare arriesgada la entrada o salida de un buque, por malos tiempos, estado en que se encuentre o por otro inconveniente, lo hará presente al capitán, exigiéndole una constancia de la observación; y en caso de negativa, lo constatará por medio de testigos; y tan pronto como llegare a tierra, se presentará a la primera autoridad com-



petente, levantando inmediatamente un proceso verbal al efecto, del que librará copia al interesado para los fines que convengan.

Art. 17.—Todo buque con previa licencia para ir a cargar a las costas que tengan necesidad de práctico, le pedirá al capitán del puerto quien, de acuerdo con la designación y elección del capitán y del consignatario del buque, hechas por escrito entre los prácticos del número, le nombrará y autorizará para hacer su estipulación con aquellos; y de este nombramiento dará conocimiento al Ministro de Guerra y Marina.

Art. 18.—Cuando se dirija al puerto una escuadra nacional, extranjera, amiga o aliada, el capitán del puerto, acompañado de los prácticos, se dirigirá al navío Comandante, distribuyendo éstos en los buques más próximos a la entrada, para proporcionar el fondeadero y demás auxilios que puedan necesitar.

Art. 19.—Desde que un buque de guerra extranjero se presente delante del puerto, el capitán del puerto o el comandante del buque en estación, alistará un bote bien equipado, con bandera nacional a proa, y tan pronto como haya fondeado fuera o dentro del puerto, se transportará, vestido de uniforme, al costado del buque y hará las siguientes preguntas: cómo se llama el buque? ¿el nombre y apellido de su comandante? ¿de dónde viene? ¿el estado de la tripulación es o no sanitario? Y tomando razón por nota escrita de todas las respuestas, y no resultando novedad de peste o epidemia, dirá: que el buque está en libre práctica con el puerto, se despedirá atentamente; y a su llegada a tierra dará parte al Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 20.—Ningún práctico entrará buque nacional o extranjero sin informarse antes si hay motivo de interdicto o cuarentena; si lo hay, no deberá subir a bordo, piloteando desde su embarcación hasta fondearlo fuera en el placer. En ningún caso el práctico ni su gente podrán bajar a tierra sin que pase la visita de sanidad a bordo a franquear las comunicaciones; si el práctico y su gente entraren a bordo, y el buque fuere puesto en cuarentena, los gastos de manutención y demás serán de cuenta del capitán o armadores.



Art. 21.—Habr^á vigías en las radas y puertos habilitados de la República, nombrados por los Comandantes de armas, a requerimiento de los capitanes de puerto, los que deber^{án} señalar todo buque que se aviste, indicando la clase de buque, su nación, si se dirige al puerto, si es mercante o extranjero de guerra, si pide práctico o socorro, si es sospechoso, debiendo en estos últimos casos dar parte inmediatamente a los Comandantes de armas.

Art. 22.—En los socorros que se ofrecieren dar a cualquiera embarcación que los pida desde fuera del puerto, se procederá como queda dicho desde el momento en que se sepa por la señal del vigía, o cuando por otros modos se conozca que se halla en calamidad o riesgo. Si en razón de la distancia o por otro motivo no pudiere hacerse la visita de sanidad, no por eso deben de retardarse los auxilios oportunos a costa del socorrido, lo mismo que los gastos, sueldos y salarios de la gente que se haya empleado en el servicio.

Art. 23.—Velará el capitán del puerto la conducta personal de los prácticos, corrigiéndoles sus defectos, los errores u omisiones de oficio en que incurran; pero cuando haya culpa con responsabilidad de daño, lo remitirá al Comandante de armas con el correspondiente proceso verbal.

Art. 24.—Para el mejor servicio público, los capitanes de puerto serán miembros natos de la Junta de Sanidad en el lugar de su destino, a fin de que con las facultades de su empleo tengan buen efecto las resoluciones de la Junta para la seguridad y celo que conviene a la salubridad pública.

Art. 25.—De esta manera será una misma la visita de sanidad, y la que es peculiar al Comandante del puerto, quien tomará las noticias del nombre del capitán y embarcación, número de equipaje y pasajeros, calidad de éstos, carga y puerto de partida, y todas las demás que pueden ser importantes de guerra y navegación; siendo el buque mercante y puesto en comunicación, prevendrá al capitán que se le presente a su despacho, y le impondrá de las normalidades que debe llenar conforme a las leyes.

Art. 26.—Si hubiere pasajero de alta categoría, tomará su nombre en el acto de la visita, y le advertirá que debe presen-



tarse al señor Gobernador Político, y en donde no, al Comandante de armas, entendiéndose lo mismo con los que se trasportasen en buques de guerra extranjeros; y por lo que hace a los nacionales, corre de cuenta de los Comandantes de ellos hacer esta advertencia.

Art. 27.—En circunstancias de paz, guerra o aprestos navales de otra potencia, y según las advertencias que ya tenga el capitán del puerto, graduará la importancia de las noticias que reciba en sus visitas; y si le pareciere que no deben publicarse, las tomará con toda precaución, y aunque la embarcación por razón de sanidad estuviere libre, la dejará incomunicada hasta nueva disposición del Jefe Superior Político, y donde no, del Comandante de armas.

Art. 28.—Toda embarcación mercante nacional o extranjera que se le pusiere interdicto por cualquiera causa o motivo que sea, y sin embargo que desde luego se le pondrá custodia exterior, mantendrá su bandera en el tope de trinquete; y para todos será señal de que no deben ni pueden comunicar con ella.

Art. 29.—El capitán del puerto deberá tener, por cuenta del Estado, los botes necesarios para las ocurrencias del servicio; pero en casos ejecutivos de incendios, desamarraderos, baradas, pependencias, embargos, auxilios, etc., para pasar a bordo a dar las providencias convenientes, podrá tomar instantáneamente cualquiera falúa o embarcación menor de los buques del Estado o de particulares, teniendo facultad de ocupar indistintamente a todo marino en los casos ejecutivos ya indicados.

Art. 30.—Los capitanes de puerto, debiendo permanecer continuamente en ellos, tendrán casilla donde establecerán su despacho, permaneciendo en ella los prácticos de servicio, la que se construirá y reparará por cuenta de la Hacienda pública.

Art. 31.—Cuando se desembarquen Comandantes u oficiales de buques de guerra extranjeros, el capitán del puerto, y a falta suya el que lo reemplazare, los dejará en libre facultad de dirigirse a sus Cónsules o Agentes comerciales.

Art. 32.—Todo capitán de puerto tendrá tres libros en folio para diarios: uno para las entradas de las embarcaciones, en donde asentará la clase y nación del buque, su nombre y el



de su capitán, número de equipaje, sus toneladas, cargas, consignatarios, lugar de su procedencia, días de navegación, escalas, si hay arribadas accidentales, el lugar a que se dirige, los pasajeros que conduzca, si son tropas, prisioneros, y las noticias generales no reservadas: el segundo, en que anotará la salida de las embarcaciones, clasificando la nacionalidad de ellas, su nombre y el de su capitán, número de equipaje, toneladas, carga, pasajeros y lugar de su destino. Y el tercero contendrá el libro maestro de matrícula de todo el personal de la marina nacional, en la que se observarán las mismas fórmulas que hasta ahora se han practicado.

Art. 33.—En caso de procedimiento judicial, será válida la certificación de entrada y salida de buque y matrículas dadas por el capitán del puerto, quien expedirá copia con referencia a sus libros, siempre que se le pida por interesados o por oficio.

Art. 34.—Al acto de la visita de salida, los capitanes de los buques deberán presentar al capitán del puerto los pasaportes de los pasajeros que se trasporten en sus embarcaciones; y el que no se lo presentare y hubiere motivo de sospecha, el capitán del puerto lo desembarcará y pondrá a disposición del Comandante de armas, no solo para que determinen del pasaporte, sino para la debida corrección del capitán o patrón del buque, según lo exijan las circunstancias.

Art. 35.—Diariamente dará el comandante del puerto un parte, al Comandante de armas, de las ocurrencias del día, y semanalmente de las entradas y salidas de los buques; y siempre que entren buques de guerra o que haya circunstancias particulares, dará cuenta al jefe de marina, y en todo lo que sea conducente al servicio público, al Jefe Superior Político, obedeciendo sus órdenes y concurriendo a sus llamamientos, si el caso lo requiere.

Art. 36.—Se le franqueará al capitán del puerto un secretario y una ordenanza para la conducción de partes, oficios y otras diligencias del servicio, que se le asignará de los remeros del puerto y los cuerpos de guardia de la marina y de los lugares más inmediatos a ellos: en caso necesario le prestarán todos los auxilios que pida.



Art. 37.—Donde haya linterna o farol, estará bajo la inspección del capitán del puerto para indicar cualquier defecto que se note, y para los reparos que deban hacerse sin que él pueda mezclarse en lo económico donde no le esté sometida su intervención; cuidará también y vigilará sobre el deterioro de los muelles, no permitiendo que permanezcan amarradas ni atracadas las embarcaciones, sino el tiempo preciso de embarcar y desembarcar los efectos que conduzcan, arreglando el arrimadero de carros, y las faenas de embarque y desembarque, en el orden necesario para evitar los daños materiales del muelle y de los efectos, y mantener la mayor policía en el concurso natural, a cuyo fin, si lo permitieren las circunstancias, se hará la distinción oportuna para cada clase de tráfico, esto es, de gente, fardos, comestibles, leñas, etc., para que todos evacuen sus negocios sin perjudicarse unos a otros.

Art. 38.—Todas las embarcaciones deben amarrarse según importa a la propia y común seguridad, sin que nadie tenga arbitrio de dar a sus anclas otra dirección que la que fuere establecida en el pasaje en que se encuentre, lo que de ningún modo disimulará el capitán del puerto, haciendo obedecer inmediatamente al infractor, como así mismo a aquel que se hubiere amarrado sobre los cables de otro, con riesgos de abordaje u otro embarazo; y se satisfará del correspondiente buen estado de los cables, de que estén competentemente forrados y que se recorran a menudo con el debido cuidado. A estos fines hará frecuentes visitas por los fondeaderos, y al que por defecto de dotación de anclas lo considerase en riesgo, le intimará su surtimiento, y no verificándolo en el día, hará que se le traslade, si hay proporción, a paraje donde no pueda causar daño a tercero.

Art. 39.—En los desembarcaderos de pólvora, cuidará el capitán del puerto de que se tomen todas las medidas de precaución, para evitar cualquier acontecimiento desgraciado.

Art. 40.—Cuando acontezcan abordajes con averías en cascos, arboladura, cables, desamarradero de embarcación, varada a la entrada o salida, o traslación de un paraje a otro, el capitán del puerto inmediatamente, acompañado de dos o tres capitanes de los buques fondeados, y a falta de ellos con patrones inteligentes, pasará a bordo de las embarcaciones, examinará el hecho y las circunstancias, recibiendo las declaraciones de las



partes, y dará su juicio de responsabilidad o absolución, entregando el documento a la parte interesada. Si no se conformaren los interesados, ocurrirán a los tribunales competentes. Si hubiere pluralidad en la responsabilidad de la avería, la opinión del capitán del puerto será irrevocable, y se juzgará con arreglo a ella; pero no habiendo pluralidad, se mirará como un dictamen, admitiéndose a la parte agraviada las pruebas que le convengan, y a la interesada, las que obren a su intento, para que pueda decidirse, conforme a derecho.

Art. 41.—Cuando alguna embarcación se vare o pierda a la entrada o salida del puerto, pasará el capitán del puerto a la embarcación a franquearle los auxilios oportunos, y a recoger la gente salvada, y hará un proceso verbal, aclarando las circunstancias y maniobras y demás causas concurrentes en el fracaso, si había o no práctico a bordo, si se perdió por culpa del capitán, si hubo imposibilidad en tierra para enviar práctico; y estos documentos permanecerán depositados en su oficina para dar copia a los interesados.

Art. 42.—Si alguna embarcación se fuere a pique, con daño del puerto, o si se varare con estorbo de la playa, y que sus dueños la abandonaren y no hicieren las maniobras oportunas para quitar el perjuicio, el capitán de puerto oficiará al Comandante de armas solicitando la providencia efectiva, para la extracción o desagüe que debe ser de cuenta del dueño, consignatario, o del Cónsul que le represente.

Art. 43.—Celará el capitán del puerto que no haya insultos entre los equipajes de las embarcaciones, corrigiendo estos excesos con arrestos, y dándole conocimiento al Comandante de armas.

Art. 44.—En pendencias, robos u otros desórdenes, tomará el capitán del puerto las medidas que hubiere menester para cortarlos y asegurar a los reos, dando cuenta con su remisión a la autoridad competente, con informe circunstanciado.

Art. 45.—Los capitanes de puerto prescribirán las reglas que crean convenientes para el uso de los fogones por la noche, hornillos y luces, prohibiendo encender fuego o luz fuera de los casos previstos; y fuera de urgencia repentina, nadie lo hará;



tampoco podrá hacerse de noche maniobra de estiva, carga o descarga que pidan luz, a menos que no haya licencia por escrito.

Art. 46.—Donde haya buques de guerra, los cañonazos de retreta y diana son señal, el primero de todo impedimento de tráfico que no sea por urgencia absoluta o socorro; y el segundo, de franquearse desde aquella hora, para que cada uno se emplee como convenga a su industria; y cuando no haya aquellas señales, el capitán del puerto fijará las horas de abrirse y cerrarse las comunicaciones.

En circunstancias particulares, el capitán del puerto formará escalas, bajo las cuales los buques nacionales proveerán una o más lanchas de ronda durante la noche, sobre lo que dará las instrucciones de lo que deban observar, ya recorriendo el fondeadero, ya las boyas, según los fines de la providencia, sin omitir la prevención general de que debe darse a la ronda por cualquier embarcación, siempre que lo pida.

Art. 47.—Nadie podrá arrojar en el puerto basuras ni escombros, debiéndolos recoger en tinajas para llevarlos al puerto o a los parajes destinados por el capitán de él; y no podrá ninguna embarcación lanzar su lastre al agua, ni lastrar, ni deslastrar, sin consentimiento del capitán del puerto.

Art. 48.—El capitán del puerto advertirá a los capitanes de buques extranjeros lo que crea necesario a la policía establecida; y si observare en ellos alguna falta, dará cuenta al Comandante de armas para que pase los oficios oportunos.

Art. 49.—Si alguna embarcación se hiciese a la vela (obligada por viento u otra causa), dejando aboyadas sus anclas, se dispondrá recogerlas con la posible brevedad, entregándoselas a los dueños, consignatarios o Cónsules, quienes gratificarán a los que hicieren la maniobra; cuando las anclas no tengan boyas, se harán rastrear para salvarlas y obviar los inconvenientes que suelen presentarse.

Art. 50.—Cuando las anclas sean pertenecientes a buques del Estado, quedarán en depósito en la misma capitania del puerto, y se dará aviso oficialmente al jefe de marina o Comandante de armas.



Art. 51.—Donde haya artillería, inspeccionará el capitán del puerto cuanto tenga relación a fuego, escombros y atracadero, para que no haya perjuicio en las embarcaciones fondeadas.

Art. 52.—El capitán del puerto velará que ninguna embarcación nacional salga, si no está bien aparejada de palos, vergas, velas, jarcias, cables y anclas, de manera que no sea arriesgada la navegación que va a emprender; que no salgan sobrecargadas ni haciendo agua; y si considerare que puede peligrar la gente e intereses, lo impedirá y avisará a quien corresponda, para que se dé providencia de la reparación del buque o se proceda a su condena, con arreglo a las leyes. Si el buque fuere extranjero, llenará su obligación con dar parte a la autoridad competente, para que ésta se refiera a su respectivo Cónsul.

Art. 53.—Cuando se fleten embarcaciones para trasporte u otros servicios de la Nación, incumbe a los capitanes de puerto su reconocimiento en el casco y arboladura, y todo lo demás que sea conveniente para cumplir la misión que se le destine.

Art. 54.—Disponiéndose por alguna autoridad competente la detención de algún buque, corresponde al capitán del puerto ver, si a falta de custodia exterior o interior, se hace necesario quitarle el timón o vergas mayores, sin lo cual no pueda impedir su salida furtiva, y lo hará presente para proceder a lo que se determine.

Art. 55.—Donde haya lanchas u otros buques armados a cargo del capitán del puerto, los tendrá siempre en perfecto estado, para el uso que importe.

Art. 56.—Al avisar los buques de guerra nacionales que hacen al puerto especialmente en tiempo de guerra, será obligación del capitán salir a la mar a comunicarles cualquiera novedad o noticias convenientes.

Art. 57.—En el despacho de la capitanía de puerto se fijará en una tablilla la tarifa de los derechos que la ley asigne, para que sea notorio a todos lo que se debe pagar.

Art. 58.—Las embarcaciones pequeñas que no están sujetas a roles, serán despachadas con una licencia del capitán del puerto solamente, sin perjuicio de la intervención de la Aduana y de su despacho por lo que concierne a carga y descarga, que-



dando sus patrones y gentes de mar sujetas a la policía del puerto y a sus disposiciones, según lo que va referido en estos reglamentos.

Art. 59.—Los Comandantes de armas estarán a la mira de que los capitanes de puerto desempeñen fielmente su deber; pero si notaren abandono en el servicio o faltas graves darán cuenta al Ministerio de Guerra y Marina para que se les suspenda de su empleo para ser juzgados en Consejo de guerra, según lo exijan las circunstancias.

Art. 60.—Si falleciere algún capitán de puerto sin entrega del cargo, el Comandante de armas dispondrá provisoriamente el oficial que deba reemplazarlo, a quien se le entregará por un inventario formal, que se hará por el mismo Comandante de armas, de todos los libros, papeles y demás efectos correspondientes a la capitanía del puerto, y se dará cuenta inmediatamente al Ministro de Guerra y Marina, para el debido reemplazo y demás fines convenientes.

Art. 61.—En el caso de reemplazo o nombramiento de un capitán de puerto, se le hará entrega de todo lo concerniente a la capitanía del puerto por un inventario, que se practicará como está dicho, en presencia del Comandante de armas; y el saliente será responsable con su persona y bienes de cualquiera falta.

Art. 62.—Con los fines de asegurar cuanto más sea posible la ejecución y cumplimiento de este Reglamento, que sólo tiene por objeto el bien común y garantizar cuanto sea posible las propiedades particulares, se autoriza y da facultades a los capitanes de puerto para que en caso de que alguno contraviniera a ellas y a las órdenes que le diere, o desobedezca sus disposiciones, lo pueda arrestar y hacer conducir a la cárcel pública, visando la orden y motivando la causa, cuya prisión puede ser desde uno hasta doce días.

Art. 63.—Si el infractor fuese individuo de la marina militar en actual servicio, su arresto puede tener lugar en el buque de guerra a que esté destinado, y la orden será presentada a su comandante, sin que esto obste para mayores penas, con arreglo a las ordenanzas militares, si la naturaleza y circunstancias de las cosas lo exigieren.



Art. 64.—Si de la falta cometida resultare perjuicio de tercero, el capitán del puerto, a petición de parte, hará un proceso verbal, que remitirá a la autoridad competente por el conducto del interesado, para los fines que puedan convenir.

El Consejo de Secretarios de Estado, reunido bajo la presidencia del Presidente de la República, en virtud de las facultades concedidas al Poder Ejecutivo por el segundo párrafo del primer miembro del artículo 102 de la Constitución, ordena la publicación y ejecución del antecedente Reglamento, el que será impreso y circulado en toda la extensión de la República.

Palacio Nacional de Santo Domingo, Capital de la República, a los 6 días del mes de Junio de 1851, y 8º de la Patria.—El Presidente de la República,—Buenaventura Báez.—Refrendado: El Ministro de Guerra y Marina, J. E. Aybar.

(Colección de Leyes..., 1851).

41.—DIARIO DE NAVEGACION DEL BUQUE DE GUERRA
"CIBAO" A LA COSTA ABAJO, al mando del Gral. J. A.
Acosta ⁽⁴⁸⁾.

Mayo 14 de 1854

Domingo 14

A las cinco de la tarde recibimos los militares y artilleros a bordo; tan pronto que se embarcaron nos pusimos a prepararnos para hacernos a la vela, toda la noche se mantuvo chubascosa hasta las 3 de la madrugada que nos hicimos a la vela bajo un chubasco y nos pusimos a la capa enfrente del puerto como a distancia de tres millas, con un farol por la popa, esperando a la Goleta de Guerra *Buenaventura*, y tan pronto como llegó al habla, abrí las instrucciones que me dirigió el Ministro de la Guerra, y le dí orden al Capitán de dicha Goleta que me siguiera las aguas, Gobernando. yo S. S. O.

Lunes 15

Amanecemos enfrente de Jaina e hicimos rumbo dirección a Ocoa para darles las órdenes al Capitán de la *Buenaventura*,

(48) Archivo del historiador nacional García.



a las 3 llegamos a la ensenada y le pasé las órdenes y el plan de señales, a las 8 p. m. hicimos rumbo S. S. O. con un farol a la popa, con las dos gavias sueltas sin hacer fuerza de vela en toda la noche; como a las doce volvimos a ver la *Buenaventura* y al amanecer el día 16 orzamos al O en busca de ella enfrente al Cabo Mongón a dos leguas fuera de tierra con viento flojo de la parte de N. E., a las 9 nos encontramos a una legua retirada del Cabo; hicimos rumbo al O. para pasar por dentro de la Beata y a la una del día avistamos en el Cabo Mongón unos ranchos y dos botes; nos pusimos a la capa inmediatamente y mandamos 3 botes con jente a tierra en persecución de dichos botes; apresamos a ambos con algunos trastes y les incendiamos los ranchos, ellos fugaron por tierra y a las 5 llegaron los botes a bordo. Con los dos botes de ellos seguimos rumbos a la vuelta del S. E. con el viento N. E. para fuera toda la noche con viento fresco y la *Buenaventura* en compañía de nosotros. El día 17 a las 6 a. m. derribamos con el mismo viento y pasamos entre Alto Velo y la Beata; orzamos para la Beata y como a las 8 avistamos en ella un rancho y un bote a la vela; hice señal a la *Buenaventura* para que viniese al habla y le dí mis órdenes e inmediatamente mandamos los botes para tierra en persecución de ellos y apresamos el bote con algunos trastes y ellos fugaron; seguí rumbo para Cabo Viejo, y la *Buenaventura* me hizo señal llamándome; y habiendo venido al habla, me dijo que había dos botes; inmediatamente dí orden al Comandante de ella para que fuera a registrar el lugar llamado el Quemado y a Boca de Balsa, y yo mandé al Comandante de mi bordo con dos botes a perseguir los dos de los haitianos que fugaron; igualmente mandé al Teniente de Artillería Carbonel con otro bote sin los de los haitianos y únicamente algunos papeles y trastes de dichos botes; a las 6 fondeamos en compañía de la *Buenaventura* enfrente de la Aguada, a velar los botes a ver si pasan; anohecimos con viento en (frente de la Aguada) fresco a la partida de N. E. y pusimos toda vigilancia con las guardias repartidas. El día 18 amanecimos fondeados; a las 6 después de haber registrado bien, dimos a la vela para Cabo Falso y orzamos al N. para reconocer el río de Pedernales y en ese intermedio avistamos dos ranchos y dos botes; le hice señal a la *Buenaventura* para que viniese al habla y le dí orden al Comandante de ella de apresar los botes y yo echar mis botes al agua y los envié al lugar donde se hallaban, junto con el de la *Buenaventura*, así que los haitia-



nos vieron nuestros botes, fugaron dejando los suyos, pero defondaron los botes e inmediatamente se le dió fuego a los botes y ranchos, cogiendo las velas de los botes y algunas licencias y trastes de ellos. A las 4 y media llegaron nuestros botes a bordo y nos pusimos a la vela para vuelta del S. y a las 6 y media tomamos riso a las dos gavias y anohecimos en frente a Los Frailes con chubasquera toda la noche y viento fresco.

Día 19

Amanecimos enfrente de Alto Velo, avistamos una barca danesa que iba para Cuba, a las 10 viramos con proa al N. O. N. y a la 1 avistamos tres buques, dos por el E. y uno por el N.; hícele seña a la *Buenaventura* para que fuera a reconocer al que estaba por el N. y yo fui a los dos, los cuales eran ingleses, como a las 6 viramos de bordo al S. S. E. toda la noche chubasquera y viento fresco y a la *Buenaventura* siguiendo nuestras aguas.

Día 20

Amanecimos tres leguas retirado de la Beata y a las once avistamos un vapor que iba par abajo, anohecimos entre la Beata y Mongón en compañía de la *Buenaventura*, siempre con viento fresco y risos en las gavias; viramos para fuera con la proa al S. E. S. y corrimos toda la noche en esa vuelta hasta las 2 de la madrugada que viramos de bordo proa N $\frac{1}{4}$ N. E.

Día 21

A las 10 avistamos otro vapor que iba para abajo y a las 6 rendimos la bordada entre Mongón y la Beata, a la misma hora viramos de la vuelta de fuera al S. E. gobernando la noche con viento fresco.

Día 22

A las 4 de la madrugada viramos a la vuelta de tierra y a las 11 rendimos la bordada enfrente a San Luis con los risos en las gavias sueltas, volvimos a virar de la vuelta fuera hasta las 2 de la tarde; a esa misma hora viramos para tierra y anohecimos al frente de Petitrou con viento flojo todo el día y a las 7 de la noche viramos de la vuelta al S. E. corriendo toda la noche hasta las 4 que viramos con proa N. N. E.



Día 23

Rendimos la bordada a las 10 al frente de Mala Pasa y a esa misma hora viramos para fuera con proa S. E. corriendo hasta la una, haciéndole señas a la *Buenaventura*, para que viráramos de bordo para tierra con viento flojo, y como a las 6 de la tarde, nos encontramos a 4 millas, cerca de Malapasa en calma; nos fué forzoso echar los dos botes al agua a causa de la mucha corriente que nos llevaba para tierra; hasta las 9 de la noche que entró el viento de la parte del N.; hicimos atracar los botes y los izamos e hicimos fuerza de velas toda la noche.

Día 24

A las 6 de la mañana viramos de bordo vuelta de tierra con proa al N. E.; rendimos la bordada con viento flojo en frente de Ocoa y a las dos de la tarde a vista la *Separación* y a las 4 y media viramos de bordo para tierra, rompiéndose el rumbo del cangrejo de mesana y rendimos la bordada en Cerro de Curro; a las 6 viramos de bordo vuelta fuera proa al S. E. corriendo toda la noche hasta las dos de la madrugada que viramos a la vuelta de tierra proa al N. E. $\frac{1}{4}$ N.

Día 25

A las 6 y media viramos de la vuelta de fuera con proa S. E., la *Separación* a Sotavento.

Día 26

A las 6 de la tarde viramos de bordo vuelta de tierra con viento flojo de fuera y a las 8 nos fué forzoso virar para fuera a causa del viento a la tierra y quedamos en calma hasta las 12 que entró el viento de fuera muy flojo corriendo proa N. N. E. y nos anocheció enfrente de Santo Domingo en calma chicha y a las 9 de la noche viramos de la vuelta fuera con el viento siempre a la parte de S. E. y a la una de la noche se jaló el viento al N. gobernando con proa al E.

Día 27

A las 6 de la mañana avistamos una goleta de velacho por Barlovento e hicimos señal a la *Buenaventura* para que la re-



conociese en compañía mía, como a las 8 le tiré un cañonazo sin bala y la *Buenaventura* otro y izando la nación me fué forzoso tirarle uno con bala y otro la *Buenaventura* la cual izó su bandera y se puso a la capa, en el momento hice señal a la *Buenaventura* para que registrara dicho buque y habiendo ido su bote a bordo resultó ser un buque holandés que salió de Santo Domingo para Curazao; después de haberlo registrado hicimos rumbo para tierra forzando de vela con poco viento y a las dos dimos fondo según orden del Coronel del Puerto, y después de haber bajado a tierra recibí orden del Sor. Ministro de la Guerra para recibir los militares que se hallaban a bordo de la *Buenaventura* y darle orden al Comandante de ella para que se hiciera a la vela para Chavón y yo que entrara con el Buque *Cibao* lo que fué efectuado a las 5 de la tarde, y a las 6 y media desembarqué los militares y artilleros aferrando todas las velas y amarrando el Buque, y a las 6 y media concluyó.

42.—OBSERVACIONES SOBRE LA NAVEGACION DE LA CORBETA DE GUERRA "CONGRESO". Jefe Superior, General J. Alejandro Acosta, 1855 y 1856 ⁽⁴⁹⁾.

Diciembre 1855

Martes 18

A las 7 a. m. salimos del río de Santo Domingo con tropas, a las 8 se relevó la punta de la Torrecilla por el E. y el farol por N. 5º E. a media milla de distancia de donde nos hicimos a la vela, con rumbo S. S. O. a las 12 buen tiempo, a la 1.30 a. m. se hizo vela a la mayor, mesana y escandalosa, cambiando de rumbo al S. 85º O.

Miércoles 19

A las 8h. a. m. punta de Salinas por E. N. E. distancia 4 millas en compañía de la goleta nacional de guerra *Merced* con calma y vientos variables, a las 11h. acompañados de una suave brisa, observamos estar en Lat. 18º 10'N. y 70º 50'O., a la 2h. 30'p. m. fondeamos en el Tortuguero (puerto de Azua) en cinco

(49) Archivo del historiador García.



brazas de agua, la tripulación ocupada en el desembarque de las tropas y varios pertrechos de guerra, termina este día con tiempo agradable.

Jueves 20

A las 2h. 30' a. m. salimos del Tortuguero con un flojo terral llevando a nuestro bordo a una compañía de tropas, rumbo S. 5º O., a las 7h, un buque a la vista, 30' después otro, inmediatamente descubrimos que estos buques eran nuestros cruceros *Cibao* y *19 de Marzo*, la tripulación ocupada en ejercicio de vela hasta llegar cerca del *Cibao*, viramos de bordo e hicimos rumbo para Tortuguero en compañía de ellos y la goleta de guerra *Merced*. A las 00h.30' p. m. el jefe superior habló con el Comandante del *Cibao*, a las 2h. 30' p. m. fondeamos en Tortuguero en cinco brazas y encontramos el buque en Lat. 18º 20' N. y long. 70º 49' O., desembarcamos el resto de las tropas, y termina este día con buen tiempo, noche tranquila y haciéndose las guardias de ordenanza.

Viernes 21

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en la limpieza del buque, a las 8h. se principió a desvergar y desmantelar los palos para hacerle una reparación y cambiar un mastelero podrido; termina este día muy bien.

Sábado 22

La tripulación y los carpinteros se ocuparon del mismo trabajo del día anterior, a las 11h. a. m. se puso el mastelero y se principió a enarbolar el buque, terminó este día con buen tiempo.

Domingo 23

Principia este día con el tiempo al cuanto agitado, la tripulación ocupada del mismo trabajo del día anterior; al medio día se izó el mastelero de trinquete a su lugar. Por la noche sopló un fresco N. E. Terminó este día con N. E.

Lunes 24

Al principio del día viento E., un poco fresco, alzando la verga de trinquete se rompió el gancho y la verga vino abajo



rota en tres pedazos, se paró de trabajar por este motivo, se principió de nuevo el trabajo, la tripulación ocupada con la composición de la verga a las 7h. apercibimos cuatro buques, uno pasó de largo y los otros tres entraron en el Tortuguero, a saber la goleta de guerra nacional *19 de Marzo* con tropas y las goletas nacionales *Fuerza* y *María Luisa* con tropas; a las 11 a. m. izamos la verga en su lugar. Termina este día con viento N. E. estando el trinquete envergado y la verga arreglada; tuvimos partícipe de una gran victoria ganada por nuestras valientes tropas. Se amarró en la jarcia el marinero Paulino por haber faltado.

Martes 25

A las 2h. 30' a. m. zarpamos el ancla de Tortuguero con los demás buques de guerra nacionales *Cibao*, *19 de Marzo*, *Merced*, y nos dirigimos a Ocoa con viento al NE. A las 2h. 30' p. m. fondeamos en Ocoa con los demás buques de la Escuadra. Ahí encontramos fondeado el Bergantín inglés *Governor* a la carga, en doce brazas de agua, la tripulación ocupada en hacer agua. Un hombre cayó en el mar con el orinque, sufrió heridas en los brazos y en las piernas, lo pusimos en el hospital del buque. A las 8 p. m. levamos ancla y nos hicimos a la vela con los demás buques para Tortuguero. Terminó el día bien sin observación.

Miércoles 26

A la 1h. a. m. fondeamos en Tortuguero en 4½ brazas de agua; a las 6 levamos ancla para dar fondo más a fuera en 5 brazas. Además de los buques de guerra se encontraban fondeados en el puerto las goietas nacionales *María Luisa*, *Fuerza*, balandro *Isabel*, dos buques extranjeros, una barca francesa y un bergantín inglés. Se amarró en la jarcia al militar Juan Bernar por insolente. A las 7h. 30' a. m. salió la goleta *Fuerza*; la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, limpiando los cañones, pintando las vergas, un buque alemán fondeó en Tortuguero con destino a Puerto Viejo. Termina este día con fuertes vientos del NE. Ningunas observaciones.



Jueves 27

Al principio de este día, viento fresco al NE. La tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, los carpinteros y calafates componiendo la lancha en tierra y las portañuelas a bordo, el buque alemán salió de este puerto para el de su destino; la goleta nacional de guerra *Merced* zarpó para Santo Domingo con presos. Se mandó al Hospital Militar de Azua al marinero José Joaquín; la tripulación se reunió para arreglar las guardias; a la 7h. p. m. recibimos un prisionero llamado José López, recomendado por el Sr. Presidente; se le dió una docena de chicotazos y se puso en la barra por 12h. Termina este día con viento fresco del NE. y sin observación. Fondeó la goleta de guerra *Libertador* con tropas.

Viernes 28

Empieza con viento fresco del NE., la tripulación ocupada en raspar la cubierta, envergar las velas y otros trabajos necesarios a bordo. Termina el día con NE. y sin ninguna observación.

Sábado 29

Este día principia con tiempo bueno; viento E. N. E.; la tripulación ocupada en embarcar tropas; llegó a Tortuguero la goleta nacional *India* y salió la *Rodolfina*, se observó y se encontró el buque en grados de Lat. 18° 22'n., desembarcamos algunos bocoyes de arroz y bacalao. La *Rodolfina* volvió a este puerto; a medio día entró la brisa del S. muy moderada. Termina este día sin ninguna novedad. La guardia y centinela se mantuvieron como de costumbre.

Domingo 30

Principia el día con terral flojo y mar calma; a la 1 a. m. levamos y nos hicimos a la vela en compañía de la flotilla rumbo S. 5° O.; a las 7h. un buque a la vista por Barlovento. Descubrimos a la que era la *Merced*, uno de nuestros cruceros. Hicimos señales con el *Cibao* a las 8h., punta de salinas al SE. de nosotros, Martín García quedó al O. S. O. como 6 millas de distancia. Pusimos un bote al agua y el Jefe superior fué a visitar el *Cibao*. Observamos a las 12h. encontramos al buque en lati-



tud 18° 14' N. y Long. 70° 55' al O.; a las 3h. p. m. fondeamos en Barahona en 6 brazas de agua y empezamos a desembarcar las tropas; a las 8 acabamos; las guardias se mantuvieron como de costumbre. Terminó el día con viento N. E. y E. El Capitán Manuel Peynado con calenturas y algunos marinos.

Lunes 31

A las 4h. a. m. se levó el ancla para fondear más arriba en 6 brazas, con viento al N. E.; a las 8h. tres buques a la vista: nuestro crucero la *Merced*, las goletas nacionales *India*, *María Luisa* y la barca francesa *John Cokerell* que fondearon a las 10h. 30', la tripulación ocupada en tezar las jarcias y las 2 burdas sobre el mastelero de juanete y haciendo señas. Recibimos un prisionero haitiano, uno de nuestros militares, fué mandado a bordo donde fué castigado, su nombre es Vicente de Aza, del Regimiento del Seibo. Ninguna observación en el día. El Comandante Dikson por orden del Jefe de la flotilla pasa a bordo de la goleta de guerra *Libertador*. El Teniente Kadisk habiendo pasado también a bordo del *Libertador* fué reemplazado por el Capitán José Bartolo. Terminó este día con viento al N. E.

Enero 1856

Martes 1º

Empieza este día con calma, la goleta *India* se hizo a la vela, la corbeta *Cibao* hizo señal; la tripulación ocupada en limpiar el buque, el prisionero haitiano que habíamos recibido a bordo, fué pasado al *Libertador*; ninguna observación en este día. Termina el día con viento al S. O. las guardias como de costumbre.

Miércoles 2

Principia este día con viento del E. la corbeta *Cibao* y las goletas *Libertador* y *Merced* se hicieron a la vela; nosotros también levamos y pensamos salir; no lo hicimos por causa de vientos contrarios; la goleta *19 de Marzo* tampoco pudo hacerse a la vela por el mismo motivo. La tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo. El Jefe Superior del *Congreso* mandó un bote a bordo de la corbeta *Cibao* para avisarle al Jefe Supe-



rior de la flotilla que se encontraba a la vela, que le era de toda imposibilidad seguir sus aguas por causa del viento del E.; el Jefe de la flotilla le dió por toda respuesta que había hecho muy bien y quedó muy satisfecho de su prudencia. El Comandante de Armas de Barahona nos remitió con el capitán José de las Nieves cuatro prisioneros y obedeciendo sus órdenes se le aplicaron 25 chicotazos a dos. Por la tarde vino a nuestro bordo el Sr. Gregorio Arredondo, comisario del *19 de Marzo*, y remitió al Gral. J. A. Acosta algunas monedas haitianas que mandó el Comandante de Armas; vimos fondear en el Rancho del Curro a la Corbeta *Cibao* y las goletas *Merced* y *Libertador*; a las 10h. 30' p. m. hubo un chubasco con viento fresco del E.; termina el día con viento al E., ninguna observación. Se hizo agua.

Jueves 3

A las 2 h. a. m. viento al E. a las 6h. S. E. a las 7h. vimos al *Cibao*, la *Merced* y *Libertador* a la vela. Hicimos señales al *Cibao*, para que se dirigiese al puerto a fondear, dicho buque estando muy lejos y calculando que le era imposible distinguir las señales se tiró un cañonazo, viró de bordo en compañía de las dos goletas; a las 9h. fondearon un momento, después fondeó la *Merced*, la goleta *Libertador* siguió su rumbo. A las 9h. 30' la tripulación levó la ancla para fondear más arriba en 5½ brazas; las guardias como de costumbre. Termina este día con viento al E.

Viernes 4

A las 2h. a. m. viento al S. E.; a las 4 tiempo nublado y agua; a las 8h. hicimos señales al *19 de Marzo*; viento fresco del S. E.; a las 2 p. m. un buque a la vista; después se reconoció era la goleta nacional *Separación* que fondeó a las 4 con provisiones para los buques de la flotilla. La tripulación ocupada en bajar la verga de trinquete que estaba podrida para reemplazarla, con una nueva; a las 9h. p. m. calmó el viento; a las 11 buen tiempo y a las 12 nublado. Termina el día lo mismo.

Sábado 5

A las 2h. a. m. agua; a las 6 se hizo a la vela la goleta de guerra *Merced*, con destino a Petit Trou. Viento calmado; a las



7h. tiempo nublado al N. E.; la tripulación después de haber levado el buque se ocupó en los trabajos necesarios a bordo; los carpinteros ocupados en alistar la verga de trinquete; a las 2h. p. m. se hizo la verga; la brisa se mantuvo todo el día; a las 9h. 30' p. m. agua; guardias como de costumbre. Termina el día sin ninguna observación.

Domingo 6

Empieza este día con agua; la tripulación ocupada en limpiar el buque; soplaban un terral flojo por la mañana; al medio día N. E.; termina este día con agua y sin ninguna observación.

Lunes 7

Principia el día con agua; la goleta nacional *Separación* zarpó de este puerto a las 8h. 15' a. m. con destino a Santo Domingo; la tripulación ocupada en varios trabajos necesarios a bordo; termina este día sin ninguna observación y con agua.

Martes 8

A las 6 a. m. levamos y a las 7 nos hicimos a la vela con un terral flojo en compañía de la corveta *Cibao* y la goleta *19 de Marzo*. La tripulación ocupada en ejercicio de velas; a las 2 p. m. avistamos dos velas, la *Separación* que remontaba y un bote nacional que se dirigía a Barahona, un guarda marina fué mandado a la cofa en castigo por haber faltado. A las 4 hicimos señales con el *Cibao* y el *19 de Marzo*. A las 5h 30' la tripulación después de haber envergado las velas se ocupó en levar la ancla y fondear en 4½ brazas de agua. Por la noche un poco nublado; las guardias como de costumbre; termina este día sin ninguna observación.

Miércoles 9

Por la mañana sopló un terral fresco; a las 10h. a. m. chubasco fuerte con viento al S. E.; a la 1 p. m. recibimos 2 presos que mandó el Comandante de Armas con orden de darle al uno 24 chicotazos y al otro 36, las guardias como de costumbre; termina este día sin ninguna novedad; la tripulación habiéndose ocupado en los trabajos necesarios de a bordo.



Jueves 10

Empieza este día con calma; la tripulación ocupada en coser velas y en hacer maniobras; los artilleros raspando los cañones; por la tarde un buque a la vista pero no se pudo saber cuál sería esta vela. Por la noche buen tiempo.

Viernes 11

Por la mañana terral, la tripulación después de haber limpiado el buque se ocupó en componer las velas, a las 2 p.m. hicimos señales al *Cibao*, un buque estaba a la vista al S. O., era nuestro crucero *Merced* que fondeó a las 4h. 30' p. m. viniendo de Petit Trou con algunos hombres y algunas mujeres presos; a las 7h. 30' p. m. el Gral. Subjefe de la flotilla entregó al Comandante del *Congreso* 4 prisioneros que fueron puestos en la barra, ninguna observación, buen tiempo, las guardias como de costumbre.

Sábado 12

Empieza este día con viento fresco del S. E.; la tripulación ocupada en componer las velas, el cocinero Olivorio recibió 30 chicotazos por habersele encontrado café que guardaba en su caja y al artillero Obispo se le aplicaron 25 por haberse cogido una camisa del marino Paulino; tres fueron amarrados en la jarcia; a las 4h. p. m. empezamos a coger tropas, a las 7 concluimos, a las 10 calmó el viento y siguió terral, termina el día con tiempo agradable.

Domingo 13

A las 12 p. m. empezamos a levar y a las 4 a. m. nos hicimos a la vela con las tropas y demás buques de la flotilla destino a Tortuguero, a las 10 a. m. Martín García quedaba en frente de nosotros, calma durante todo el día. La tripulación ocupada en hacer maniobras, los galafates se ocuparon en componer los botes, a las 6 p. m. llegamos delante de Puerto Viejo, a las 9 p. m. nos pusimos a la capa, las guardias se mantuvieron como de costumbre.



Lunes 14

Principia con calma a las 6 a. m. nos encontramos delante del Tortuguero en compañía de la goleta nacional de guerra *Merced*, a las 7 a. m. echamos un bote al agua para conducir a tierra al Coronel y Comandante de la tropa, vimos un buque por (la proa) Ocoa, no pudimos conocerle pues se hayaba demasiado distante de nosotros, a las 8h. 30' hechamos el otro bote al agua y los dos remorcaron el buque hasta el puerto de Azua. A las 9h. 45 fondeamos en Tortuguero en 4 brazas en donde encontramos al *Cibao*, *19 de Marzo* y la *Merced* y a las goletas nacionales *Ozama*, *India* y *Separación*, esta última se hizo a la vela para Santo Domingo a las 10 h. 15' a. m.; nuestra tripulación se ocupó en hechar a tierra la tripulación, recibimos algunas provisiones para el buque, por la tarde sopló viento fresco al NO.; por la noche buen tiempo, termina en este día sin ninguna observación.

Martes 15

Empezó el día con buen tiempo, la tripulación ocupada en limpiar el buque, los artilleros hicieron ejercicios con los cañones, a las 4 p. m. fondeó en este puerto la goleta nacional de guerra *Libertador*, de Santo Domingo. Desembarcamos algunos militares de a bordo por haber recibido en cambio algunos desertores del ejército de tierra; fueron desembarcados los presos de Petit-Trou; termina el día con buen tiempo.

Miércoles 16

Por la mañana buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios, a bordo recibimos algunos presos de tierra, a las 4 p. m. fondeó la goleta nacional *Fuerza*, de Ocoa, con cana, a las 8 se hicieron a la vela las goletas nacionales *India* y *Ozama*, guardia como de costumbre; termina el día con buen tiempo.

Jueves 17

Viento ninguno, la tripulación ocupada en ejercicio de vela, la corbeta *Cibao* levó para fondear más a tierra, a las 4 h. p. m. el señor Presidente fué a bordo del *Cibao*, después nos hizo el honor de venir a visitar nuestro buque, tuvo una recep-



ción digna del Libertador de la Patria, no visitó los demás buques por ser tarde, hicimos señales con el *Cibao*; terminó este día sin ninguna observación.

Viernes 18

Viento al NE., la tripulación ocupada en limpiar el buque y en coser las velas, al medio día sopló una brisa fresca que se mantuvo todo el día, los artilleros ocupados en limpiar los cañones, la corveta *Cibao* levó y vino a fondear más afuera; termina este día sin ninguna observación.

Sábado 19

A las 2,30 a. m. se hizo a la vela la balandra nacional *Isabel*, con destino a Santo Domingo, la tripulación se ocupó en los trabajos necesarios a bordo, hicimos señales con el *Cibao*, a las 6h. 30' p. m. fondeó la goleta nacional *Rodolfina*, de Santo Domingo, con provisiones, y salió esta misma noche para la Capital la goleta nacional de guerra *19 de Marzo*, llevando a su bordo algunos prisioneros haitianos. Termina el día con terral muy fresco.

Domingo 20

Empieza el día con calma, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, a las 6 p. m. sopló un terral fresco, a las 7 salió la goleta nacional *Fuerza* para Barahona. Termina el día con buen tiempo.

Lunes 21

Principia el día con calma, la tripulación ocupada en ras-car el buque y los artilleros en limpiar los cañones, se mandó al hospital militar de Azua al artillero Marcimiliano a las 4h. p. m. viento fresco del E.; a las 12 p. m. quitamos los toldos y nos alistamos a salir.

Martes 22

A las 3h. 30' a. m. levamos la ancla y a las 4 a. m. nos hicimos a la vela para Ocoa en compañía del *Cibao*, *Libertador* y *Merced* y la goleta nacional *Rodolfina*, a las 10h. 30' dos bu-



ques a la vista, la goleta nacional *Amistad* y otro buque remon-
tando, a las 12 llegamos al frente de Ocoa, el *Cibao* nos hizo se-
ñales y seguimos sus aguas, un bote fué mandado por el *Cibao*
a bordo de la *Amistad* que se dirigía a Tortuguero, a la $\frac{1}{2}$ hora
después de medio día frente a la Caldera viramos de bordo y
a la 1h. 15' fondeamos en Ocoa en $12\frac{1}{2}$ brazas en compañía de
los demás buques de la escuadra y la *Rodolfina*, encontramos
fondeado el bergantín francés *Jenny*, cargando, la tripulación
se ocupó en hacer agua y lastre, a las 6h. 30' p. m. atracó un
bote nacional a bordo del *Cibao* viniendo de Azua, en este día
viento fresco del E. Terminó este día con buen tiempo y sin
ninguna observación.

Miércoles 23

A las 3h. 30' a. m. se huyó con el bote uno de los presos
que teníamos a bordo de la *Rodolfina*, llamaron a los de *Con-*
greso para avisarles, pero los centinelas estaban dormidos y el
fugitivo saltó en tierra dejando el bote abandonado, afortuna-
damente logramos cogerlo, cuanto al hombre no sabemos de
que lado marchó, por la mañana fué arrestado el oficial de la
guardia, el contra-maestre Domingo y castigados los centine-
las, la tripulación se ocupó en hacer agua y lastre, a la 1h. p. m.
viento fresco del E., a las 4h. 15' p. m. levamos y nos hicimos
a la vela para Tortuguero en compañía de los demás buques de
la flotilla, a las 9 fondeamos en Tortuguero con los demás bu-
ques, encontramos fondeada la goleta nacional *Amistad*, guar-
dias como de costumbre, termina el día con buen tiempo, el
Cibao hizo señales al *Libertador*.

Jueves 24

Principió este día con buen tiempo, la tripulación se ocu-
pó en rascar el buque y los palos, los galafates ocupados en ga-
lafatear el buque, a las 8h. 30' p. m. zarpó la goleta *Amistad*
para Barahona, termina el día sin ninguna observación.

Viernes 25

Empieza con buen tiempo, la tripulación ocupada en el
mismo trabajo del día anterior y los galafates lo mismo. A las
12 a. m. fondeó la goleta nacional *Rodolfina* y a las 4 p. m. la



balandra *Isabel*, de Santo Domingo con provisiones, por la tarde N. E. fresco.

Sábado 26

A la media hora pasada media noche, fondeó la goleta nacional *María Luisa* con provisiones, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios de a bordo, el *Cibao* hizo señales a la *Merced* a las 8h. a. m., a las 4h. p. m. hicimos señales al *Cibao* y la *Merced*, por la tarde viento NE. fresco, termina este día sin ninguna novedad y con buen tiempo.

Domingo 27

A las 3h. a. m. se hizo a la vela la balandra nacional *Isabel* para Santo Domingo, la tripulación ocupada en lavar la cubierta, por la tarde NE. fresco, terminó este día sin ninguna observación.

Lunes 28

Principia el día con calma, la tripulación se ocupó por la mañana en limpiar el buque, un marinero fué amarrado a la jarcia, los galafates ocupados en componer el buque, viento calma, a las 10h. 30' p. m. salimos de Tortuguero con los demás buques de guerra para Santo Domingo, termina el día con buen tiempo, encontrándonos al frente de Ocoa y se desmontaron las 2 colizas para arreglarlas.

Martes 29

A las 4h. a. m. frente a punta de Salinas, a las 8h. por Bani, la tripulación ocupada en limpiar la cubierta y otros trabajos necesarios a bordo, por la tarde nos encontrábamos por Palenque, termina el día con agua.

Miércoles 30

Principia este día con chubascos con viento NE. fresco, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, a las 9h. a. m. viramos de bordo para tierra, a las 12 dos buques a la vista, *Cibao* y *Libertador*, en compañía de estos dos últimos nos encontramos a las 4h. p. m. al frente de Santo Domingo,



el Jefe de la flotilla vino a nuestro bordo, la goleta *Libertador* fondeó a las 5h. 30' p. m., un buque a la vista; a las 6h. recibimos órdenes de seguir para Azua en compañía del *Cibao* y la *Merced*, viramos de bordo y nos pusimos en busca de la *Merced* con faroles toda la noche. Termina el día con tiempo regular.

Jueves 31

Empieza el día con buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, los carpinteros componiendo los botes y los galafates galafateándolos y la cubierta, a las 2h. p. m. el *Cibao* se acercó a nosotros para hablar, a las 4h. p. m. fondeamos en Tortuguero en 4½ brazas en compañía del *Cibao*, encontramos fondeada la goleta nacional *India*, fué castigado por robo el marino Eugenio, amarrado sobre un cañón para recibir 25 chicotazos. Guardias como de costumbre. Termina el día con buen tiempo.

Febrero 1856

Viernes 1º

Empieza con buen tiempo, fué amarrado en la jarcia el militar a *pan y agua*. a las 9h. a. m. fondeó en este puerto la goleta nacional de guerra *Merced*, la tripulación se ocupó en los trabajos necesarios a bordo y los calafates en calafatear la cubierta, durante el día chubascos, guardias como de costumbre; por la noche buen tiempo.

Sábado 2

Empieza el día con buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, los calafates, calafateando el buque, hicimos señales con la *Merced*, a las 4 p. m. un buque a la vista, media hora después descubrimos era la goleta nacional de guerra *Libertador*, de Santo Domingo, que fondeó a las 5h. 45' p. m., a las 8h. después de la retreta fué amarrado en la jarcia el preso Eugenio. Guardias como de costumbre. Termina el día con buen tiempo.



Domingo 3

Empieza con buen tiempo, la tripulación se ocupó en limpiar el buque, a las 8. a. m. los oficiales de todos los buques se reunieron a bordo de la corbeta *Cibao* para reconocer como Gral. de División al Gral. J. B. Cambiaso. El Gral. de División Juan Rosa Herrera acompañado del Gral. Bernardino, del Alcalde de Santo Domingo, le entregó el despacho acompañado de un oficio, en seguida vinieron a bordo del *Congreso*. La tripulación celebró este día; recibimos con la goleta *Libertador* algunas provisiones, por la noche todos los buques de la flotilla tuvieron iluminación, a las 7h. p. m. fondeó la balandra nacional *Isabel*, de Santo Domingo, y salió la goleta *India* para el mismo, de donde llegaba el balandro. Termina este día con tiempo agradable.

Lunes 4

Empieza con buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, los carpinteros, en componer el bote en tierra, a las 10h. 30' p. m. salió para Santo Domingo la goleta de guerra *Merced* con presos, termina el día con buen tiempo y recibimos a bordo un preso y se le aplicaron diez chicotazos.

Martes 5

Empieza con buen tiempo, a la 1h. 30' a. m. nos hicimos a la vela en compañía del *Cibao* y *Libertador* para Barahona, a las 9 a. m. un buque a la vista, era la goleta nacional *María Luisa*, a la 1h. 30' p. m. fondeamos en el puerto de Barahona en compañía de los demás buques, por la tarde NE. fresco, a las 9h. p. m. calmó y terminó el día con buen tiempo.

Miércoles 6

Empieza con buen tiempo, la tripulación ocupada en hacer agua y pintar el buque, por la noche NE. fresco, termina el día con NE. y sin observación ninguna.

Jueves 7

Viento fresco del E., una parte de la tripulación ocupada en hacer agua y leña, y la otra en pintar el buque, y los arti-



llos en limpiar los cañones, a las 9h. a. m. echamos la otra ancla, para poner nuestro buque en más seguridad, y fueron castigados todos los que componen la guardia de babor, termina el día con el viento fresco del E.

Viernes 8

Viento del E., nos preparábamos a salir pero el viento no nos lo permitió, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, por la tarde tuvimos muy fuertes chubascos, termina el día con el tiempo nublado al E.

Sábado 9

Tiempo nublado, a las 7h. a. m. salimos de Barahona con terra flojo junto con los demás buques para Tortuguero y encontramos en dicho puerto a la goleta *Merced* y una goleta americana. Termina el día con buen tiempo.

Domingo 10

Principia con buen tiempo, la tripulación se ocupó por la mañana en lavar el buque con arena. Termina el día con el tiempo lo mismo y sin ninguna observación.

Lunes 11

Tiempo agradable, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, hicimos señales con el *Cibao*, mandamos artilleros a tierra, porque en cambio nos mandó el Presidente algunos militares desertores. A las 10h. 30' p. m. salió la goleta *Libertador* para Santo Domingo. Termina el día con viento fresco al E.

Martes 12

Buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios de a bordo, la *Merced* salió para Ocoa a hacer agua, se castigó con trece chicotazos a un marinero por robo; a las 6h. p. m. fondeó de Ocoa la *Merced*, termina el día con buen tiempo.



Miércoles 13

Tiempo bueno, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, fueron castigados en la mecedora de proa, algunos marineros y militares. Termina el día con tiempo moderado.

Jueves 14

Empieza con buen tiempo, por la madrugada fondeó la goleta nacional *Rodolfina*, de Santo Domingo; fueron castigados en la mecedora de proa algunos de la tripulación; a las 4h. p. m. viento a NE. con mar un poco agitado. Termina con buen tiempo.

Viernes 15

A la 1h. 30' a. m. salió la goleta *Rodolfina*, a las 11h. 30' a. m. fondeó de Santo Domingo la goleta *Libertador*, con tropas, a la 1h. 30' p. m. fondeó la balandra *Isabel*, por la tarde viento al NE. Termina el día con buen tiempo.

Sábado 16

Empieza con tiempo moderado; la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, los carpinteros y calafates componiendo el bote en tierra, fueron castigados tres en la mecedora de proa, hicimos señales con el *Cibao* y la *Merced*. Termina el día con buen tiempo.

Domingo 17

Principia con buen tiempo, por la madrugada salió de Tortuguero la balandra *Diana*, por la mañana la tripulación se ocupó en limpiar el buque, a las 6h. p. m. fondeó la goleta nacional *Separación* de Santo Domingo, a las 10h. p. m. salió la goleta *Merced*. Termina el día sin observación ninguna, con buen tiempo.

Lunes 18

Por la mañana la tripulación se ocupó en limpiar el buque, a las 10h. a. m. salió la goleta *Separación* para Barahona,



a esa misma hora empezamos nosotros a levar y a las 11h. salimos con los demás buques para Puerto Viejo, donde fondeamos a las 4h. p. m. Termina el día sin observación y con buen tiempo.

Martes 19

Empieza con buen tiempo, la tripulación ocupada en limpiar el buque, a las 8h. a. m. fué el bote del *Cibao* a tierra, para recibir al Señor Presidente, (Santana) visitó las corbetas y goleta *Libertador*, acompañado de su Estado Mayor; a las 2 p. m. fondeó la goleta de guerra *Merced*. Termina el día con buen tiempo.

Miércoles 20

Tiempo agradable, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo y pintando el buque. Termina el día con buen tiempo.

Jueves 21

A las 4h. a. m. nos hicimos a la vela para Tórtuguero en compañía de los demás buques, a las 2h. p. m. fondeamos en dicho puerto en 5½ brazas de agua, hicimos señales con el *Cibao* y *Libertador*, termina el día con buen tiempo.

Viernes 22

Buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, hicimos señales con el *Cibao*, *Libertador* y *Merced*, recibimos a nuestro bordo un preso llamado Juan Alcalá, a las 9h. 30' p. m. salió para Santo Domingo la goleta *Merced*, con algunos enfermos, también lleva presos haitianos. Termina con buen tiempo.

Sábado 23

Principia con buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios, a bordo fué amarrado en la jarcia el preso Juan Alcalá, por haber faltado; termina el día sin ninguna novedad.



Domingo 24

Empieza con buen tiempo y termina lo mismo, sin ninguna observación.

Lunes 25

A las 4h. a. m. levamos y nos hicimos a la vela para Ocoa, a hacer agua en compañía de los demás buques, por la mañana hicimos señales al *Cibao* y *Libertador*, a las 2h. p. m. echamos un bote al agua que se volteó y uno de los hombres que en él se hallaban cayó en el agua, al momento nos pusimos a la capa, arriamos otro bote y mandamos a coger el hombre, que volvió a nuestro bordo sin ninguna novedad, izamos el bote que se hallaba lleno de agua, a las 4h p. m. fondeamos con los demás buques en Ocoa en 12½ brazas de agua, la tripulación se ocupó en hacer agua. Terminó con buen tiempo.

Martes 26

Empieza con buen tiempo, la tripulación ocupada en hacer agua y cargar cana, a ½ hora después de medio día salimos y fondeamos en Tortuguero a las 2h. p. m. Termina con viento al E.

Miércoles 27

Viento fresco del N. E., la tripulación no tuvo ocupación en este día, a las 3h. p. m. fondeó la *Merced* de Santo Domingo. Termina con buen tiempo.

Jueves 28

Buen tiempo, hicimos señales con el *Cibao* y *Libertador*, la tripulación ocupada en los trabajos de a bordo. Termina sin observación.

Viernes 29

Empieza con N. E. flojo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo. Termina sin ninguna novedad.



Marzo 1856

Sábado 1º

Viento fresco del N. E., la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo. Termina sin ninguna novedad.

Domingo 2

Principia con vientos variables, a las 4h. p. m. mandamos un bote a tierra para embarcar a bordo del *Libertador* un reo que debían conducir a Barahona, a las 8h. p. m. salimos para Baní, al otro día fondeamos en Agua de la Estancia a las 2h. p. m. Termina con buen tiempo.

Lunes 3

A las 2h. p. m. fondeamos en Agua de la Estancia. Termina con buen tiempo.

Martes 4

Empieza con chubascos y viento fresco del N. E., a las 4 p. m. fondeó el *Libertador*, de Barahona, a las 6 chubascos y a media noche se compuso el tiempo, termina sin observación ninguna.

Miércoles 5

A las 4h. a. m. salimos para Palenque con viento al NE., a las 11 fondeamos y encontramos la *Rodolfina* y la balandra *Diana*, a las 12 p. m. salimos para Haina, termina con buen tiempo.

Jueves 6

Tiempo bueno a la 1h. 40' a. m., murió Bernardo Urraca del 2º regimiento y a las 6h. murió otro militar llamado Manuel (del Seybo), a las 2h. p. m. nos acercamos a Haina, hicimos señales con el *Cibao* y nos mantuvimos a la capa, la goleta *Libertador* que estaba fondeada se hizo a la vela y todos los buques seguimos las aguas del *Cibao*, acompañados de una suave brisa nos acercamos a Santo Domingo y a las 6 p. m. dimos fondo en



el río. Termina con buen tiempo, habiendo desembarcado los muertos.

Viernes 7

Empieza con buen tiempo. A las 7h. p. m. llovió. Tuvimos gran iluminación, termina con buen tiempo.

Sábado 8

Principia con buen tiempo, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, por la tarde embarcaron tropas, a las 12 h. p. m. nos hicimos a la vela, sin ninguna novedad.

Domingo 9

Empieza con buen tiempo, todo el día con calma y terminó igualmente.

Lunes 10

Calma, la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo, a las 2 p.m. fondeamos en Chavón en 15 brazas de agua. A las 7h. p. m. después de desembarcadas las tropas nos hicimos a la vela, termina con buen tiempo.

Martes 11

Buen tiempo, a las 2h p. m. fondeamos, la corbeta en el río de Santo Domingo. Termina sin ninguna novedad.

43.—OBSERVACIONES SOBRE LA NAVEGACION DE LA GOLETA DE GUERRA 7 DE JULIO. Jefe de flotilla Gral. J. A. Acosta, 1858 ⁽⁵⁰⁾.

Febrero 1858

Domingo 21

A las 6h. a. m. recibimos a bordo al práctico y al momento zarpamos el ancla de estribor y la rejera, listos para hacernos a la vela, y en ese mismo instante sopló el viento del N.

(50) Archivo del historiador García.



que nos privó la salida, permaneciendo la tripulación ocupada en los trabajos de a bordo, hasta las 6h. p. m. que se arreglaron las guardias. Terminó el día con el viento del N.

Lunes 22

A las 6h. a. m. llegando a bordo el práctico, mandó zarpar el ancla de estribor y levar la rejera poniendo dos botes por la proa y con todas las velas portadas, zarpamos la ancla de babor y soltando los cables de popa con el viento flojo del S. E. nos dirigimos a La Pasa; estando en ella nos fué preciso espiar, para librarnos de los arrecifes de sotavento a causa de tener la mar por la proa y el viento flojo; a las 8 a. m. nos hallábamos fuera de peligro, haciendo rumbo al N. N. E. y a las 9 se despidió el práctico y seguimos con el tiempo chubascoso hasta las 10 que cargamos el Trinquete, para esperar los demás buques; porque estaba el tiempo entordado y no se distinguían a larga distancia, a ese mismo tiempo hicimos avería del cangrejo trinquete y sin pérdida de tiempo se reemplazó y a las once nos pasó una barca americana por sotavento rumbo al O. N. O., a las 12 derribamos al O. N. O. con viento fresco del E. teniendo los dos buques de la flotilla por la proa y a la 1 p. m. habiéndoles pasado nos siguieron las aguas, así seguimos al O. hasta las 6 p. m. que viramos poniéndonos a la capa al N. O. de Punta Rusia a distancia de 6 millas con proa al N. E. así nos mantuvimos hasta las 11 que viniendo detrás la goleta *19 de Marzo* a toda vela nos pasó por sotavento, cargando su trinquete a nuestro costado siguió por la proa a corta distancia, se puso a la capa, y nos vino de ronza por la trusa de estribor, sin tener nosotros tiempo de maniobrar en tan corto espacio por estar a la capa y no poder derribar nuestro buque prontamente, habiéndole arriado la mayor rompiéndonos la catalolla y el pescante de la ancla, no ocurriendo otra novedad en toda la noche, nos mantuvimos a la capa en vuelta al S. hasta las 6 a. m. que concluyó esta singladura.

Martes 23

Nos amaneció al frente de Punta Rusia con mar suave y buen tiempo, hicimos rumbo al O. para Monte Cristi, donde dimos fondo a las 11h. a. m., en el momento mandamos un oficial



al Comandante de Armas de dicho lugar, pidiéndole las piezas de Artillería y pertrechos que según instrucciones debíamos recibir y a las 4 h. p. m. principiámos a embarcarlos; después de lo cual se ocupó la tripulación en los trabajos a bordo, no ocurriendo ninguna novedad en toda la noche, a las 6h. a. m. concluye este día con tiempo bueno.

Miércoles 24

A las 6h. a. m. mandamos una parte de la tripulación y los botes a tomar el cañón y demás pertrechos y concluimos a las 10h. a. m. de embarcar, recibiendo a nuestro bordo un oficial y tres presos, nos preparamos para hacernos a la vela a las 5h. p. m., hicimos señales a los demás buques para lo mismo, a las 6 p.m. nos hicimos (señales) a la vela con viento del E. y rumbo a N. E., a las 6h. 30' se nos jaló el viento al N. haciendo rumbo al O. N. O. hasta las 9h. que viramos en vuelta del E. y a las 10 quedamos en calma hasta las 6 de la mañana que concluyó el día.

Jueves 25

A las 6h. a. m. principió un suavecillo viento del S. O. gobernando al E. hasta las 10 que se jaló al N., siguiendo el rumbo al E. con todas las velas portadas, a las 6 p. m. estábamos N. S. con la Isabela, viento calma hasta las 12h. p. m. que principió a soplar el terral flojo, continuando así hasta las 6 a. m. que nos encontramos N. S. con Sosúa y continuó esta singladura sin ninguna novedad.

Viernes 26

A las 6h. a. m. derribamos al O. rumbo a Puerto de Plata, viento del S. E. flojo, la tripulación ocupada en los trabajos a bordo y los militares haciendo ejercicio de cañón y fusil, a las 12h. a. m. despasamos el viento que soplabá del E., así seguimos hasta las 4 p. m. que hice señales a los buques porque se mantuviesen a la capa por la popa, inmediatamente nos embarcamos mi comisario y yo en el bote para ir a tierra y en el tránsito nos encontramos con el Capitán del puerto que me remitió unos oficios en los que se me ordenaba seguir viaje según mis instrucciones, y al mismo tiempo, llegó a bordo el Comandante Dikson,



para que le impusiera de las señales, lo instruí, y en seguida hice señales a los buques, para que se acercaran al habla lo que fué ejecutado ordenándoles que siguiera rumbo para Matanzas, llevando el buque *7 de Julio* dos faroles por la popa, y como a las 9h. p. m. nos entró el viento N. muy flojo con chubascos hasta las 11h. que quedó calma, con agua amanecimos frente a Sosúa con calma y siguió hasta las 6 que concluyó el día.

Sábado 27

A las 6h. a. m. principió el viento N. a las 7h. más fresco con chubasco, rumbo al E., a la 1h. p. m. estábamos N. S. con Matanzas, cargamos velas hasta las 4h. que estábamos N. S. con Jaqueson, se orzó para ponernos a la capa, hicimos señales a los otros buques, y tomamos una faja de rizos a la mayor, y quedamos a la capa con el foque y la mayor, por la noche los 2 faroles por la popa, el mismo viento, y chubasco, teniendo un bergantín goleta a la vista, a las 12h. p. m. viramos de bordo vuelta de tierra y nos pusimos a la capa con proa al O., hasta las 4h. a. m. que viramos vuelta de fuera, proa al E. y quedando a la capa a las 6h. a. m. dimos fin a esta singladura siempre con chubascos y viento fresco N.

Domingo 28

A las 6h. a. m. viramos para tierra, a la vista la goleta de guerra *Libertad*, y el bergantín goleta, a las 8h. a. m. viendo que el *19 de Marzo*, no parecía hice señales a la *Libertad* para que fuera a buscarlos a la vuelta de fuera, siguiéndonos las aguas a nosotros, a las 8h. 30' a. m. avistamos el *19* y nos pusimos a la capa a esperarlo, a las 10h. estaba al habla con nosotros, viramos de bordo rumbo S. S. O. hice señales a los demás y ordené al Capitán Echavarría entrase al puerto de Matanzas y al Comandante del *19 de Marzo* que siguiese sus aguas, por no ser práctico ni tenerlo a bordo, nosotros íbamos detrás de ellos teniendo todos tres buques bandera nacional arriba; teniendo la *Libertad* y el *7 de Julio*, la bandera danesa a proa, señal que había indicado para el conocimiento de nuestros buques, pero a distancia de 5 millas nos tiró un cañonazo (sin bala) el puerto de Matanzas, la *Libertad* orzó para fuera, siguiéndole las aguas el *19*, inmediatamente ordené a éste mandara su bote a mi bordo, lo que ejecutó, y oficié al Comandante de Armas de dicho lugar,



diciéndole eran los buques del Gobierno Provisional y si no conocía la señal que de antemano se le había anunciado, el bote lo mandé con una bandera blanca, me contestó diciéndonos que entráramos, que no había distinguido la señal, inmediatamente ordené de nuevo a los demás buques para la entrada, lo que se hizo, fondeamos a la 1h. a. m., inmediatamente oficié al Gral. Mella y al Comandante de Armas de Puerto de Plata, anunciándole nuestra llegada a dicho puerto, fuí donde el Comandante para que me remitiera los pliegos, los que remitió inmediatamente, fuí a bordo, a las tres hice señal a los demás buques para que hicieran ejercicio de cañón y fusil hasta 5 viento flojo del N. y sin chubasco a las 8h. p. m. se distribuyeron las guardias, todo tranquilo, a la 1h. a. m. se cambió el viento al S. con el tiempo claro y a las 6h. m. se concluyó el día.

Marzo 1858

Lunes 1º

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en limpiar el buque, a las 8h. los militares y artilleros ocupados en hacer ejercicio y la tripulación en los trabajos a bordo, mandamos los botes a tierra con barricas para agua, a las 11h. se suspendió el ejercicio, se mandó comer la tripulación, a la 1h. p. m. se empezó otra vez el ejercicio y concluyó a las 3, el balandro *Isabel* a la vista, el que fondeó a las 4, su Capitán vino a mi bordo, y entregó unos oficios del Comandante de Armas de Puerto Plata y del Administrador, después vino a mi bordo el Comandante del *19 de Marzo* con una guarnición de bomba rompida, determiné inmediatamente coger las provisiones que conducía la balandra, en los tres buques para despachar ese mismo día para Puerto de Plata en solicitud de dos guarniciones de bomba, y mandando a su bordo 4 hombres enfermos y a las 12h. p. m. se hizo a la vela y amaneció sin ninguna novedad.

Martes 2

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en limpiar el buque, a las 9h. ejercicio de cañón y fusil hasta las 11h., a las 2h. p. m. se principió otra vez el ejercicio hasta las 4h. anocheció sin nin-



guna novedad a las 8h. p. m. se arreglaron las guardias y a las 6 a. m. concluyó este día.

Miércoles 3

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en los trabajos necesarios a bordo y los militares en ejercicio de fusil y cañones hasta las 11h., a las 12h. el tope cantó vela de arriba y era un bote que venía del Limón en el que recibí un oficio del General Mella para que me dirigiera en dicho puerto (del Limón) y cuando nos preparábamos para hacernos a la vela principió a soplar el viento N. fresco, impidiéndonos la salida, siguiendo así toda la noche hasta que concluyó este día.

Jueves 4

A las 6h. a. m. se ocupó la tripulación en los trabajos necesarios a bordo y lavar el buque, tiempo chubascoso, viento fresco del N., los militares ocupados en el ejercicio de cañón y fusil hasta las 11h., a las 2h. p. m. principiaron otra vez a ejercicio hasta las 4h. p. m., a las 6h. 30' chubasco fresco del N. y a las 7h. se huyeron tirándose al agua los prisioneros nombrados Ramón Villa, José Rodríguez, Fermín Guancho y Eulogio de la Cruz, en el mismo momento mandamos los botes en persecución de ellos y uno de los presos dejó un pedazo de camisa en la mano de un marinero que lo había cogido, sabuyó y por ser la noche oscura no se vieron los demás, siempre el viento N. y chubascosa la noche a la 1 a. m. jaló el viento del N. O. fresco y siguió soplando hasta las 6h. que se dió fin a este día.

Viernes 5

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en limpiar el buque, a las 8h. principiaron el ejercicio de cañón y fusil, le oficié al Comandante de Armas de este Puerto para que capturara a los 4 prisioneros que se habían huido y dí parte al General Mella del motivo de no haber salido, siguiendo con el viento del N. fresco y con chubascos, siendo las once se paró el ejercicio, a las 2 p. m. principió el ejercicio otra vez y los marineros a sus trabajos a bordo, a las 4h. p. m. se vió boyando ahogado al prisionero nombrado Ramón Villa (uno de los desertores), ordené coggerlo y darle sepultura, a esa misma hora fuí a bordo del 19 de



Marzo a verificar el agua que hace dicho buque, permaneciendo a bordo media hora, en cuyo intervalo hizo ocho pulgadas de agua, y convine seguir hasta el Limón para que cuando llegase a mi bordo el General Mella, determináramos sobre dicho buque, a las 5 se suspendieron los ejercicios, anocheció con chubascos y el viento al N. teniendo toda la noche la guardia como costumbre, a la 1 a. m. jaló el viento al S. y a las 4h. principiamos a levar el ancla y el anclote hasta las 6h. que concluyó esta singladura.

Sábado 6

Al zarpar la segunda ancla gritaron de tierra que había uno de los presos (desertores) ahogado e inmediatamente ordené al Capitán Baresuela que lo fuera a reconocer y le dijera al Comandante de Armas de ese lugar le diera sepultura, cuando el Capitán llegó a bordo me dió parte que era José Rodríguez; acabamos de levar el ancla, y tendimos una espía (afuera) para hacernos a la vela, con los tres botes por la proa viento al S. rumbo N. N. E. lo mismo los demás buques que me seguían las aguas, a las 10h. a. m. nos hizo señal el *19 de Marzo* que había vela por el N., la que no podíamos reconocer por estar muy afuera y ser el viento calma viramos la mura a estribor proa E. viento N., hasta las 12, que rendimos la bordada a Sotavento de Jaqueson, viramos de bordo proa O. N. O. hasta las 3h. p. m. que viramos de bordo proa al E. hasta las 6 que volvimos a virar proa O. N. O., ocupándose la tripulación en los trabajos necesarios, y los militares y artilleros en ejercicios de costumbre, a las 8h. p. m. volvimos a virar proa al E. viento del N. flojo, a las 10 se viró proa al O. N. O. frente a la tierra quedándonos en el mismo lugar, a las 11 viramos por redondo por la mucha corriente que nos llevó dos millas atrás (o para tierra) a las 12h. p. m. principió a soplar el viento flojo, viramos de bordo proa al O. N. O. hasta las 6 que concluyó este día.

Domingo 7

Viramos de bordo a las 6h. a. m. con chubascos y viento flojo del N. la tripulación ocupada en limpiar el buque, a las 8h. ejercicio de velas que se acabó a las 10h., viramos de bordo para fuera proa al O. N. O. hasta las 11h. 30' a. m., volvimos a



virar proa al E., el mismo viento, rendimos la bordada al frente del Limón a las 12 h. calmándose el viento cerca de tierra no queriendo el buque virar ni por redondo ni por avanti, muy al contrario las corrientes lo llevaron para tierra (dirección a los arrecifes, preparábamos las dos anclas para caso que el buque llegase más a tierra largarlas), a la media hora vino un chubasco de la parte del E., con poco viento cargamos todas las velas, viramos para afuera proa N. N. E. hasta las 2h. p. m. que viramos para tierra proa al S. S. E., a las 3h. 30' dimos fondo en el puerto del Limón con las 2 anclas, inmediatamente oficié al General Mella dándole parte de mi llegada mandando un bote a tierra con un oficial a entregar la carta y a las 4h. p. m. llegó el bote a bordo con el General [Eusebio] Puello y otros oficiales que permanecieron a bordo hasta las 6h. y a su despedida me dijo: que según orden que tenía del General Mella, le echara algunas provisiones en tierra, el obús y 60 fusiles, a las 8h. p. m. las guardias como costumbre, a las 12 jaló el viento al S., a las 5h. a. m. se hizo levantar toda la tripulación, tomaron el café y a las 6h. concluyó este día.

Lunes 8

A las 6h. a. m. principiamos a echar a tierra los fusiles, el obús y las provisiones dando orden a los Comandantes de los demás buques para que también echaran a tierra provisiones lo que fué ejecutado acabando a las 9h. a. m., en seguida se principió a hacer agua hasta las 11h. a. m., a la una p. m. se continuó haciendo el agua hasta las 5h., a las 6h. p. m. mandamos el bote a tierra a buscar al General Mella que durmió a bordo, a las 8 las guardias como de costumbre, amaneció sin ninguna novedad, a las 6h. a. m. concluyó este día.

Martes 9

A las 6h. a. m. la tripulación ocupada en lavar el buque, a las 8h. se mandaron marinos y militares a hacer leña, a esa misma hora nos trasladamos el General Mella, el Médico Espaillat, un oficial de tierra y yo a bordo de la goleta de guerra *19 de Marzo* a verificar el agua que hacía dicho buque y hacía diez pulgadas en media hora que permanecemos a bordo, de ahí fuimos a la *Libertad* a verificarla y no encontramos ninguna nove-



dad, a las 11h. a. m. se mandó a almorzar la jente, a las 2h. p. m. se volvieron ocupar en la limpieza del buque, a las 5h. mandamos al bote a coger la gente que estaban cortando leña, anocheciéndonos nublado, a las 7h. p. m. chubascos fuertes con viento fresco al N., permanecemos toda la noche en el mismo tiempo a las 5 de la mañana reventó el 19 de Marzo las cadenas yéndose para tierra, inmediatamente mandamos el bote con 5 hombres y un anclote a auxiliarlo, y a la llegada del bote al buque ya se había hecho este a la vela mandándome su bote a bordo para darme parte de lo ocurrido, inmediatamente le oficié al Comandante para que hiciese rumbo a Jaqueson, y que fondee y que me espere allí; le mandé al oficial de marina Juan Miguel para que le sirviera de práctico, concluyendo este día con mucha marejada y chubascos y viento fresco del N.

Miércoles 10

A las 6h. a. m. viento fresco del N. chubascos y marejadas, la tripulación ocupada en lavar el buque, a las 6h. 30' ofició el Comandante de la *Libertad* diciéndome que una de sus anclas se había perdido porque reventó la cadena y que la hembra del timón estaba pronta a romperse, por lo mucho que rolaba el buque, en seguida le contesté que en caso que no pudiese aguantar se hiciera a la vela para Jaqueson, mandándole una (cadena) anclote y un calabrote, para más seguridad del buque a las 9h. mandamos el bote a tierra con 2 cartas del General Mella, dentro de una botella y como a las 11 a. m. volvió el bote, permaneciendo el General Mella con los demás, sin poder ir a tierra, a causa de la mucha marejada, se mandó la gente a almorzar y a las 12h. a. m. mandó la *Libertad* una espía a bordo para tirarse de ella un poco para fuera, a la 1 p. m. estaba cerca de nosotros con una ancla y dos anclotes por la proa, anocheció con chubasco, vientos N. N. E., y mucha marejada mandando decir al Capitán Echavarría que el calabrote se le iba cortando con las piedras del fondo y acto continuo le dí orden que mandara una espía a mi bordo y amarrara el buque para más seguridad. Guardia como costumbre, amaneció con el mismo viento y mucha marejada, concluyó este día a las 6 a. m.



Jueves 11

A las 6h. a. m. viento N. N. E. y mucha marejada con chubascos, la tripulación ocupada en la limpieza del buque, a las 7h. mandé al Teniente Lucien con el bote a tierra, para ver si era posible atracar a tierra para echar al General Mella, a las 8h. volvió y dijo que era imposible desembarcar a nadie en la playa sino por el rincón de otra más a Barlovento, seguida hice señal al Comandante de la *Libertad* para que viniera a bordo, le dí orden que hiciera echar 7 hombres militares en tierra y nosotros principiámos a echar 14 con el Capitán Miguel Tavera, acompañándolos el Teniente Lucien al lugar del desembarque para que siguieran con el General Mella, me ordenó que al momento de abonanzar el tiempo me hiciera a la vela para Jaqueson y despachara el *19 de Marzo* para Puerto Plata y volver aquí yo con la *Libertad* y el *27* si me llegase a tiempo para desembarcar la tropa que tiene el *19 de Marzo* y el resto de las provisiones y pertrechos que quedan a bordo y seguir el crucero, después del General irse a tierra me mandó decir que las provisiones las desembarcara por el mismo lugar que él, cuando me viniera la orden, ese mismo día mandó el General Mella el práctico para la *Libertad*, concluyó el día con chubascos y viento de E. N. E.

Viernes 12

A las 6h. a. m. chubascos y viento E. N. E. mar bonanza, a las 8h. principiámos a levar las anclas para desenredarla de algunas piedras, fondeando con un anclote para sostenernos mientras durara la maniobra, anocheció tiempo claro, guardia como de costumbre, viento fresco N. O., durante toda la noche.

Sábado 13

A las 6h. a. m. viento E. N. E., dimos principio a echar los pertrechos y provisiones, lo mismo la *Libertad*, recibí un oficio del General Mella para que no echara las provisiones hasta que no avisara, y le contesté diciéndole recibiera lo que estaba en tierra, y que yo no volvía a ese punto con el *7 de Julio* por ser muy pesado, a las 2h. p. m. recibí otro oficio; por la noche guardia como de costumbre, viento E. N. E., chubascos y marejadas que duró toda la noche.



Domingo 14

A las 6h. a. m. viento fresco E. N. E. con mucha marejada y chubasco, preparándonos a hacernos a la vela a principio de bonanza, hice señal a la *Libertad* para lo mismo, le dí una espía para levar las anclas, icé la mayor y demás velas, hicimos señal al bote que levantara el anclote y fuera a bordo de la *Libertad*, siendo nosotros y fuera nos pusimos a la capa a esperar ésta, llegó cerca de nosotros y mandó nuestro bote y me dijo el Comandante que había perdido el ancla grande, le dí orden de entrar en Jaqueson si el tiempo aclaraba, chubascos y viento fresco, viramos para fuera rumbo N. N. O. y a las 8h. p. m. viramos para tierra viento N. rumbo al E., virando a las 3 para fuera proa O., amanecimos al frente de Jaqueson sin ver la *Libertad*.

Lunes 15

A las 5h. a. m. viento E. N. E., viramos para fuera y nos pusimos a la capa a esperar la *Libertad*, tiempo chubascoso, la avistamos cerca de Matanzas, viramos para entrar a Jaqueson y cuando estábamos cerca viramos para fuera por chubascos y vientos frescos, después calma, con agua y marejada a la 1h. p. m. tomamos riso a la mayor, poco después se rajó hasta la mitad siéndonos forzoso desenvergarla para ponerle un perno y concluimos a las 5h. p. m. y volvimos a envergarla con el tiempo claro, la *Libertad* pasó a nuestro costado y nos dijo que había roto el foque y fofoque el amantillo de la mayor y que toda la noche la había pasado cosiendo, a las 10h. viento S., a las 12 chubasco, cargamos el fofoque y trinquete hasta las 3h $\frac{1}{2}$ que viramos de bordo faltándonos el buque 4 veces a virar y viendo la tierra cerca nos dejamos correr para fuera hasta por la mañana que recorrimos el Cabo Francés, siendo las corrientes muy fuertes para el O. y mucha marejada y chubascos y se concluyó este día.

Martes 16

A las 6h. a. m. viento al E., dí orden para tomar riso a la mayor e hice quitar la botena al trinquete para remontar a Jaqueson en busca de la *Libertad*, teniendo a la vista un bergantín que iba para abajo rumbo N. $\frac{1}{4}$ nos viramos a las 4h.



a. m. proa S. O. E. el foque se rompió, chubascos y fuertes marejadas, a las 6h. p. m. rendimos la bordada en el mismo Cabo, corrientes fuertes para abajo viramos para fuera proa al N., por la noche guardia como costumbre a las 9h. 30' p. m. viramos para tierra proa S. S. E. a las once viramos para fuera proa N. $\frac{1}{4}$ N. E. con chubasco rompimos el trinquete, toda la noche con faroles y lámparas para componerlo hasta las 4h. a. m., concluyó el día con chubascos y marejadas.

Miércoles 17

A las 6h. a. m. viento flojo y muchas marejadas, a la vista una barca francesa y una goleta americana, mandamos desenvergar el fofoque para componerlo y poner el estay de combé con unos garruchos y poner el foque viejo de carbonera para que se hayase el buque en su marcha, a las 8h. a. m. viramos de bordo y faltó el buque a la vira 3 veces, siéndonos forzoso virar por redondo estando la barca y la goleta americana cerca de nosotros, a las 9h. envergamos el foque de carbonera, viramos para tierra con la proa al S. S. E., los marineros componiendo el trinquete y los militares descosiendo otra para la composición del trinquete, a las 2h. rendimos la bordada en frente de Grigri, viramos para fuera y a las 4h rompimos toda la carbonera sin poderse absolutamente componer, arriamos la verga de redonda para asegurarla bien, a las 5h. p. m. hicimos una costura a la drisa del foque que había reventado, y se acabó de componer el trinquete, en seguida hicimos fuerza de vela a las 5h. 30' p. m. viramos de bordo por redondo porque el buque no vira por avante siempre el riso a la mayor, proa S. S. E. rendimos la bordada a Sotavento del Río San Juan, viramos proa N. N. E., con mucha marejada y viento fresco, a las 10h. p. m. volvimos a virar viento E. proa S. S. E., rompimos el puño del trinquete siéndonos forzoso arriarlo para componerlo, a las 6 concluyó esta singladura.

Jueves 18

Principia este día con viento al E., siguiendo de vuelta y revuelta hasta las 9 que rendimos la bordada al frente del río San Juan volvimos a virar, encontrándonos con chubascos flojos, arriamos la mayor para largar el riso y componer lo que



tenía roto, cuando estuvo compuesta la izamos a las 2h. p. m., viramos proa S. S. E. a la vista una barca que iba para abajo, a las 3h. vista la *Libertad* que venía al E., a las 5h. 30' llegó al habla y me entregó oficios del General Mella, no le ordené me siguiera las aguas, haciendo diversas bordadas, encontrándonos con un bergantín que iba para abajo y a las dos rendimos la bordada a Sotavento del Cabo y volvimos a virar a las seis a Sotavento del Cabo, volvimos a virar para fuera toda la noche con los dos faroles a popa, y se concluyó este día.

Viernes 19

A las 6h. a. m. viento del E., suave marbella a las 6h. 30' se acercó la *Libertad* por la popa para poderme tirar un cordel con una botella que contenía lo que era del General Mella y el otro para el Comandante del *19 de Marzo* y otro del Comandante de la *Libertad*, a la que mandé a Puerto Plata al ver que no podíamos remontar siendo un gran perjuicio por la circunstancia del momento dirigiendo 2 oficios uno para el Comandante de Armas y otro para el Gobierno, dándole parte de lo que ocurría, embarqué a bordo de la *Libertad* un artillero y al Capitán Peynado por causa de enfermedad, quedando nosotros a la capa hasta despachar dicha goleta a las 11h., fué despachada acto continuo, mandamos llenar todas las velas, viramos de bordo y avistamos un bergantín que iba para abajo, llevando nosotros la proa al S. S. E., a la una viramos de bordo a Sotavento del Cabo Francés proa N. N. E. hasta las 3h. p. m. que viramos a tierra, a la vista una embarcación a Barlovento a las 4h. vimos que era la balandra *Isabel*, a las 4h. 30' p. m. nos pusimos a la capa al habla con ella, y nos dijo tener unos oficios a su bordo y que estaba falta de lastre y derribó haciendo rumbo a Puerto de Plata, y a las 5h. 30' viramos para tierra proa S. S. E. a las 7h. rendimos la bordada a Sotavento del Cabo, volvimos a virar proa N. N. E. a las 11 volvimos a virar proa S. S. E., a la 1 viramos para fuera N. N. E. con chubasco del E., y a las 4h. viramos para tierra proa S. E., viento E. suave mar bonanza.

Sábado 20

Principia este día viento al E. suave mar bonanza, rendimos la bordada a Sotavento de playa de navío, volvimos a vi-



rar para fuera proa N., avistamos una goleta americana a seis millas a Sotavento de nosotros, a las 12h. viramos para tierra proa S. S. E., pasando la goleta *Libertad* a Barlovento, a las 4h. 30' p. m. cantó el tope vela por Barlovento y era una goleta, mandamos safarrancho y cargar las piezas con balas y en seguida mandamos virar de bordo preparándonos al combate, a las 5h. izamos la bandera del N. del buque para saber si era el *19 de Marzo*, en seguida nos contestó con el N. de dicho buque y una vez reconocida viramos para tierra proa S. E., a las 5h. 15' p. m., se puso a nuestra popa poniendo su bandera a medio palo y en seguida nos pusimos a la capa, echó su bote al agua y el Comandante mandó 3 oficios del General Mella y uno de él, en una de las del General me anunciaba la llegada de la flotilla de Báez a Samaná y que debía salir en busca nuestra y en el otro me decía, había tomado los militares del *19*, hice venir a dicho buque al habla y pregunté a su Comandante si tenía ancla para fondear en Matanzas y contestóme que "no", y que además no tenía provisiones, siéndome forzoso entrar a Matanzas por falta de agua y viendo que él no podía acompañarme por muchos motivos, determiné derribar y ordené a dicho Comandante siguiera mis aguas para Puerto de Plata, proa 6¼ N. O. con la mayor y el foque a las 4h. a. m. metimos al orza para fuera proa al N., viento E. N. O., concluyó este día viento suave mar agradable.

Domingo 21

A las 6h. a. m. viento suave del E. N. E., mar bonanza, por el E. un vapor a la vista que iba para abajo rumbo a Puerto Plata, a las 9h. a. m. vino el Capitán del Puerto y el práctico a bordo, se dirigió un oficio al Comandante del Puerto de Armas, quedando el Capitán del Puerto a bordo, a las 11h. a. m. vino la orden para que entráramos, mandé al Subteniente Juan Miguel a bordo del *19 de Marzo* para que sirviese de práctico, entramos nosotros delante y dimos fondo a las 12 y un poco después el *19*, teniendo nosotros que levar para fondear nosotros en lugar más seguro, a las 2h. p. m. mandó a almorzar y a las 2h. 30' p. m. fuí a tierra con mi secretario quedando las guardias como costumbre.



44.—DIARIO DE NAVEGACION DE LA GOLETA DE GUERRA *LIBERTADOR* EN SU VIAJE A CURAZAO EL 27 DE SEPT. DE 1859. Gral. J. A. Acosta ⁽⁵¹⁾.

El día 27 a las 5h. p. m. recibimos 31 individuos expulsos y tres pasajeros s/ o/ del Ministro de la Guerra, a las 6h. el práctico y nos dimos a la vela dejando el anclote por no poderse levar, a las 9h. se despidió al práctico e hicimos rumbo al E. S. E. con viento flojo del N., amaneciendo así sin ninguna novedad.

28

Se principia este día con viento flojo y mar bonanza, rumbo al S. E. ocupándose la tripulación en la limpieza del buque, a las 12h. a. m. chubasco, y se nos fué la redonda viento E. S. E., a las 6h. p. m. viento calma anocheciendo con chubascos viento S. E. E. flojo rumbo S. O., a la 1h. a. m. viento al E., viramos S. S. E. hasta amanecer que permanecía siempre chubascoso.

29

Tiempo chubascoso mar bonanza, la tripulación en la limpieza del buque y demás quehaceres, a las ocho a. m. gachamos la corredera y hacíamos 6 millas cada hora, a las 10h. a. m. derribamos al S. $\frac{1}{4}$ S. E. con el tiempo chubascoso, a las 12 aferramos las escandalosas y el fofoque, permaneciendo así hasta las 6h. p. m. que amenazando siempre el tiempo, tomamos risos a las velas y quedamos así hasta las 3h. a. m. que cargamos el trinquete, por venir dos chubascos más fuertes, a las 5h. a. m. forzamos de velas largando los risos, le izamos las escandalosas con viento fresco del E. S. E. rumbo S. $\frac{1}{4}$ S. E., con lo que concluyó este día.

30

Tiempo claro, mar bonanza, la tripulación ocupada en la limpieza del buque rumbo S. $\frac{1}{4}$ S. E. viento E. S. E., a las 10h. a. m. derribamos al S., corriendo 4 millas, a la 1h. p. m. seguía el tiempo bueno y ocupados en los trabajos necesarios hasta

(51) Archivo del historiador García.



las 6h. p. m. se hizo la visita a los topes, quedando en buen estado, seguimos nuestro rumbo y a las 10h. p. m. rompió un tiempo del S. con fuertes chubascos y un sin número de rayos, viramos proa al E. tomando risos a la mayor, y cargamos las escandalosas, trinquete y fofoque, a las 12h. cambió al S. E. derribamos al E. N. E. con muchos relámpagos y truenos, a las 3h. a. m. arribamos más la mayor y seguimos gobernando más al N. E., a las 5h. a. m. calma, tiempo chubascoso, a las 5h. 30' a. m. viramos proa al S. concluyendo sin ninguna novedad.

Octubre 1º

Mar bonanza, tiempo claro y corrientes para abajo, a las 6h. 30' a. m. después de largar los risos con proa al S., viento suave se ocupó la tripulación de la limpieza del buque, a las 11h. a. m. cantó el tope ¡tierra! a Barlovento y por la proa viento E. S. E. proa al S., a la 1h. cantó de nuevo ¡tierra! al E. N. E., a las 3h. quedamos en calma sin poder atracar a la tierra, figurándonos encontrarnos según nosotros rumbo en los Bosques, viramos de nuevo nuestro rumbo al N. a coger a Bonaitre, corriendo con muy pocas velas de la parte del S. E. hasta amanecer.

Día 2

Tiempo claro y mar bonanza, viento calma canto del tope ¡tierra! por popa y reconocimos era la misma del día anterior, a la $\frac{1}{2}$ hora ¡tierra! por el S. tierra ¡alta! orsamos e hicimos rumbo para reconocerla; a las 7h. a. m. se mandó a la limpieza del buque continuando así hasta medio día, a las 12h. a. m. viento de la parte del E. S. E., flojo observamos que corríamos a Sotavento de la tierra que teníamos por la proa, motivos de la fuerte corriente y el poco viento, a las 2h. p. m. divisamos unos islotes que parecían buques a la vela y haciendo esfuerzos para reconocerlos se aflojó el viento, y nos anocheció sin poderlos reconocer; permanecemos, hasta el otro día con tiempo bueno y mar bonanza.

Día 3

Mar bonanza, calma y tiempo claro, a las 6h. a. m. la tripulación ocupada en la limpieza del buque, a las 8h. a. m. es-



tábamos cerca de la tierra y en ella divisamos dos humos, inmediatamente mandamos el bote con 6 hombres para reconocerla y no pudiendo atracarla regresó con la gente, hicimos fuerza de vela en busca del otro humo, y mandamos el mismo bote a la $\frac{1}{2}$ hora vino el bote con cuatro hombres diciendo que los indios habían apresado los otros dos y más después vinieron a bordo 2 piraguas de ellos conduciendo los dos individuos, desarmados y desnudos habiendo ya reconocido que era la Guaira, viramos para fuera proa al N., viento E. N. E. flojo, a las 4 p. m. viramos para tierra proa al S. E., a las 5h. se mandó comer la gente, a las 6h. 30' volvimos de la vuelta fuera proa al N., a las 10h. el viento E. S. E. orsando entonces al N. E. viento flojo mar bonanza, permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 4

A las 6h. a. m. se mandó a la limpieza y demás quehaceres necesarios, a las 7h. viento del E. N. E., viramos de bordo con calma proa al S. E., a las 11 viento S. E. viramos para fuera, siempre en calma, a las 2h. p. m. viento N. E. viramos al E. S. E. flojo el viento, a las 4h. 30' se mandó comer, a las 5h. el viento principió a refrescar del N. E. hasta la noche que cambió al E. proa S. S. E., permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 5

Tiempo entoldado, a las 6h. a. m. viramos vuelta al N. E., a las 10h. viramos con el viento al E. N. E. proa al S. E., hasta las 12 que viramos al E. N. E., viento S. tiempo chubascoso blanco y rompió foque y fofoque, a la 1 p. m. quedó calma, avistamos el Cerro de Santa Ana, acto continuo se procedió a la reparación de los foques, a las 8h. p. m. viramos proa N. E. por hallarnos próximos a la tierra, a las 2h. p. m. se concluyó la reparación de los foques y se envergaron virando de bordo proa al S. E. hasta las 4h. a. m. que volvimos a virar proa al N. N. E., amanecemos con viento flojo.

Día 6

Tiempo claro y mucha calma, a las 6h. a. m. después de haber tomado café se mandó a la limpieza del buque, viento siempre en calma, hasta las 2h. a. m. que se haló el viento al N. E., corriéndole vuelta de tierra proa al E. S. E., encontrándonos



cerca del Cabo de San Román, a las 6h. a. m. viramos al N. proa N. E., permaneciendo hasta amanecer sin novedad ninguna.

Día 7

Mar bonanza, tiempo claro, a las 6h. 30' se mandó tomar café, a las 7h. la tripulación ocupada en la limpieza y demás quehaceres de a bordo, a las 12h. viramos de bordo, cogiendo a Barlovento del puerto de Aruba, teniendo un buque a Sotavento que también remontaba, permanecemos de bordada y bordada hasta las 6 p. m., que hallándonos a la cabeza de Aruba, viramos con proa al SE, viento ENE., a las 4h. a. m. se volvió a virar al NNE., viento al E., a las 6h. a. m. se hizo lo mismo, teniendo a la vista la Isla de Curacao, así permanecemos sin novedad.

Día 8

Tiempo chubascoso, mar agitado a las 7h. a. m., se tomó el café, a las 8 viramos de bordo, gobernando al N. N. E., viento al E., a las 11h. un fuerte chubasco que nos rompió los estaices del foque, quitamos la boneta al trinquete y arriamos la mitad de la mayor, a las 11 rendimos la bordada en Guatamula, a las 2h. p. m. nos pasó una goleta por el costado, la goleta es de Curazao, que salía para Santo Domingo, seguimos dando repiquetes, a las 6h. p. m. tomamos risos a la mayor, aferramos el fofoque, a las 10h. p. m. a Barlovento del faro de Curazao con viento fresco al E., así nos amaneció con el tiempo chubascoso.

Día 9

Tiempo nublado y mar agitado, a las 6h. se mandó tomar el café, después de haber limpiado el buque, viento al E. fresco, a las 8h. a. m. derribamos orzando de velas, haciendo por el puerto a las 8h. 30' a. m. vino el práctico a bordo, a las 9h. amarramos en Punta, en el instante mandé al contador a tierra con los pliegos al Agente del Gobierno Dominicano en esa Isla, a las 9h. 30' me llamó dicho agente a tierra y me dió orden de echar los expulsos a tierra, lo que se hizo inmediatamente, a las 11h. se mandó a almorzar permaneciendo sin ninguna novedad hasta el amanecer.



Día 10

A las 6 de la mañana después de la limpieza del buque di orden para desenvergar las velas, y repararlas, lo mismo que el estay y drallas de foque, a medio día se mandó a almorzar y a la 1h. p. m. se tomó de nuevo el trabajo, a las 6 p. m. se suspendió permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 11

A las 6h. a. m. después de la limpieza del buque ordené al Contador de hacer la nota de provisiones para entregarla al Agente, a las 10h. a. m. ordené al Comandante Peynado que se uniformare para que fuera a visitar al Gobernador en mi nombre y en el del Gobierno, y también al Comandante de Fragata, a las 12 h. estaba de vuelta habiendo anunciado al Capitán de Fragata una visita para el siguiente día a la 1h. p. m., se tomó de nuevo el trabajo hasta las 5h. que se suspendió etc. etc.

Día 12

Después de haber tomado el café y hacer la limpieza del buque, a las 8h. 30' a. m. vino el Comandante de Fragata a bordo, después de cumplida su visita fui a tierra con el Contador a buscar las provisiones, y la correspondencia y listos para darnos a la vela, a las 12h. regresamos con las provisiones y correspondencia, un cuarto de hora después se llamó al práctico y nos hicimos a la vela largándolas todas habiéndonos dejado el práctico fuera de peligro, hicimos rumbo para abajo a las 4h. p. m. estábamos al N. de Curazao, haciendo rumbo al N. $\frac{1}{4}$ N. E. viento fresco del E., a las 7h., p. m. quitamos la boneta al trinquete y tomamos un riso a la mayor, arriamos el fofoque, a las 11h, reventó una de las piernas de jarcias de proa la que al mismo instante nos pusimos a reparar, arribamos el trinquete a plan, permanecimos así hasta el amanecer.

Día 13

Tiempo claro, viento E. fresco se mandó a hacer fuerza de vela y la gente ocupada en la limpieza del buque, a las once comenzó el tiempo chubascoso, tomamos risos, a las 4h. p. m. aclaró el tiempo, hicimos el fofoque y trinquete, a las 8h. p. m.



se reventó la relinga de la mayor que tuvimos que componer, permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 14

Tiempo claro al E., gobernando al N., a las 7h. a. m. después de tomado el café se ocupó la tripulación en los trabajos a bordo, a las 12h. se nos puso el tiempo bastante feo con chubascos y mucha marejada, nos fué preciso arriar el trinquete a plan y demás velas dejando solo el foque y tomar el viento en popa por la fuerte marejada, a las 6 p. m. tomamos 2 risos a la mayor, boneta fuera del foque, el trinquete arriado, gobernando al N. N., corrimos así hasta las 11h. p. m. gobernando al N. permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 15

Tiempo chubascoso y poco viento, a las 6h. a. m. avistamos tierra, sin conocerla, se mandó tomar café y a la limpieza del buque, a las 7h. 30' a. m. reconocimos la Catalina, derribamos proa NNO., viento flojo, a las 11h. se mandó a almorzar, a las 12h. quedamos en calma, a las 9h. p. m. se refrescó del N. permaneciendo así hasta el amanecer.

Día 16

Tiempo medio obscuro y calma chicha, a las 5h. 30' a. m. se mandó a la limpieza, a las 6h. se tomó café, a las 6h. 30' divisamos una goleta y reconocimos era el *19 de Marzo*, permaneciendo de bordada y bordada, con el viento muy flojo del N. E., a las 10 h. a. m. vino el práctico a bordo, a las 11h. 30' se cambió el viento al S. E., pero muy flojo, se mandó virar para cojer el puerto a las 12h., se mandó a almorzar la gente, a la 1h. dimos fondo frente a la boca del río, por no dar más el viento y hallarse el río con mucha corriente, pero con disposición de hazarlo a la espía, en seguida vine a tierra a entregar mi misión y a las 6h. a. m. se encontraba el buque anclado dentro del puerto, con lo que se concluyó este diario.



ARTICULOS Y APUNTES DIVERSOS



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

PROCERES DE LA MARINA DOMINICANA

Contribución importantísima en nuestra guerra de Separación, de 1844 a 1856, fué la de aquellos lobos de mar encabezados por Cambiaso y Acosta, vencedores de Haití en el Atlántico y en el Caribe, mientras las tropas de Santana, de Cabral y de Imbert, conquistaban sus lauros en las llanuras y en los ásperos riscos de la codiciada tierra dominicana. Si en ella se luchaba con más encono, día por día, las luchas navales requerían mayor audacia, frente a los elementos y a los hombres.

Para contribuir, pues, al conocimiento de la vida de aquellos abnegados próceres que una y otra vez llevaron nuestra bandera a las aguas enemigas, ofrecemos las siguientes noticias biográficas de las principales figuras de la marina dominicana de la época de nuestras guerras con Haití.

ACOSTA, JUAN ALEJANDRO

Desde antes de ser proclamada la República, Juan Alejandro Acosta fué activo simpatizador de la causa separatista. En 1843 ayudó a Duarte, a Pérez y a Pina a embarcarse en la balandra del Capitán Finlay, hacia Saint Thomas, para salvarse de la persecución haitiana. El 27 de febrero de 1844 asistió a la memorable acción de la Puerta de El Conde, prestando grandes servicios en las operaciones militares que culminaron en la capitulación de los haitianos. Se le confió la misión de apoderarse de la marina y de encargarse de la defensa del Puerto, cosa que ejecutó resueltamente. Su participación en el movimiento fué de las principales. Tuvo el honor de firmar el Manifiesto de la Separación, del 16 de enero de 1844. Su firma fué la primera en la Exposición del 31 de mayo del mismo año, a la Junta Central Gubernativa, en solicitud de ascensos militares para Duarte, Sánchez, Mella y José Joaquín Puello.



Tuvo la gloria de que, el 2 de marzo de 1844, como Comandante de la célebre goleta *La Leonor*, la Junta Central Gubernativa le enviase a Curazao en busca de Duarte y demás compañeros que aguardaban momento propicio para volver a la Patria a luchar contra el opresor. Por primera vez la bandera dominicana era llevada más allá de las aguas dominicanas.

Junto con Cambiaso hizo la campaña marítima de 1844 y se distinguió en el combate naval de Tortuguero y en otros. Fué Comandante de la *General Santana* en la campaña de 1845, año en que era Comandante del Puerto de Santo Domingo. Ostentaba el grado de Coronel de Marina en 1848 y durante la ofensiva de 1849 en que comandaba el bergantín *27 de Febrero*. Su segundo era el Capitán Naar.

En la ofensiva marítima de 1850 mandaba la fragata *Cibao*. En vista de amenazas de invasión haitiana, la flotilla dominicana, al mando de Acosta, zarpó del Ozama el 14 de mayo de 1854, hacia el Sur, llegando hasta Pedernales, dejando limpias de barcos enemigos las aguas dominicanas. Desde el año anterior ostentaba el grado de General de Marina. *Alejandro el Pescador* le llamaban sus enemigos políticos, los antisantanistas.

Juan Alejandro Acosta era hijo de María Baltazara de los Reyes y de Francisco Acosta. María Baltazara, una de las grandes mujeres de los días de la Separación, nació en Santo Domingo hacia 1789. En su casa se ocultó Duarte en 1843. Acosta nació en Baní. Murió en Santo Domingo el día 3 de abril de 1886. Su viuda, María Altagracia Báez, con quien casó en Baní, murió en abril de 1894. Era hija de Jerónimo Báez y de Francisca Castillo ⁽¹⁾.

(1) En un cuestionario, inédito, del periodista Julio Acosta hijo (biznieto de Juan Alejandro Acosta) a Federico Acosta y Báez (hijo del ilustre marino), figuran los siguientes datos: que Juan Alejandro nació en Baní; tuvo cuatro hijos con María Altagracia Báez; Ramón, Dolores, Federico y Andrés Acosta; tuvo otros hijos, entre ellos Juan Bautista Acosta; dos de sus hijos casaron con Ercira Mañón y Anita Tavarez; nietos: Heriberto, Altagracia, Belén, Consuelo, Francisco Javier, Flérida Altagracia, Federico, Angélica y Andrés Arturo Acosta; fué trinitario; le sirvió al General Santana; fué Jefe del Puerto y de la Flotilla; Santana le dió el grado de general; fué santanista; cuando la Anexión fué neutral; no actuó en la guerra de la Restauración; "fué muy bien tratado y respetado por los españoles al extremo de que el Capitán General le regalara la gran bandera del Palacio", como un recuerdo; se retiró de la política; se trataba "como hermano" con Cambiaso, por haber sido la pri-



ARIZA, TEODORO

Asistió a la acción del 27 de febrero de 1844. Capitán de Artillería de marina en 1845, prestó servicios como artillero a bordo de la goleta de guerra *Cibao*. Gran amigo de los trinitarios. Según la tradición, estuvo en Puerto Príncipe, durante la guerra de la Separación, espiando al enemigo. Actuó junto a Santana en 1863.

AYBAR, GENERAL JUAN ESTEBAN

Designado Comandante de la Flotilla en mayo de 1851.

AYBAR, SILVESTRE

Contador de la goleta *Buenaventura*. Acerca de sucesos de 1857 véase su carta al historiador García, del 26 enero 1897, en *Clío*, No. 96, p. 89.

BALDWIN, WILLIAM

En 1845 comandaba la goleta *Esperanza*, de la flotilla que prestó grandes servicios al ejército del Norte y que contribuyó al triunfo de Beler. Era Capitán de Marina en 1849.

BARBARO, CAYETANO

Italiano del cual hay escasas noticias. Fué Segundo Comandante del bergantín *San José*. Penson, en *Cosas Añejas*, dice que era "rechoncho, bajetón, poblado el rostro de barbas".

BARTOLO, JUAN

Capitán de artillería de la *Cibao*, en 1851.

BATISTA, FRANCISCO

Teniente de la *Constitución*, en 1851.

mera persona que éste conoció cuando vino a Santo Domingo; tenía cortes de madera en las costas del Este; poseía un balandro, terrenos, casas, carretas; estatura regular, grueso, color indio claro, pelo bueno, ojos negros, nariz perfilada; de él existen dos retratos: uno en el Museo Nacional y otro en poder del declarante, Federico Acosta. Otros datos acerca de Acosta en García, *Historia...*, y *Coincidencias históricas...*, p. 13; en los *Apuntes de Rosa Duarte*, en *Clío*, 1944; y en E. R. D., *Guerra dominico-haitiana*, C. T. 1957.



BAUTISTA, JUAN

Marino de la *27 de Febrero* en 1858 o antes.

BELEN, ALEJANDRO

Comandante de la *19 de Marzo*.

BELO A.

Capitán del paquete en servicio en Puerto Plata en 1858.

BONETTI, JOSE M.

Contador de la *Libertad* en 1858.

BONILLA, BLAS

Contador de la Marina. Secretario de la Comandancia de Armas de Santo Domingo en 1849.

BREA, PABLO

Contador de la goleta de guerra *Constitución*. Patriota banilejo. Oficial contador del *27 de Febrero* en 1849. Justicia Mayor de Santo Domingo el 26 de abril de 1853.

CALISAT, ALEJANDRO

Durante la ofensiva naval de 1849 promovió, contra Fagalde, la insurrección de la tripulación del *27 de Febrero*, por lo que el rudo marino francés lo fusiló en Barahona, no obstante las protestas del Comandante José Echavarría.

CAMBIASO, JUAN BAUTISTA

Italiano, fundador de la Marina Nacional, le llamaba el historiador García. Jefe de la flotilla dominicana. Héroe, con Maggiolo y Acosta, en el combate naval de Tortuguero del 15 de abril de 1844. Comandante en Jefe de la *Separación Dominicana* (en este barco trajo presos de Puerto Plata, el 3 de septiembre de 1844, por orden de Santana, a Duarte, Pérez y demás compañeros). En diciembre fué en la *Petite Marie*, a Cuzao, a buscar la *General Santana*, en reparación en esa Isla.



Coronel de marina era su rango, entonces. Hizo la campaña de 1845. El 27 de octubre, mientras los dominicanos ganaban la batalla de Beler, la flotilla de Cambiaso contribuyó a la victoria atacando al enemigo en Mari-Barú. En 1849, como Jefe de la Flotilla en la corbeta *Cirba*, contribuyó, en vísperas de la batalla de Las Carreras, a la derrota de Soulouque. El 6 de enero de 1856 auxilió al General José María Cabral en el combate de El Can ganado a los haitianos. Por este servicio Santana lo ascendió a General de División, Jefe de la Flotilla.

Cambiaso nació en Génova, Italia, el 12 de septiembre de 1820, según reza su partida de bautismo, que obtuvimos en la villa natal del Descubridor: "Arquidiócesis de Génova. Parroquia de Santa María de la Vigne. Extracto de acto de nacimiento y bautismo. En el registro de los actos de nacimiento y bautismo para el año de 1820, resulta en el No. 148 lo que sigue: en el año del Señor 1820 y el 12 del mes de septiembre a la hora... nació un niño de sexo masculino hijo de Giacomo Cambiaso (hijo de José) y de Rosa Chiozzone (hija de Juan), legítimos cónyuges, al cual fué suministrado el bautismo el día 14 de septiembre y le fueron impuestos los nombres de José Juan Bautista Juan. Fué padrino Juan Bautista Chiozzone y madrina Jerónima Chiozzone. Expedida en papel libre para uso... En fe: de la Parroquia de Santa María de la Vigne, el 9 de mayo de 1951, el Párroco *Carlos Balbi* (2)".

Su nombre completo, como consta en la anterior partida es José Juan Bautista Juan Cambiaso Chiozzone. Su hermano Luis nació en la misma ciudad de Génova el 18 de octubre de 1830. Se ignora en qué año vinieron ambos a Santo Domingo.

Por oficio del 8 de enero de 1855 el Ministro de Negocios Extranjeros de Italia le avisó al Cónsul de Italia en Puerto Príncipe la designación de J. B. Cambiaso como Cónsul en la

(2) El texto original dice así: "Archidiocesi di Genova. Parrocchia di Santa Maria delle Vigne. Estratto di Atto di Nascita e Battesimo. Nel registro degli Atti di Nascita e battesimo per l'anno 1820 risulta al No. 148 quanto segue: L'anno del Signore 1820 ed al 12 del mese di settembre alle ore... é nato un fanciullo di sesso maschile figlio di Cambiaso Giacomo di Giuseppe e di Chiozzone Rosa di Giovanni, legittimi coniugi, cui fu somministrato il battesimo il giorno 14 settembre e sono stati imposti i nomi di Giuseppe, Giovanni Battista, Giovanni. Fu padrino Chiozzone Giovanni Battista, madrina Chiozzone Geronima. Rilasciato in carta libera per uso... In fede: dalla Parrocchia di Santa Maria delle Vigne, il 9 maggio 1951. II Parroco Don Carlo Balbi".



República Dominicana, quedando fuera de la jurisdicción del Consulado de Haití⁽³⁾.

Por carta del 2 de mayo de 1856 Cambiaso le avisó al Gobierno de Turín haber recibido, el 29 de abril, el exequátur que le expidió el Gobierno dominicano el 5 de abril. El 1 de mayo abrió el Consulado y enarboló la bandera sarda, iniciando sus funciones consulares. Decía, en su oficio, que había nombrado su representante en Génova al Sr. José Fontana. Por oficio del 7 de junio avisó a su Gobierno haber nombrado, el 15 de septiembre de 1856, al sardo Emmanuel Capurro, Vice-Cónsul de Cerdeña en Puerto Plata.

En carta del 22 de noviembre de 1856 le decía al Gobierno de Turín: "Encontrándome al servicio de este Gobierno con el grado de General de División y Jefe de la Marina cuando tuve el honor de recibir el nombramiento de Cónsul de S. M. pedí mi dimisión de dicho grado y después de presentármese diversas dificultades me fué aceptado el 25 de agosto pasado, de la cual le acompaño copia a V. E. Esto me deja más independiente en el ejercicio del cargo que S. M. me hizo el honor de confiarme".

El desconocido decreto, en que se aceptó la renuncia de Cambiaso, es el siguiente:

Dios, Patria y Libertad

República Dominicana

Manuel de Regla Mota

General de División y Presidente de la República.

En atención a la solicitud del Señor Juan Bautista Cambiaso, he venido en concederle su dimisión del grado de General de División.

En consecuencia exhibirá la presente al Gobernador Político de la Provincia y al Contador General para que tome ra-

(3) Los datos que se ofrecen a continuación los extractamos de la correspondencia de Cambiaso, inédita, que se conserva en el Archivo de Estado de Turín, Italia, que examinamos en 1951. Otras referencias de Cambiaso en Guerra dominico-haitiana. Véase, particularmente, la biografía del ilustre marino escrita por el historiador García, reinserta en *Clío*, No. 86, C. T., 1950, reproducida en esta obra.



zón; a cuyo efecto dejará de ser acreedor a sueldos y a otra remuneración anexa a su grado.

Dado en el Palacio Nacional de Santo Domingo, capital de la República, a los veinte y cinco días del mes de agosto de mil ochocientos cincuenta y seis y 13 de la Patria.—Manuel de Regla Mota. Refrendado, No. 68. El Ministro Secretario de Estado en los Despachos de Guerra y Marina. F. Perdomo. Tomóse nota en esta Gobernación Política. Santo Domingo y agosto 27 de 1856. El Gobernador Político. *J. Contreras.*

Cambiaso hizo diversos viajes a Italia. En abril de 1856 se hallaba, momentáneamente, en Saint Thomas. El 20 de mayo avisó a su Gobierno que partía para Génova. Regresó a Santo Domingo en enero de 1858. Volvió a Italia en 1860. En carta del 18 de abril de 1861, dice que regresó a Santo Domingo el 9 de abril. En enero de 1862 volvió a Europa dejando el Consulado a cargo del Vice-Cónsul Luis Cambiaso. Regresó a Santo Domingo antes de enero de 1863. En junio de 1863 salió de Santo Domingo con su hermano Luis, dejando el Consulado en manos de Miguel Ventura. Regresó en diciembre de 1863. Otra vez en Génova en 1865: allí estaba en el mes de junio. Llegó a Santo Domingo el 4 de julio del mismo año, en momentos en que llegaba a su término la Anexión a España. Fué entonces el iniciador de la reunión de Cónsules que determinó el canje de prisioneros realizado el 22 de julio de 1865. En carta del 5 de febrero de 1866, a su Gobierno, dice que hallándose enfermo pasa a Europa, por consejo médico, dejando encargado del Consulado a su cuñado Miguel Ventura. En junio de ese año, estaba en Génova. Antes había estado en París. Regresó a Santo Domingo en abril de 1868.

Murió en la ciudad de Santo Domingo el 22 de julio de 1886. *El Mensajero*, admirable periódico de Federico Henríquez y Carvajal, le dedicó a Cambiaso, en su edición del 29 de julio, la siguiente necrología, en la que le llama Primer Almirante de la República:

Suntuosas y solemnes fueron las honras fúnebres que el día 22 se hicieron al General J. B. Cambiaso en su carácter de Primer Almirante y fundador de la marina de guerra nacional. El Ejecutivo dispuso honores militares y decretó tres días de duelo en obsequio del finado. En el Palacio de Gobierno, en la



Casa Consistorial y otros edificios públicos flameaba a media asta la bandera tricolor cruzada, y las de las naciones amigas rendían el mismo testimonio de duelo en sus respectivos consulados. Desde la víspera y de hora en hora oíanse los disparos del cañón de la Fuerza.

Un concurso numerosísimo seguía el nuevo carro, de serio y elegante aspecto, que, tirado por negra pareja, condujo el féretro desde la casa mortuoria a la Catedral y desde el templo metropolitano al ex-Convento Dominicó, en una de cuyas bóvedas se dió sepultura al cadáver. La tropa de la guarnición y la banda de música militar le rindieron los honores de ordenanza.

El señor Luis Cambiaso, su hermano, —Cónsul y actualmente Plenipotenciario de Italia— presidió el duelo. Y al acto asistieron el Presidente de la República y su Consejo de Ministros, los Magistrados de la Suprema Corte, el cuerpo diplomático y consular, altos funcionarios del Estado, colegio de abogados, individuos de varios gremios y sociedades, y del comercio, y de la marina y de la colonia italiana.

El señor Manuel de J. Galván —Presidente del alto tribunal de la República y ex-ministro de Relaciones Exteriores— pronunció, a nombre de la familia y en honra debida al respectable prócer fenecido, algunos conceptos de sentida elocuencia.

Tal fué el acto del sepelio: así fueron los honores que el Estado, la familia y la sociedad dominicana consagraron al cadáver del distinguido prócer y Primer Almirante de la República.

D. E. P.

CAMILO, ALEJANDRO

Hijo de Felipe Camilo y de Juana Mongol. En 1832 casó con Belén Fuentes, de Santiago de Cuba, hija de Paula Fuentes. Capitán del bergantín *Libertad*, primer barco que llevó nuestra bandera a Baltimore, y tal vez a los Estados Unidos. Estuvo allí en octubre de 1854. A este viaje se refiere un suelto que publicó el periódico *El Porvenir*, de Santo Domingo, el 15 de octubre de dicho año. El 6 de marzo de 1857, yendo el paquete *19 de Marzo*, al mando de Camilo, hacia Saint



Thomas, fué averiado en Punta Caucedo por el *Charles Hill*, barco americano que capitaneaba Albert Smith, quien fué condenado a pagar gruesas reparaciones. Le defendió Alejandro Angulo Guridi. (La sentencia relativa al caso puede verse en el Registro del Tribunal Justicia Mayor, 1857, folios 328-333, en el Archivo General de la Nación). Fué Comandante de la *27 de Febrero* en agosto de 1849. El escrito de Camilo, citado, es el siguiente:

El que suscribe, Capitán del bergantín dominicano *Libertad*, recién llegado a este puerto del de Baltimore, cree de su deber el hacer por este medio una pública manifestación de su gratitud hacia las autoridades e individuos privados de aquella ciudad extranjera, así como al Gobierno Federal de los Estados Unidos, por las siguientes poderosas razones:

Primera. Por la primera vez ha flameado en Baltimore, y acaso en toda la Unión, el pabellón de la República Dominicana en el *Libertad*; y como no era conocido, se me exigió el 10 por 100 de derecho diferencial que se cobra en aquellas Aduanas a los buques de Haití. Objetó el consignatario de la carga que el pabellón Dominicano gozaba de los fueros que disfrutaban las demás naciones, y no obstante ser esto una verdad, el Administrador de la Aduana rehusó devolver la suma exigida sin que para ello lo autorizase el Gobierno Supremo. Ocurrióse a Washington, y sin tardanza ordenó el Gobierno que se devolviera el 10 por 100 ya cobrado.

Segunda. El Sr. Antonio Gutiérrez, comerciante de esta plaza, por quien fué despachado el *Libertad*, mandó a bordo de éste a su hermano Don José, que desgraciadamente se halla reducido al estado de la locura, para que fuera colocado en un establecimiento de dementes; y aun cuando pocos días antes de mi arribo a Baltimore se habían rehusado admitir en aquel asilo a siete locos hijos del país, el Sr. Gutiérrez fué admitido con mucho agrado, y quedó allí recibiendo un trato esmeradísimo.

Tercera. Por que generalmente he sido muy tratado y atendido durante mi permanencia en aquella hermosa Ciudad, sin que mi color moreno fuera causa de producir ni la más pequeña dificultad en contra mía ni de la tripulación del *Libertad*.

Justo es, por tanto, que yo consigne aquí este imparcial y espontáneo testimonio de mi gratitud, y el aprecio con que hoy



considero a esa República hermana, (los Estados Unidos) tan rica, libre y próspera, y por la cual confieso que antes no experimentaba yo mucha simpatía a causa de no conocerla sino de oídas. Santo Domingo, Octubre 14 de 1854.

Alejandro Camilo.

CAMPOS, SIMON ANTONIO

Contador del 27 de Febrero en 1858.

CARBONELL, BRUNO

Teniente de Artillería de la *General Santana* en la ofensiva de 1849. A su valor y al del Comandante Vicioso se debió que este buque no cayera entonces en poder de los haitianos.

CASAS, JOSE

Maestro carpintero de ribera, en el Ozama, en 1857.

CHARPIER, CHARLES

Capitán de marina. Se le expidió su despacho el 25 de junio de 1850.

DIAZ, MANUEL

Decía Penson en unas notas manuscritas incluídas en este libro, escritas hacia 1891: "Manuel Díaz, último de nuestros marinos, que aún vive". Figuró en nuestra marina en tiempos de la Separación.

CORSO, SIMON

Italiano. Residía en Santo Domingo por lo menos en 1843. Estuvo en las acciones navales de 1844, en la *María Luisa*, que embarrancó en las costas de Baní para salvarla de sus perseguidores. En la campaña de 1845 comandaba la goleta *Mercedes* y en la de 1849 la *General Santana*, en las que prestó importantes servicios. Era Coronel Comandante del Puerto de Santo Domingo en 1852 y 1857. Por orden del Gobierno de Báez condujo a Santana a Martinica, cuando fué desterrado en 1857. El 8 de septiembre de ese año fué ascendido a Gene-



ral de Marina. Aquí formó su familia. Murió el sábado 11 de marzo de 1876.

DEMORIZI, JOSE

Marino de origen corso, armador y náutico. Vino de Italia a Puerto Plata y Samaná en su propio barco. En 1846 acompañó a Rafael Servando Rodríguez y a José J. Machado en la exploración del río Yuna. (Su hijo, José V. Demorizi, 10 de marzo 1844-8 de mayo 1916, uno de los fundadores de la común de Sánchez, también fué marino y le prestó grandes servicios a las tropas de la Restauración, habiendo caído en manos de los españoles en la acción de Puerto Caballo, junto con Emilio Pastoriza, Eduardo Chevalier y otros, según consta en la *Gaceta de Santo Domingo*, No. 302, 4 julio 1864).

DENERY, PIERRE

Comandante de marina en Puerto Plata en 1844.

DIAZ, BRUNO

Capitán de Artillería de Marina en 1849.

DICKSON, WILLIAM

En 1854 era Capitán del paquete nacional *Las Carreras*. A él se refiere el siguiente acuerdo del Consejo de Ministros, del 8 de febrero de 1850: "En atención a que nuestra marina carece de personal y particularmente en la clase de Oficiales después de haber oído la exposición del Sr. Ministro de Guerra y Marina tendente a presentar a los Sres. Teodoro Maziere y William Dickson quienes se ofrecen en emplearse en el servicio de nuestra Armada Nacional ambos extranjeros, pero que en razón al nulo valor del papel moneda pedían se les hicieran una asignación con que pudieren subsistir pues con el sueldo correspondiente a cualquiera de los diferentes grados es imposible poderlo hacer.

En esta virtud acordó asignar a cada uno de estos individuos que servirán en clase de Comandantes la suma de quinientos pesos nacionales cuya resolución se comunicará a cada uno de los Ministerios a que corresponda". (Copiador de Interior y Policía, No. 1, A. G. N.)



DU BREIL, FRANCISCO

Contador de la goleta *Victoria* en 1858.

DUQUELA, JUAN LUIS

De origen holandés, hijo de Juan Duquela y Bárbara Batista. Amigo de los separatistas, en 1843 ayudó a Duarte, a Pérez y a Pina a embarcarse hacia el extranjero para salvarse de la persecución haitiana. Comandó la *Constitución* en la ofensiva marítima de 1849, junto con el célebre Fagalde que comandaba el *27 de Febrero*. El 21 de junio de 1851, siendo Capitán, contrajo matrimonio con Catalina Marten, hija de Nicolás Marten y de Leonor Estevano. Fué Capitán del *19 de Marzo* en 1856 y del paquete *Libertador* en 1857.

ECHAVARRIA, JOSE FRANCISCO

Capitán de Marina en 1849 y 2º de Fagalde en el *27 de Febrero*, en la ofensiva naval de ese año. De regular estatura, rechoncho, "que unas veces usaba barba y otras bigote", dice Penson. Se opuso valerosamente al fusilamiento de Alejandro Calisat, ejecutado entonces por Fagalde. Comandante de la *Libertad*, en 1857. En 1858 era Comandante del *27 de Febrero*. En ese mismo año fué Comandante del Puerto de Puerto Plata, habiendo tenido la gloria de tomar parte en las ofensivas navales contra Haití. También tomó parte activa en la guerra de la Restauración. En 1864 el General Gaspar Polanco le confirmó sus grados militares, habiéndose distinguido en distintas acciones de armas. Estuvo expulsado en la vecina isla de Puerto Rico, de donde regresó en 1871. Era vizcaíno y le llamaban *El Encantador*. C. N. Penson lo recuerda en *Cosas Añejas*, 1891: "Don José Echavarría, cuya esposa aún vive, prestó útiles servicios al país, y después a la revolución que combatía al gobierno de Báez en 1869 y 1872, época en que mandaba un balandro que le confió el General Luperón en Samaná, cuando éste andaba en el vapor *Telégrafo*, y no se sabe dónde murió. Tiene el mérito de que, siendo segundo de Fagalde en la primera expedición a las costas de Haití, fué el único oficial de *El Veintiseiete de Febrero* que protestó contra el inicuo fusilamiento en Barahona del marino Alejandro Calisat".



ESCOT, JUAN MIGUEL

Teniente del *27 de Febrero* en 1858.

ESCOTO, HIPOLITO

Marino del *27 de Febrero* en 1858.

ERVE, ANTONIO

Marino del *27 de Febrero* en 1858.

EUGENIO, LUCIANO

Capitán del paquete *Merced* en 1856.

EVERTZ, JUAN

Holandés. Firmaba Jean Ewerst, y luego Evertz. Nació en 1808. Residió en Santo Domingo por lo menos en 1840. En 1843 era Jefe del Puerto de Santo Domingo y Comandante de la goleta *Dos Amigos*. En ese año, afiliado a la causa separatista, ayudó a Duarte, a Pérez y a Pina a embarcarse hacia el extranjero para salvarse de la persecución haitiana. En el mismo año de 1843 tuvo la gloria de llevar a Los Cayos, Haití, las comunicaciones de los revolucionarios de Santo Domingo contra Boyer y a la caída de éste condujo hasta Curazao al fugitivo General Carrié. Estos servicios los prestó en la célebre goleta *Leonor*, en la que luego, mandada por Acosta, vino Duarte de Curazao. *La Leonor* fué llamada *San José*, entonces, y convertida en buque de guerra, al mando de Evertz. Tomó parte en las ofensivas marítimas contra Haití y tuvo a sus órdenes los buques de guerra *Buenaventura* y *Constitución*. En 1845 fué Teniente Coronel del Estado Mayor del Presidente Santana. En noviembre de 1846, en calidad de Comandante de marina y de la goleta de guerra *General Santana*, estuvo en misión del Gobierno en Curazao y Puerto Rico. En 1848 era Comandante del Resguardo de Puerto Plata. El 9 de abril de ese año el Gobierno dispuso que pasara a Santo Domingo. En julio de 1859, según reza su papel personal, de cabecilla, era "General Jefe de la Flotilla y de las Fuerzas Navales de la República, Comandante del Puerto de Santo Domingo, Presidente del Consejo de Guerra de Conspiradores de la Provincia Capi-



tal, etc.". En 1860 era General de Marina: entonces compró en Jamaica la goleta *Elisa*. García lo menciona en *Coincidencias históricas...*, p. 15. Evertz estuvo en misión del Gobierno en Curazao y Puerto Rico según consta en el suelto siguiente inserto en *El Dominicano*, No. 24, del 30 nov. 1846:

COMUNICADO

Jean Everts Com. de Marina y de la goleta de guerra Santana

Sres. Redactores: Deseoso de manifestar mi entusiasmo respecto a los Exmos. Sres. Gobernadores de las Islas de Curazao y Puerto Rico, cuyos puntos he visitado últimamente en desempeño de la misión que me confiara este Gobierno, sírvanse Udes. dar cabida en sus columnas a esta que os dirijo, porque sea más ostensible mi gratitud a la expresión de franqueza y buena amistad con que aquellos Exmos. Sres. recibieron nuestro cruzado pabellón: demostraciones generosas que obligan altamente el corazón de todo dominicano. Los ofrecimientos reiterados y generosos que recibí, y las atenciones que se me dispensaron fueron los más satisfactorios.

Publicad, Señores, esta breve manifestación de reconocimiento y colmareis de placer a vuestro amigo.—Jean Ewerst.

FAGALDE, JUAN CARLOS

Francés. En 1849 el Presidente Báez le confió, al mando de la Flotilla dominicana, la ofensiva marítima contra los haitianos. Dos veces estuvo en las costas haitianas, realizando atrevidas operaciones que causaron consternación en el territorio enemigo, distinguiéndose por sus actos de crueldad y de excesiva audacia. Comandaba el bergantín *27 de Febrero*.

El intrépido marino estuvo en Cayena y de allí pasó a Martinica, adonde había sido enviado por el Gobierno francés, por causas políticas.

En un *Paralelo político entre Santana y Báez*, de 1856, lleno de violentas diatribas contra Báez, hay la siguiente acusación relativa a Fagalde:

“Carlos Fagalde, corsario aventurero que por sus crímenes estuvo en los presidios de Cayena, se presentó a Báez pi-



diéndole buques y hombres para hacer excursiones a las costas enemigas. Báez cometió la imprudencia de fiar a un pirata los buques nacionales y la barbaridad de investir a ese pirata de poderes militares ilimitados sobre ellos y sus tripulaciones. ¿Qué dominicano no siente hervir la sangre en sus venas al recordar que el corsario Fagalde ató a varios jóvenes compatriotas nuestros a un cañón, y con el vil chicote infamó a los hijos de la Patria, cuantas veces le dió gana o capricho? ¿Qué dominicano no recuerda con horror que Fagalde tenía ilimitada autoridad sobre la tropa que tripulaba los buques de guerra, y que usó de esta autoridad quitando a los soldados el botín que con riesgo de su vida lograban hacer en los desembarcos y fusilando a otros sin ninguna formalidad, como si se hubiera tratado de viles carneros, y no de soldados dominicanos?

“Fagalde hizo todo esto, deshonoró las armas dominicanas por sus atrocidades sobre el enemigo, pues mató por su propia mano a una mujer embarazada y prostituyó a una porción de nuestros valientes militares con un infame y crudo castigo de cuyas resultas la mayor parte vino a morir al hospital militar de esta plaza! Y Báez no le desaprobó sus excesos; antes bien, lo alentó a ellos agasajándole públicamente y despidiendo con enfado a todo el que se llegó a él a exponerle sus quejas contra el riguroso marino.

“En todo lo dicho, en lugar de exagerar, nos hemos quedado atrás todavía: Fagalde maltrataba tan inicuaamente a las tripulaciones de nuestros buques, sobre todo el nombrado *27 de Febrero*, que era el que él montaba, que muchos soldados y marineros, en una arribada forzosa que hizo este buque a la Guaira (Costa Firme), prefirieron esconderse en tierra y quedarse con los temidos indios bravos de allí, a volver a soportar los indignos tratamientos del pirata”.

No le faltaron defensores a Fagalde. El *Boletín Oficial*, de Santo Domingo, No. 33, del 25 de marzo de 1858, decía lo siguiente:

“Fagalde, francés de origen, no era corsario aventurero, ni desertor de Cayena. Por cuestiones políticas fué enviado de ese lugar a Martinica, permitiéndosele después su embarque a un punto cualquiera; pero la circunstancia de ver de tal o cual manera en política, no constituye un criminal de aquellos en



cuyo número se le quiere confundir. Ese hombre emprendió sus operaciones contra el enemigo común sirviendo como dominicano en una guerra nacional, y si cometió o no cometió exceso alguno, no estuvo al conocimiento del Gobierno, antes al contrario, se recibieron ilesos los prisioneros que trajo, y fueron devueltos a Haití con todo decoro.

“En cuanto al marino ejecutado en su buque, no pudo el Gobierno castigarle que en una sublevación a bordo, hubiese hecho cumplir las ordenanzas y el Código Penal militar; y con respecto a Manuel Sordito, fué éste juzgado y sentenciado por un consejo de guerra, mucho más libre, en verdad, que los que establece Santana. Fagalde, pues, fué un hombre que en su clase hizo servicios importantes, no a un Partido, sino a la Nación entera, revelando el secreto de la debilidad de Haití y el de nuestra propia fuerza; motivo poderoso para que se respetaran en la tumba sus cenizas, ya que esos servicios no le redimieron de un asesinato horroroso de que sabe Dios quien fué... el agente!”

También se atacaba a Fagalde —manera de atacar a Buenaventura Báez— en el violento opúsculo del francés Mr. Marle, pero firmado por el italiano Montecattini, titulado *Báez, Rey de los dominicanos, destronado para siempre*, publicado en 1868:

“Un perverso nombrado Fagalde, vil escoria de una nación extranjera, cuyo servicio había tenido que abandonar, llegó a ser ¡cosa extraña y sorprendente!, Jefe de la flota dominicana. Había asolado e incendiado bárbaramente las costas de Haití y ejercía las más repugnantes crueldades contra la tripulación de sus propios buques, azotando y maltratando duramente a hombres libres que servían a su patria, fusilándolos bajo cualquier pretexto. Para él, matar a un dominicano o a diez, era pasatiempo, un juego al cual se entregaba con indecible placer; por lo que, pensando Báez que este insigne fusilador podría servirle como de espantajo en el golpe de estado que de tiempo atrás meditaba, le hizo su brazo derecho y le trató como el más autorizado de sus favoritos. Y aprovechándose Fagalde de su posición, vino a ser el Rey de las calles de la capital, Rey ante quien todos huían atemorizados, ante quien todas las puertas se cerraban, Rey, en fin, que se entregó a excesos de todo género que apenas puede la pluma describir”.



En una nota agregaba Mr. Marie:

Juan Carlos Fagalde, prófugo sin duda de algún presidio, después de haber ejecutado mil actos de barbarie halló la muerte a manos de Juan de Mata, hombre tranquilo de cuya mujer quiso Fagalde abusar en una de sus saturnales. Setenta machetazos asestados por Mata pusieron fin a una existencia que pesaba ya demasiado para la República. Báez, hizo del delito común un crimen militar y Juan de Mata juzgado por un Consejo de Guerra, fué ejecutado ocho días después del hecho, en el momento mismo en que y como para escarnecer más y más a las numerables víctimas de Fagalde, se hacían a éste pomposas exequias militares. Este hecho se verificó en marzo de 1851”.

En otro candente opúsculo contra el protector de Fagalde, *Bosquejo de la vida política de Báez y lista de sus víctimas*, publicado en 1871, se acusaba a Báez de “la desmoralización de la marina nacional, herida de muerte por el brazo homicida de Fagalde, presidiario francés de Cayena, señalado con los peores tintes:

“Carlos Fagalde, aventurero francés y presidiario de Cayenne a quien Báez elevó de improviso a comandante de la marina nacional, impuso el castigo de azotes a los soldados y marineros dominicanos que servían bajo sus órdenes; pero Báez cerró los oídos a las quejas que le dieron los que habían sido víctimas, y premió al verdugo dándole el empleo de coronel, y colocándole en el número de sus ayudantes de campo. Envalentonado el soez aventurero con esta prueba de distinción por parte del Presidente de la República, fué tan lejos en la vía de los excesos, que el dominicano más pacífico que se ha conocido en estos últimos tiempos, se vió forzado a convertirse involuntariamente en su asesino. Esta circunstancia no pareció atenuante a los ojos de Báez, y el sargento Juan de Mata expió en un patíbulo afrentoso, el delito de haber matado a un hombre en defensa propia”.

También figuraban en el violento escrito las víctimas del audaz aventurero:

“Juan Martín, fusilado por Fagalde en Barahona a bordo del bergantín de guerra *27 de Febrero*, sin previo juicio ni



sentencia, y cuando todavía no estaba sano de la herida mortal que recibió frente al Puerto de Los Cayos, al abordar y nacer presa la goleta haitiana *Charité*.

“Manuel Sordo, marinero de la goleta de guerra *Constitución* fusilado por causa de Fagalde. El consejo de guerra que lo juzgó a bordo de la fragata almirante *Cibao* fué una verdadera inquisición. El Coronel José Patín, que sirvió de fiscal, antes de abrirse la audiencia, dijo al reo que *ya sus sesos le hedían a ajo*, frase vulgar con que quiso darle a entender que estaba prejuzgado.

“El sargento Juan de Mata, sumariado, juzgado y fusilado con tanta precipitación, que Báez *delirante* entonces con el *francesismo*, como había delirado antes con el *haitianismo*, como *deliró* después con el *españolismo*, como delira hoy con el *yankcismo*, y como delirará mañana con el *prusianismo*, pudo darle a los franceses residentes en Santo Domingo la brutal satisfacción de que el cadáver del dominicano fuera inhumado una hora antes que el del francés”.

Víctima de su lascivia, Fagalde murió a manos de Juan de Mata el 17 de febrero de 1850 ⁽⁴⁾.

FERNANDEZ, RAMON

Hijo de José Fernández y Ana Francisca Hernando. Nació en la ciudad de Santo Domingo. El Teniente Coronel Ramón Fernández —padre del Coronel del mismo nombre, del Batallón de Cazadores Restauración No. 1— sirvió en su juventud en la Marina de Colombia, en calidad de Teniente. Hallóse en la acción del 19 de marzo, en Azua, y fué uno de los primeros marinos de la flotilla organizada en 1844. En julio de 1856 fué nombrado Capitán del Puerto de Santo Domingo. Fué separado de la Comandancia, que ocupó en diversas ocasiones, el 13 de septiembre del mismo año. También desempeñó la capitanía del Puerto de Samaná, en 1845. Falleció en Santo Do-

(4) El 30 de julio de 1850 el Ministro de Guerra y Marina le dirigió el siguiente oficio a los Sres. José Antonio Sanabia, Joaquín y Francisco Gripon: Al recibo de la presente Uds. se servirán transportarse a la casa morada de la Sra. Ma. Josefa Guillén para que en unión del Sr. Oscar procedan a inventariar todos los efectos que se encuentren en ella pertenecientes al Estado que fueron apresados por el finado Coronel Fagalde”.



mingo el 19 de enero de 1867. El 2 de septiembre de 1835, siendo ya marino, contrajo matrimonio con Ana Josefa Del Monte, hija de José Joaquín Del Monte y de Josefa Torralba.

FOSH, MARIALS

Marino del 27 de Febrero, en 1858.

GAERSTE, DAVID

Comandante de la goleta nacional *Capotillo*. Fué Capitán del Puerto de Puerto Plata, Capitán de la goleta *Guillermo* en la expedición de 1866 contra el Presidente Cabral.

GARCIA, JOSE GABRIEL

El historiador nacional García, prócer de las armas y de las letras dominicanas, prestó valiosos servicios en la flotilla nacional y tomó parte en varios combates navales. Nació en Santo Domingo el 13 de enero de 1834, hijo de Inés García, y murió el 19 de enero de 1910. El 20 de marzo de 1862 contrajo matrimonio con Guadalupe Gómez, hija de Fernando Gómez y de Guadalupe Alfau.

GARRIDO Y MATOS, PEDRO TOMAS

Asistió a la acción del 27 de febrero de 1844. Contador de la Marina de Guerra de 1845 a 1850. Ministro, (de Interior y Policía en 1865 y 1876), Senador, Juez en diversas ocasiones. Nació en Santo Domingo en 1827 y murió el 13 de marzo de 1895.

GAUTIER, MANUEL MARIA

Nació el 8 de diciembre de 1830, hijo de Ramona Gautier, Oficial contador de la corbeta *Cibao* en 1849. Figura importante de la política dominicana. En 1869 casó con Evarista Rafaela Hinojosa, hija de Ignacio Hinojosa y de Gregoria Campillo. Vicepresidente de la República. Murió en Santo Domingo el 24 de mayo de 1897.

GLAS, LEON

Natural de Curazao, hijo legítimo de Teodoro Glas y Juana Glas. Casó en Santo Domingo, en 1852, con María Luisa



Martin, hija de María Cadette. Teniente de Marina en 1849, y en la *Buenaventura*, en 1851.

GOMEZ, F.

Marino del *27 de Febrero* en 1858.

GOMEZ, JOSE DEL CARMEN

Primer contraamaestre del *27 de Febrero* en 1858.

GONZALEZ, FERMIN

Nació en Puerto Rico, hijo de María Manuela García. Propagandista de la idea separatista. Puso sus haberes, lo mismo que su persona, al servicio de la República. Estuvo en la Puerta de El Conde el 27 de febrero. Comerciante y armador en 1844. En mayo de 1860 contrajo matrimonio con Rafaela García, hija de Pablo García y de Petronila Marrero. Murió pobre y anciano, en Santo Domingo, el 29 de julio de 1891.

GONZALEZ, JOSE DE LAS NIEVES

Capitán de marina y comerciante. Extrañado del país en 1845.

GONZALEZ, RAMON

Portugués. Le llamaban *Ramón el portugués*. Firmó el Manifiesto de la Separación del 16 de enero de 1844. Comandó la *María Luisa* en la campaña de 1845 y la *Nuestra Señora de las Mercedes* en la ofensiva marítima de 1850. Fué Comandante del bergantín *San José*. Capitán de la *Constitución* en 1849. En 1857 figura como firmante de un Manifiesto político en favor de Báez. C. N. Penson lo recuerda como protagonista del episodio *Bajo cabello* o *Un rasgo audaz*, en *Cosas Añejas*, 1891: "El Comandante (de *El San José*) era portugués y tenía por nombre Ramón González, diciéndosele *el Portugués*, hombre como de cuarenta años (en 1844), moreno y además requemado por el sol, de regular estatura, y que usaba bigotes".

GUANTES, ELIAS

Capitán en la guerra de la Separación. Se encontró en diversas acciones de guerra, en Cachimán, Estrelleta y otras. En



1850 era Jefe de Artillería de la goleta de guerra *Constitución* y en la ofensiva naval contra Haití prestó excelentes servicios.

JANSEN, J. J.

Capitán de la goleta *Ozama* en 1856. Lagendre Jansen era Teniente de la *27 de Febrero*, en 1851.

LIMBERT, L.

Oficial de Marina en 1849.

LOPEZ

Comandante de la *General Santana* en 1850. En diciembre era Segundo a las órdenes de R. González.

LUIS, GUILLERMO

Teniente de Marina en 1849. En 1851 en la *Libertador*.

MARRERO, J. B.

Maestro mayor de calafate de la ribera del *Ozama* en 1857.

MAGGIOLO, JUAN BAUTISTA

Figura, con Cambiaso y Acosta, en la batalla naval de Tortuguero del 15 de abril de 1844. Italiano de nacimiento, pero, según García, "dominicano de corazón que puso al servicio de la República no sólo su persona, sino también una goleta que poseía, la *María Luisa*". Mandaba la *María Chica* en el combate de Tortuguero. También tuvo a sus órdenes la *Separación*, que comandaba en la campaña de 1845. Fué amigo de Francisco del Rosario Sánchez, quien le sirvió de abogado en 1851 en la litis judicial que sostuvo con Tomás Henríquez. En 1845 fué Jefe interino de la Marina de Santo Domingo. Residió en Génova en 1853.

MARQUEZ, EPIFANIO

Marino del puerto de Santo Domingo. En 1850 nombrado Maestro mayor de carpintería de ribera.



MARTI, CHISTRAN

Piloto dominicano. El Cónsul Schomburgk le envió, el 23 de marzo de 1854, por conducto de la Cancillería, una condecoración "por su heroísmo y valor en el caso ocurrido en la boca del Ozama a la balandra inglesa *Sattelite*". La Cancillería le respondió que "el Presidente de la República en presencia de su Gabinete ha puesto en las propias manos del Piloto dominicano señor Chistran Martí, la medalla con la cual le honró S. M. la Reyna Victoria de Inglaterra por su valor y heroísmo salvando la vida del Capitán inglés de la balandra *Sattelite* y del resto de la tripulación de la misma al naufragar ésta en la boca del río Ozama".

Entre los pilotos dominicanos de la época se contaban J. R. Calletano (*Boletín del Archivo General de la Nación*, 1938, No. 4, p. 372-374); Francisco Higuera (1855); y Martín No-guerra (*B. A. G. N.*), No. 4, p. 388-389.

MENDEZ, ESTEBAN

Alferez de marina en 1851.

MONCHIN, RAMON

Teniente. Segundo de Echavarría, en 1857, en la *Libertad*.

NOGUERA, MATIAS

En 1851 era Piloto del Puerto de Santo Domingo. Fiel cumplidor de sus deberes, como lo atestigua la siguiente carta del Cónsul de Inglaterra, Sir Robert Schomburgk, dirigida a la Cancillería el 22 de septiembre de 1851:

"Hónrome en acusar recibo de su Comunicación No. 48 del 18 de este mes, la cual incluía una protesta del piloto Matías Noguera contra el Capitán del bergantín británico *Agnes*, por haber anclado ese buque, a pesar de su consejo, en un lugar peligroso en los Colorados, y lamento que este documento haya llegado tan tarde a mi conocimiento, circunstancia que me ha impedido reprimir al Capitán por su obstinación e imprudencia: el *Agnes* zarpó de ésta el 27 de agosto pasado.

Sin embargo, me complazco en observar que el Piloto No-guera ha cumplido con su deber, y aunque los costos de la pro-



testa tienen que ser sufragados por mí personalmente, debido a que probablemente el Capitán de dicho buque no volverá a este puerto, lo hago con mucho gusto en esta ocasión, suplicándole, sin embargo, que en el porvenir toda queja sea dirigida a este Consulado antes de la partida del buque, puesto que yo no podré responder de gastos similares cuando el Capitán del buque esté fuera de los precintos de mi Distrito Consular.

Me complazco en remitir adjunto los cincuenta dólares moneda nacional y suplícole haga transmitirlos a las autoridades correspondientes”.

NAAR, JOSE

Nació en Curazao el 7 de agosto de 1817, hijo de Teodoro Naar y de María Martina. En 1836 contrajo matrimonio con María Elena Dacosta, hija de Agustín Dacosta y de Regina Nipa.

En 1841 era Capitán de la goleta *Hirondelle*. (El 1º de abril de ese año llegó a La Guayra, llevando al patriota Prudencio Diez, tío de Duarte). Comerciante en Santo Domingo en la época de la Separación. Se inició como Masón el 25 de octubre de 1838, en la Logia Hemisferio, de Puerto Plata. En 1846 pertenecía a la Masonería de la ciudad de Santo Domingo. En 1848 era Capitán 2º Jefe del *27 de Febrero*. En 1849 era Comandante de la corbeta de guerra *Cibao*. En septiembre de 1856 fue nombrado Comandante del Puerto en lugar de Ramón Fernández. Teniente Coronel de Marina en 1857. En ese año firmó un manifiesto en favor de Báez. Trátase de José Naar, en cuestiones de marina, en una sentencia de 1852, inserta en el libro de *Justicia Mayor*, Santo Domingo, 1852, folio 219, Archivo General de la Nación.

OLIVES, LORENZO

Teniente de Marina en 1849. Actuaba en la *Cibao*. En 1843 era comerciante en Santo Domingo. Tenía entonces 31 años de edad. Nació en Menorca.

OLLOLA, JOSE I.

Marino del *27 de Febrero* en 1858.



ORTA, JOAQUIN

Prestó valiosos servicios en las actividades del 27 de febrero de 1844, junto con J. A. Acosta, y comandó la *Luisa*.

Comandante de la *Constitución* en la ofensiva de 1849.

OSORIO, MATIAS

Jefe de Infantería de Marina en 1844. Actuó en el *San José*.

PEREZ, G.

Marino del 27 de Febrero en 1858.

PEYNADO, MANUEL.

Subteniente en 1851, en la *Libertador*.

Capitán del paquete *La Merced*, en 1852, hermano de Jacinto Peynado. Su esposa, Dolores Germes, murió el 16 de octubre de ese año. Peynado estaba entonces en Saint Thomas.

POU HIJO, FRANCISCO

Contador interino de la goleta *Gral. Santana*, en octubre de 1849.

RAMON, JUAN

Teniente de Artillería de Marina en 1849.

READ, WILLIAM A.

Norteamericano, Comandante de la fragata *Libertad* y de la *Libertador*. Capitán de Marina en 1849, en Santo Domingo. Murió en la misma ciudad en enero de 1888. En sus extensas declaraciones del 4 de febrero de 1871 ante la Comisión norteamericana investigadora que vino entonces al país, dijo que era natural de Boston y que residía en el país desde los últimos veinticinco años. Vino a la República, pues, de 1845 a 1846. (Véanse, las citadas declaraciones en *Report of the Commission of Inquiry to Santo Domingo...* Washington, 1871, p. 239-244).

RHEEN, C. A. VAN

Marino del 27 de Febrero en 1858.



SANABIA, JOSE ANTONIO

Natural de Santo Domingo, hijo de Manuel Sanabia y de María A. Vallejo. En 1826 casó con Estevanía Lemos, hija de Francisco Lemos.

Estuvo en la acción de la Puerta de El Conde, el 27 de febrero de 1844, y junto con Acosta prestó importantes servicios en ese memorable día y en el siguiente. El 31 de mayo del mismo año firmó, con Acosta y otros personajes, la solicitud a la Junta Central Gubernativa de ascensos militares para Duarte, Sánchez, Mella y José Joaquín Puello. Capitán de la *Merced*. Capitán del paquete *Libertador* en 1856.

SANCHEZ, FRANCISCO

Hijo de Agustín Sánchez y María Francisca Valencia. Casó en diciembre de 1854 con Olimpia Alardo, hija de Mauricio Alardo y de Asunción Teveral. Subteniente de la 3ª Compañía de Artillería de Marina en 1849.

SANTIAGO, J.

Capitán de la goleta *India* en 1856.

SCHEFFIELD, J.

Marino del *27 de Febrero* en 1858.

SCROGGINS, J. M.

Comandante de la *19 de Marzo* en 1858. En 1857 era Segundo del Comandante Francisco Batista, en el mismo buque.

SOLIS, RAMON

Teniente de marina en 1851. Comandante de la *Victoria* en 1858⁽⁵⁾.

(5) En su libro en preparación, *Crónica política, Noticias y datos en materias históricas*, 1893, que no llegó a concluir y cuyo manuscrito conservamos en nuestro archivo personal, dice César N. Penson: "El Sr. D. Ramón Solís, (q. e. p. d.) Este señor era uno de los que quedaban de la antigua armada nacional, de aquellos valientes marinos. El único que resta ya es el Sr. Manuel Díaz..."



SORDITO, MANUEL

Manuel de Jesús, alias *Manuel Sordito*. Durante la ofensiva marítima de 1849 encabezó la rebeldía de la tripulación de la *Constitución* contra Fagalde. Al regresar a Santo Domingo fué fusilado junto a la muralla de San Diego, en virtud de sentencia del Consejo de Guerra, el 17 de noviembre de 1849.

En unos papeles antiguos que pertenecieron a don Carlos Nouel, en nuestro archivo personal, hay el siguiente apunte, inédito: "Puerta de San Diego. Entremos por esta puerta que es una de las tres de la Ciudad. Vea su estructura, es un arco sesgado, de atrevida construcción: esta es la Puerta de San Diego, así llamada en honor de Diego Colón. Hasta el año 1857 había sobre el lado izquierdo, casi contra la muralla de este fortín, un almendro hermoso bajo el cual se fusiló en 1850 a Manuel de Jesús, marino que servía en la goleta *27 de Febrero* y que fué acusado de insubordinación por Juan Fagalde que tuvo el mando de la flota cuando la República tomó una actitud ofensiva en la guerra contra Haití. Más tarde ese Fagalde murió asesinado en marzo 1850 y ya le haré ver el lugar del siniestro".

TRINIDAD, JOSE

Alferez en la *19 de Marzo* en 1858. Subteniente, en la *27 de Febrero*, en el mismo año, al mando de Dickson.

VICIOSO, SIMEON

Hijo de Antonio María Vicioso y Jerónima Contreras. Comandante de la *General Santana* en la ofensiva marítima de 1849, distinguiéndose en el combate naval del 5 de diciembre. En 1851, siendo Comandante de marina del Puerto de Santo Domingo, contrajo matrimonio con Micaela Esquivel, hija de Pedro Esquivel y Petrona Reynoso. También capitaneó el bergantín *San José*.



LA FLOTILLA DOMINICANA

Podría afirmarse que —a pesar del escaso número de buques con que contaba— la Flotilla de guerra dominicana estaba compuesta por todos los barcos de dominicanos, y de extranjeros radicados en el país, surtos en nuestras aguas. Bastaba alguna amenaza de invasión haitiana para que las más inofensivas balandras de cabotaje se convirtiesen en buques de guerra ⁽⁶⁾.

(6) En carta del Comandante Robert Jenner, del *Vixen*, surto en Puerto Príncipe, dirigida el 11 de noviembre de 1848 al Cónsul de Inglaterra en la citada ciudad, le decía que había tranquilidad en los puertos de la Isla; que la marina dominicana se componía de ocho goletas y que se acababa de comprar una buena corbeta en 45.000 dollars.

En marzo de 1851 la flotilla estaba formada así: Teodoro Maziere, de la *Libertador*; Simeón Vicioso, 27 de Febrero; William Dikson, *Buena-ventura*; Manuel López, *Merced*; J. N. González, *General Santana*; R. Solís, segundo de la *Constitución*; José Naar, *Cibao*. Referencias de la Flotilla en García, *Historia.....*, Vol. II, p. 269-271 y 326; y Vol. III, p. 9, 80, 82 y 237.

En oficio del 24 de octubre de 1851, de la Cancillería Dominicana a los Cónsules de Inglaterra y de Francia, dice: "En cuanto al pretendido acto de hostilidad que se dice cometido por los buques de guerra dominicanos cerca del puerto Libertad, el 30 de septiembre último, es una imputación gratuita, errónea y sin fundamento alguno, pues que a conocimiento de los Sres. Agentes que lo participan, la Flota Dominicana salió de este puerto el 23 de septiembre, y no entró en Puerto Plata, que era su destino directo, con tropas, sino el 19 o el 2 de octubre, es decir, que el 30 de septiembre, día del supuesto acto de perseguir botes que se encontraban a barlovento de Puerto Plata, estaba a distancia de 30 leguas del fuerte Libertad". (Acerca del caso véase *Boletín del Archivo General de la Nación*, C. T., No. 4, 1938, p. 59). Véanse Copiadores de Oficios del Ministerio de Guerra y Marina, 1844-1861, en A. G. N. Contienen numerosas referencias de nuestra flotilla de guerra que podrán ser aprovechadas en una segunda edición de esta obra o en un estudio más completo.

En 1854 el Gobierno de Báez se propuso reorganizar la Flotilla de guerra. El 8 de junio se dirigió al Cónsul de Francia en Haití, Raybaud, proponiéndole la compra, en su país, de pertrechos de guerra y un vapor de 150 caballos de fuerza: Deseaba contratar, además, los servicios de militares franceses, entre ellos "un aspirante a teniente de navío para organizar la flotilla dominicana, cuatro contramaestres y un maestro



En 1856, ya vencidos los haitianos en la última campaña, el Gobierno resolvió disolver la Flotilla de guerra, a lo que se opusieron algunos hombres previsores, según consta en el siguiente suelto del periódico *La República*, S. D., No. 1, del 19 de agosto de 1856:

Venta de las corbetas de guerra *Cibao* y *Congreso*.

En la *Gaceta de Gobierno* correspondiente al 12 de este mes hemos visto el anuncio oficial de la venta de esos buques de nuestra marina de guerra, y sobre esto nos permitirá el Sr. Ministro de Hacienda y Comercio que le hagamos una observación. Mientras estemos en guerra con Haití, es indispensable tener buques con qué hacer frente por mar a las necesidades consiguientes a una invasión; y hasta hoy lo que se dice en el programa gubernativo según la misma *Gaceta*, es que el Ejecutivo *casi* da la seguridad a la Nación de que no está *muy distante* el día en que se firme un arreglo definitivo con Haití. Un *casi* equivale a nada, y que no esté muy distante aquel día, no quiere decir que esté cercano.

Celebramos la idea del Sr. Ministro Coén de acabar con la marina de guerra, pues aunque toda ella no es más que una *fuerza sutil* sabido es que, como se dice vulgarmente, se come el Tesoro por un pié; pero con todo, nos parece que no debería andarse tan de prisa mientras Soulouque no doble la cabeza y firme siquiera una tregua de 15 ó 20 años. Porque, supongamos que el *casi* y el *no muy distante* se vuelvan *jarabe de pico*; entonces, ¿no nos veríamos en graves aprietos si aquel Emperador nos azuzara otra vez su jauría? Esperamos que el Sr. Ministro de Hacienda, que cuando fué representante de la Nación demostró ser un verdadero tribuno del pueblo, no se ardeará de que salga de ese mismo pueblo una voz que indica un pensamiento de interés general".

Entre los barcos en servicio en ese año se contaban: paquetes *Libertador*, *Merced* y *19 de Marzo*, capitanes, respecti-

con su ayudante para el vapor". (Véase Boletín del Archivo General de la Nación, No. 5, 1 1939, p. 71).

El Gobernador de Cuba, en carta del 5 de abril de 1853, le decía al General Santana: "La elección que V. E. ha hecho en el señor Abril para la compra de dos buques y adquisición de algunos marineros es a mis ojos muy acertada: esta medida dificultará sin duda las tentativas de los enemigos de la República en cuyo reposo y bienestar me intereso vivamente".



vamente, J. A. Sanabia, L. Eugenio y J. Luis Duquela; goletas *India* y *Ozama*, capitanes, respectivamente, J. Santiago y J. H. Jansen. Según las circunstancias, algunos barcos servían como mercantes o de guerra.

Con la Anexión a España le llegó su triste fin a la Flotilla dominicana. Algunos de sus barcos cambiaron de nombre, y luego fueron vendidos en pública subasta, en 1862⁽⁷⁾. A esa disolución de la marina de guerra dominicana se refiere Manuel María Gautier en su *Memorandum acerca de la situación política de la República Dominicana*, del 20 de febrero de 1871, inserta en *Report of the Commission of Inquiry to Santo Domingo*. Washington, 1871, p. 168:

“La flota dominicana, que en un principio tenía catorce o más barcos, siendo dos de ellos fragatas y algunos bergantines, protegía nuestras costas y transportaba nuestras guarniciones, artillería, municiones y provisiones y mantenía a los haitianos dentro de sus fronteras. La Flota Dominicana contaba en sus registros más de quinientos marinos, nativos y extranjeros.

Después de la partida de las fuerzas españolas, nada quedó de nuestra anterior organización. Los hombres que no siguieron a los españoles permanecieron retirados o se dispersaron. Nuestros barcos fueron desarmados y vendidos; el material de guerra fué arrojado al mar o roto en pedazos; toda la artillería pesada de bronce fué llevada a Cuba o a Puerto Rico, así como los fusiles y las piezas ligeras; lo que fué dejado se ha deteriorado y casi carece de valor”.

Para mejor conocimiento de la Flotilla se insertan aquí los datos siguientes, que podrán ser completados con otras referencias que aparecen en esta misma obra:

AMALIA

Antes *Sirius* y *Terror*. Goleta del Gobierno dominicano, en 1859.

(7) Jacobo Mac-Mahón y de Santiago, fué Comandante General de Marina de Santo Domingo, en 1861, durante la Anexión a España. Nació en Cádiz el 3 de abril de 1820. Fué Vicemirante de la marina española y Capitán General del Departamento del Ferrol, a su muerte, el 22 de febrero de 1886, a la edad de 66 años y 52 de servicios.



BUENAVENTURA

Pertenecía a la Flotilla de guerra desde 1852 o antes. Bajo el mando de Juan Alejandro Acosta figuró en las acciones navales de mayo de 1854. Encallada en el puerto fué vendida en pública subasta el 7 abril de 1856, junto con la *Constitución* y la *Libertador*.

CAPOTILLO

En julio de 1854 fué a Puerto Rico en busca del prócer Ramón Mella, quien se hallaba en San Juan, procedente de España, gravemente enfermo. La *Capotillo* tuvo larga vida. A ella se refiere el siguiente suelto del periódico *El Propagador*, de Puerto Plata, del 2 de febrero de 1882:

LA CAPOTILLO

“En número anterior de este periódico nos ocupamos en el deplorable estado en que se halla la marina de guerra nacional, y expusimos lo necesario que es el fijar la atención en este estado a fin de proveer lo más pronto posible a organizarla convenientemente, o según las circunstancias económicas, y dar por ese medio más amplitud a los elementos de defensa que la República debe poseer, ya para inspirar respeto con la presencia de la fuerza, porque la debilidad es uno de los más grandes achaques de los estados pequeños, como el nuestro; ya para asegurar su paz interior, y ya, en fin, para poder desenvolverse de la manera apetecida en caso de que se vea en conflicto de guerra, o cosa parecida, con alguna nación.

Hoy volvemos a tocar este punto en vista de que el Gobierno ha resuelto poner en pública subasta la goleta *Capotillo*, único buque de guerra (triste es decirlo) con que cuenta la República, único a causa de las vicisitudes políticas que han llovido sobre ésta, impidiendo que se rodease de todos aquellos medios de vida indispensables a los pueblos que han de vivir largas centurias por sí propios; a causa de esos acontecimientos calamitosos que se han verificado, unos tras otros, en el país durante los pocos años de nuestra existencia nacional.

Nosotros no podemos menos de ver con muestras de agrado esa resolución del Gobierno, pues tiempo hace que las cir-



cunstancias en que se halla la *Capotillo* la venían requiriendo. Es un buque de más de cuarenta años, como que surca nuestras aguas marítimas desde antes de la independencia nacional. Las reparaciones que en razón de su vejez se le hacen y hay que hacérsele continuamente, representan muchas veces el valor del mismo. Más le rinde al Estado comprar otro. Sin duda alguna así lo ha comprendido el Gobierno, y lo ha comprendido bien. A esta fecha, y a juzgar por lo que referente a la venta de dicha goleta hemos leído en dos números recientes de la *Gaceta Oficial*, ya ésta debe haber tenido efecto. El montante se destina a la construcción de un hospital militar en la ciudad de Santo Domingo, que es una obra laudable. Aplaudimos esto.

“La *Capotillo* es un buque histórico y muy velero. Curioso es cuanto de él puede referirse. En la época lúgubre de los *seis años*, la salida de esa embarcación del puerto de la Capital para cualquier punto de la República tenía algo de siniestro, de terrible: era, por decirlo así, un abismo boyante, una cosa monstruosa, para aquellos ciudadanos a quienes la tiranía perseguía con odio y saña, y que —logrando salvarse de morir fusilados o asesinados en los lugares desiertos, en el silencio de la noche, siempre pavorosa para los que mueren como los hombres morían entonces, lejos de todo hogar, de toda familia, de toda clemencia, sin más testigos que la fosa que había de recibir sus cuerpos, y el cielo donde habían de volar sus almas, y los matadores y sepultureros; se veían lanzados a esos purgatorios políticos que se llamaban las cárceles de Puerto Plata, Samaná y Azua, de las cuales eran sacados y sumergidos en los oscuros senos del buque aludido, que los llevaba al suplicio de la *Fuerza*, en Santo Domingo, paraje tenebroso.

“Cuando se decía, “viene la *Capotillo*”, los soldados desertaban, los presos temblaban, deshacíanse en llanto sus familias, sus madres; los ciudadanos se escondían. Tal era el horror que el buque inspiraba. Si las maldiciones tuvieran efecto según los deseos de los que las echan; si ese sér invisible a quien táctica o expresamente invocamos cuando queremos que suceda alguna cosa, respondiese a lo que le pedimos en ciertas ocasiones, mil veces se habría estrellado la *Capotillo* sobre algún escollo, o el huracán la hubiera hecho pasto de su acción destructora, o el incendio consumido; en algún lugar de nuestras playas ve-



ría hoy el pescador los restos de esa nave que tanto se ha gozado en sentirse repleta de seres humanos cargados de hierro, hendiendo las aguas del océano Atlántico con dirección a la capital de la República.

“Pero volviendo a la venta de dicha goleta, no dudamos de que el Gobierno tenga pensado organizar nuestra marina de guerra, o por lo menos reemplazar aquella con otro buque que pueda prestar mejores servicios en tiempo oportuno y no ocasiona los enormes gastos ocasionados por la *Capotillo*, que el Tesoro tenía o tiene que sufragar sin buen resultado.

“Como es fácil de comprender, la República no puede permanecer por más tiempo, en punto a marina de guerra, en el estado en que actualmente se vé. Es preciso que nuestro Gobierno se fije lo bastante en lo indispensable de proveer inmediatamente, ya que no a dotar la República de algunos buques de guerra, lo que no sería dificultoso, a lo menos a preparar el terreno para que otro haga lo demás. Lo primero con que debe dar principio es, en nuestro concepto, a la creación de *escuelas de náutica* en ciudades cabeceras de Provincias o Distritos como Azua, Santo Domingo, Samaná, Puerto Plata y Monte Cristi, que son respectivamente puertos de mar, con el propósito de que a la vuelta de algún tiempo haya un número regular de entendidos marinos nacionales que puedan prestar cumplidamente útiles servicios a bordo de un buque de guerra; con lo cual, además se abriría para los que quisiesen seguirla, una carrera desconocida generalmente en la República.

“Lo que sí no requiere tardanza es lo de reemplazar con otro buque la *Capotillo*, y bien creemos que el Gobierno así lo tiene dispuesto, porque de otra manera no puede ser ⁽⁸⁾.

CARIDAD

Charité. Goleta haitiana, apresada por la Flotilla dominicana en Los Cayos, en 1849.

CIBAO

La fragata *Cibao* tiene interesante historia: la comandó J. B. Cambiaso y luego Juan A. Acosta. Era la *Alert*, de 265 to-

(8) La *Capotillo* estuvo en Santiago de Cuba en enero de 1880. Al caso, que dió lugar a diversos sueltos periodísticos, se refiere una agresiva nota aparecida en *El Eco de la Opinión*, S. D., No. 37, enero 24 de 1880.



neladas. Era el buque de mayor importancia en la Flotilla: tenía 20 cañones, y la seguía la goleta *General Santana*, con 7 cañones. Puesta en pública subasta, por el Gobierno, el 27 de abril de 1853 y en agosto de 1856.

Al ser comprada, en 1845, fué enviada inmediatamente a Saint Thomas para las reformas necesarias, bajo la dirección del Capitán Orrin Farnham. Acerca de ello decía *El Dominicano*, S. D., No. 10, del 18 de enero de 1846:

“Por fin ha llegado ya a este puerto la fragata de guerra dominicana *Cibao* (antes *Alerta*), cuya reparación completa ofrece las más halagüeñas esperanzas. Los haitianos residentes en San Thomas, se habían empeñado en obstruir su salida, previendo los males que se les preparan; pero infelices! aún no conocen que los dominicanos no confían ni en el número de sus soldados, ni en las fuerzas materiales de que podamos disponer sino en la justicia de nuestra causa que nos ha traído los favores de la Providencia, y la simpatía de las naciones cultas”.

El General José Antonio Páez, el héroe venezolano, le escribió al General Santana solicitándole la *Cibao*, que le era menester en la guerra civil en que estaba empeñado en 1848⁽⁹⁾. La Cancillería se dirigió entonces al Congreso, en octubre de 1848, en solicitud de permiso para venderle la corbeta al Sr. J. H. García, con destino a Venezuela, pero la venta quedó sin efecto: en vista de “la constante agresión de los haitianos el Gobierno la utilizaría en defensa del país”.

César Nicolás Penson, en unas notas manuscritas para una de sus tradiciones, que no llegó a utilizar, recogió las siguientes noticias de la *Cibao*:

If in a hour time.—Los datos fueron suministrados por el Sr. D. Lorenzo Olive, difunto, quien se hallaba a bordo de la fragata *La Cibao* cuando este suceso.

I.—*La Cibao* era una barca norte-americana llamada *Alert* que estando en Puerto Plata y agradando en extremo a los patriotas de allí, pensaban que las provincias del Cibao debían comprar el buque para regalárselo a la Nación. Así se hizo (otros dicen que las señoras de allí), acción honrosa que de-

(9) Otras noticias en García, *Historia*..., Vol. III, p. 8.



terminó el nombre que llevaba. Los cañones con que se la armó eran carronadas de bronce, y tenían de particular que eran los mismos, con las armas de Francia, que tenía la hermosa fragata *La Real Francesa*, que pereció junto con otros buques, en Palenque o El Palenque tras un desastroso combate con una escuadra inglesa, y fueron extraídos del agua.

Estas carronadas eran de 32 y sus dos colizas, piezas de bronce también, de a 24. Acerca de esto, me comunica D. José Gabriel García el siguiente dato: "Como dice Jiménez en su memoria de 1846 que tenía (*La Cibao*) veinte piezas y entre ellas había dos colizas, es de suponer que sólo tuviera dieciocho por banda, nueve a babor y nueve a estribor. Fuí en ella a las costas haitianas en 1849 y estaba en la creencia de que tenía veintidos piezas, pero el dato de Jiménez, que es oficial, me hace vacilar y me atengo a él". A mí me aseguró D. Lorenzo Olive que tenía diez piezas por banda, y era hombre de memoria privilegiada. En cuanto a la histórica *Cleopatra*, que ha figurado tres veces en nuestra marina con tres distintos nombres: la *General Santana*, el *XXVII de Febrero* y la *Capotillo*, y que por tanto debió conservarse como reliquia gloriosa, se vendió eu 1882 y hoy es propiedad de la casa del Sr. José Martín Leyba y Co. Tuvo la gloria de ser portadora de los restos del eximio Duarte, cuando se les trajo a la patria." Refiriéndose a otro barco, dice Penson: "II.—Este bergantín debió indudablemente ser el *Hound*, en el cual se embarcó el General Jiménez para Curazao después de la capitulación. Se mantenía siempre fondeado en El Placer de los Estudios".

CONSTITUCION

Goleta. Figuró en las acciones navales de 1849, capitaneada por Juan Luis Duquela y por el Comandante Joaquín Ortiz. En pública subasta el 7 de abril de 1856, junto con la *Buenaventura* y la *Libertador*, encalladas en el Puerto de Santo Domingo.

CRISIS

Goleta holandesa, comprada por el Gobierno dominicano, en 1858, junto con la *Ez*.



DIEU PROTEGE

Goleta de guerra haitiana de la escuadra del Almirante Cadet-Antoine, apresada en Puerto Plata el 24 de diciembre de 1845.

19 DE MARZO

Paquete nacional. Capitán J. Luis Duquela, en 1856. En actividad en 1859.

EL ATREVIDO

Antes *San Miguel*. Del Estado. Vendido en pública subasta el 22 de febrero de 1859.

EL 4 DE MAYO

Antes *Rigoletto*. Del Estado. Vendido en pública subasta el 22 de febrero de 1859.

ESPERANZA

Goleta al mando del Comandante Julián Baldwin en la campaña de 1845. Era de 3 cañones, tomada en requisición por el Gobierno.

GENERAL SANTANA

Goleta de 7 cañones. Figuró en la flotilla desde 1844, en que apresó la goleta haitiana *Alvina*. A las órdenes del Comandante Juan Alejandro Acosta en 1845, y de Juan Evertz en 1846. En la Campaña de 1849 estaba a las órdenes del Comandante Simón Corso. En reparación en septiembre. También estuvo al mando del Comandante Simeón Vicioso. Puesta en pública subasta en septiembre de 1853.

En una nota manuscrita de Penson, dice: "*General Santana*, 27 de Febrero y *Capotillo*. Es la histórica *Cleopatra* que ha figurado tres veces en nuestra marina con estos tres nombres. Hoy es mercante y se llama *La Leonor* propiedad de Sr. D. José Martín Leyba. Tuvo la gloria, en esta última condición, de ser la portadora de los restos de Duarte, cuando se les trajo a la Patria el 27 de febrero de 1884".



GUERRIERE

Goleta de guerra haitiana de la escuadra del Almirante Cadet-Antoine, apresada en Puerto Plata el 24 de diciembre de 1845.

LA CRIOLLA

Goleta de don Abraham Coen, en 1844. Auxiliaba al Ejército en la conducción de provisiones.

LA INDIA

Goleta nacional. Capitán Jacobo Santiago, en 1856.

LAS CARRERAS

Goleta de guerra. Estaba en Curazao en 1853. En servicio por lo menos hasta 1854.

LEONOR

La goleta *Leonor*, dice el historiador García, "había pertenecido tres veces a la marina de guerra nacional: una bajo el nombre de *General Santana*, otra bajo el de *27 de Febrero* y la última bajo el nombre de *Capotillo*. En las tres había prestado importantes servicios al país, siendo uno de los buques que se encontraron en el combate librado en 1849 en las aguas de Los Cayos. También fué transitoriamente buque de guerra venezolano bautizado con el nombre glorioso de *Mariscal de Ayacucho*; no estando demás dejar consignado el dato de que cada vez que volvía a poder de su dueño primitivo, recibía el nombre de *Cleopatra* con que salió por primera vez a los mares, hace poco tiempo, en que le pusieron el de *Leonor* que conserva en la actualidad ⁽¹⁰⁾.

En oficio del 2 de mayo de 1844, Santana la llamaba *La Leonor* y tres días más tarde decía: "Acaba de llegar *La Leo-*

(10) *Coincidencias Históricas*, por José Gabriel García. Santo Domingo 1891, pág. 12. Este habría sido un interesante dato para las *Coincidencias Históricas* del historiador nacional: el 16 de agosto de 1871, un rayo partió el palo mayor de la goleta *Capotillo*. Años después, en enero de 1882, fué puesta en pública subasta y adjudicada por la suma de \$1.535.00 a los Srs. J. M. Leyba y Co., y su precio dedicado a la reparación del Hospital Militar de esta ciudad.



nor de antes y el *San José* actual". En unas notas manuscritas, inéditas, que conservamos, basadas en referencias del historiador nacional García, dice Penson:

"Este buque es célebre en nuestros anales. Era un bergantín goleta de la casa Roshchild, Cohén y Compañía que regentaba el señor Abraham Cohen, comerciante rico y principal de esta ciudad; y se llamaba *El Leonor*. Parece que fué primero prestado para ir, al mando del señor Don Juan Alejandro Acosta, en busca de Duarte a Curazao quien se hallaba allí con Pina y Pérez para estar más cerca del país y porque el egregio fundador de la República esperaba allí una combinación para intentar un desembarco por Los Llanos, con el auxilio de un don Juan Ramírez; lo que no se efectuó por haber tenido el invicto Sánchez que anticipar el movimiento separatista a fin de estorbar los planes de los afrancesados.

"Hay que estar al cabo de una circunstancia muy notable, cual es, que estando Duarte y los demás citados en casa del señor Don Prudencio Diez, en Caracas, tío de aquél, hablaban diariamente en el almuerzo de la forma del pabellón dominicano que ya tenían arreglada; y era así: desechando los colores españoles por escrúpulos de que se imaginaran los morenos que volvía a implantarse la esclavitud, escogieron el azul y el rojo, los mismos del haitiano, en atención a que éste significaba la libertad de los neo-ciudadanos de Occidente. Pero como había que diferenciar e incluir además el blanco, excluido por Dessalines de los colores haitianos, cuando desgarró la bandera francesa, se pensó adoptar aquél en forma de una cruz que se pondría sobre la bandera haitiana, singular maridaje que sólo justifica el temor de herir susceptibilidades de raza; y en consecuencia la cruz blanca vino a representar eso, y los tres colores la unión de las razas pobladoras de la República Dominicana por el cristianismo y la civilización. Más tarde, la Constituyente de San Cristóbal modificó la bandera como está hoy en la Constitución del 44, resultando una de las más originales y bonitas de la América ⁽¹¹⁾.

(11) Está robustecido esto por lo que D. José G. García me informa: Duarte, Pina y Pérez hablaban constantemente de eso y de todo lo demás relativo a la revolución que tenían entre manos. De aquí que don Prudencio Diez, que fué quien me lo explicó a mí en Caracas, en 1856, se impusiera del significado de la bandera nacional, lo que fundado en estos antecedentes, dí a conocer en mi escrito *La Idea Separatista* que vió la luz en *El Mensajero*, del 27 de Febrero de 1883 (C. N. Penson).



“*El Leonor*, naturalmente, fué señalado con bandera *desconocida* en Curazao, porque arboraba el nuevo pabellón, el cual se había enviado, aquí antes del 27 y había sido así convenido. Al momento, los patriotas que estaban siempre en la marina, o allí vivían, corrieron a vestirse seguros de que se les venía a buscar. La comisión que iba a bordo enviada por la Junta Central Gubernativa componíala el señor Juan Nepomuceno Ravelo, varios jóvenes entusiastas, entre ellos un sobrino de Duarte, Enrique, y un hermano de Pina; y salió de aquí el primero de marzo del 44. Este buque fué pues, el primero que arboró el pabellón nacional y lo enseñó al mundo aunque en su pristina forma. Después parece que lo tomaron en requisición para armarlo en guerra y fué de las primeras naves de guerra que tuvo la flamante República ⁽¹²⁾.

Asegura el señor Don Manuel Díaz, último de nuestros marinos, que aún vive, que se estaba armando cuando lo de *Tortuguero*, y se dirigió allí ya terminado el combate, quedándose entonces a reforzar aquel crucero. Dicen que persiguió al señor Bernabé Polanco (de la familia Guante, aludida en estas leyendas) que andaba alzado como en son de pirata en un balandro, por las costas de Barahona, debido a que había sido víctima de los atropellos de aquellas autoridades y atacaba a los buques menores que conducían efectos del Gobierno. El *San José* le persiguió, le disparó un cañonazo y embicando el aventurero Polanco en la costa, se escapó, trayéndose el bergantín al balandro. Lo que sí es positivo es que, habiendo apresado los haitianos, durante la ocupación de Azua, un buque francés, el cónsul M. Juchereau de St. Denis, mediante arreglos con Santana, puso en él tripulación francesa de la corbeta de guerra *La Nayade*, y arborando el pabellón francés llegó como buque de guerra de esa nacionalidad a Azua, y merced a nuestros cañones, así disfrazados, se hizo devolver la presa a los haitianos. Desde el principio estaba en mal estado y a fines de 1844 hacía mucha agua. Se vendió por inservible para el servicio, y lo compró sin duda el señor Miguel Lavastida, pues en un libro manuscrito que he tenido a la vista, co-

(12) La primera fué *La Separación Dominicana*. El *Leonor*, así como *La María Chica* (*Petite Marie* mencionada) fueron armados al tomárseles en requisición y el *San José* lo compró el Gobierno después del 19 de marzo de 1844, por lo cual se le puso ese nombre (C. N. Penson).



piador de oficios de la Comandancia de Marina, hay uno del general D. Juan A. Acosta dirigido a aquel señor, de 22 de junio de 1849, previniéndole que hiciese retirar el casco de aquel buque del lugar que ocupaba porque podría obstruir el paso. "El casco": luego hacía tiempo que estaba abandonado. Dicen que estuvo cargando maderas en la costa después que el Estado se deshizo de él. Este era el buque de las coincidencias. La primera es que en él se embarcó (para Curazao) el general Carrié, después de la capitulación, mandado entonces por un capitán Paul, y durante la navegación se mató con un tenedor un deudo del caído mandatario de nombre Puigvergé. La segunda, que igual nombre que él tenía cuando fué en el 44 a Curazao a buscar a Duarte tiene la goleta que condujo sus restos desde Caracas cuando la apoteosis que se le hizo el 27 de febrero de 1884.

CLARA ROSA

Comprada por el Gobierno en Curazao, en enero de 1850, por intermedio del General A. Abad Alfau, el Coronel Fagalde y el Capitán Alejandro Shup. Otra goleta de nombre semejante, *Clara*, venezolana, fué nacionalizada dominicana en 1852 con el nombre de *Carmen*. Fué reclamada por el Gobierno de Venezuela. Parece que no llegó a pertenecer a nuestra flotilla. Véase *Boletín del Archivo General de la Nación*, No. 6, 1939, p. 171-172.

CONGRESO

La corbeta *Congreso* pertenecía a la Flotilla por lo menos desde 1853. Puesta en venta, por el Gobierno, en 1856. Sin contar los oficiales, su tripulación constaba de 42 hombres, según consta en la curiosa hoja manuscrita *Distribución de la corbeta "Congreso" y plazas que debe ocupar cada uno en las diferentes maniobras del buque y su distinción* (Archivo del historiador García):

José Travieso, Inocencio, Frco. Echavarría, Juan Ramón, Timoneros; Evangelista, Jefe del palo mayor; José Julián, Alejo, Apotó, Juan Isabel, Ramón Donato, Polo Cesped, José Ma. Cosa, Eugenio, D. Valentín, Pití, Florencio, Jose de Rosa, Domingo Finca, Juan Brito, Casiano, Francisco Morel, Gobier-



nos del palo mayor; Wenceslao, Jefe del palo trinquete; P. Gato, P. Barbosas, D. Quezada, Patricio Argüello, Simeón del Rosario, B. Acosta, Paulino, Blas, D. de Jesus, Caruche, José Bernardino, Colome, Juan Crisóstomo, Gobiernos del palo trinquete; Bachicho, Antonio German, Carlos Ventura, Frco. Sale, Panamá, Pedro Alcántara, Abraham, Jefes del Bauprés.

LIBERTAD

El bergantín de guerra *Libertad*, (antes *Carlota*) de cinco cañones, figuró en la campaña de 1845. Fué comandado por Julián Read. Era de 74 toneladas. Fué comprado a Gregorio Escarfuller, comerciante de Puerto Plata, el 14 de enero de 1846, en la suma de \$5.759.66, moneda fuerte. En 1854, capitaneado por Alejandro Camilo, salió de Santo Domingo hacia Nueva York, naufragando en Samaná.

En febrero de 1858 la goleta de guerra *Libertad* estaba al mando del Capitán J. F. Echavarría; su Segundo, Teniente Ramón Mártir; Oficial de artillería, José del Carmen; el Contador Felipe Peniche; el Subteniente Manuel Díaz.

LIBERTADOR

Corbeta de guerra. Su tripulación constaba, en 1850, de 67 hombres.

En actividad en 1854. Actuó en la campaña de 1855. En 1856, en calidad de Paquete, lo capitaneaba J. A. Sanabia. El 7 de abril de 1856 fué puesto en pública subasta junto con la *Constitución* y la *Buenaventura*, encallados en el Puerto de Santo Domingo. Otra vez como goleta de guerra, estaba en reparación en Curazao, en 1858. En diciembre de ese año condujo a F. A. de Meriño a Mayagüez. En septiembre de 1859 llevó a un grupo de expulsos, a Curazao, capitaneada por Juan Alejandro Acosta. En 1862 fué vendida en pública subasta, por el Gobierno. Había cambiado su nombre por el de *Samaná*.

MARIA CHICA

Figuró en la acción de Tortuguero en 1844, al mando de Juan Bautista Maggiolo.



MARIA LUISA

Goleta capitaneada por el Comandante Ramón González en la campaña de 1845. Tomada en requisición por el Gobierno y armada con 3 cañones. En actividad militar en 1855 y 1856. En este último año la comandaba L. Nápoles.

MARION

Corbeta inglesa comprada por el Gobierno dominicano en diciembre de 1850.

MERCED

La Merced, Mercedes. Nuestra Señora de las Mercedes. Goleta de guerra de 5 cañones. Comandada por Simón Corso en 1845, y por Ramón González en 1849. En actividad en 1854.

El paquete nacional *Merced* lo comandaba el Capitán L. Eugenio, en 1856. En reparación en Curazao en 1849 y en 1858.

OZAMA

Goleta nacional. Capitán J. H. Jansen, en 1856. En servicio en 1857: el 11 de enero condujo a Santana al destierro.

SAN JOSE

Bergantín *San José*, de 5 cañones, Comandante Juan Evertz, en 1845. César Nicolás Penson le dedicó uno de sus episodios de *Cosas Añejas: Bajo Cabello o Un rasgo audaz*, en el cual lo describe.

En la siguiente carta, de don Pedro Tomás Garrido a Penson, cuyos originales conservamos, hay noticias del *San José*:

Santo Domingo Octubre 2 de 1889.

*Señor Don César N. Penson,
Ciudad*

Muy Señor mío y amigo:

Hoy que las ocupaciones perentorias de mi empleo me permiten algún desahogo, tengo el gusto de contestar su muy aten-



ta carta fecha 25 del mes expirado, que tiene por motivo pedirme algunos pormenores relativos al bergantín "San José", que perteneció a la Marina Nacional de Guerra, en los primeros años de nuestra separación de Haití. Reuniendo, tanto como es posible, después de más de cuarenta años, mis recuerdos, sólo puedo afirmarle: que el "San José" fué un bergantín de media vida, que ignoro si fué comprado al Sr. Abraham Coen o regalado por éste a la República. Este buque prestó muy buenos servicios en el transporte de tropas y provisiones a Azua; de él nunca fué comisario, y recuerdo que lo mandaron varios de los jefes de marina de la época, entre ellos Ramón el Portugués y José Naar, no puedo asegurar si fué vendido, como inservible para buque de guerra a causa de haber tocado su fondo en Bajo Cabello, pero sí recuerdo que declarado inútil para el servicio, fué vendido a la Casa Cambiaso, quienes lo utilizaron para cargar maderas en las costas por algún tiempo; siendo después condenado y destruído para utilizar el cobre y demás materiales.

Siempre será para mí un placer dar a V. las noticias que conserve mi memoria, en lo que se relacione con los acontecimientos de que fuí testigo en la época gloriosa de nuestra independencia y me repito,

Su muy atento s. s. y amigo

Pedro T. Garrido.

SEPARACION DOMINICANA

Figuró en la acción de Tortuguero en 1844, bajo el mando del Comandante Juan Bautista Cambiaso. Constaba de tres cañones. La comandaba Maggiolo en 1845. Estaba en actividad en 1855⁽¹³⁾.

(13) A las goletas Separación y General Santana se refiere el siguiente oficio, del 28 de diciembre de 1844, dirigido al señor Pedro Ricart y Marty, en Curazao, por el Ministro Miura:

Sor. y amigo mío: Tengo a la vista su grata del 18 de los corrientes y el Gobierno ha dispuesto que salga la goleta Separación destinada a ese puerto para conducir el General Santana y a cuyo bordo va su tripulación, provisiones, armamentos y lo demás que pueda necesitar. He comunicado al Ministro de la Guerra lo concerniente al rol de dicho buque y se le ha entregado al Coronel Cambiaso que pasa a bordo de la Separación.

Según me ha impuesto el Sr. Abraham Coén tiene puesto a esta hora a la disposición de Vd. el montante de la composición de la Goleta que



7 DE JULIO

Antes *Trece Morón*. En 1857 era comandada por Simeón Vicioso, y en su tripulación figuraban el Teniente Luciano y el Subteniente Juan Miguel. Figuró en la venta en pública subasta del Estado, el 22 de febrero de 1859, junto con *El 4 de Mayo* (antes *Rigoletto*) y *El Atrevido* (antes *San Miguel*).

30 DE MARZO

Goleta de guerra, de 5 cañones. Era de Tomás Francisco, Puerto Plata. Tomada en requisición por el Gobierno, en 1844. En la campaña de ese año la comandaba Alejandro Belén.

27 DE FEBRERO

Bergantín de 5 cañones y 140 toneladas. En la campaña de 1845 comandado por José Antonio Sanabia. Fué comprado por el Gobierno dominicano al Sr. William R. Derickson, por la suma de \$5.000.00 pesos fuertes, el 7 de enero de 1846. En 1848 fué enviado a reparar a Curazao. En la Campaña del 1849 estuvo al mando de Fagalde. También lo comandó Acosta en ese año. En pública subasta, por el Gobierno, el 27 de abril de 1853.

Antes se había llamado *Clara Borges*. Su tripulación, en 1858, era: Comandante, José Francisco Echavarría; Teniente Juan Miguel Escoto; Contador Simón Antonio Campos, Contramaestre primero José del Carmen Gómez, y marinos: C. A. Van Rheen, J. Scheffield, José I. Ollola, Hipólito Escoto, Juan Bautista, Marials Foshn, F. Gómez, G. Pérez, Antonio Erve.

En octubre de 1859 llevó a Santa Marta a un grupo de 36 expulsos políticos dominicanos. El Gobierno lo puso en pública subasta en 1862, ya cambiado su nombre por el de *Santo Domingo*.

está en esa, yo espero que será así, pues me sería sensible que saliera ese buque del puerto sin estar satisfecha su reparación.

Todo continúa en la mayor tranquilidad y el cielo querrá protegernos en lo adelante.

No dudo Sr. que si sea necesario hacer algún gasto extraordinario en dichos buques le supla V. con la mayor generosidad con que lo ha hecho tan repetidas veces, firmado. El Ministro Secretario de Estado del Despacho de Hacienda y Comercio, R. Miura. (Libro Copiador de Oficios de Relaciones Exteriores, 1844, pág. 12, del Archivo General de la Nación).



VIRGINIA

Goleta dominicana apresada por los haitianos en Puerto Plata, en 1845, a la que dieron el nombre de *La Signifié*. (Acercade la goleta *Virginia* y de la disputa entre sus propietarios J. Harrison y T. López Villanueva, véase copiador de oficios de Relaciones Exteriores, mayo de 1846, folio 40, en A. G. N.)



NAUFRAGIOS, 1846-1860

La dramática historia de los naufragios, en la América, principia en la Isla Española, nada menos que con una de las naos descubridoras, la *Santa María*, encallada en el Norte de la Isla, el 24 de diciembre de 1492, y convertida su armazón en el Fuerte de la Navidad ⁽¹⁴⁾.

La frecuencia de los naufragios en los primeros tiempos de la Colonia movió a la Corte a dictar la extensa Real Cédula del 28 de septiembre de 1534, señalando reglas para evitar el peligro que en los viajes para las Indias experimentaban los pasajeros y mercaderías, "por exceso de carga como por falta de prevenir los mantenimientos necesarios con el debido cálculo para que no padeciera la gente y por falta de artillería y municiones en defensa de los corsarios ⁽¹⁵⁾.

Pero este apunte se refiere sólo a los primeros años de la República, a los naufragios de mayor importancia, muchos de los cuales fueron motivo de graves problemas para el Gobier-

14) Oviedo le dedica gran parte del vol. IV de su *Historia de las Indias*, p. 462-589, a los naufragios ocurridos en aguas de la Isla o en la travesía a España. Recuerda casos verdaderamente dramáticos. Véase la importante obra de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, *Naufragios y Comentarios*, Madrid, 1922. El célebre navegante estuvo en Santo Domingo por el mes de julio de 1527, como lo recuerda al comienzo de su obra: "Llegamos a la Isla de Santo Domingo, donde estuvimos casi cuarenta y cinco días, proveyéndonos de algunas cosas necesarias, señaladamente de caballos. Aquí nos faltaron de nuestra armada más de ciento y cuarenta hombres que se quisieron quedar allí, por los partidos y promesas que los de tierra les hicieron".

(15) Luis Rubio y Moreno, *Pasajeros a Indias*. Tomo I, Madrid, 1930, p. 366. (Tomo VIII de la Colección de documentos inéditos para la historia de Hispanoamérica) Entre los naufragios de importancia ocurridos en nuestras costas se cuentan el de la llamada Flota de los azogues, en Samaná, en 1724.



no dominicano. Muestra de esas situaciones es el siguiente escrito aparecido en el periódico *El Dominicano* de Santo Domingo, el 11 de agosto de 1855:

PARALELO

La manía oficiosa que han tenido algunos en estampar hechos sin examen, nada más que por satisfacer siniestras miras, han producido perjuicios notables sobre el crédito del país y más particularmente a los interesados de buques o cargamentos, que no habiendo cobrado de las Compañías de Seguros por pretextos capciosos alegados por aquellas y emanados de informaciones sin fundamento legal, están expuestos a sostener cuestiones dispendiosas, al mismo tiempo que privados de sus recursos, sus intereses sufren al par que su crédito, recios trastornos. Nuestro propósito es presentar la verdad tal como nos la demuestran los hechos, tomando por modelo de comparación un país con quien se tienen relaciones muy frecuentes, y en donde se ventilan intereses de buques perdidos en nuestras Costas. Y al emprender este trabajo incompleto en muchos por menores importantes, es porque el sufrimiento tiene su término, y no es posible dejar tantos intereses confiados a la malevolencia, sin que se busque una reparación, o por lo menos, poner coto al charlatanismo interesado.

Con el fin ya expuesto tomamos de un periódico que se publica en Boston, el "Gleason's Pictorial", lo siguiente:

"Algunos estadistas se han ocupado últimamente en presentar el número de buques que han sufrido destrosos parciales y pérdidas totales de la marina mercante de los Estados Unidos en las Costas y el Océano. En diez y ocho meses se cuentan:

108 Fragatas y barcas)

144 Bergantines y) como pérdida total

827 Goletas.)

50 Buques de todas clases despachados y que no se sabe su paradero.

330 Idem que han entrado en distintos puntos en avería, y 102 idem naufragados. Por consiguiente, resulta un



total de 1.556 buques que da por cada 24 horas, uno perdido; cada 44, uno varado, cada 57, uno abandonado; y cada 10 días, uno del que no se sabe su paradero”.

Esto sucede en los Estados Unidos, país habitado en las Costas, frecuentado por Vapores, marcados los puntos peligrosos con Boyas y Faros. Ahora, examinemos las pérdidas en nuestras costas de los buques nacionales y extranjeros, y de los demás casos ocurridos en la mar a buques despachados.

3 fragatas despachadas y perdidas, mas no la carga de dos, y si una totalmente.

5 bergantines, dos perdidos totalmente y tres salvada la carga.

3 fragatas con poca carga y averiadas en la costa.

15 bergantines vacíos unos, con un tercio o mitad de carga otros en la costa.

2 goletas, una vacía y otra con carga en la costa.

Hacen un total de 28 buques en un periodo de cinco años; siendo de notar que dos fragatas, una cargada y otra con poca cosa, procedían de Burdeos y San Thomas; y dos bergantines, uno con mitad de carga y otro del todo eran de Liverpool y Venezuela. De suerte que esta demostración nos ofrece 24 buques que han sido perdidos, averiados y varados en la mar y las costas, y se saca en consecuencia que hay un buque perdido por cada 20 meses y cinco destrozados o averiados por cada año.

A este paralelo entre un país bien guarnecido de faros, boyas y vapores, al nuestro que carece de todos estos elementos, no es tan estupendo el número si se atiende a que han visitado nuestras costas cerca de 3.000 buques de todos tamaños en los cinco años, como para haber hecho un alboroto de cuadra en cuadra, de corrillo en corrillo, de casa en casa, ni de paquete en paquete, dándole un carácter fraudulento a pérdidas que si tienen algo de criminal y alarmante es la sistemática vociferación de ciertos abigarrados sujetos, siempre dispuestos a herir con oculta maña la buena nota del que tiene la desgracia le suceda una pérdida o avería en el buque que le esté consignado.



Es preciso hacer una observación muy oportuna, ya que tenemos por modelo a los E. U. Allí se incendian casas, se pierden buques y se hacen bancarrotas de considerables sumas, resultando luego en posición más ventajosa los que tienen la fortuna de pasar por tales sucesos. Esto es un hecho tan notorio como que es un proverbio "quebraste, mejoraste". Entre nosotros son raros los incendios y más raras las quiebras y más aún las pérdidas de buques; y los que tienen que soportar una de estas desgracias, si no se arruinan para siempre, viven en una penosa situación. Díganlo esa multitud de padres de familia, nacionales o extranjeros, que yacen en la mayor miseria por consecuencia de tan ruidosas pérdidas!

No olvidemos la posición geográfica de nuestra isla, ni se eche en olvido que nuestros pilotos no han estudiado la teoría corográfica de las costas, como sucede en otros países y sobre todo en el que tenemos por modelo. Si allí con pilotos examinados suceden pérdidas tan monstruosas en diez y ocho meses, no es extraño suceda aquí una desgracia en un lapso tan largo, cuando tenemos en contra los recursos, la situación, la instrucción, y tantas otras cosas necesarias para la seguridad.

... Se nos dirá eran antes más raros los casos de pérdida, y esto no es exacto; porque muchos buques extranjeros naufragaron en alta mar sin embargo que se cargaban en este puerto; y muchos del cabotaje se perdieron en las costas. Si entonces no se hizo alboroto, fué por la razón muy sencilla de que eran menos los especuladores para el extranjero, mientras que hoy siendo el triple se hace más ruido; pero si de ese ruido apasionado resultara provecho se miraría con el más soberano desprecio; mas se palpan las tendencias de esos alborotos, y se miden ya las consecuencias de semejantes sistemas; preciso es salirles al encuentro, pues no aceptamos se arruinen impunemente padres de familias, por ver henchir las bolsas de quien todo lo quiere para sí.

Para poner en resaltante evidencia la mala fe de los que nos quieren herir en el crédito, busquemos desde 1850 el comerciante o comerciantes que hayan hecho fortuna con la pérdida de algún buque. A todos los conocemos, se sabe hasta lo que poseen, pues como nuestra población es tan exigua fácilmente todo se sabe, percibe o comprende, y donde está el afor-



tunado? no lo vemos; pero sí conocemos el comerciante que no lleva alforja, busca braguero. Y entonces qué se ha hecho de los provechos alcanzados con las pérdidas de los buques. Por qué todos lamentan las frecuentes pérdidas, de este o aquel modo, en sus negocios? No es notorio que los capitales mejor adquiridos han ido en pérdida progresiva, sin embargo de lo que tanto se ha hablado sobre los sucesos de uno que otro buque? Si fuéramos a seguir no acabaríamos jamás: pasemos a otro punto.

Se ha dicho también que los pilotos son a veces culpables, y aún se han supuesto manejos vergonzosos. Justo es defendamos a unos infelices llenos de miserias y buena fe. Hasta hoy no se ha probado ningún hecho contra ninguno de esos hombres; y si fuera posible una falta y que nunca se les probara, échese una vista a su manera de vivir a ver si su traje y consumo demuestre bien estar, para si resulta una mejor comodidad, suponer ha encontrado quien le ha socorrido. En nuestras minuciosas observaciones hallamos a esos hombres vestidos con el traje del miserable jornalero, y en una escasez continua hasta el preciso alimento; por lo que es forzoso concluir que las ganancias que se hacen de buques perdidos están en la imaginación de los visionarios, o en el corazón de los malévolos.

Según estas observaciones y muchas otras que nos reservamos, comprenden los que quieren hacer daño, se les va también su interés de un modo imperceptible? En fin, preciso es concluir, porque este periódico no ofrece mucho espacio, y al hacerlo repetiremos, es una desgracia suceda un acontecimiento cualquiera en un buque, pues en el momento salen como buitres los fiscales harto conocidos del público a juzgar o prejuzgar la conciencia ajena. Bien pudieran esos señores hacer el mismo oficio en otras costas donde también se pierden buques; y sobre todo, observar que en San Tomas si no se pierden se condenan, y no obstante nadie hace ruido, ni anticipa malos juicios, ni busca injerirse en asuntos ajenos.

X. y Z.

El artículo anterior fué refutado en *Respuesta a los sabios X y Z*, por Louisiana, seudónimo, en *El Dominicano*, No. 8, del 25 de agosto de 1855. Decía, entre otras cosas:



Yo creo que hay una equivocación en el número de 3000 buques que han visitado las costas de la República, yo entiendo por buques los que vienen de afuera, cierto es que no cuento las Goletitas y Balandros que van y vienen con maderas etc. de puertos cercas, y los cuales salen unos después de otros, cada quince días, y con un viento general y cerca de la tierra, variando del Norte al Sur y afuera, del N. E. al S. E. franco de bajos y arrecifes, que no corren afuera de 12 a 15 millas, como en las costas de los Estados Unidos, y pasage libre, rara vez que un buque saliendo de un puerto de la parte del Sur de esta República se encuentra con que otro buque corre rumbo opuesto.

El artículo anterior fué también refutado, por X y Z, en el artículo *Ergo non potes, ergo si potes*, en *El Dominicano*, No. 9, del 1 de septiembre. Otro artículo de X y Z, dedicado al Sr. Louisiana, en *El Dominicano*, No. 11, del 15 de septiembre, alude a un artículo de Louisiana aparecido en el periódico *El Oasis*, No. 11, de 1855.

El naufragio del *Waterloo* en marzo de 1855, inspiró diversos artículos acerca de la criminalidad de muchos de estos naufragios. En el artículo *Pérdida del Waterloo* (*El Dominicano*, No. 3, del 14 de julio de 1855), dice: "Perdido el *Waterloo* nueve días después de despachado de este puerto para el extranjero, naufraga y aparece la *Gaceta* (del 6 de marzo de 1855), anunciando el naufragio con una declaración del Piloto que lo llevó por primera vez a la costa, precedida de un preámbulo donde se decía: *sensible es a la verdad que desde el año 50 a esta fecha se hayan repetido estas escenas tan frecuentemente, que casi han desacreditado en el extranjero el comercio de nuestra República...* Acaso es Santo Domingo donde más buques se pierden? Tiene alguna noticia el que redactó el naufragio del *Waterloo*, del Canal de la Mancha y de otros puntos donde estas pérdidas son diez veces más frecuentes?".

Acerca de los naufragios en las costas de la República y de su perjudicial influencia en el crédito de la economía dominicana, por obra de especuladores extranjeros, véanse los artículos *Los Puertos de la República* y *Sobre los Puertos de la República*, firmados por *Varios Marineros*, insertos en *El Dominicano*, S. D., Nos. 31 y 32, de 2 y 9 de febrero de 1856. Es una crítica a la *Reseña* de Schomburgk, en lo que se refiere a



la seguridad de nuestros puertos. El caso no carecía de importancia, pues esa frecuencia de naufragios —de los que no eran culpables los dominicanos— dió lugar “a la atroz injuria que se infirió al comercio y al país en un periódico de los Estados Unidos, en el año pasado (1855), de que aquí *había un corral de ladrones*”. De 1849 a 1851, agregaban, se perdieron en nuestras costas once buques ingleses.

Se agrega aquí, pues, una reseña de naufragios ocurridos en las costas dominicanas de 1846 a 1860, que otros podrán ampliar:

SPINTER

Al naufragio del *Spinter* se refiere el suelto siguiente de *El Dominicano*, de Santo Domingo, No. 19, del 24 de julio de 1846:

“El día 15 de mayo a las 7 de la noche con un tiempo claro y sereno se perdió el bergantín inglés *Spinter* a la salida de Puerto Plata, que llevaba a su costado la falúa del Gobierno donde iban dos sirvientes de la Aduana que acompañaban al piloto como remeros, y en el choque del buque contra la piedra perecieron. Todos deploramos la desgracia de estos infelices, pero los armadores del bergantín, verán con regocijo este acometimiento”.

JAMES CLEPHIN

Bergantín-goleta inglés. Naufragó el 4 de febrero de 1849, a barlovento del puerto de Santo Domingo, cargado de caoba, espinillo y otras maderas del país.

VICTORY

El bergantín *Victory*, de Liverpool, naufragó en las costas de Cabeza de Toro, cerca de Bábaro, el 9 de febrero de 1849.

BRAZILIAN, 1850

En Punta Cana, al Sur de Cabo Engaño, naufragó el 8 de mayo de 1850 el bergantín inglés *Brazilian*, procedente de Puerto Cabello, con destino a Nueva York. Dice Schomburgk, en su *Reseña de los principales puertos y puntos de anclaje de*



las costas de la República Dominicana, que él estuvo "en el lugar de este desastre, a bordo de la goleta de guerra dominicana la *Constitución*". Su cargamento fué salvado y vendido.

ELIZA HELEM

Inglés. Naufragado en las costas de Santo Domingo, próximo al Ozama, cargado de caoba, hacia agosto de 1850.

ALERT

Dice Schomburgk en su *Reseña*, refiriéndose a la Bahía Cabello, cerca de la Saona: "hay un bajío muy peligroso, sobre el cual se han perdido varios buques; y muy recientemente (a saber en agosto 1850) la barca inglesa *Alert*, de Halifax... El Capitán del *Alert* se consideraba, el 15 de agosto de 1850, a las 6 de la tarde, a 35 millas al S. S. E. de la punta E. de la Saona, cuando poco después de las diez de la noche el buque se encalló sobre el bajío, el cual he propuesto sea llamado en las futuras cartas *Bajío Alert*, (*Alert Shoal*)".

CALEDONIA

Se perdió en Petit Trou hacia 1850. Dice Schomburgk en su *Reseña*: "El bergantín inglés *Caledonia*, calando doce pies de agua, se encalló sobre una piedra entrando en la pasa, y fué enteramente perdido. Al examinar al piloto, se reconoció con evidencia, que fué grande su ignorancia, o su mala intención, la causa de la pérdida de ese buque". Acerca de declaraciones del piloto Juan Ramón Calletano, referente a la pérdida del *Caledonia*, véase oficio de la Cancillería al Cónsul Schomburgk, del 20 febrero 1850, en *B. A. G. N.*, No. 3, 1938, p. 277.

LOCHIEL

Inglés. Naufragó en las costas de Barahona por diciembre de 1850. Véase al respecto oficio del 24 de diciembre de dicho año, de la Cancillería dominicana al Cónsul Schomburgk, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, C. T., No. 4, 1938, p. 373. En carta de Schomburgk, a la Cancillería, del 18 de marzo de 1851, decía:

"El Gobierno de S. M. B., habiendo sido informado de la pérdida del bergantín británico *Lochiel*, y de las circunstancias



agregadas a él según aparece del examen de la tripulación bajo juramento, ahora tengo el honor de incluirle una copia del oficio que recibí sobre el particular del Lord Palmerston”.

BRAZIL PACKET

El *Brazil Packet*, de 172 toneladas, naufragó en Cabarete en agosto de 1851, estando al ancla, durante un temporal.

ALPHAGE

El siguiente oficio, del Cónsul Elliot, de los E. U. de A., del 22 de febrero de 1851, a la Cancillería dominicana, se refiere al naufragio del *Alphage*:

“Tengo el honor de informar a V. que la mayor parte del bergantín americano *Alphage* últimamente naufragado cerca de la Saona, ha llegado aquí en un estado de avería y como ha de ser vendida por cuenta y riesgo de personas que no residen o interesadas en asuntos en esta República, suplico a V. dé la orden correspondiente al Encantor Sor. Nicolás Henríquez para vender dicho cargamento por moneda fuerte española o americana”.

WANDERER OF YARMOUTH

Al naufragio del *Wanderer* se refiere el siguiente oficio, de fecha 26 de marzo de 1851, del Cónsul Schomburgk a la Cancillería dominicana:

“Esta mañana fui informado de la pérdida del bergantín inglés *Wanderer of Yarmouth*, Capitán Cunningham, en la Bahía de Nizao. Ruégole tenga la bondad de tomar las mismas medidas de vigilancia que tan eficazmente supo emplear su Gobierno en una ocasión similar para la protección de los bienes de este buque”.

HARRIET

Al naufragio del bergantín inglés *Harriet*, en las costas de Barahona, se refiere el siguiente oficio del Cónsul Schomburgk, del 8 de abril de 1851, al Ministro de Relaciones Exteriores, José María Medrano:



“El Capitán Gibbs, del bergantín inglés *Harriet*, me ha informado de la bondadosa intervención del Comandante de Armas Señor Valentín Ramírez durante el naufragio de ese bergantín en los arrecifes de Barahona, y me aprovecho de este conducto oficial para rogar a Ud. extienda al señor Comandante, en nombre de mi Gobierno y el mío propio, las gracias más sinceras por su amable atención al Capitán y a sus tripulantes durante este desastre, por las medidas que tomó con el fin de proteger los bienes del infortunado buque”.

Al mismo naufragio se refiere el siguiente oficio del célebre Ministro inglés Lord Palmerston al Cónsul de Inglaterra en Santo Domingo, Schomburgk, del 28 de mayo de 1851:

“He recibido su comunicación No. 21 del día 8 último, informándome sobre el naufragio del bergantín británico *Harriet*. Apruebo la petición que Ud. dirigió al Ministro de Relaciones Exteriores de Santo Domingo de reiterar al Comandante de Armas en Barahona las gracias del Gobierno de Su Majestad por los eficientes servicios prestados en esa ocasión”.

EDWARD

La barca inglesa *Edward* encalló en el Puerto de Macorís en mayo de 1851. Fueron tales las averías, dice Schomburgk en su *Reseña*, que fué condenada a remate a su llegada al Puerto de Santo Domingo.

CASEMIR DELAVIGNE

Barca francesa. Naufragó en las costas de la Isla adyacente Catalina, en marzo de 1852.

HONOR

El bergantín inglés *Honor*, de Londres, se perdió enteramente, en marzo de 1852, en Baburuco, al S. O. de Barahona.

EL MOLINERO

Bergantín español naufragado en la Isla de la Mona en agosto de 1852.



RAVENSWOOD

Nafragó y se perdió totalmente en la punta Este de la Catalinita, el 19 de octubre de 1852, como informa Schomburgk en su *Reseña*.

El periódico *La Española Libre*, de Santo Domingo, en edición del mes de octubre de 1852, publicó el siguiente anuncio:

CONSULADO BRITANICO

Santo Domingo

Dentro de pocos días se rematará el cargamento que se está salvando del bergantín inglés *Ravenswood*, procedente de Liverpool, que como se sabe naufragó en la Catalinita.

Este cargamento fué escogido de intento para este mercado por inteligentes comerciantes nacionales, y por consiguiente los especuladores así por menor como en grueso hallarán surtidos completos. Antes del remate se publicarán detalles más importantes.

Robert H. Schomburgk
Cónsul.

ARCHIWALD

La fragata prusiana *Archiwald* naufragó en las costas de Matanzas en 1852.

FOUR BROTHERS

La Española Libre, de Santo Domingo, publicó la siguiente noticia en su edición No. 4, del 14 de octubre de 1852:

“El sábado por la tarde naufragó en las playas de Najayo el bergantín goleta americano *Four Brothers*. Había salido de Nisao para aquel lugar y en busca del fondeadero le faltó el viento y se fué de ronse sobre los arrecifes donde se estrelló. La tripulación no ha sufrido nada. Este buque estaba consignado a los Sres. Ginebra Hermanos por los Sres. Rodrigo y Gautier, de Puerto Plata, para quienes lo cargaba el Sr. Tomás Bobadilla. Todavía no estaba completamente cargado”.



ELIZABETH BEIMOND

Bergantín inglés. Salió del puerto de Santo Domingo para el de Cabarete, el 5 de enero de 1853, y naufragó en la travesía.

VENUS

Buque danés perdido en Petit-Trou en abril de 1853.

ARCHIBALD

Vapor prusiano perdido en las costas dominicanas. Provocó un largo incidente del cual se ocuparon los tribunales dominicanos en 1853. Véase *Boletín del Archivo de la Nación*, No. 6, 1939, p. 176-177.

HOLLANDER

La goleta americana *Hollander* naufragó en las costas de San Pedro de Macorís en 1854.

SARA FRANCISCA

Goleta norteamericana. Naufragó en agosto de 1854 en las costas de Najayo.

REZIA

Barca americana naufragada en septiembre de 1854 en la desembocadura del Ozama.

LIBERTAD

Bergantín norteamericano. Naufragó en Samaná a fines de 1854.

WATERLOO

El bergantín inglés *Waterloo*, Capitán Collins, consignado a Noel Henríquez, naufragó en aguas dominicanas en marzo 1858.

DORPHIN

Balandra inglesa, encallada cerca de Puerto Viejo, Azua, en agosto de 1856.



MARY

Goleta inglesa. Naufragó en Punta Engaño en febrero de 1855.

DOLORES

Balandro naufragado en las costas de Baní en agosto de 1857.

ISABEL

Goleta dominicana. Naufragó a fines de 1860, en la costa Sur ⁽¹⁶⁾.

(16) Otros naufragios: el 18 de abril de 1861, en Punta Cana, un bergantín francés que iba para México; el 18 de abril de 1877 en la llamada Costa de los Algodones, Este de la Isla, la corbeta española *Constancia*; el 11 de marzo de 1879, en las costas de la Catalinita, el bergantín español *M. Llorca*; el 2 de octubre de 1906, el *Mario Emilio* (era de Domingo Bermúdez y de Arturo Morales). El poderoso acorazado *Memphis*, cuyos restos podían verse junto a la avenida George Washington, hasta hace muy pocos años, fué arrojado por la furia del mar contra los acantilados de la capital dominicana, en la tarde del 29 de agosto de 1916. Véanse noticias y fotos en el periódico *Listín Diario* y revista *Renacimiento*, de esos días. Como entonces se iniciaba la Ocupación Militar Norteamericana, un orador, en memorable discurso, exclamó: "Y una ola rugiente, arrolladora, como llevando en sus entrañas el alma de la Patria, levantó el monstruo de acero y lo arrojó contra las rocas". Otro grave naufragio fué el del vapor costanero *Estrella*, entre Juandolio y Guayacanes, el 19 de agosto de 1919. Pormenores en *Listín Diario*, 20 agosto 1919 y siguientes.



EL PUERTO DE SANTO DOMINGO EN 1851-1860

Para dar una idea de cómo era el movimiento del Puerto de Santo Domingo en los primeros tiempos de la República, se reproducen aquí diversas noticias de 1851, 1853, 1859 y 1860, tomadas de la prensa de la época ⁽¹⁷⁾.

Del 24 al 27 junio de 1851:

Entrada de buques

- Día 24. Bergantín americano *Haleyon*, capitán Alden. B. Eldridge, en 16 días de Nueva York, con provisiones, consignado a los Sres. Bouvi y Gutiérrez, con un pasajero.
- " " Goleta española *Conde de Luchana*, Capitán José Guzmán, en 19 días, de Nueva York, con provisiones, consignada a los Sres. Ginebra Hermanos.
- " 25. Goleta granadina *Juana*, Capitán J. B. Bander Dys, en 4 días de Curazao, con provisiones, consignada a los Sres. Rotschild et Coen, con dos pasajeros.
- " 26. Goleta inglesa *Teresa*, Capitán J. W. Stubbs, en 2 días, de Mayagüez con café, consignada a los Sres. Ginebra Hermanos, con dos pasajeros.
- " " Goleta holandesa *Rigolette*, Capitán P. L. Evertz, en 2 días, de San Tomas, con provisiones y mercancías, consignada a los Sres. Rotschild et Coen, con cinco pasajeros.
- " " Balandra nacional *Diana*, Capitán J. Bernardino, en 3 días de Azua con caoba y cueros.

(17) *La Gaceta*, S. D., 29 de junio 1851; *El Progreso*, S. D., No. 7, 3 abril 1853; y *Gaceta Oficial*, S. D., No. 88, 21 abril 1860.



Salida de buques

Día 27. Goleta inglesa *Teresa*, Capitán J. W. Stubbs, para Puerto Plata, cargada con café y aguardiente, con dos pasajeros.

Buques a la carga

En Petitrou: Bergantín *Mecklinburg Cart*, Capitán P. Schneider, consignado a los Sres. Rotschild et Coen.

En Boca-Nigua: Bergantín inglés *Honor*, Capitán John Tannahill, consignado al Sr. Noel Henríquez.

En Chavón: Goleta francesa *L'etoile de la mer*, Capitán Isaac Tual, consignada a los Sres. Rotschild et Coen.

En Chavón: Fragata francesa *Jeune Palmiere*, Capitán Eugene Duchevenil, consignada al Sr. M. J. Delmonte.

En este puerto: Barca francesa *Marie Caroline*, Capitán Masset, consignada a los Sres. Rotschild et Coen.

Del 23 al 31 marzo de 1853

ENTRADAS

Marzo 23. De San Tomas. Paquete nacional *Constitución*, su capitán W. Dickson, consignado al Sr. Administrador de Correos, con carga.

— De San Tomas. Goleta danesa *Rigolette*, su capitán Henry Johnson, consignada al Sr. Carlos Evertz, con carga.

— De Curazao. Goleta holandesa *Anna*, su capitán H. Krawinkel, consignada al Sr. J. M. Perdomo, con carga.

31. De Boston. Bergantín americano *R. H. Moulton*, su capitán J. L. Davis, consignado al Sr. J. B. Bouvi, con carga ⁽¹⁸⁾.

(18) Es raro que no se mencione aquí la balandra *Dos Hermanos*, a la que se refiere el periódico *La Española Libre*, Santo Domingo, de octubre de 1852, pág. 23, en el suelto siguiente: "El jueves pasado a las 4 de la tarde se bendijo la nueva balandra *Dos Hermanos* de la propie-



SALIDAS

- Marzo 23. Para Curazao. Goleta holandesa *Amicitia*, su capitán J. P. Groos, con caoba, cueros de res, cera blanca y miel de abejas.
23. Para Hamburgo. Bergantín danés *Plouyen*, su capitán Eduard Jop, con caobas, guayacán y cochinilla.
29. Para Hamburgo. Bergantín hamburgués *Jerlín*, su capitán Friedrich Schmidt, con caoba, caya y cedro.
30. Para Santhomas. Goleta danesa *Pelegrina*, su capitán Ignacio Roca, con caoba, almidón y cera blanca.

BUQUES A LA CARGA

En este puerto

Barca danesa *Insulana*, su capitán Sr. Eduard Pauljsen, consignada a los Sres. Rostchild y Co.

Bergantín sardo *Pachetto Dominicano*, su capitán Sr. P. Narrizano, consignado a los Sres. Ginebra Hermanos.

Barca danesa *Herman*, su capitán Sr. Duutzfaltdt, consignada a los Sres. R. y C.

Barca inglesa *Sortitude*, su capitán Sr. Wm. Robertson consignada a los Sres. Busten y M. Kay.

Barca francesa *La Louise Marie*, su capitán Sr. Tallibart, consignada al Sr. J. Grandgerard.

Bergantín inglés *Juliet*, su capitán Sr. E. Hilton, consignado al Sr. J. B. Vouvi.

Barca francesa *Le Sr. Mathurin*, su capitán Sr. Segerm, consignada a los Sres. de Bony de Laville y Largier.

Bergantín inglés *Micame*, su capitán Sr. T. Eaton, consignado al Sr. M. Perdomo.

dad del Sr. Coronel Simón Corso, siendo el padrino el Sr. Juan Bautista Ramírez, comerciante de esta plaza". Quizás sea distinta, esa balandra, de la del mismo nombre que poseía José Demorizi en 1857.



Bergantín inglés *Anna Augusta*, su capitán C. P. Morrell, consignado a los Sres. Ginebra Hermanos.

Bergantín holandés *Enchantrejs*, su capitán J. F. Blijden, consignado al Sr. Jacobo Pereyra.

Goleta danesa *Rigolette*, su capitán Sr. Henry Johnson, consignada al Sr. Carlos Evertz.

Barca francesa *Jeune Palmire*, su capitán Sr. A. Boulen-de, consignada al Sr. M. J. Delmonte.

Goleta inglesa, *Wintammoyh*, su capitán Sr. Wm. Marshall, consignada al Sr. J. B. Bouvi.

Goleta holandesa *Anna*, su capitán H. Franwinkel, consignada al Sr. José M. Perdomo.

DESCARGANDO

Bergantín americano *R. H. Moulton*, su capitán Sr. J. L. Davis, consignado al Sr. J. B. Bouvi.

Del 22 abril 1859 al 22 marzo de 1860 ⁽¹⁹⁾.

1859

Abril 22. Sres. Manuel R. Objío, Lamouth, E. Latour, A. Robles.

Mayo 9. Escudero y un criado, el dependiente del Sr. William, Cambiaso, Pellerano, V. Coén,

(19) Esta lista tiene el siguiente encabezamiento: "Lista de los pasajeros de remontada y bajada de los paquetes del 15 de abril de 1859 al 22 de marzo de 1860". Estos paquetes eran *Merced* y *Libertador*. El movimiento de pasajeros era mayor, pues solo se trata aquí de dichos dos barcos. Entre los pasajeros señalados se encuentran algunos personajes de importancia, como Rodríguez Objío, F. del R. Sánchez, R. Mella, José Gabriel García, Felipe Alfau, etc. Es digno de recordarse aquí a los marinos Nicolás E. Damers, José Faneite y Eloy F. Camacho, extranjeros. En 1843 Duarte, J. Isidro Pérez y P. A. Pina, viajaron de Saint Thomas a La Guaira en la goleta venezolana *La Nueva Felicidad*, capitaneada por Damers, de la que fué luego capitán José Faneite.

Pérez y Pina viajaron entonces, de La Guaira a Curazao, en el bergantín español *Elvira*, capitaneado por Camacho. Cuando, a fines de 1844, los duartistas fueron desterrados, Sánchez, Mella, Pina e Illas partieron en el bergantín inglés *Capricorn*, Capitán Leweling, hacia Liverpool; y Vicente Celestino Duarte hacia Nueva York en el brick *Ponce*.



- Idem 22. Sres. Pannet, Espantosa, Bibien, A. Morel, Cónsul inglés, su esposa y dos criados, H. Evertz, su madre y tres niños, F. Alfau, Peralta, E. Hauquier, Gómez, (el mudo) F. Sardá, J. A. Sardá, dos niños.
- Junio 6. Sres. Leroux, Pellerano, Espantosa, M. Saviñón, A. Kriquer, Víctor George, D. de Castro.
- Idem 22. Sres. A. Kriquer, V. George, Aunione, su esposa, y un niño.
- Julio 6. Sres. Petid, Acevedo, H. Victoria, Cambiaso, Levy, A. Nouel.
- Idem 22. Sres. Familia de C. Piñeiro, 1 capitán inglés y su tripulación, A. Bens.
- Agto. 6. Sres. Imbert, un pasajero, M. Abreu, V. Landriller Gregorio Mercedes.
- Sept. 6. Sres. C. Piñero, Santoni, Fco. Sánchez, J. Ma. Sánchez, Ignacio González, su hija Ma. Antonia, Mariano Mendoza, M. Lovelace.
- Dic. 7. Sres. D. de Castro, M. R. Objío, Fco. Betances, Mauricio Montalvo, Breffazm F. Lanufse, 1 capitán, 1 contramaestre y 5 marineros, Jacinto Sánchez.

1860

- Ener. 6. Sres. Jacinto Sánchez, 2 españoles, 2 marineros, L. Lamarche, M. Lamarche, P. Lajara, R. Beauregard, H. Coén, Paulssen, Pannet, Juan de Castro, y su hijo.
- Idem 22. Sres. Alberty, Kristty, Ramón Mella, Hermiona Evertsz y un niño, D. León hijo, Fernando Gómez, un expulso.
- Feb. 6. Sres. Paulssen, Ferdinand Schad, V. George, Lamothé, Fco. de Soto, Pro. Vintró, un niño, Santoní, su esposa y 5 hijos, Faustino de Soto, Federico Ramírez.
- Idem 22. Sres. Dalmeida, Srta. Luisa Cambiaso, Luis Cambiaso. Fco. de Soto, M. R. Objío, José Román, Ale-



jandro Román, J. Bacó, F. Ramírez, un capitán italiano, la mujer del Contramaestre y su hermana.

Mar. 6. Sres. José Fontana, Srta. Fontana, un niño.

Idem 22. Sres. José Román, José Gabriel García, J. Bacó, Alejandro Román.

Del 10 al 18 de abril de 1860.

ENTRADAS

10. Goleta nacional *Manuela*, su capitán Hschapman, procedente de Cumayasa, con maderas.
- " Bote nacional *Juanita*, su capitán A. Orsini, procedente de Macorís, con frutos.
- " Bote nacional *Carmelita*, su capitán Y. del Castillo, procedente de Macorís, con frutos.
11. Goleta nacional *Ozama*, su capitán J. Bos, procedente de Azua, con guayacán.
13. Bergantín nacional *Capricho*, su capitán M. Peinado, procedente de Azua, con maderas.
- " Balandra nacional *Elizabeth*, su patrón B. García, procedente de Cumayasa, con maderas.
- " Bote nacional *Gustavo*, su patrón Félix, procedente de Azua, con melado.
- " Balandra nacional *Pájaro*, su patrón J. Moreira, procedente de Azua, con maderas.
- " Bote nacional *San Pablo*, su patrón P. Sánchez, procedente del Soco, con frutos.
14. Balandra nacional *Idea*, su patrón J. A. Quesada, procedente de Cumayasa, con maderas.
- " Bote nacional *Esperanza*, su patrón J. Leonor, procedente de Macorís, con frutos.
- " Bote nacional *Dos Amigos*, su patrón G. Altagracia, procedente de Macorís, con frutos.
16. Goleta nacional *Déjalo*, su capitán Federico García, procedente de Ocoa, con maderas.



- " Bote nacional *Paquete de La Romana*, su patrón S. Sardaña, procedente de La Romana, con frutos.
 - " Balandra nacional *Altagracia*, su patrón M. Domínguez, procedente de Macorís, con maderas.
 - " Bote nacional *Esperanza*, su patrón F. Ruberto, procedente del Soco, con frutos.
 - " Bote nacional *Confianza*, su patrón E. de la Cruz, procedente de Macorís, con frutos.
 - " Bote nacional *Trece de Julio*, su patrón J. Esambel, procedente de Macorís, con frutos.
17. Bote nacional *Terrible*, su patrón E. González, procedente de Macorís, con frutos.
 - " Bote nacional *Juanita*, su patrón A. Orsini, procedente de Macorís, con frutos.
 18. Goleta nacional *Nueva Separación*, su capitán J. J. Rodríguez, procedente de Juandolio, con maderas.

SALIDAS

11. Goleta nacional *Nueva Separación*, su capitán J. J. Rodríguez, para Juandolio, en lastre.
12. Balandra nacional *Julia*, su patrón D. Braste, para Azua y Barahona con provisiones y mercancías.
- " Balandra nacional *Dos Amigos*, su patrón Alejo, para la Romana, en lastre.
- " Bote nacional *Nueva Altagracia*, su patrón P. Veloz, para Chabón, en lastre.
- " Bote nacional *María*, su patrón M. Pérez, para el Soco, con mercancías y provisiones.
13. Goleta nacional *India*, su capitán J. Santiago, para La Romana, en lastre.
- " Goleta nacional *Isabel*, su capitán L. Nápoles, para Barahona, con mercancías y provisiones.
14. Balandra nacional *Pájaro*, su patrón J. Moreira, para Chavón, en lastre.



- " Goleta nacional *Matilde*, su capitán J. A. Vos, para Puerto Plata, con cueros, etc.
14. Balandr anacional *Pájaro*, su patrón J. Moreira, para Azua, con mercancías y provisiones.
- " Goleta nacional *Ozama*, su capitán Justo Correa, para Azua en lastre.
- " Bote nacional *Esperanza*, su patrón José Bernardino, para Macorís, en lastre.
- " Balandra nacional *San Miguel*, su patrón J. Bos, para Barahona, con mercancías y provisiones.
16. Goleta nacional *Manuela*, su capitán J. S. Chapman, para Chabón, en lastre.
- " Bote nacional *Paquete de La Romana*, su patrón, S. Saldaña.
- " Balandra nacional *Altagracia*, su patrón M. Domínguez, para Macorís, en lastre.
- " Goleta nacional *Rodolfina*, su capitán J. Hernández, para Agua de la Estancia, en lastre.
17. Bote nacional *Gustavo*, su patrón Félix, para Palenque, en lastre.
18. Bote nacional *Juanita*, su patrón A. Orsini, para Macorís, en lastre.

Certifico ser conforme el presente Estado de Entradas y Salidas de buques. Santo Domingo, Abril 18 de 1860. El Comandante del Resguardo. Luis Dujarric.

Entre los consignatarios de buques, en Santo Domingo, en 1860, figuraban: Gimely y Maggiolo; José Ma. Leyba; Juan Abril & Co.; Cambiaso y Ventura; Abraham Coén y Sons; y Pedro Escudero.

Entre los armadores de barcos nacionales en Santo Domingo, en el mismo año, se contaban: Juan de Peña, armador del bote *Bábaro*, de 2 toneladas; Apolina Pontilius, de la balandra *Apolina*, de 9 toneladas; José Antonio Díaz, del bote *San José*, de 2 toneladas; Isidro del Castillo, del bote *Carmen*, de 1½ toneladas; Juan Gregorio Carbuca (Carbuche), del



bote *Asunción*, de 2 toneladas; Benancio Ordoner, del bote *Dos Amigos*, de 2 toneladas; Josefa García de la balandra *Isabel*, de 18 toneladas, y del bote *Juanita* de 3½ toneladas; Felipe Calero hijo, del balandro *Idea*, de 19 toneladas; Pedro Bernal, del bote *13 de Junio*, de 3 toneladas; William Evertz, del bote *Gustavo*, de 3 toneladas; Miguel Lavastida, de la goleta *Amalia*, de 45 toneladas; Felipa de Castro, del bote *San Pablo*, de 4 toneladas; Paula Alfonso, de la goleta *Déjalo*, de 35 toneladas; José Mateo Perdomo, de las goletas *Isabel*, de 84 toneladas, y de la *Nueva Separación*, de 86 toneladas; Miguel Lavastida, de la goleta *Anita*, de 26 toneladas; Victoria Santana, de la goleta *Manuela*, de 40 toneladas; Francisco Higuera, del bote *Monserate*, de 3 toneladas; y Romualdo Frómata, del bote *Unión*, de 3 toneladas.

Cierto que en esta Nómina figuran embarcaciones infirmas, pero ello sirve para conocer cabalmente cual era la actividad portuaria en 1860, en que apenas se contaba con las vías marítimas, ya que las vías de comunicación terrestre eran tan escasas.



APUNTE BIBLIOGRAFICO

En este breve apunte, susceptible de considerable aumento, no es menester reseñar los diversos textos de historia dominicana en que hay, es claro, no pocas noticias acerca del tema ⁽²⁰⁾. Las presentes fichas se recogen aquí por su utilidad:

Concesión para el establecimiento de una línea de barcos americanos entre los puertos de New Orleans y New York, y los puertos de la República Dominicana. 7 de octubre de 1868. En la obra *Report of the Commission Inquiry to Santo Domingo*. Washington, 1871, pp. 188-191.

Derrotero de las Islas Antillas, de las costas de Tierra Firme, y de las del seno megitano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del Océano Atlántico. Mandado reimprimir por el Exmo. Sr. Francisco de Paula Santander, Bogotá, 1826.

Derrotero de las Islas Antillas y de las Costas Orientales de América, desde el Río Amazonas hasta el Cabo Hatteras. Parte Primera que comprende las Antillas... Publicado por el Depósito Hidrográfico..., Madrid, 1890.

(20) En la Biblioteca de Palacio, Madrid, se conservan estos interesantes manuscritos:

Derrotero náutico de varias navegaciones de Europa a las Indias Orientales y Occidentales... su autor Dn. Francisco Belver, Piloto práctico de la Real Compañía de Filipinas. Año de 1778. 152 folios;

Estado general de la marina en España y en América. Buen Retiro, 6 de agosto de 1746. Mss., 13 folios).

Muñoz de Tovar, Bernardo: Segunda Parte del Índice o Inventario cronológico en que se trata del Comercio de mar y tierra, de las armadas marítimas con la navegación de las Indias. (Mss. 294 folios, siglo XVIII).

En la Biblioteca Nacional, de Madrid, se conservan importantes documentos que se relacionan con asuntos de la marina española en la Isla de Santo Domingo. Véase: Julián Paz, Catálogo de manuscritos de América existentes en la Biblioteca Nacional, Madrid, 1933, pp. 7, 110, 113, 330, 374.



Ensayo de una Bibliografía marítima española. Instituto Nacional del Libro Español. Barcelona, 1943.

—Escasas referencias de Santo Domingo.

Haring, C. H. *El comercio y la navegación entre España y las Indias en épocas de los Hasbsburgos.* París, 1939.

—Numerosas referencias de S. D.

Haring, C. H.: *Los bucaneros de las Indias occidentales en el siglo XVII.* París, 1939.

—Numerosas referencias de S. D.

Herrera, César A.: *Cuadros históricos dominicanos,* C. T., 1949.

—Diversos artículos relativos a la marina: *Nafragio de una flotilla haitiana; Los 21 tiros de Cambiaso; Luperón y Cabral...*, (trata de la expedición del *Telégrafo*); *Raymond H. Perry, un Cónsul agresivo* (incidente del *Tybe*); *Inglaterra vs. Santo Domingo* (Incidente del *Niobe*); *Salvas en desagravio en Puerto Plata* (incidente del *Manuela*).

Kerguelen, Yves-Joseph: *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre...* Imprimerie de Paris, 1796.

Abarca los años 1778-1796. Menciones de la Isla de Santo Domingo en las páginas 54, 64, 108, 115, 116, 119, 140, 159, 176, 269, 316-318, 330, 375, 388. En las pp. 316-318 relata el combate entre el barco de guerra francés *Scipión* y el inglés *London*, el 17 de octubre de 1782, en las inmediaciones de Samaná. Después del combate el *Scipión* se rompió sobre una roca del Puerto de los Ingleses. Su Capitán era Grimouard. También alude a este naufragio el Cónsul Schomburgk, en su *Reseña*.

Llenas, Dr. A.: *Los filibusteros.* En *El Orden*, No. 33 y 34, Santiago, 1875.

Mahan, A. T.: *Influencia del poder naval en la historia.* 1660-1783. El Ferrol, 1901.

Pérez Embid, Florentino: *La marina de Andalucía ante el descubrimiento de América.* Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. (En prensa, 1945).



Rodríguez Demorizi, Emilio: *Invasión de Drake*, en *Relaciones históricas de Santo Domingo*, Vol. II, C. T., 1945.

Rodríguez Demorizi, Emilio: *Guerra Dominico-Haitiana*, C. T., 1957 (Tercera edición, aumentada).

Rodríguez Demorizi, Emilio: *Invasión inglesa de 1655*. Con notas adicionales de Fr. C. de Utrera, C. T., 1957.

Rodríguez Demorizi, Emilio: *La construcción de barcos en Santo Domingo*, en la obra *Apuntes y documentos*, Vol. 1, C. T., 1957.

Rodríguez Demorizi, Emilio: *Samaná, pasado y porvenir*, C. T., 1945.

—Acerca de establecimiento de estación naval en Samaná, pág. 197 y siguientes. Otras informaciones acerca de la bahía, etc.

Vela, Vicente: Índice de la colección de documentos de *Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*. Madrid, 1946.

—Diversas referencias a Santo Domingo y documentos que le conciernen. Acerca de los documentos existentes en el Archivo de Indias, de Sevilla, relativos a armadas y flotas, piratas, corsarios, presas, expediciones, etc., etc., de los siglos XVI-XVIII, véase Colección Lugo, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, C. T., No. 2, 1938, pág. 119 y siguientes.

Vellerino de Villalobos, Presbítero Baltasar: *Luz de navegantes donde se hallan las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra Firme del mar Oceano*. Dirigido al Real Supremo Consejo de las Indias por... 1592 años.

—Manuscrito No. 291 existente en la Biblioteca de la Universidad de Salamanca. Se refiere a la Isla en el Prólogo y los folios 69-89. Contiene mapas antiguos y descripciones.

Zaragoza, Justo: *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera*. Publicalas... Madrid, 1883, 525 pp.



APUNTES DIVERSOS

De España a la Isla Española ⁽²¹⁾.

Los viajes de España a la Isla Española, bien largos en un principio, fueron acortándose desde los tiempos de Colón, como era lógico, llegando a hacerse en menos de 40 días ⁽²²⁾.

En el primer viaje al Mundo Nuevo, del 3 de agosto al 12 de octubre de 1492, Colón invierte unos 70 días en la navegación; en el segundo viaje, en 1493, de Cádiz a Monte Cristi, 60 días; en el tercer viaje, en 1498, de Sanlúcar a Tierra Firme, 60 días; de Santo Domingo a Cádiz, en 1500, 55 días; en el cuarto viaje, en 1502, de Cádiz a Santo Domingo, 49 días, y al retorno, en 1504, de Santo Domingo a Sanlúcar, 55 días.

El célebre Nicolás de Ovando —le acompañaba entonces Bartolomé de las Casas— salió de Sanlúcar el 13 de febrero de 1502 y llegó a Santo Domingo el 15 de abril: 62 días.

En su viaje de Santo Domingo a Sanlúcar, en 1523, Diego Colón invierte 49 días; y su esposa doña María de Toledo, de Sanlúcar a Santo Domingo en 1544, 59 días.

Los padres Jerónimos, salidos de Sanlúcar el 11 de noviembre de 1516, llegaron a Santo Domingo el 20 de diciembre: 39 días. El mismo día salió el padre Las Casas, de Sanlúcar, pero llegó a Santo Domingo 13 días más tarde que los padres Jerónimos, por haber hecho escala en Puerto Rico. En su viaje de Santo Domingo a España, en 1517, el ilustre protector de los indios invirtió 50 días.

(21) Aunque esta obra se consagra al período 1844-1861, se agregan aquí diversos apuntes de otros años.

(22) Acerca de navíos de España a Santo Domingo véase Boletín del Centro de Estudios Americanos de Sevilla. Sevilla 1918, Nov. 21, p. 26; y Haring, *El comercio y la navegación...*, p. 256.



Siglo y medio después había progresado muy poco la navegación.

El Bachiller Juan Francisco González salió de Puerto Plata el 18 de julio de 1655 y llegó a España el 1 de septiembre, portador de la noticia de la invasión de Penn y Venables. Travesía de 42 días.

Señala Haring que durante la primera mitad del siglo XVI, antes de que La Habana se transformase en puerto de despacho para los bajeles de regreso a España, y cuando Santo Domingo era todavía uno de los principales centros mercantiles de América, la ruta del Caribe al Atlántico se extendía por el paso de la Mona, entre la Española y Puerto Rico.

La actividad marítima de Santo Domingo, en aquellos días, era bien intensa. De aquí partían las expediciones hacia las tierras americanas aún inexploradas; por aquí pasaban necesariamente las embarcaciones procedentes de España, con destino a otros lugares, así como las que partían del Caribe hacia Sevilla y Cádiz.

Con razón dijo Felipe II que Santo Domingo era "llave, puerto, y escala de todas las Indias".

CORSARIOS Y PIRATAS

Las naos que hacían la carrera de España a la Isla eran abordadas, desde los primeros tiempos de la Colonia, por piratas y corsarios ⁽²³⁾. Uno de los más terribles fué el corsario por-

(23) Como ordinariamente se confunden los términos de corsario, pirata, filibustero, forbante y bucanero, se transcriben aquí las interesantes notas, al respecto, del Lic. C. Armando Rodríguez, que figuran en su opúsculo *La frontera dominico-haitiana*, S. D., 1929, pp. 454-456:

Aunque los españoles llamaban piratas a todos los buques extranjeros que navegaban en aquella época por el mar de las Antillas, no debe confundirse a los corsarios con los verdaderos piratas o filibusteros. El nombre de corsario se da a los buques armados por particulares en tiempo de guerra para atacar buques enemigos; pero todo ello con permiso de la nación que los ocupa y con cuyo pabellón navegan. El nombre de corsario se aplica también a la persona que manda buques de esa clase y a los hombres que los tripulan. Los corsarios forman parte de la marina militar; obedecen las órdenes de la nación por quien combaten, y el Estado que los ocupa es responsable de los actos por ellos cometidos; pero el Derecho de Gentes da el carácter de pirata a cualquier buque que reciba comisión de guerra de dos o más Gobiernos a la vez.

Cuando las hostilidades cesaban entre dos naciones que estaban en guerra se publicaba lo que los franceses llamaban el ban o bando de paz



tugués Juan Alfonso, vecino de la Rodela, quien robó varias naos, procedentes de la Isla, en 1549 ⁽²⁴⁾.

(24) Acerca de las funestas consecuencias de la piratería y el corso en la Isla, véase la importante obra de M. A. Peña Batlle, *La Isla de la Tortuga*. Plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias. Madrid, 1951. Basta señalar que el Capítulo II se titula *La Isla del contrabando*. Muestra de lo novelesca que es la historia de la piratería en el Caribe es el libro de Paul Duplessis, *Los Forbantes, piratas de las Antillas*. (Gruesa obra de historia y fantasía, de 953 páginas).

que prohibía el corso y declaraban fuera del bando (*hors ban*) e imponían castigos al corsario que hostilizaba a los buques que habían sido enemigos.

Los que no obedecían se llamaron forbantes por corrupción de *hors-ban*. Por extensión se aplicó ese nombre a los filibusteros.

Los piratas o filibusteros eran bandidos que operaban por su propia cuenta, en tiempos de paz y en tiempos de guerra; que pillaban o asesinaban, tanto a sus compatriotas como a los extranjeros, pues su único ideal era el botín que conseguían en sus asaltos y correrías. Pero, de todos modos, uno y otros, corsarios y piratas, empleaban los mismos bárbaros procedimientos y cometían los mismos asesinatos y crueles tropelías.

Parece que el Tratado de Vervins (1598) entre Felipe II de España y Enrique IV de Francia, fué el origen de las piraterías de los marinos franceses en las Antillas. Por ese Tratado se fijaron líneas convencionales llamadas *Cerco de las Amistades* y se convino en que al Sur del Trópico de Cáncer y al Oeste del Meridiano de las Azores no habría paz entre los súbditos de ambas naciones, y dentro de esos límites las presas que se hicieran se considerarían tan legítimas como si se hubieran hecho en tiempo de guerra.

Allá por los años de 1623 a 1625 habían establecido los filibusteros (franceses, ingleses, holandeses y portugueses) dos colonias en San Cristóbal, una de las Pequeñas Antillas; pero en 1630 fueron expulsados de allí por una poderosa escuadra española mandada por Don Fradrique de Toledo. Algunos de los aventureros volvieron poco después a San Cristóbal; otros se dispersaron en las islas de Martinica y San Martín y el mayor número vino a instalarse en las abandonadas costas del N. O. de Santo Domingo y en la isla fronteriza de La Tortuga.

Galeón. Gran barco, a veces de guerra, que servía para transportar a España el oro y la plata que producían las minas del Perú, Méjico y otros puntos de América. En 1770, durante la guerra de sucesión de España, un importante convoy de galeones cargados de oro feneció en el puerto de Vigo, y jamás se ha encontrado vestigio alguno de tan preciosa carga.

Bucaneros. Según algunos esta palabra se deriva del francés *boucan*, y esta de la voz caribe *bucacuí*, nombre del lugar en que los indígenas de América salaban y ahumaban las carnes para conservarlas. Nos parece preferible esta otra etimología. En el bajo latín la palabra *hircus* (macho cabrío) fué sustituida por *baccus*, de donde los franceses hicieron *bouc* para significar también macho cabrío, animal muy lascivo, y de ahí formaron *boucan*, = lupanar, lugar o albergue de vicios; *Boucaner* = frecuentar malos lugares, etc.; *Boucanier* = hombre criminal y vicioso. A principios del siglo XVI dejaron de usarse esas palabras en casi toda Francia, pero se conservaron en la costa de Normandía. En el siglo XVII volvieron a usarse, pero con otro sentido, con motivo del establecimiento en la costa septentrional de Santo Domin-



Del célebre corsario Banister habla Moreau de Saint Me-
ry —quien estuvo en la Isla por el 1783— en su *Descripción de
la parte española de Santo Domingo*:

“El nombre de Cayo de Banister y de Puerto Banister, que tenía en otro tiempo el fondeadero de que acabo de hablar, trae su origen de un combate memorable que se verificó en 1690, entre Banister, inglés, famoso corsario, que se hizo pirata, y dos fragatas inglesas. Banister, que tenía una fragata pequeña, se había asociado a un buque francés mandado por un nombrado Lagarde. Las dos fragatas, sabiendo que los piratas estaban fondeados en Samaná, entraron. Banister hizo desembarcar a tierra todos sus cañones y colocarlos en batería, y con los doscientos hombres de las dos tripulaciones, mató

go, de los aventureros franceses a quienes empezó a llamarse boucaniers, que eran compañeros de los filibusteros, pero que se dedicaban a operaciones distintas que éstos. Entonces se llamó boucanage a la acción de ahumar carnes y pescados para sacarlos y conservarlos y de ahí vino la palabra boucaniers, nombre con que se designó a esos criminales franceses que no podían vivir tranquilos en su patria y que prefirieron vivir en las Antillas de la caza y del comercio de animales y de carnes, cosa abundantísima en la Isla de Santo Domingo, pues en sus bosques se criaban enormes cantidades de cerdos cimarrones y de toros salvajes. Muchos de esos aventureros se juntaron con otros de distinta nacionalidad y no conformes ya con el papel de comerciantes y cazadores (bucaneros) se convirtieron en verdaderos piratas o filibusteros y por eso muchos autores aplicaron indistintamente más tarde el nombre de filibusteros o el de bucaneros a aquellos hombres que no reconocían más ley que su capricho ni más autoridad que su fusil. Pero la verdadera distinción era esta: filibusteros, los piratas que salían en expediciones de guerra para saquear y robar cuanto encontraban y muy particularmente los ganeones y las ciudades españolas. Bucaneros eran los que se dedicaban a la caza y al comercio, y habitantes o cultivadores aquellos aventureros venidos de San Cristóbal y otras Antillas menores y que eran entendidos en trabajos de agricultura, quienes, renunciando a la peligrosa vida de sus compañeros los filibusteros se dedicaron exclusivamente a las labores del campo. A más de las tres clases de aventureros ya citados había la clase de los comprometidos que eran individuos que ignorando lo que iban a padecer, se alquilaban o vendían por tres años para trabajar en las habitaciones. Estos infelices eran tratados con extremada crueldad y constantemente estaban soportando el látigo de sus amos, a tal extremo, que muchos morían a consecuencia del mal trato que recibían.

M. Alexander Olivier de Oexmelin, en su curiosísima “Historia de los Aventureros Filibusteros” ya citada, Ed. francesa, Lyon, año 1774, cuenta las penalidades que él mismo sufrió en la Tortuga, en su calidad de comprometido o esclavo de M. de La Vie, que era lugarteniente general de la Isla.

Los bucaneros eran hombres solos, sin mujeres y sin hijos; se asociaban de dos en dos, tenían comunidad de bienes, y cuando moría uno, el otro era propietario de todo; por eso se llamaron Hermanos de la Costa. El Gobierno francés en 1665 tomó a su cargo la protección de esos colonos, les envió un Gobernador y un cargamento de mujeres recogidas por la policía en las calles y lupanares”.



más de ciento veinte hombres a los ingleses y obligó a emprender la retirada a las dos fragatas, las que, sin embargo, echaron a pique la de Banister. Como no le quedaba más que el buquecito que no podía coger más que como ochenta hombres, se degollaron entre sí para poder embarcarse, por el temor que tenían de que vinieran a cogerlos”.

Refiriéndose a lo propicia que era la bahía de Samaná para la actividad del corso, decía Moreau de Saint-Mery:

“Si Samaná continúa abandonada como lo está hoy, y siendo como es el puerto más a barlovento de toda la Isla, sería un refugio para los corsarios y para los buques enemigos; puesto que entrarían allí, descansarían y conseguirían agua y leña. Este punto de crucero es tanto más ventajoso para ellos, cuanto que todos los buques franceses que vienen de Europa o de las Islas de Barlovento, destinados para la parte del norte o del oeste de Santo Domingo, están obligados a reconocer el Cabo de Samaná, o cuando menos, el Cabo Francés Viejo, a causa de los peligros de los desembarques que es necesario temer, y aún acercarse mucho a tierra, a fin de evitar el Pañuelo Cuadrado, que es el más oriental de esos escollos.

Si Francia poseyera a Samaná la fortificaría; los enemigos no encontrarían allí ningún refugio y por eso mismo, la recalada a Santo Domingo dejaría de ser peligrosa durante la guerra, por pocos buques ligeros que se tuvieran en ese mismo punto, los que alejarían a los corsarios enemigos de un crucero que la menor necesidad, el menor acontecimiento de mar, no les permitiría sostener por más tiempo”.

Refiriéndose al comercio ilícito que por el siglo XVIII hacían los dominicanos en la costa norte de la Isla, donde adquirirían esclavos y utensilios, decía Sánchez Valverde:

“Como estas introducciones, aunque necesarias y utilísimas, eran fraudulentas, procuraban impedirse dando licencias de armar Corsos para estorbar los Contrabandos de la Costa, con lo qual encontramos otra Mina. Nada es más animoso que la pobreza y ella excitó a todos los vecinos de la Capital a comenzar esta guerra en sus lanchas o piraguas, en que iban veinte y cinco o treinta hombres bien armados, pero al descubierto. Echábanse sobre el barco contrabandista que hallaban, tomá-



banle y partían el importe de su valor. Mejorando de buque con el apresado, se juntaban en mayor número y con más defensa y así fueron enriqueciéndose muchos vecinos y haciéndose famosos corsarios y prácticos excelentes de todo el seno mexicano.

“La guerra que llamamos de Italia, por los años de 40, cogió a los dominicanos instruídos y cebados en este ejercicio, que les era tan lucroso y se dieron más que antes a sus correrías, en las cuales se alargaban hasta los puertos de sus enemigos, buscaban y guardaban los cruceros más frecuentados y de este modo les cortaban su comercio entre las Islas: el del Continente con la Nueva York y el de Inglaterra, cogiéndoles muchos barcos de considerables portes e intereses.

Fueron señalados entre los Capitanes corsarios de aquel tiempo un Josef Antonio, un Domingo Guerrero, un Don Francisco Valencia y un Olave y, sobre todo, Don Francisco Gallardo, que hizo más y mayores presas que ninguno. Algunos que armaban en otras partes iban a Santo Domingo en busca de tripulación y se estimaban sus naturales por los más esforzados y diestros para el corso ⁽²⁵⁾.

“Finalizada esta guerra, se continuó la de los contrabandistas por la costa con iguales ventajas de la Isla. El Capitán

(25) En documento de 1698, de la Colección Lugo se habla del “pirata Lorenzillo. (Boletín del Archivo General de la Nación, C. T., No. 7, 1939, p. 296. El 27 de agosto de 1789 se expidió Patente de corso contra los barcos ingleses que infestaban los mares americanos. Una Real Cédula del 1º de febrero de 1762 se refiere al Reglamento para los dueños de barcos que quisieran armarse en corso. (Véase en Archivo Nacional, La Habana, Cédulas..., tomo 3, folios 311 a 327). En la Biblioteca de Palacio, Madrid, existe un Cedulario de la Real Audiencia de Santo Domingo, de los años 1558-1593, en el cual, entre numerosas Cédulas relativas a navíos y a la navegación de España a la Isla, hay las siguientes relativas a corsarios:

Acerca de como se arman naos de corsarios para estas partes, Madrid, 2 de mayo de 1574;

Para que los navíos que vienen a España con carga convendría vieran en dos flotas, una en febrero y otra en junio o julio para seguridad de corsarios y que el General o Almirante que se nombrare fueren personas naturales y no portugueses ni extranjeros. Madrid, 3 de mayo de 1573;

Para que de la artillería de la fortaleza se provea de ella a las armadas que se hiciesen contra corsarios. Madrid, 13 de febrero de 1552;

Para que el Presidente dé aviso de los corsarios en el Distrito de la Audiencia de Santo Domingo. Madrid, 2 de mayo de 1574;

Avisa Su Magestad de cómo viene a estas partes una armada gruesa de corsarios franceses. En Lisboa, a 7 de junio de 1582.



Don Domingo Sánchez y otros, entre varias presas interesadas que les tomaron, hallaron considerable número de negros y negras. Así se siguió hasta el rompimiento del año de 61 con los ingleses. Entonces nos rindió el corso más que nunca. Como aquella nación no estaba separada entre sí y tanto los americanos como los que hoy se llaman realistas eran enemigos, fué inmensa la cosecha de nuestros armadores. El Capitán Lorenzo Daniel, llamado vulgarmente Lorencín, que hasta entonces había sido terror de los contrabandistas, se hizo azote de los ingleses, a quienes quitó más de sesenta embarcaciones así de Comercio como de Guerra. A la retaguardia de las mismas escuadras enemigas se iba con una balandra, burlándose de las fragatas de guerra y sacaba de entre ellas prisioneros los buques ⁽²⁶⁾.

LA MARINA EN 1806 Y 1807 ⁽²⁷⁾.

En tiempos de la dominación francesa, en 1806, bajo el

(26) El autor reduce a narración las ideas combinadas de corso, corsario y provechos del corso, lo mismo en el tiempo de tranquilidad que en el de ofensiva contra enemigos en tiempo de guerra, por la constitución de agentes particulares o asaltantes, que se regían por ordenanzas legales moderadoras de las resultas de los cursos hechos en presas buenas y malas, a que estaban los corsarios apatentados expuestos, quedando por ellos las pérdidas experimentadas en el ejercicio y las sancionadas en los pleitos o reclamaciones litigiosas, o la parte proporcional de las ganancias, según las leyes establecidas. Por R. C. de Madrid, 22 de febrero de 1644, se pusieron en vigor en todo el territorio y mares de las Indias Occidentales las Ordenanzas reales para hacerse el corso legal contra piratas, contrabandistas y enemigos de la Corona. AGI, Escribanía de Cámara 2A. De más está decirse que este corso no había de haberseles siempre con barcos de piratas descuidados o desarmados, sino que generalmente se regían por ordenanzas similares, o de corso contra corso. La importancia de este ejercicio en la Isla da materia para una historia particular, pero aquí se muestra solamente la veracidad contenida en el texto. Durante la guerra de 1762 fueron metidos en el puerto un paquebot, un bergantín, seis balandras, dos goletas y un guairo: y fueron corsarios dominicanos sus introductores: Lorenzo Daniel, Juan Bautista San Marcos, Juan Cueto, Domingo Antonio Serrano. En junio de 1747 Domingo Sánchez Moreno y José Sánchez apresaron una fragata inglesa de 22 cañones y pedreros con un cargamento de 192 negros, de marfil, cera y palo de tinte, todo valorado en 32.000 pesos. La lista de corsarios legales es muy extensa; entre ellos fueron muy afortunados don Juan José Campuzano Polanco, en la primera mitad del siglo XVIII, y Lorenzo Daniel (Lorencín) en la segunda. Este solo sujeto metió en el río el año 1774 19 bajeles y 12 lanchones y piraguas. (AGI, Santo Domingo 1078). (Nota de Fr. C. de Utrera, en Sánchez Valverde, *Idea del valor de la Isla Española...*, C. T., 1947, p. 142.

(27) Acerca de la marina en tiempos de la guerra dominico-francesa de 1808-1809, véase Juan Sánchez Ramírez, *Diario de la Reconquista. Proemio y notas de Fr. C. de Utrera*. C. T., 1957. Vol. 1 de esta Colección).



Gobierno de Ferrand, la marina de Santo Domingo era la siguiente:

Dupuy, teniente de marina, comandante del aviso del Estado *El Mosquito*.

Brouard, teniente de marina, Comandante del aviso del Estado *General Ferrand*.

Sachs, teniente de marina, Capitán del Puerto.

Tapoul, Piloto del Puerto.

You, empleado extraordinario del Puerto.

Drain, Capitán de artillería de marina.

D'Aubremont, Comisario de marina de 3^a clase.

A. F. Goguet, Sub-comisario de marina de 1^a clase.

En 1809, ya muerto el General Ferrand, bajo el Gobierno de Barquier, la marina de Santo Domingo contaba con los siguientes funcionarios:

Sachs, Capitán de fragata, comandante de la goleta del Estado *Grand-Décidé*. (En misión en Francia).

Brouard, Capitán de fragata, comandante del aviso del Estado *Superieur*.

Boyer, Teniente de navío, comandante de la goleta *Sentinelles*.

Bégon, Capitán del Puerto.

Pépin, antiguo Capitán de navío, Piloto del Puerto.

Fabvre, Sub-comisario de marina.

Bailly, Sub-comisario de marina.

Goguet, Comisario de marina de 2^a clase.

Robiou, Sub-comisario de marina de 2^a clase, encargado de la policía del Hospital, Ingeniería y Artillería.

Blampied de la Cabotière, Comisionado principal de marina.



EL PIRATA COFRESI

El célebre Pirata Cofresí, entre cuyas leyendas se cuenta la de su tesoro, escondido en la Península de Samaná, estuvo en las cárceles de Santo Domingo, como lo recuerda el Dr. Coll y Toste en el *Boletín Histórico de Puerto Rico*:

Roberto Cofresí nació en Cabo Rojo, y era hijo legítimo de Francisco Cofresí y María Germana Ramírez Arellano. Estuvo casado con Juana Creitof. Ignoro si tuvieron hijos. Se dedicó a la piratería con otros jóvenes como él, de la piel del diablo.

Las depredaciones que ejercían estos piratas en aguas del Atlántico intercolonial y en el Mar Caribe tenían en continua alarma al comercio de todas estas islas del archipiélago antillano. El gobierno de los Estados Unidos tomó cartas en tan enojoso asunto y dictó la orden de combatir con energía a los piratas de las Antillas. El gobernador don Miguel de la Torre tomó también rigurosas medidas en la Isla para perseguir a los piratas.

Roberto Cofresí ignoraba la tempestad que se iba a desencadenar contra él y sus intrépidos compañeros. Reposaba de sus raterías marítimas frente a Boca del Infierno, en la costa de Guayana. La velera balandra *Ana*, de que se había apoderado, había sido construída en Fajardo y pertenecía a un tal Toribio Centeno. Avisado el Comandante militar del Departamento del Sur, don Tomás de Renovales, de que la goleta de Cofresí estaba fondeada en Boca del Infierno, se puso de acuerdo con el Alcalde de Ponce, capitán don José de Torres, y con el capitán de una goleta de guerra americana que se encontraba en el puerto de aquella ciudad; tripularon la balandra *San José y las Animas*, de la propiedad de don Juan Bautista Piereti, quien se dispuso a dirigir la expedición contra el célebre pirata caborrojeño.

Embarcaron en la balandra el capitán americano Garret S. Pendegrast, el segundo George A. Magrades, el tercero Francis Storer, el cirujano Samuel Bidee y veintitrés marineros armados. Se puso en la balandra un cañón de a seis, e izaron velas en busca del enemigo. Piereti iba al timón como conocedor de aquellos lugares marítimos llenos de bajos y restingas. El



día 5 de marzo, a la una de la tarde divisó Cofresí el barco que iba en su persecución; creyó que sería una buena presa y se le echó encima. A tiro de pistola descargó la *San José* contra la *Ana* la metralla de su cañón y los veintitrés fusiles de su marinería. Cofresí contestó intrépidamente por tres veces a sus contrarios. Cuando juzgó la superioridad del enemigo viró de bordo su goleta y se dirigió a tierra; y varó su barco en el playín más cercano. El combate había durado 45 minutos y la *Ana* fué apresada por la *San José*. Los piratas derrotados ganaron la costa bajo el fuego continuo que les hacían sus perseguidores. Se calculó que Cofresí había perdido la tercera parte de su gente a juzgar por los cadáveres que se encontraron sobre la cubierta de su encallado buque. Se apresaron seis fusiles, un cañón de a seis, algunas provisiones y papeles en inglés y en español.

Cofresí ganó afortunadamente la playa costera con algunos amigos, salvados del combate. En tierra le esperaba la persecución del capitán don Manuel Marcano, ayudante de la Comandancia Militar del Sur, quien lo apresó con dos malhechores más, después de hacer inútil resistencia. Los presos fueron llevados a Guayama; y según informes de don Francisco Brenes al Gobernador, se cogió a Cofresí lleno de heridas, y otro pirata cayó al suelo de un trabucazo. El parte oficial termina diciendo: al Cofresí se le han curado todas las heridas, que según el pronóstico del facultativo, don Francisco Roso, no morirá pronto de ellas. Y más adelante añade al enviar cinco reos a San Juan: Cofresí tal vez no se podrá remitir tan pronto por el mal estado en que se halla, si acaso no muere.

La guarida natural de Cofresí era la isla de la Mona, donde en 1824 había sido ya sorprendido y despojado de la embarcación que tenía, habiéndole muerto en rudo encuentro un compañero llamado el *Portugués* y otro amigo de nombre Pepe Cartagena. Se le apresaron cuatro piratas. El terrible paladín pudo huír en un bote, que le quedaba, hacia las costas de Santo Domingo. Las autoridades dominicanas, avisadas, lo apresaron y condenaron a seis años de presidio. De la carcelería dominicana se fugó Cofresí con un compañero atrevido, llamado Portalatín, compró un bote en Macoris e hizo rumbo a Puerto Rico, desembarcando en puerto de la Lima (Naguabo) a Portalatín y siguiendo él para la isla de Vieques. En la antigua *Bie-*



que hizo leva de bandidos y reunió catorce hombres arrojados y valientes de pelo en pecho. Regresó al puerto de Lima, robando de paso en Humacao un cañoncito de un buque en construcción. Tenía entonces a sus órdenes quince piratas.

En su declaración ante el fiscal de S. M. confesó Cofresí haber apresado en Vieques una balandra francesa y una goleta danesa, en St. Thomas un guairo, un bergantín y una goleta de Santo Domingo, un balandro cargado de ganado en Boca del Infierno, otro guairo en Patillas, a cuyo capitán le quitó 800 pesos en dinero y una goleta americana en Punta de Piñones, (frente a Laguna de Piñones, Río Piedras), despojándola de su cargamento, que valía ocho mil pesos.

Cofresí, de veintiseis años de edad, y diez compañeros de piratería, fueron fusilados en el Campo del Morro el 27 de marzo de 1825, quedando satisfecha la vindicta pública, como rezan los viejos papeles de antaño.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES EN 1827.

Los consignatarios de buques en Santo Domingo, en 1827, eran don P. Pujol, Durocher et Fils, F. Travieso, Robles, Tomás Crist, Montas y Tampier, Gazan Fils, S. Rotschild, Laurence, Levy Fils y A. Ripley. Con Pujol hizo Duarte su memorable viaje a Europa ⁽²⁸⁾.

FLOTA ESPAÑOLA EN SANTO DOMINGO ⁽²⁹⁾

Después de veinte y dos años que Santo Domingo se separó de su metrópoli, y que ha experimentado tan notables

(28) Entre los marinos de entonces figuraba Ignacio Guerrero. En 1828 pertenecía a la masonería dominicana. Tenía 41 años. Nació en Santo Domingo. En el periódico *El Telégrafo Constitucional de Santo Domingo*, de 1821, se publicaba el movimiento portuario de Santo Domingo, las entradas y salidas de las embarcaciones, en que figuraban los nombres de las embarcaciones y de sus capitanes, procedencia y destino, etc. Véase reproducción de ese periódico y de *El Duende*, del mismo año, en nuestro libro *La Imprenta y los primeros periódicos de Santo Domingo*, C. T., 1944.

Entre los barcos de más grato recuerdo que aportaban a Santo Domingo en tiempos de la Colonia, se cuenta *La Flecha*, en que venía el *Situado de México*, anualmente, recibido a vuelo de campanas. Hizo diversos viajes entre los años 1748 a 1758. Su Contador, Josep Echagoyen, era el Encargado del transporte y entrega del *Situado*, del dinero con que España socorría a la menesterosa Colonia de Santo Domingo.

(29) Del periódico *El Dominicano*, No. 13, S. D., 9 de marzo de 1846. En 1854 estuvo en Santo Domingo el Almirante José María Duquesne,



acontecimientos, bien que sin haber sido jamás hostil a la España, el 24 del pasado a las cuatro de la tarde, una división de seis buques españoles al mando del honorable Sr. D. Pablo de Llanes, coronel de marina, fondeó en la rada, frente del puerto de esta Capital: inmediatamente un oficial bajó a tierra con un pliego para el Sr. Presidente de la República, que estaba en su habitación con los Ministros Secretarios de Estado: esta comunicación decía, que la misión del Sr. Llanes, en nombre de los Excmos. Sres. Capitanes Generales de las Islas de Cuba y Puerto Rico, y del Excmo. Sr. General en jefe de las fuerzas navales españolas en el mar de las Antillas, traía por objeto el reclamar de la República Dominicana, que el pabellón español fuese respetado y libre de los efectos del bloqueo que se decía, había decretado esta República, pues así lo exigían las simpatías que reinan, entre los habitantes de esta parte de la Isla conocida antiguamente por Española y sus vecinos de Puerto Rico y Cuba, por la identidad de origen, religión, idioma y buena fé recíproca". El Presidente de la República y demás miembros del Gobierno, recibieron al dicho oficial con toda la atención y urbanidad debida, y en el momento se apresuraron en contestar al Sr. Comandante de la división, que la República Dominicana, no había dado tal Decreto, que los haitianos eran los que lo habían hecho y que si nosotros habíamos desplegado fuerzas marítimas era para evitar sus depredaciones y para proteger el Comercio de los buques que viniesen a nuestros puertos; que el pabellón español, sería siempre debidamente respetado en la República Dominicana, pues esta no había hostilizado ni declarado guerra, sino a los haitianos, que nos habían sumergido por el espacio de 22 años, en la más espantosa cautividad: que los buques españoles que habían abordado a nuestros puertos habían sido bien recibidos, y que por las comunicaciones hechas con anterioridad a los Excmos. Sres. Gobernadores de Cuba y Puerto Rico, se les había manifestado el deseo de entretener relaciones de amistad y buena inteligencia, no sólo con la España, sino con todas las naciones civilizadas.

El dicho oficial acompañado de algunos ayudantes de campo del Presidente, del comandante de la plaza y de otros ofi-

con una escuadra y un gran barco. Duquesne nació en La Habana en 1804 y murió allí el 3 de julio de 1854.



ciales dominicanos, que a porfía se disputaban el prodigarle atenciones, se retiró a su bordo después que el presidente le encomendó decir verbalmente a su Comandante que si él y sus oficiales gustaban venir a tierra podían hacerlo tan libremente, como el que vá a casa de sus amigos, y que si necesitaba de algún refresco para sus buques o cualquiera otra cosa, todo se le facilitaría inmediatamente.

Al siguiente día, como a la una, cuando el Presidente de la República, mandaba a bordo de la fragata Comandanta, tres oficiales superiores para cumplimentar al Sr. Llanes, éste se embarcó y vino a tierra al Palacio del Gobierno y después de recibido con ceremonias muy afectuosas y distinguidas, el Sr. Llanes, sujeto muy recomendable por su afabilidad, por sus luces y por la lealtad y franqueza de su carácter, manifestó las intenciones benévolas del Gobierno de la Reyna de España, no sólo para con la República Dominicana sino también para con las demás Repúblicas hispanoamericanas; dijo que ninguna pretensión tenía de dominación en esta parte, ni de coartación de libertad, y que sólo aspiraba a relaciones de comercio y buena inteligencia y a la preferencia que debe ser concedida a los españoles por recíprocas simpatías, asegurando en su particular que ninguna dificultad a su parecer, se presentaría para un reconocimiento formal, siempre que se enviasen Diputados a la Corte de Madrid. En fin, concluyó después de muy afectuosas y satisfactorias conversaciones, por decir que si la Plaza le saludaba, él estaba pronto a contestar tiro por tiro, y así se verificó. Cuando visitó nuestra magnífica Catedral y al llegar al lugar en donde descansaban los restos venerandos del inmortal Colón, vimos el efecto que producen los recuerdos de este hombre ilustre, en todas las almas sensibles.

El Sr. Llanes se despidió por último para emprender su marcha al Cabo Haitiano, a donde le llamaba un servicio interesante de su gobierno: habiéndosele facilitado un oficial de marina que le sirviese de piloto costero.

Estos acontecimientos son muy notables en la historia de nuestra revolución, porque ellos denotan el interés y la benevolencia con que los españoles miran a los dominicanos, bien que esto sea debido a la identidad de origen, pero no dejará de tener mucha parte de satisfactorio para los españoles, el que



los dominicanos hayan trillado su revolución por la senda del valor, denuedo caballeresco, y generosidad debida a su carácter, religión y costumbres que aun no pudieron olvidar. También son notables por la facilidad con que se presenta a un gobierno tan naciente el reconocimiento de su antigua metrópoli, bien que se mezclen intereses recíprocos, bien que la política actual de la España, reconociendo sus verdaderos intereses. la impela: bien que la admirable conducta de los dominicanos y los principios que han adoptado les atraigan la gratitud de sus antiguos hermanos, y que un sentimiento de convicción del Gobierno español, no dejará de hacerle conocer que las calamidades de Santo Domingo comenzaron desde su cesión a la Francia y por el abandono con que fué visto por los anteriores gobiernos este importante suelo.

De cualquiera manera y en el estado actual de cosas, la España se ha manifestado noble y generosa con la República Dominicana. La misión del Sr. Llanes, sabiamente confiada a un sujeto de distinguida capacidad y tino, le hace honor, y los resultados serán útiles y ventajosos a los intereses de ambos Gobiernos. El nuestro ha dado orden inmediatamente a los jefes y comandantes de los puertos de mar, para que cualquiera buque español de guerra o mercante que llegue a ellos, sea bien recibido y auxiliado con cuanto pueda necesitar, y al Jefe de la Escuadrilla Dominicana, se le ha renovado con particularidad, la orden que tenía de respetar las banderas de las naciones nuestras y amigas, y de proteger cualquier buque español mercante que encuentren los buques que están bajo su mando.

Un reconocimiento de la España en favor de la República Dominicana, como estado libre, independiente y soberano, es cuanto puede desearse en política, para asegurar su estabilidad y su prosperidad futura.

VISITA DEL PORPOISE

El periódico *El Dominicano*, S. D., N^o 18, del 13 de junio de 1846, dió la siguiente noticia de la visita del *Porpoise*:

“El Comandante Hunt del bergantín americano de guerra, *Porpoise*, al llegar a esta República manifestó al Gobierno en nombre del de los E. U. las simpatías de aquella República hacia la nuestra. La ignorancia que allí se tiene del estado en



que se halla la República Dominicana, hizo que se le despachase con el objeto de adquirir noticias de nuestra situación actual. El Sr. D. Porter, teniente de marina está en estos momentos recorriendo el interior de este territorio. Dichos Señores y otros oficiales de abordó asistieron a un baile en la casa del General Señor Mariano Mendoza en cuya sala las banderas de las dos Repúblicas se veían enlazadas.

DESERCIONES DE MARINOS

Las deserciones de marinos extranjeros en los puertos de la República eran casos frecuentes que ocupaban a las autoridades dominicanas. Valgan algunos casos. En agosto de 1846 desertaron en Samaná, de la corbeta francesa *Naiade*, dos marinos. En octubre de 1853 desertaron algunos marinos de la barca francesa *Le Charles*, según consta en oficio del 22 de octubre de 1853 del Ministro de Guerra, Abad Alfau, a la Cancillería Dominicana. Fueron capturados en noviembre del mismo año, en El Seibo. En octubre de 1856 desertaron tres marinos del buque de guerra español *Don Juan de Austria*, surto entonces en el puerto de Santo Domingo. En 1858 desertaron los marinos Cegio Burago y Luigi Bennati, del bergantín sardo *Duce Cugnati*, y escaparon de la persecución nacionalizándose dominicanos.

INCIDENTE DEL SEAFLOWER

En la proclama de Jiménez, del 22 de mayo de 1849, contra Santana, acusó a la flotilla a sus órdenes de haber estafado una goleta inglesa que venía de Curazao, después de haberle disparado varios tiros, dando lugar a que el Cónsul de Inglaterra hiciera intervenir, en el asunto, a un buque inglés. En una carta inédita, del día anterior, del Cónsul Schomburgk al Presidente Jiménez, le decía que acababa de recibir una carta del Capitán Wood, del *Hound*, en que le participaba que el caso de la detención de la *Seaflower* había sido satisfactoriamente arreglado ⁽³⁰⁾.

(30) Entre los numerosos incidentes de esta naturaleza se cuenta el relativo a disparos de barcos americano e inglés en Santo Domingo (12 de enero 1855), caso al que se refiere el Libro de Sentencias, 1847-1856, folios 135-138, del Archivo General de la Nación; Reclamación del General Nuezi, Incidente del Niobe, satisfacción a la bandera inglesa, en El



Al mismo asunto se refiere la siguiente carta, inédita:

Santo Domingo, 9 agosto 1889.

Señor Don César N. Penson,
Ciudad.

Muy Señor mío y amigo:

Se halla en mi poder la muy apreciable de Ud. fecha 31 julio pdo. cuyo contenido ha merecido toda mi atención, particularmente tratándose de adquirir datos de una de las personas para mí más querida en el mundo, como lo ha sido mi inolvidable hermano Don J. B. Cambiaso Q. E. P. D.

A pesar de mis multiplicadas atenciones estoy dispuesto a prestarme gustoso para complacer a sus nobles deseos, pero al efecto deberé registrar el antiguo archivo de nuestra casa, y esta operación requiere un tiempo que no tengo disponible de momento, y en la duda de saber si vendré a encontrar algún dato demasiado tarde, me apresuro a corresponder a los informes de su estimada carta hasta adonde alcanza mi memoria.

Casualmente he sido testigo ocular en el hecho de la goleta inglesa *Seaflower* en el año 1849 en la época que la flotilla dominicana sitiaba el puerto de esta Capital, cuando le fueron compradas unas provisiones para uso de la misma flotilla y pagadas con una orden de una casa de esta ciudad garantizada por mi hermano, pero que al siguiente día se presentó el bergantín inglés de guerra *Hound* enviado por el Cónsul de S. M. B. Sir Robert H. Schombourgk, exigiendo la devolución de las dichas provisiones y otras condiciones en reclamaciones que no recuerdo, y el todo ha sido pacífica y dignamente arreglado, y para mayores detalles puede conseguirlos con el actual Señor Vice Presidente de la República Don Ml. Ma. Gautier que era en aquella época Secretario privado de mi hermano y primer Contador de la flotilla.

Recuerdo el bergantín de guerra dominicano *San José* que mandaba el Coronel Don Juan Evertz pero nó los detalles que

Porvenir, No. 15, Puerto Plata, abril de 1873; Captura del Moctezuma, barco español, por patriotas cubanos, en nuestro libro *Maceo en Santo Domingo*, Santiago, R. D., 1945.



Ud. desea; es cierto que fué vendido por el Gobierno a una casa de comercio.

Siempre a sus órdenes muy At. S. S. Amigo,

L. Cambiaso.

(Del original. Archivo de E. R. D.)

ENSEÑANZA DE LA NAUTICA ⁽³¹⁾.

Al establecerse, por Decreto del 20 de octubre de 1852, los Colegios Nacionales, uno en Santo Domingo y otro en Santiago, se incluyó en ellos la enseñanza de la Náutica, según se indica en los siguientes artículos:

Art. 27. La clase de náutica se compondrá de las materias siguientes, en cursos de dos años: principios de aritmética, geometría y trigonometría, cosmografía, pilotaje, maniobra marinera, táctica naval y la balística.

Art. 28. Para ser admitido a este curso, deberán los jóvenes haber cumplido 14 años y saber leer, escribir y contar.

Art. 29. Al matricularse un joven se le prevendrá, que se presente en el Ministerio de Marina, sin cuya orden no será admitido en esta clase.

Art. 30. Desde que se matricule un joven, tendrá el sueldo y uniforme de guardia marina; pero no podrá empleársele en ningún servicio.

Art. 31. Cumplidos los dos años de estudio, si fuere aprobado en su examen, se embarcará con sueldo de oficial, pero sin el carácter de tal, en un buque de guerra o bien en buque mercante, con permiso entonces del Gobierno; y al justificar haber estado a bordo dos años, recibirá despacho de oficial de la marina nacional.

(31) Por Decreto 1410, de 1875, fué creada una Academia de Náutica, de precaria existencia. Creóse otra por Ley 2141 de 1883. La fundada por el Presidente Heurieux, en 1894, fué inaugurada con 20 alumnos, bajo la dirección del competente oficial de la marina de guerra española don Luis Martínez Viñalet, el día 2 de julio de 1894. Don Gerardo Jansen, Comandante del crucero Restauración, Director de la Academia de Náutica, Catedrático de Matemáticas en el Instituto Profesional, Director de la Escuela Normal, Jefe de la Armada Dominicana, Director de la Escuela de Bachilleres, etc., murió en Santo Domingo en julio de 1914.



FARO DE SANTO DOMINGO

El vetusto Faro de hierro levantado en el antiguo Fuerte de San José, hoy calle José Gabriel García, junto al mar, en la actual Ciudad Trujillo, fué adquirido por el Gobierno de Báez en 1851. Llegó al Ozama en 1852 y fué encendido por primera vez en la noche del 14 de agosto de 1853: luz blanca, fija, desde la caída del sol hasta el amanecer, sustituida en 1879 por otra más brillante, que colocada en un aparato giratorio presentaba, de minuto en minuto, fases blancas y rojas que podían ser distinguidas a distancia de 18 a 20 millas inglesas. Ha sufrido diversas modificaciones en su sistema de alumbrado. Ya tiene el carácter de una reliquia.

LA FLOTILLA EN LA GUERRA CIVIL, 1857-1858.

En la contienda civil iniciada en Santiago el 7 de julio de 1857, intervino la flotilla dominicana. Los buques de los revolucionarios estaban comandados por Juan Alejandro Acosta y los del Gobierno de Báez por el General Juan Esteban Aybar. Aybar salió del Ozama el 7 de abril de 1858 con los buques *Desolación* y la bombardera *El Terror* (de una colisa y un mortero). El 14 estaban en Samaná. El 23, frente a Puerto Plata, junto con otros barcos de la flotilla que habían salido antes de Santo Domingo. (Ya la flotilla del Gobierno, operando en la costa Norte, había bombardeado a Matanzas el 11 de septiembre de 1857). Entre sus barcos se encontraban las cañoneras *Agustina* y *Julia*, cada una con una pieza de artillería.

Al bloqueo de la Villa de Isabel de Torres se refiere el siguiente suelto del *Boletín Oficial*, S. D., No. 37, del 6 de mayo de 1858:

El bloqueo de Puerto Plata y de todos los puertos del Norte de la República, es hoy un hecho cierto consumado no sólo por la presencia de las fuerzas que lo constituyen, sino por la captura de los buques contraventores que han pretendido burlar las disposiciones del Gobierno. El Comandante en Jefe de la flotilla da el siguiente parte:

A bordo de la Corbeta *Desolación* ⁽³²⁾ el día 26 de Abril frente a Puerto Plata. Hemos llegado frente a este Puerto el

(32) Corbeta de guerra *Desolación*, 9 cañones. Flotilla de 1858.



día 23 de Abril y ese mismo día apresamos a la goleta el *Ex* que salía de él cargada de sal. Por cinco marinos que se huyeron en un bote para venir a ponerse bajo las órdenes del Gobierno supe más tarde que dicha goleta se dirigía a la Romana a descargar la sal que tenía a su bordo por cuenta de los facciosos, a quienes pertenecía ya la goleta.

El día 25 apresamos la goleta *Trío* ⁽³³⁾, paquete de Puerto Plata a Santomas, la que capturamos en la misma boca del puerto cuando confiada en su marcha trataba de burlar la presencia de la fuerza bloqueadora. Afortunadamente la corbeta a mi mando pudo interponerse en el tránsito y hacerla detener por medio de la artillería. Ese mismo día apresamos también a la goleta inglesa *Crimea* que aunque despachada para Jacmel, pretendió introducirse en Puerto Plata, en cuyas aguas fué capturada ⁽³⁴⁾.

El General Aybar concluye asegurando que aunque los vientos del Norte no le habían permitido emplear la fuerza contra los insurrectos, agotados ya los medios pacíficos de estilo, podía contar el Gobierno con que aquella población se rendiría bajo sus fuegos, o que quedaría sepultado frente a ella con todos sus bravos compañeros.

CHARLES HILL, INCIDENTE

No fueron pocos los incidentes ocurridos entre barcos dominicanos y extranjeros. Uno de los más resonantes fué el del *Charles Hill*, a que se refiere la siguiente sentencia, del 18 de marzo de 1857, que se incluye como una curiosidad y por los datos útiles que ofrece:

En Nombre de la República.—El Tribunal de Primera Instancia del Distrito Judicial de Santo Domingo competentemente reunido en el Palacio de Justicia, lugar ordinario de sus sesiones, presentes los Magistrados José Aifonso Rodríguez, Presidente, Carlos Moreno y Joaquín Montolío, jueces, Manuel

(33) La goleta *Trío*, armada en guerra, salió al mar el 27 de mayo a unirse a la flotilla, con el nombre de Salamandra.

(34) *Crisis*, apresada en Puerto Plata, mayo 1858, danesa, con su capitán Julián A. Read, por forzar el bloqueo de Puerto Plata. Read era de Boston. Otras noticias de la Flotilla en 1857-1858, en García, *Historia*, Vol. III, pp. 260, 261, 287-292, 296, 297.



Ma. Gautier, Procurador Fiscal, y Pedro Llaverías, Secretario, ha dado la sentencia siguiente en sus atribuciones civiles ⁽³⁵⁾.

En la demanda interpuesta por el Gobierno de la República Dominicana, contra el Sr. Albert Smith, capitán de la goleta americana llamada *Charles Hill* por avería intencional que le causó al paquete dominicano *19 de Marzo*.

Llamada la causa del Rol.

Oído al Procurador Fiscal como representante nato de los derechos del Fisco, presentando los medios en que apoya su demanda en daños y perjuicios contra el Sr. Albert Smith, capitán de la goleta americana *Charles Hill* surta actualmente en la Ría del Ozama, exponiendo en hechos lo que sigue: "El seis de Marzo corriente salió de este puerto con destino al de San Thomas, como a las doce de la noche la goleta nacional *19 de Marzo*, perteneciente al Gobierno, bajo el mando del capitán Alejandro Camilo, a las cuatro de la madrugada del día diez y siete, estando en punta de Caucedo divisó un buque que venía a un largo, y como notaba el Capitán que el buque desconocido se aproximaba al suyo tratando de evitar un choque, orzó todo lo que le dió el viento, y gritó en inglés al buque que le venía encima que derribara pero el capitán de ésta no hizo caso a los gritos que se les dieron, y en vez de derribar orzó, cayéndole encima al *Diez y Nueve de Marzo*, causándole una infinidad de averías como se prueba del documento N^o 5^o. El buque que este daño causaba pudiendo evitarlo en nuestras propias aguas, era: el bergantín americano *Charles Hill*, cuyo capitán es el señor Albert Smith, a quien se ha citado como responsable del daño ocasionado. El paquete dominicano tuvo que volver a este puerto siéndole imposible seguir viaje en el estado en que lo había puesto el americano con su dañada intención, pues se prueba por la información de testigos, documento N^o 4^o, que pudo evitar el daño, y que en vez de hacerlo así hasta se hizo arma contra el capitán Alejandro Camilo, que para desembarazar su buque iba a cortar un cable. De estos hechos sencillos y sin réplica alguna resulta: 1^o que el paquete nacional *19 de Marzo* ha perdido su flete de Santo Domingo a San Thomas y de este puerto a Santo Domingo incluso el pasa-

(35) Acerca del caso véanse en el Archivo General de la Nación, *Justicia*, No. 23, folios 344-345; y artículo en el periódico *El Eco del Pueblo*, S. D., No. 34, del 26 abril 1857.



je de siete individuos que iban a su bordo; 2º que se le han causado unas averías cuya reparación ha sido avaluada por maestros en la suma de mil cincuenta pesos fuertes; 3º que por causa de esta avería fué necesario fletar otro buque para llevar la correspondencia a San Thomas y 4º que tendrá el mismo *Diez y Nueve de Marzo* que permanecer en el astillero para su reparación una porción de días en lo que no podrá ganar ningún flete”.

“En vista pues de estos puntos que resultan de los hechos esplanados y que corroboran más ampliamente los documentos que someto a la consideración del tribunal”.

“Atendiendo en derecho 1º que uno de los efectos del dominio del mar es el de la administración de justicia por delito cometido en él (Bello, *Derecho de Gentes*, pág. 105) y que por analogía deben comprenderse los delitos, los cuasi delitos, y toda falta cualquiera que ella sea, con tal de que las leyes las castiguen. 2º que la jurisdicción es la facultad de administrar justicia y que a los Tribunales de la nación corresponde tomar conocimiento de todos los actos sometidos a la influencia de sus leyes, y puestas la fuerza de la autoridad pública a la defensa y vindicación de todos los derechos creados por ellas: (Bello, *Derecho de Gentes*, págs. 70 y 71). 3º que la reparación del daño causado por cualquiera hecho es un principio consagrado por el artículo 1382 del Cód. Civil; 4º que la responsabilidad es siempre efectiva del daño causado, no tan sólo por el hecho sino también por la imprudencia o negligencia del factor, artículo 1383 Cód. Civil; 5º que toda persona es responsable no tan sólo de su propio hecho sino también del que haya sido causado por las personas de que deba responder y por las cosas que están bajo su guarda, artículo 1384 Cód. Civil; y 6º que toda parte que sucumbe debe ser condenada en costas”.

“Concluyo requiriendo del Tribunal se sirva condenar al Sr. Albert Smith, capitán de la goleta americana *Charles Hill* al pago de la suma de tres mil noventa pesos fuertes por todos los gastos ocasionados al paquete *19 de Marzo*, comprendido el lucro cesante y el daño emergente según aparece del estado Nº 7, y además a todos los costos causados y que causarse puedan. Santo Domingo Marzo 13 de 1857. Man. Ma. Gautier.



Oída la parte demandada por órgano del defensor público el Sr. Alejandro Angulo Guridi, exponiendo en sus medios de defensa lo que sigue: Magistrados, Licenciado Alejandro Angulo Guridi, defensor público de los Tribunales de esta Provincia capital y nombrado de oficio para asistir al capitán de la goleta mercante americana *Charles Hill*, Sr. Albert Smith, en la demanda que le ha establecido el Gobierno Dominicano por averías causadas al paquete *19 de Marzo*, tiene el honor de comparecer ante vosotros y exponeros: que la improcedencia de la acción a que contesta, es de las más fáciles de probar que pueden ocupar la atención del tribunal, como se evidencia en el siguiente relato de los hechos y consideraciones legales relativas a la demanda.

Puntos de hechos: El día siete de los corrientes viniendo de Mayagüez el capitán Albert Smith en su goleta *Charles Hill*, como a las cinco de la mañana, horas en que aun no había empezado a aclarar, a tiempo en que gobernaba para la tierra a bolina con su mura a bordo a estribor haciendo rumbo al N. O. a cuya sazón que reinaba el viento N. E. se efectuó una colisión entre su dicho buque y una goleta desconocida, según palabras del Capitán Smith en su declaración adjunto que también iba a bolina con su mura a bordo a babor y queriendo pasar dicha goleta que después se ha sabido ser el *Diez y Nueve de Marzo* a barlovento, el botalón de la *Charles* le pasó su mayor como por los medios, lo que fué causa de que los buques se unieran y hubiese averías. El capitán Smith ordenó a sus gentes que arriasen la mayor y al hacerlo pasó a bordo de su nave la tripulación de la otra y soltaron las drizas de su trinquete y foquez, a cuya imprudente y desautorizada maniobra fué causa de que el otro buque sufriera más averías de las que hubiera recibido si tal cosa no se hubiese hecho, pues eso dió por resultado el que ambas goletas quedaran unidas por veinte o treinta minutos; con esta relación están contestes las de los marineros de la *Charles*, llamados Char Boiver y James Jealison que en aquel momento se hallaban en la cubierta.

A más de esto, el capitán Smith ha dicho el exponente más de una vez, que a la hora citada estaba maniobrando en busca de la luz del faro de este puerto sin que hubiera podido descubrirla, cuya circunstancia se recomienda a la ilustrada consideración del Tribunal para resolver el punto de derecho rela-



tivo a si la *Charles Hill* se hallaba o no en la jurisdicción de la República Dominicana.

Hasta aquí los hechos: Ahora pues examinaremos los puntos de derecho.

Atendido 1º A que el hecho en cuestión no pasa de ser un accidente marítimo, por desgracia algo frecuente con especialidad junto a los puertos muy concurridos, y a que la ley establece el principio universal de que al caso fortuito nadie está obligado. 2º a que la única prueba presentada por el Sr. Procurador Fiscal es la testimonial, en causa en que reclama la exorbitante suma de tres mil noventa pesos fuertes contra el tenor del art. 1343 del Cód. Civil que terminante dispone que aquel que establece una demanda excedente de ciento cincuenta francos no se le puede admitir la prueba testimonial aunque restrinja su primera demanda. 3º A que esa inadmisibles prueba testimonial es la base de la vaga e injustificable especie de que el capitán Smith hizo chocar voluntariamente su buque con el otro. 4º A que puesto que la luz del faro de este puerto alcanza una extensión más de seis millas de distancia, y que sin embargo el capitán Smith no la veía al tiempo de la colisión la avería tuvo efecto fuera de la jurisdicción marítima de la República Dominicana por lo cual dicho capitán Smith no debe ser justiciable por las autoridades de este país, según el sentir de los mejores autores de derecho de gentes, que sólo acuerda tres millas de jurisdicción en los mares anexos a cada Estado, salvo para la pesquería. 5º A que las declaraciones de los testigos presentados por el Sr. Procurador Fiscal no se han tomado con las formalidades prescriptas por los arts. 252, 255 y siguientes Cód. Proc. Civil y 6º y último. A que el art. 130 del mismo Código establece que la parte que sucumbe debe ser condenada en costas, el abajo firmado concluye suplicando os sirváis desechar la demanda interpuesta contra el capitán Smith por el Gobierno Dominicano por nula en su forma, e injusta e improcedente en el fondo, y condenarlo no sólo en el íntegro pago de todos los costos causados y que se causaren, sino además a abonar al demandado en atención a los daños y perjuicios que se le irrogan con su detención en este puerto la suma de mil quinientos pesos fuertes en debida observancia del art. 1382 Cód. Civil; haciéndolo así administraréis recta justicia



etc., etc. Santo Domingo Marzo 18 de 1857 y 14.—Ldo. Alejandro Angulo Guridi.

El Tribunal después de haber deliberado.

Visto el emplazamiento que diligenció el Alguacil Acevedo a requerimiento del Sr. Fiscal de este Tribunal el diez del corriente, asignando al Sr. Albert Smith, capitán de la goleta americana *Charles Hill* anclada en este puerto, a comparecer a sus barras el trece del mismo mes a las nueve de la mañana a su audiencia extraordinaria permitida a breve término para oírse condenar por todas las vías de rigor al pago de mil cincuenta pesos fuertes de daños y perjuicios ocasionados voluntariamente en la avería que causó al paquete nacional *19 de Marzo* el día siete del corriente, a los demás costos hechos por la derribada de dicho buque a este puerto y a las costas del expediente, en cuya demanda no ha habido conciliación por estar exento de aquel preliminar todo en conformidad de los artículos 1382 y 130 Cód. Proc. Civil.

Vistos los cinco documentos acumulados al proceso concernientes a la materia con la protesta del Sr. Alejandro Camilo, capitán del paquete dominicano *19 de Marzo* como auto conservatorio para los reclamos que diesen lugar en derecho.

Vistas las disposiciones de los señores P. Geman, Federico Robinzon, Juan B. Camoin, P. Carballo, Balier Archibat, Miguel Anselmo, George Williams, y James Mar Kay ante la comandancia de este puerto en siete del corriente.

Visto el acto del examen y justiprecio de las averías ocasionadas al *19 de Marzo* por la goleta americana predicha ante la misma comandancia del puerto en nueve del corriente, y en el cual figuran en calidad de expertos los Señores Wilfred Julbery, capitán del bergantín inglés *Anglessca*, Ricardo Lamontte, capitán del bergantín danés *Federico*, Juan Luis Duquela, capitán del paquete dominicano goleta *Libertadora*, José Naars, teniente coronel de marina, José Casas, maestro carpintero de ribera, y J. B. Marrero, maestro mayor de Calafate de esta ribera.

Visto el estado de los daños y perjuicios sufridos, y en el que comprendidos en el importe de las averías con el lucro ce-



sante y daño emergente se eleva a la suma total de tres mil noventa pesos fuertes.

Vistas las dos sentencias pronunciadas por este Tribunal.

Considerando, en hecho: que en la madrugada del siete de este mes como a las cuatro y media, estando el *Diez y Nueve de Marzo* en la punta de Caucedo, se aproximaba hacia él a toda vela, la goleta americana *Charles Hill*, mandada por el capitán Albert Smith, y viéndola el capitán Alejandro Camilo ya muy inmediata al buque dominicano gritó en alta voz y en idioma inglés, que derribara, orzando y derribando dos veces dicho Camilo su buque todo lo que permitía el viento, pero la tripulación de la goleta americana desatendió, y lejos de derribar orzó y derribó por dos veces también persiguiendo la maniobra que ejecutaba la dominicana para evitar el choque hasta caerle encima por el lado de estribor, de cuyas no bien intencionadas operaciones resultó el entrelace de los dos buques que así permanecieron algunos minutos en aquel conflicto y expuesto a un naufragio inminente: que nada se maniobraba de parte del americano lo cual visto por el capitán Camilo se arrojó de su buque al americano para arriar el trinquete; mas, amenazado y casi acometido por dos hombres de aquella tripulación, se arrojó de nuevo al buque dominicano cayendo boca abajo sobre la botavara y recibiendo un golpe en el pecho y otro sobre la rodilla izquierda; que a mucha instancia dos marineros del buque americano cortaron el cable que retenía el embarazo de los dos buques, y que después de ancladas ambas embarcaciones en este puerto celebraba el americano su lance con burlas y risotadas.

Considerando: que de la confrontación de la protesta y exposición del capitán A. Camilo hecha con las deposiciones precitadas aparece constante y de toda realidad, que el hecho es tan verídico como lo testifican sus respectivos declarantes, manifestándose a las claras que si no fué la ejecución de un proyecto siniestro o tal vez perverso a lo menos no fué el de una muy sana intención de parte de la tripulación del americano contra el dominicano, pues le ocasionó de su choque, que provocó y consumó en contra de este último graves perjuicios, averías, trastornos y otras apuradas circunstancias que la inocencia probada del buque dominicano reclaman altamente con



derecho, y piden sus reparaciones ante la razón y la justicia: por tanto el alegato del capitán Albert Smith en la audiencia del trece de este mes disculpándose que el accidente acaecido fué un caso fortuito del mar, no puede ser admitido en presencia de ocho declaraciones contestes que le destruyen, pues no le precedió ningún súbito trastorno elemental.

Considerando: que la noble conducta de la parte demandante aunque sus miras de moderación, armonía, y buena inteligencia con las naciones se palpan constantemente del buen efecto de sus relaciones internacionales, en el presente caso no debe ser menos loable su distinguido proceder a la faz y en el juicio de hombres sensatos, porque impelido de una parte por su deber y de la otra a causa de la negativa reiterada del capitán A. Smith a un arreglo conciliatorio, justo y equitativo se ha visto forzado a trazar las vías de justicia para que en su fallo definitivo decida legalmente la cuestión, conservando de este modo ilesa su alta supervigilancia al mantenimiento de los derechos y propiedades nacionales.

Considerando en derecho: que todo hecho del hombre que a otro cause daño está obligado a repararlo: que cada uno es responsable del daño que ha causado no solamente por su hecho sino aun por su descuido, negligencia, o imprudencia: que toda persona es responsable no solamente del daño que haya causado por su propio hecho sino aun del que se ha causado por el hecho de las personas de que debemos responder o de las cosas que tenemos bajo nuestra guardia. Así lo consagran los artículos 1382, 1383 y 1384 Cód. Civil, y este axioma en derecho es casi universal e incontestable.

Vistos los artículos citados y el 130 Cód. Proc. Civil.

Por estas razones el Tribunal administrando Justicia en nombre de la República Dominicana, apreciando y accediendo a las conclusiones del Sr. Fiscal en todas sus partes.

Declara al Sr. Albert Smith, capitán de la goleta americana *Charles Hill* responsable del cuasi delito cometido en la madrugada del siete del corriente contra el paquete dominicano *19 de Marzo* estando en la punta de Caucedo, aguas dominicanas.



Aprueba el estado de daños y perjuicios presentado y causado en la avería que sufrió el buque dominicano comprendiendo el lucro cesante y el daño emergente.

Condena al precitado capitán Albert Smith al pago de la suma de tres mil noventa pesos fuertes a que ascienden en totalidad el reclamo del demandante en razón de las pérdidas, daños y perjuicios que voluntariamente le ha irrogado, y finalmente a las costas del proceso que serán liquidadas en esta secretaría.

Dada de Nos en audiencia pública extraordinaria de hoy miércoles diez y ocho de marzo de mil ochocientos cincuenta y siete, año décimo cuarto de la Patria.

Se manda y ordena etc.

Rodríguez. C. Moreno. Montolio P. Llaverías.

(Registro del Tribunal Justicia Mayor
1854-1857, Págs. 328-333.
Archivo General de la Nación).

LINEA DE PAQUETES, 1866

El Gobierno de Báez creó, en enero de 1866, una línea de *Paquetes* entre Santo Domingo y Saint Thomas, iniciada por la goleta nacional *Capotillo*. (Paquete de *Paquebote* o *Paquebot* —del inglés, *packet*, paquete, y *boat*, buque. Barco de comercio que transporta correspondencia y pasajeros de un puerto a otro).

EL TRAGICO FIN DE LAS EXPEDICIONES

Aparte las expediciones piráticas, como las de Drake y de Penn y Venables⁽³⁶⁾ y de las punitivas, como la de Leclerc⁽³⁷⁾,

(36) Acerca de la expedición de Drake véase extensa documentación en *Relaciones históricas de Santo Domingo...*, Vol. II; y acerca de la de Penn y Venables nuestra obra *Invasión Inglesa de 1655*, C. T., 1957. Véase además: C. Sanz Arizmendi *Cuatro expediciones de Juan Haquines (John Hawkins)*. En *Boletín del Instituto de Estudios americanistas de Sevilla*. Sevilla, año 1, No. 1, 1913, p. 55-69.

(37) Acerca de la trágica expedición de Leclerc véase la valiosa reseña *Expedición de Saint-Domingue*, en *France Militaire*, 1836, pp. 212-228.



en la historia nacional ocupan extensas páginas las expediciones marítimas, como las del *Telégrafo* ⁽³⁸⁾ y del *Fanita* ⁽³⁹⁾, promovidas en los tiempos de nuestras infecundas guerras civiles.

Lo notable de estas expediciones sediciosas es que todas tuvieron un trágico fin ⁽⁴⁰⁾. En contraste con esas expediciones contra la paz dominicana, debe mencionarse la memorable expedición de Máximo Gómez y de José Martí, el 1º de abril de 1895, desde Monte Cristi hacia Cuba, cuyas peripecias constituyen uno de los más dramáticos capítulos de la vida de ambos héroes ⁽⁴¹⁾.

CRUCERO INDEPENDENCIA

El Crucero *Independencia*, de la marina de Heureaux, llegó al puerto de Santo Domingo el 18 de noviembre de 1894. El *Listín Diario*, S. D., de la víspera, 17 de noviembre, le dedicó el suelto siguiente:

En uno de nuestros colegas del interior encontramos los datos que a continuación publicamos acerca del crucero *Independencia*, que llegará de hoy a mañana y que robustecen y con-

(38) La resonante expedición del vapor *Telégrafo*, acaudillada por Luperón, ocurrió en junio de 1869. Luis E. Alemar le consagró al caso tres de sus *Fechas históricas dominicanas*: del 11, 18 y 19 de junio 1869. Acerca del debatido asunto, que ocupó por demás a nuestra Cancillería, véase Legajo 38, de Relaciones Exteriores, Expediente del Consulado Británico, 1880, en Archivo General de la Nación; y Gregorio Luperón, *Notas autobiográficas y apuntes históricos*. Santiago, R. D., 1939, vol. II, pp. 121-146. Con el propósito de asegurarse contra las invasiones, el 10 de diciembre de 1873 el Gobierno dominicano propuso a los señores Schon Willink & Co., de Saint Thomas, artillar el vapor de hélices *Dudley Buck*, propiedad de dichos señores, para ser adquirido por el Gobierno. Copiador de Oficios de Interior y Policía, No. 43, 1873, Archivo General de la Nación).

(39) Acerca de la expedición del *Fanita*, de Juan Isidro Jimenes contra el Gobierno de Ulises Heureaux, ocurrida en Monte Cristi en la mañana del 2 de junio de 1898, véase, entre otros periódicos de la época, noticias y relato en *El Progreso*, de Puerto Plata, No. 67, del 17 de junio de 1898.

(40) Véase un recuento de fracasadas expediciones marítimas contra los gobiernos de Báez, Heureaux, etc., hasta 1911, en *El trágico fin de las expediciones*, artículos de Emilio A. Morel publicados en el periódico *La Opinión*, de S. D., en noviembre de 1933.

(41) Pormenores en nuestra obra *Martí en Santo Domingo*. La Habana, 1953.



firman los que acerca del mencionado buque hemos publicado anteriormente.

Helos aquí: "Fué echado al agua esta tarde en Yorker, el vapor *Independencia*, construído en los astilleros de los señores Napier, Shanke & Bell por cuenta de los señores Alston y Compañía de Londres para el Gobierno de Santo Domingo.

Dicho vapor, que tiene el corte de yacht, fué modelado y hecho en clase A N^o 1 de Lloyd, de conformidad con los deseos del Presidente de la República, para desembarcos por las costas de Santo Domingo. Para llenar este requisito, el vapor estará armado, en derredor de cubierta, de siete cañones sistema Hotchkiss. Las dimensiones del vapor son: 176 pies, eslora; 25 pies manga, y 12 pies 6 pulgadas, puntal. Todo el espacio detrás de la maquinaria está destinado para los camarotes del Presidente, los cuales serán lujosamente amueblados con muebles de nogal.

Delante de la maquinaria hay cuartos y camarotes, y tres de éstos dan entrada a un bonito comedor. La tripulación será alojada en el castillo de proa. Tendrá el *Independencia* un completo alumbrado de luz eléctrica y un poderoso foco eléctrico, además de un repuesto de lámparas para velas en todos los camarotes. Estará provisto de toldos de popa a proa.

El vapor ha sido construído bajo la supervisión de los Sres. M. Nichol & Co. y el señor George Mackfarlane de Glasgow, este último representando, como Cónsul, al Presidente y al Gobierno de Santo Domingo.

Al botarse al agua, el buque recibió su nombre de la señora G. M. Gregor Frame. Todo se llevó a cabo con buen éxito, y en un lunch que se dió después de la ceremonia, el señor Shanks, que era el que presidía, brindó así: "Buen éxito al *Independencia* y salud al dueño".

El señor Frame, de los señores Frame Alston & Co., correspondió al brindis, asegurando que este primer vapor no será el último que mandaría la República a construir; puesto que ésta, durante los últimos seis años, ha ido alcanzando a pasos gigantescos las más altas formas de civilización y continúa en rápida marcha hacia el progreso. Aplausos. Conciuyó brindando a la salud de los maestros de obra. El señor Napier



contestó y los demás brindis fueron para el Presidente de Santo Domingo y para el señor Shanks, que presidía la reunión.

VAPOR RESTAURACION

El vapor de guerra *Restauración*, de la marina de Heureaux, llegó al puerto de Santo Domingo, procedente de Inglaterra, el 14 de agosto de 1896, a las 11.30 a. m. ⁽⁴²⁾

Tenía un andar de 15 millas por hora, desplazada 1,000 toneladas. Constaba de 3 cañones por banda, 1 en proa y 2 ametralladora en popa.

En el *Listín Diario*, de Santo Domingo, del 14 de agosto de 1896, se publicó la siguiente reseña:

“Hoy a las 11½ de la mañana hizo su entrada a este puerto el nuevo vapor nacional de guerra *Restauración*. Desde que estuvo a la vista de la ciudad se puso en movimiento y un gentío inmenso acudió al litoral para ver entrar este nuevo y hermoso buque que viene a aumentar la marina de guerra nacional y que a simple vista nos parece una obra perfectamente acabada.

Al pasar por la boca de la ría Ozama la plaza hizo la salva de ordenanza y desde el ingenio *Francia* el afamado fotógrafo del Presidente de la República, Señor Julio Pou, sacó una vista del simpático crucero.

Felicitemos calurosamente al gobierno del General Heureaux, por la valiosa adquisición del rápido vapor *Restauración*”.

DON MODESTO VILLAMIL

En el *Listín Diario*, de Santo Domingo, del 17 de marzo de 1896, se publicó la siguiente reseña del entierro de don Modesto Villamil:

Notable entierro. Lucidísimo ha sido el entierro hecho en la mañana de hoy al que en vida fuera Don Modesto Villamil, dignísimo jefe de la Armada Nacional.

(42) También había entonces, en el país, vapores mercantes. El *Jeanne* pertenecía, en 1898, a la Société des Sucreries de Saint Domingue, dueña del Ingenio Francia, en la Provincia de Santo Domingo.



El batallón *Pacificador* vestido de toda gala asistió a la conducción del cadáver desde la casa mortuoria hasta el cementerio, rindiéndosele los honores de ordenanzas.

El cadáver fué conducido por oficiales de los buques de guerra nacionales desde la casa mortuoria, sita en Villa Duarte, hasta el Apostadero, en cuyo momento se hizo una salva de 5 cañonazos. De dicho sitio fué conducido en una de las falúas del vapor de guerra *Independencia*, escoltada por cuatro botes en los cuales iban la oficialidad y parte de las fuerzas de a bordo, a la Comandancia del puerto donde se depositó y en cuyo lugar se encontraban reunidos de antemano los invitados, y representantes de las diversas corporaciones civiles y militares.

Una hora más tarde verificóse la conducción del cadáver al cementerio.

Presidían el duelo el General Ministro de la Guerra, el General Comandante del Puerto, el Comandante de Armas de Villa Duarte y el Primer Comandante del vapor nacional *Presidente*.

Asistieron igualmente al entierro el jefe y oficiales del vapor de guerra español *Ponce de León*, varios jefes de la Gobernación, el Secretario General de la Armada, los oficiales del E. M. del ciudadano Presidente de la República, el Cuerpo Consular y varios particulares distinguidos.

Los cordones del féretro los llevaban oficiales de los buques de guerra nacionales y montaba la guardia de honor la fuerza de artillería de los buques de guerra al mando de un Teniente.

En suma, el entierro del Sr. Villamil ha sido una prueba de las innegables simpatías de que gozaba entre nosotros el distinguido marino, y de la alta estimación en que le tenía nuestro Gobierno.





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

APENDICE



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

RESEÑA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS Y PUNTOS
DE ANCLAJE DE LAS COSTAS DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

Por Sir R. H. Schomburgk (1).

En una reciente descripción sobre la posición de la Ciudad de Santo Domingo, llamé la atención sobre la necesidad de que cuanto antes se practicase una exploración de estas costas. Prescindiendo de que la Hidrografía ganaría mucho con tal medida, es de notar que lo requiere nuestro creciente comercio con la República Dominicana.

Las descripciones de los Españoles, del Archipiélago de las Indias Occidentales, a fines del último y principios del siglo presente, no dudo llenaban un gran *desideratum*, si se considera el poco conocimiento que de estas islas se tenía en esos tiempos.

(1) Para que se conozca cual era el estado de nuestros puertos en el período de la guerra dominico-haitiana, se incluye aquí el valioso opúsculo de Schomburgk, publicado en Santo Domingo y en Londres en 1853. (Por oficio del 20 de septiembre de 1853, la Cancillería le agradeció a Schomburgk el envío de su Reseña). Utilizamos la edición dominicana de 1881. También fué reproducido en la Gaceta de Gobierno, S. D., No. 104, 29 de enero de 1856, y siguientes. En 1863 la Imprenta de García Hermanos pidió al Gobierno licencia para publicar la obra, "traducida muy mal por Federico Robinson" y agotada entonces. (Archivo General de la Nación, Anexión, 1863, exp. 108). Fué reproducido con notas de la Redacción en Gaceta de Santo Domingo, 1 enero 1863, Nos. 150 y siguientes. En esa edición dice "Parte española de la Isla de Santo Domingo", en vez de República Dominicana, ya que era en los días de la Anexión. La edición inglesa es: *Remarks on the principals ports and anchoring places along the coast of the Dominican Republic...* London, W. Spiers, 1853. Acerca de Schomburgk véase nuestro artículo Schomburgk, primer Cónsul de Inglaterra en Santo Domingo, en Boletín del Archivo General de la Nación, C. T., 1947, p. 3.



La Gran Bretaña no había aun tomado la delantera en explorar los mares de las costas del continente e islas, con el fin de descubrir los peligros hasta entonces fuera del alcance de los marinos.

La Hidrografía, como ciencia, estaba entonces en su infancia; pero el instrumento en uso ha adquirido desde entonces perfección, y recibido mejoras que en esa época no se podían concebir. No hay duda de que, con tales ventajas, el Hidrógrafo del día encuentra con frecuencia que sus predecesores vivieron bajo del error en ese punto.

El patriotismo y estímulo que el Gobierno de S. M. ofrece a los que con un honrado celo añaden nuevas noticias a los conocimientos que ya poseemos de remotas tierras, es un rasgo distintivo de nuestros días.

Por medio de esta liberalidad he podido procurar muchos informes con respecto a Santo Domingo, cuya parte Hidrográfica, con el permiso del Gobierno de S. M. intento ofrecer al público.

En 1848 recibí de S. M. mi comisión de Cónsul cerca de la República Dominicana, joven Estado recientemente levantado donde el gran Colón enarboló, en 1492, el soberbio estandarte de España, tomando por derecho de primer descubrimiento la isla, como dominio de los soberanos de Castilla, Fernando e Isabel.

Más de tres siglos y medio han pasado desde esa época; y aunque la Isla de Santo Domingo, apenas dista cuatro mil millas de las costas de Europa, y está cercada de un grupo de Islas, en su mayor parte pobladas por europeos y sus descendientes, sus faces físicas son tan desconocidas en Europa como cuando el gran descubridor fundó en esta la primera colonia europea del Nuevo Mundo. No es mi intento dar aquí una relación de los eventos históricos: basta decir que después de varios cambios políticos, los habitantes de la anterior colonia Española de Santo Domingo, se declararon nación independiente, y fueron reconocidos como tal por el Gobierno de S. M.

Al entrar en el desempeño de mi cargo, el Secretario de Relaciones Exteriores de S. M. me ordenó visitar el territorio de la República Dominicana, y examinar sus faces físicas y sus



capacidades, principalmente con las miras de introducir o extender el comercio inglés.

Como sólo podía dedicar anualmente un corto período para estas investigaciones, el cumplimiento de este plan ha sufrido dilación, y los sucesores de Lord Palmerston me han permitido, con aquel mismo espíritu liberal, continuar mis investigaciones, que al cabo fueron concluídas en junio de 1852.

No era el intento durante esta expedición hacer apeos con toda la exactitud trigonométrica. Y por otro lado, sólo me consideraba un explorador en un país hasta aquí desconocido, o del cual estábamos muy poco impuestos.

Por medio de las diligencias del Contra Almirante Sir Francis Beaufort, el Hidrógrafo del Almirantazgo, había recibido dos Cronómetros y un instrumento ecuatorial, el cual empleaba como teodolito. Poseía un Cronómetro, buenos sextantes y varios instrumentos de apeo y de Meteorología, con los cuales llevé a cabo mis investigaciones.

El General Santana, a quien su agradecido país le confirió el título de LIBERTADOR DE LA PATRIA, administraba el Gobierno, cuando di principio a mi primera expedición, en Octubre de 1849. Habiendo sabido el objeto que tenía en planta, despachó circulares a todas las autoridades por donde yo debía pasar, no solamente encargándoles no opusiesen obstáculos a mis operaciones, sino que me asistiesen si yo lo requería. Por lo tanto, no encontré ninguna de aquellas dificultades que se opusieron algunas veces a mis operaciones en las subsecuentes expediciones, cuando el General Santana no estaba a la cabeza de los asuntos públicos. Esas dificultades fueron, sin embargo, tan insignificantes, que no las mencionaría si no fuera por el deseo de manifestar públicamente lo muy obligado que estoy al General LIBERTADOR Santana, por haber podido ejecutar mi tarea; pues sin su ejemplo, cuando principié mi primera expedición, dudo que tal permiso se me hubiese concedido por las autoridades para continuar mis exploraciones ⁽²⁾.

(2) Schomburgk realizó diversos viajes de investigación científica por la República. El 4 de octubre de 1849 fué al Sur de la Isla acompañado por el Sr. H. Victoria. Estuvo en San Cristóbal, Baní, Azua, San Juan, Barahona, Neyba y otros lugares de la región. Regresó el 21 de noviembre. El 22 de diciembre se le remitió pasaporte especial para que pudiese viajar por toda la República, con el objeto de hacer observacio-



Los medios que poseía durante estas expediciones (que se unían en muchos casos a dificultades y privaciones semejantes a las que experimenté durante mi expedición en los desiertos de la Guayana) para determinar la posición geográfica, han si-

nes científicas, recomendado a todas las autoridades para su protección y facilidades. Después fué al Este, el 12 de octubre de 1850, y luego al Cibao y Samaná en 1851: El 14 de abril de 1851 Schomburgk se dirigió a la Cancillería solicitando un pasaporte "similar a otros que he tenido el honor de recibir en ocasiones anteriores", decía, para visitar las provincias de La Vega y Santiago y la Península de Samaná. "Es mi deseo partir el próximo jueves", agregaba. El 16 de agosto del mismo año avisó, de su regreso, el día anterior, a la Cancillería dominicana. El 5 de mayo de 1852 se le dió pasaporte para el Cibao y el Este. Terminó sus exploraciones en junio de 1852. (En mayo de 1851 estuvo en Turk Island. Estaba en Puerto Plata el 30 de mayo y en Santiago el 8 de julio). (Acercas de este último viaje véase La Gaceta, S. D., No. 12, 31 ag. 1851). El 10 de agosto se le dió pasaporte para el Sur de la República. Producto de esos viajes fueron sus estudios *Notes on St. Domingo*, (en *Proceedings of the British Association*, 1851); *Sobre las corrientes y mareas de la Mona* (en *Nautical Magazine*, London, tomo XXI, p. 289; *Sobre la posición de la ciudad de Santo Domingo* (en *Nautical Magazine*, London, 1852, p. 412); *Huracán del 26 de agosto*, descripción, (en *El Dominicano*, S. D., No. 9, 1 sept. 1855); *Una visita al Valle de Constanza* (*The Athenaeum*, No. 1291, p. 797-799, julio 1852, reproducido en inglés y en español en la obra *Alpinismo dominicano...*, Santiago, 1947); *La Península y la Bahía de Samaná* (1853); *Investigaciones etnológicas en Santo Domingo* (en *Revue de Deux Mondes*, Paris, hacia 1853), traducido del francés por el Lic. C. Armando Rodríguez (publicado en *Boletín del Archivo General de la Nación*, C. T., No. 22, junio 1942, p. 164-169). El más interesante de sus estudios es la *Reseña*, que ahora se reproduce.

Schomburgk publicó, además, un valioso mapa de la Isla, muy estimado por los cartógrafos:

Mapa de la Isla de Santo Domingo según las autentísimas autoridades, y las numerosas personales observaciones hechas por el señor Robert H. Schomburgk. Publicado por los cuidados del señor Mendes, y según las órdenes del excelentísimo presidente de la República Dominicana, 1858, París, gravé par Régnier et Dourdet, 1858. Medida: 37½ x 71 pulgadas. *Geological map of the Republic of Santo Domingo by Wm. M. Gabb, geologist in chief. Aided by A. Pennell, C. Runnebaum and L. Pennell, topographical assistants. Prepared and published by order of his excellency Buenaventura Báez, President of the republic. M. M. Gautier, minister of the Interior. The topography is mostly from new surveys by the party. Some additions to the coast line from recent local coast surveys by U. S. and H. B. M. naval Officers: part of the province of Azua and all of Haiti copied from the map of sir Robert Schomburgk 1872. Medida: 15¼ x 24¼ pulgadas. [In American philosophical society. Transactions new series 49 Philadelphia, by the society, 1881 v. 15 end of pt. 1]. Note: To accompany article 4. "On the topography and geology of Santo Domingo. By William M. Gabb." pp. 49-259. Second copy of map colored to show geological formations. Karte der insel Haiti nach den offiziellen karten & aufnahmen von Wm. M. Gabb & Robert H. Schomburgk und allen anderen vorhandenen quellen von A. Petermann. Gotha, J. Perthes, 1874. Medida: 10 x 24 pulgadas. [In Petermann (A.) Mittheilungen. 1874 v. 20 pl. 18].*

Sir Robert, como le llamaban sus numerosos amigos dominicanos, le profesó gran simpatía a la República, a la que le prestó valiosos servicios en nuestra lucha con Haití. Negoció y firmó en Santo Domingo el Tratado dominico-inglés de 1850. Al ser designado Cónsul de Inglaterra



do ya mencionados. Fijé las longitudes por diferencias meridionales, valiéndome de un Cronómetro: tomé la Ciudad de Santo Domingo por mi primer meridiano, desde donde medí mis posiciones Este y Oeste ⁽³⁾. Ocurría frecuentemente que revolvía al mismo punto después de pasados algunos días. Tenía, por lo tanto, la ventaja de volver a medir, asegurando de ese modo el tiempo fijo del Cronómetro. Durante las tres expediciones de 1849, 1850 y 1851, usé para mis observaciones un Cronómetro de faltriquera, de Parkinson y Frodsham, N^o 1887, (de la propiedad del Almirantazgo); y durante mi último viaje, un Cronómetro de faltriquera de Molineux, N^o 3266. En cuanto a éste último, puedo asegurar que en la larga experiencia que he tenido, nunca había encontrado un reloj que, a pesar de los choques y accidentes de los viajes, haya conservado el tiempo de una manera tan uniforme ⁽⁴⁾. El Cronómetro fué colocado, durante el viaje, en una caja de hoja de lata, cerrada de manera que el aire no penetrase, y se escogió el mejor y más seguro animal para llevar esta caja colocándola atravesada sobre su carga. Nunca se cambió de caballo, para poder conservar la misma uniformidad en el paso.

en Bangkok, Siam, quedó encargado del Consulado de S. M. B. el Vicecónsul León. En el mes de mayo de 1857 se ausentó del Ozama.

Acerca del ilustre hombre de ciencias, que podríamos llamar nuestro Humboldt, véase Dr. Carlos E. Chardón, *La labor científica de Robert H. Schomburgk antes de venir a la República Dominicana*, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, No. 62, 1949, (Hay separata de este artículo), y en el mismo Boletín, No. 50, de 1947, nuestro artículo *Schomburgk, primer Cónsul de Inglaterra en Santo Domingo*.

(3) Ved mi opúsculo "Sobre la posición de la ciudad de Santo Domingo", en el *Nautical Magazine*, 1852, pág. 412.

(4) Este Cronómetro, que M. Roberto Molineux fabricó para mí en el año 1846, me ha acompañado dos veces a las Antillas. En un viaje a las Barbadas, en 1846, no mantenía un tiempo satisfactorio, ni me agradaba mucho a mi llegada a Santo Domingo. Recibió algún daño, por lo que me ví obligado a devolverlo a Inglaterra: y como no se tomaron suficientes precauciones para su cuidado durante el viaje de Southampton a las Antillas, se encontró desarreglado a su llegada. Tuve entonces que devolverlo al fabricante, porque su acción no me satisfacía. Me fué devuelto en Setiembre con una nota del Teniente Hast, de la Marina Real, quien mandaba uno de los Paquetes Reales de las Antillas, fechada en San Tomas a 2 de Setiembre 1851, informándome "que guardaba casi tiempo medio, ganando 0s 12 por día", cuyo tiempo ha conservado. Al emprender mi última expedición, lo encontré el 8 de Mayo retardando en este lugar de 1. m. 18s del tiempo medio: y a mi vuelta de viaje, el 24 de Junio, retardaba 1. m. 20s 7. En consecuencia, había perdido 2s 7, en 47 días. Se puede objetar que esta diferencia tan mínima, sería efecto de algún accidente, y que la pérdida y ganancia durante el viaje, el error absoluto se había compensado de tal modo que sólo mostraba una pérdida de 2s 7. Tal suposi-



Las latitudes fueron determinadas por altitudes meridiáneas por las estrellas del Norte y del Sur, por medio del horizonte artificial con el azogue. Se ha usado la sonda, siempre que las circunstancias lo han permitido: y para el puerto, y punto de anclaje o fondeadero, se ha tomado el apeo con una cadena métrica y el teodolito, para el objeto de dar un correcto plano de ello, tanto como lo permitía la situación de los lugares. Considero de mi deber decir que estos planos no pueden tomarse sino como bosquejos en el punto de vista del trabajo de un explorador. No tenía el tiempo necesario, ni estaba autorizado para hacer gastos que hubieran exigido una exacta y detallada exploración. Estas sólo pueden ser consideradas como aproximaciones, hasta que las circunstancias permitan la ejecución de una exploración exacta y detallada por los buques de S. M.

ción está destruída por el estado de los tiempos siguientes que obtuve a mi vuelta, después de una ausencia de algunos días de ciertos lugares en donde antes había determinado el error. (RHS)

TABLA DEL CRONOMETRO DE MOLINEUX Nº 3266

Nombre de los Lugares	Número de días entre las observaciones	Tiempo por día deducido del error al partir y al volver	OBSERVACIONES
Cotuí.	13.	" 0s. 20.	El cronómetro fué llevado durante estos intervalos, de Santo Domingo, vía del Bonaó, a Santa Isabela en la costa del Norte, por los peores caminos de la República Dominicana. Permaneció estacionario durante este período. Idem Idem Viajando por malos caminos en este intervalo.— Este período comprende todo el viaje.
La Vega.	10.	" 0. 29.	
Santiago.	5.	" 0. 34.	
Monte Plata.	3.	" 0. 13.	
Macorís.	3.	Tiempo medido.	
Romana.	5.	+ 0. 68.	
Macorís de vuelta.	11.	+ 0. 15.	
Santo Domingo.	47.	— 0. 06.	

Esto sin duda es muy satisfactorio, y me dá mucha confianza en las medidas meridiáneas que había determinado por este reloj. Tuve ocasión de volver a medir por él las distancias antes determinadas por Parkinson Frodsham, y las encontré que diferenciaban muy poco. (R. H. S.)



Con respecto a los lugares que no he visitado personalmente, me he esforzado por procurar los mejores informes de los capitanes de buques que han estado en ellos y de pilotos cuyos conocimientos prácticos han sido reconocidos.

1º *Observaciones generales para los Buques que intentan tomar carga en Santo Domingo, o en las Costas de la República.*

El Comercio Británico con la República Dominicana, ha aumentado mucho desde el establecimiento del Consulado en 1849. Los artículos de exportación en la parte Sur, son caobas, mora, y guayacán; y en la parte del Norte, el tabaco es lo que principalmente se exporta.

He observado ya en otra ocasión ⁽⁵⁾ “que no hay costa que requiera un apeo más atento y detallado, que las costas del Sur y del Este de la República Dominicana. Los buques que deben tomar carga en esta República son, en su mayor parte, fletados en San Thomas, generalmente con la condición de cargar en varios puntos de la costa, la mayor parte de los cuales no están inscritos en las cartas, y algunos son de tal naturaleza que es casi imposible efectuar la carga, sin correr riesgo de perder la vida y la propiedad. A esto se añade que los pilotos son, generalmente hablando, hombres ignorantes y que conocen poco el idioma inglés. La falta de cartas exactas de estas costas, pone al Capitán a la merced del Piloto. No hay comunidad alguna que haya sufrido más por el estado en que se encuentran estas costas, que los armadores y las Compañías de Aseguros.

Desde mi llegada a este país, se han perdido en la costa, en 1849, dos buques ingleses; en 1850, cinco idem; en 1851, cuatro idem; de los americanos y franceses no hablaré. Es, por tanto, de esperar que los apeos emprendidos por el navío de S. M. el *Scorpion* se extiendan hasta Santo Domingo. En el intervalo que esta deseada medida se efectúe, ofrezco las siguientes reseñas sobre los principales puertos y puntos de carga de las costas de la República Dominicana.

(5) Se refiere a su artículo *On the currents and tides of the southern coasts of Santo Domingo*, en *Nautical Magazine*, London, 1852, tomo XXI, p. 289.



Sería bueno decir de antemano para general inteligencia, que los gastos de entrada de los buques, en los puertos habilitados de la República, son moderados.

Los puertos de entrada y salida son los de Santo Domingo, Puerto de Plata, Azua, Samaná; y Monte Cristi solamente para exportar.

Los buques que tienen que cargar en las costas del Sur y del Este de la República, acostumbran hacer sus entradas en Santo Domingo, y vuelven, después de haber tomado sus cargas, a despacharse en este puerto.

La República se ha reservado para ella el comercio de cabotaje; pero como sus embarcaciones no son suficientes para el objeto, a los buques extranjeros se les concede, pagando 50 centavos fuertes por tonelada, licencia para cargar en cualquiera de los fondeaderos o puertos que no estén habilitados. Los otros gastos son: Derecho de tonelada, por los buques ingleses, 50 centavos fuertes por tonelada ⁽⁶⁾; Anclaje 6 pesos fuertes; Piloto (si se pide) 6 idem; Certificado de Sanidad 2 idem; Intérprete 2 idem; Entrada 2 idem; Plancha (si se pide) 4 idem; Aguada 2 pesos nacionales por pipa. Hay también $\frac{1}{4}$ por ciento sobre el montante total de derechos de Importación y Exportación, llamado "Derecho de Muelle", el cual se paga por los negociantes. Los buques, yendo de un puerto abierto al comercio extranjero a otro, no pagan derecho de escala.

Los buques que entren bajo las circunstancias siguientes, están libres de gastos de puerto, excepto si piden agua o servicio de Piloto, por los cuales tienen que pagar lo estipulado, a saber:

1º Navíos de guerra, paquetes y buques en comisión, sea bajo bandera dominicana o extranjera; buques que lleguen con inmigrantes; y aquellos que entren para reparar sus averías,

(6) Los buques de otras naciones pagan 1 peso fuerte por tonelada. La Gran Bretaña ha entrado en un tratado de comercio con la República Dominicana, y por efecto de él, sus buques mercantes pagan como los nacionales viniendo de algún puerto extranjero. La moneda mencionada aquí es plata u oro Español o Americano. Existe un papel moneda inconvertible, cuya fluctuación en este momento es de 700 a 800 pesos la onza.—Nota: Después de haberse publicado esta obra, la Francia y la Dinamarca han celebrado tratados de comercio con la República Dominicana; y la Holanda está dando señales de querer seguir su ejemplo. De manera, que los buques de aquellas dos naciones pagan solamente $\frac{1}{2}$ peso por tonelada. R. H. S.



o para vender parte de su cargamento con el objeto de satisfacer sus necesidades, sin hacer ningún otro negocio.

2º Aquellos que entren o salgan en lastre, o para hacer provisiones; para inquirir los precios corrientes, o por falta de agua, reparaciones, averías u otras causas, a condición que no descarguen o tomen carga a su bordo.

3º Buques que en consecuencia de avería, descarguen parte o el todo de su cargamento, y si fuere vendido por cuenta de quien sea de derecho, tendrán que pagar los mismos gastos de puertos que los demás buques; pero si el cargamento es re-exportado en el mismo buque o en cualquiera otro, sin que parte de él sea vendido, pagará sólo 2 por ciento de almacenaje, sobre el valor del cargamento, según estimación hecha por peritos, y derecho de muelle, piloto y aguada si los pidiera. No está absolutamente prohibida la importación de ningún artículo, sea de la clase que fuere; pero con respecto a la exportación, no se ha permitido extraer del país caballerías, ni caobas que sean menos de diez pulgadas de ancho. Esta medida no dudo ha sido hecha con el objeto de impedir que se corten los árboles pequeños.

El sistema de almacenaje está establecido por ley, y se extiende a todos los puertos abiertos al comercio extranjero. Las mercancías pueden ser depositadas en los almacenes de la Aduana o en otros del Gobierno, por espacio de sesenta días, pagando uno por ciento por depósito, sobre el montante de la factura. A la expiración de este término, si no han sido exportadas, deben hacer su entrada de importación, y pagar el derecho arreglado a la tarifa.

Los capitanes de buques toman, antes de salir para la costa, un piloto, y según el porte del buque y las fuerzas de su tripulación, un número suficiente de jornaleros para ayudar a cargarlo. El piloto sirve de estibador, y recibe de uno y medio peso fuerte a uno y tres cuartos por día, incluso los de mingos y días de fiestas, y los jornaleros reciben la mitad de este precio: estando todos además mantenidos por el capitán del buque mientras se hallan a su bordo.

Aunque estos gastos son muy exorbitantes para un buque que tenga que permanecer en la costa cuarenta y cincuen-



ta días, el capitán generalmente encontrará más ventaja en soportarlos, que en exponer su tripulación, poco acostumbrada a unos trabajos tan fuertes bajo los trópicos. El piloto dirige los jornaleros, quienes hacen las balsas, y por su experiencia saben mejor cómo conducir las al costado del buque. Los Europeos, que no están acostumbrados a trabajar en el agua, frecuentemente caen enfermos, por haberse puesto a hacerlo, y es de advertir que las cuentas de los doctores y boticarios, son muy crecidas en Santo Domingo.

PUERTOS Y PUNTOS DE ANCLAJE O FONDEADEROS

El puerto de Santo Domingo, reclama altamente la atención, como primer punto de comercio de la República, en la costa del Sur. A los otros puertos del Sur rara vez concurren los buques para descargar y cargar en ellos.

La torre de la punta del Oeste, se halla, según mis observaciones, en latitud $18^{\circ} 28' 22''$. N. y en longitud $69^{\circ} 52' 10''$ O. ⁽⁷⁾ del meridiano de Greenwich y $72^{\circ} 12' 32''$ O de París. El puerto está formado por el Río Ozama, por donde desagua en el mar.

Desgraciadamente hay una barra en la embocadura con solamente 13 pies de agua.

Después de pasarla, hay de 16 a 19 pies de agua, por más de tres millas, río arriba. Los buques de gran porte, no pueden entrar en este puerto, que de otro modo sería muy cómodo y seguro, porque cualquier buque puede arrimarse a la ribera, y descargar por medio de algunas tablas. Con tales y tan rápidas riberas, sería muy fácil el construir un muelle para carenar y reparar los buques dentro del río.

La barra se extiende del Este al Oeste; es más grande sobre el banco izquierdo que el derecho, y acaba en una estrecha tira cerca de las peñas sobre la derecha o banco Oeste, algo al Sur de la torre del vigía.

(7) Schomburgk alude aquí a su artículo *On the geographical positions of the city of Santo Domingo*, publicado en *Nautical Magazine*, London, 1852, p. 412.



Se ha pretendido que el estado de esta barra nunca cambia. Esto parece ser un error; porque es conocido que durante el fin del último siglo tenía $14\frac{1}{2}$ pies en las aguas bajas en las mareas ordinarias. Los Navíos de S. M., el *Tricomalee* y *Hound*, que lo han sondeado con cuidado en 1849, encontraron sólo una fracción más de los 13 pies (reducido a la marea baja) en lo más hondo. El historiador Oviedo, contemporáneo de Colón, dice haber visto el *Imperial*, navío de más de 400 toneladas, entrar en el puerto; M. Maintenon, mandando una fragata Francesa, sondeó la barra en 1681 y encontró 17 pies de agua sobre de ella.

La marea crece rara vez a más de veinte pulgadas, y la corriente corre con grande fuerza, por este desembocadero. Impide a los buques, que no están favorecidos por un terral, el que obedezcan al timón, y en muchos casos ha sido causa de que el buque se haya varado. El mismo peligro amenaza a los buques al entrar al río. No es prudente, en ninguna circunstancia, entrar sin piloto a bordo y sin buena brisa que llene las velas.

Buques grandes fondean en el placer, en 8 ó 12 brazas de agua, distantes como a una milla de la costa. Aquí están expuestos al viento del Sur y a una fuerte marejada. El fondeadero consiste de un buen tenedero; pero es de considerarse que si le sobreviniese una desgracia al buque, sería inevitablemente estrellado contra las peñas que forman la ribera de esta parte de la costa.

Si el tiempo tiene una apariencia amenazante, principalmente en los meses de huracanes, deben estar listos para soltar el ancla y hacerse a la vela.

Por la bondad del señor Joseph Walker, Piloto del navío de S. M. el *Tricomalee*, cuyo buque estuvo en 1849 fondeado en el placer, recibí la siguiente nota:

“El banco de fondeadero afuera de Santo Domingo (el placer) es muy rápido, cuyo veril acantilado e irregular, pasa de 40, 15, 10, 8 brazas. Después de esto, la sonda disminuye gradualmente hacia la costa. Para fondear en el placer, se estará a dos cables de distancia de la Punta Este, para evitar los arrecifes que se extienden a esta distancia cubiertos con $2\frac{1}{2}$



brazas de agua. Este peligro es reconocido cuando rompen sobre de ellos las olas en gruesa marejada.

Si se quiere entrar en el Puerto, se le dará a la entrada dos veces el ancho de una casa blanca y cuadrada que se halla sobre el banco Este del río, quedando abierta la Punta Oeste en donde está situada la Torre del Vigía. Llevad este rumbo, hasta estar a distancia de dos cables de la punta Oeste; se descubrirá una punta arenosa ⁽⁸⁾ que sale de la ribera del Este; se gobernará derecho para ella, y se pasará muy cerca de la misma, sin ningún peligro, pues hay 16 pies de agua a 10 pies de distancia de ella; pero al lado opuesto hay una piedra con solamente 2 pies de agua. Con las señas mencionadas arriba se pasará la barra en 13 pies de agua, y después de pasar la punta arenosa se encontrarán de 16 a 19 pies tres millas río arriba.

Si se pretende fondear afuera, se deberá tener a la vista las casas que están sobre la ribera Este del río, y se fondeará; hallándose la última punta N. E. $\frac{1}{4}$ E. en 8 brazas, fondo de arena y lodo. Con las casas a descubierta, el banco se extiende afuera algo más que a una milla marina de la ribera, estrechándose considerablemente para el Oeste.

Cuando las casas de la ribera Este se cubren por la punta Oeste, el fondo empieza a ser de piedras, y desigual. El mejor fondeadero es cuando esas casas se pueden ver distintamente.

Las ordenanzas del puerto son las siguientes:

REGLAS PARA LOS BUQUES QUE ENTREN EN ESTE PUERTO

El Comandante del Puerto, deseoso de facilitar a los capitanes de buques mercantes el cumplimiento de los deberes que les impone la policía del lugar, ha reasumido las principales disposiciones en los siguientes artículos:

Art. 1º Todo Capitán de Buque procedente del extranjero deberá entregar al Piloto que fuere a su bordo, todas las cartas y gacetas destinadas a este Puerto, salvo las cartas de!

(8) Esta punta de arena ha cambiado mucho en apariencia desde el gran huracán en Agosto de 1851, que casi la destruyó. Hay aun la cantidad de agua mencionada. (R. H. S.)



consignatario; quedando a opción del Capitán el tomar o no el Piloto para fondear el Buque en la Rada, o entrarlo al Puerto.

Art. 2º Al acto de la vista del médico de sanidad, el capitán le entregará la patente correspondiente y hará visible toda su Tripulación y Pasajeros.

Art. 3º Después de fondeado el Buque, se pasará la visita de fondeo, por los oficiales de la Aduana y Resguardo, a los cuales deberá el capitán entregar la patente de navegación del Buque y el sobordo de su entero cargamento: franqueará el lugar donde deban colocarse los sellos y permitirá que quede a su bordo un celador hasta concluir su descarga.

Art. 4º El buque, bien con carga o en lastre, será colocado en el lugar correspondiente para su descarga por el Piloto que lo fondeare, y en ningún caso podrá el Buque trasladarse de un lugar a otro sin previa autorización del Comandante del Puerto.

Art. 5º Se prohíbe a todo capitán de Buque, bien en la Rada o Puerto, el que arroje lastre o basura al agua, debiendo en caso de necesidad dirigirse al Comandante del Puerto, para que este le designe el lugar de su descarga.

Art. 6º Los Buques que vayan a cargar a las costas, para obtener el Piloto de costa y los jornaleros necesarios, el capitán del Buque acompañado de su consignatario se presentará al Comandante del Puerto para que éste se lo facilite, a fin de que sean contratados y avanzados en su presencia.

Art. 7º Al acto de la visita de salida los capitanes de los Buques deberán presentar al Capitán del Puerto los pasaportes de los pasajeros que tengan a su bordo; y remitirán el pase del fuerte al Buque de Guerra de estación antes de hacer su buque a la vela.

El Comandante del Puerto
Simón Corso ⁽⁹⁾

Después de haberse publicado esta obra, el Gobierno Dominicano ha erigido un faro, de cuya circunstancia he dado informe al Gobierno de S. M. en los términos siguientes:

(9) Véase *Réglement pour les navires entrent dans le port de Santo Domingo*. Simón Corso, Comandante del Puerto. En *Gaceta de Gobierno*, S. D., No. 65, del 5 sept. 1852; y en español e inglés en el mismo perío-



FARO DE SANTO DOMINGO

Aviso a los Marineros

Desde el 14 de Agosto de 1853, brilla una luz blanca, desde la caída del sol hasta su salida, en el baluarte de San José, en la capital de Santo Domingo. La cúpula de la obra de hierro, con sus columnas pintadas de blanco y sus cornizas de encarnado, se eleva a 113 pies sobre el nivel del mar, el farol y sus reflectores empiezan a los cien pies.

La posición de la luz es:

Latitud 18° 28' 5" Norte.

Longitud 69° 52' 30" Oeste de Greenwich.

o 72° 12' 52" Oeste de París.

Hállase Norte 58° Oeste (verdadero), distante 1523 yardas, (cerca de 1300 metros) de la punta Torrecilla, y Sur 44° grados Oeste, distante 617 yardas (cerca de 563 metros) del Homenaje o Torre del Vigía de la Fortaleza.

La luz fija y blanca consiste originalmente de nueve reflectores de primera clase. Patente de los Sres. Alcot y hermanos de Rochester, en el Estado de Nueva York; y podría ser vista estando clara la atmósfera, si todos estos reflectores fuesen encendidos como debería hacerse, a distancia de 18 a 20 millas. Pero el Gobierno Dominicano, ha dado recientemente órdenes para que sólo se enciendan 6 y algunas veces 5 reflectores; por lo cual su efecto está sumamente disminuído, y la distancia a que se puede ver no excederá probablemente de 10 a 11 millas inglesas. Los buques que deseen fondear de noche en el placer, deben, siguiendo las instrucciones de los diferentes derroteros, hacer que el Faro se halle N. 6° O. verdadero, (cerca N. $\frac{1}{4}$ O. por el compás) distante como de 7 cables (de a 100 brazas cada uno) y se fondeará en 8 brazas de arena y lodo.

Los buques que aparezcan del Este con el rumbo a la rada de Santo Domingo, deben tener presente que al doblar la punta Caucedo, percibirán la luz por encima de la tierra al

dico, No. 67, del 19 de sept. de 1852. Una Real Cédula del 15 de enero de 1582 disponía que ningún navío entrase en el Puerto sin enviar primero el batel y hablar en la Fortaleza con el Alcaide Mayor para que se supiese primero quien venía en el dicho navío o navíos. (En el Cedulaario de la Real Audiencia de Santo Domingo de los años 1558-1593, existente en la Biblioteca de Palacio, Madrid, Mss. No. 1117).



Norte de la punta Torrecilla, (de cuyo punto, como ya se ha dicho, queda la luz Norte 58º Oeste distante 1423 yardas) y que de esta Punta se extiende hacia el Sur-oeste un pequeño arrecife, sobre el cual rompen las olas cuando está agitado el mar. Derribando para el fondeadero indicado en los diferentes Derroteros, se debe evitar este peligro.

Los derechos de Faro son 6½ centavos por tonelada.—
R. H. S.

La ciudad de Santo Domingo fué construída por Ovando, en 1504, sobre la derecha o banco Oeste del río Ozama, y recibió más tarde este nombre. Bartolomé Colón, hermano del gran descubridor, la fundó en primero sobre el banco izquierdo, y le dió el nombre de Nueva Isabela ⁽¹⁰⁾.

Está cercada de muros, y defendida por la fortaleza que hay sobre la punta del Oeste, y por varios bastiones; pero las fortificaciones no son adecuadas a nuestro modo actual de guerrear. Posee 10.000 habitantes más o menos ⁽¹¹⁾, un mercado escasamente abastecido, pero tiene excelente carne fresca que varía en precio de 1 a 2 peniques esterlinos por libra. De los Estados Unidos se importan provisiones saladas; harina y arroz, etc., etc.

Repasando los otros puertos, fondeaderos y puntos de carga de la costa de la República, escogeré a *Cabo Engaño* por mi punto de partida, y daré vuelta de esta punta del Este por la costa del Sur, y después al Norte. Es necesario observar, que por error de los pilotos del país, han designado Cabo Engaño bajo el nombre de Punta Espada, y la punta conocida bajo de

(10) Aquí fué donde en una fortaleza construída de madera, fué encerrado en 1500 con cadenas el gran descubridor del nuevo mundo, por Bobadilla, hasta que lo pusieron a bordo del buque que lo llevó a España. Es un error de la tradición el que señala la torre de la presente fortaleza como la prisión de Colón. En 1504 el Gobernador Ovando trasladó la Ciudad al sitio donde existe hoy. La nueva Isabela, fué destruída en 1502, por un huracán; y el terreno donde estaba fué infestado por las hormigas que destruían la vegetación, y por tanto prefirió construirla en donde existe ahora. La casa comunmente llamada Castillo de Colón, cuyas ruinas aun se ven en pié, fué construída por Diego Colón, hijo de Cristóval, después de su llegada a ésta de Virrey en 1509. (R. H. S.)

(11) He recientemente tomado el plano de la Ciudad de Santo Domingo, y contando cuidadosamente las casas, he encontrado 1600 viviendas; y suponiendo que vivan seis personas en cada una daría un número de 9600 habitantes, pero sin embargo es muy probable que su población exceda de 11000 almas.—R. H. S.



este nombre, por Cabo Rafael. Punta Espada es muy notable por su delineación para equivocarse. Está situada cerca de 10 millas de la punta Este de la isla Saona. Punta Engaño, la verdadera punta Este de la Isla de Santo Domingo, es una punta baja que se extiende muy puntiaguda al Este.

El primer fondeadero al Sur de Cabo Engaño, es *Punta Cana*, en latitud 18° 30" N. y longitud 68° 23' O. La playa está cercada de un arrecife, que obliga a los buques que tienen que tomar carga en este lugar, a fondear según su porte, de una a una y media milla marina de la playa. El arrecife ofrece paso a los botes para tomar la carga de la playa, la cual es arenosa. Aquí en 8 de mayo de 1850, naufragó el bergantín inglés *Brazilian*, procedente de Puerto Cabello con destino a Nueva York, cargado de café y añil. El autor de estas reseñas, estuvo en el lugar de este desastre, a bordo de la goleta de guerra dominicana la *Constitución*, cuyo buque fondeó en esta ocasión a una milla de la playa. La marea corría durante este período con una velocidad de $\frac{1}{2}$ millas por 9 horas, para el S. S. O. y solamente 2 $\frac{1}{2}$ ó 3 horas al N. E. $\frac{1}{2}$ N. El piloto que estaba a bordo de la goleta, quien conocía perfectamente estas costas, observó que la marea no era siempre de igual fuerza, que corría algunas veces 6 horas al S. S. O. y 6 horas para el N. E.; y que en otras épocas la marea menguante era más fuerte que en la marea alta; de manera que siendo este el caso, la marea del N. E. corre aun con más velocidad que los de S. O. (12) Los buques (excepto las pequeñas embarcaciones que no calen más de seis pies) están obligados a fondear fuera del arrecife. Un buque de 300 a 400 toneladas, no estaría seguro, a menos de estar a milla y media de tierra. Hay dos aberturas en el arrecife, que sirven para el paso de las maderas que se llevan de la playa a bordo. Tienen 6 a 6 $\frac{1}{2}$ pies de agua; y sin embargo, se requiere mucha precaución con las lanchas, porque el paso es estrecho y está muy obstruido con piedras de coral.

La marejada es muy fuerte en esta costa, y el viento del Norte impide las comunicaciones con la tierra. Entre los meses de Mayo y Octubre son los mejores para cargar en este punto. La brisa en este tiempo es generalmente del Sur y del

(12) Nautical Magazine, tomo XXI, pág. 289 Sobre las corrientes y mareas de la Mona. (R. H. S.)



Este, y las calmas prevalecen más en este tiempo que en otra época.

Puntanal y Guayacanes.—Estos puntos de carga están a algunas leguas cerca de Punta España, y las observaciones hechas con respecto a Punta de Cana, se aplican igualmente a Puntanal y Guayacanes. Sobre la playa de éstas se encuentran algunos ranchos o bohíos habitados por los trabajadores de los cortes de caobas adyacentes. Puntanal está a tres millas Sur de Punta Cana.

Boca de Yuma o Higüey.—El fondeadero es bueno; pero expuesto a las brisas. Se fondea en frente de una pequeña playa arenosa, llamada *Playita*, casi a barlovento de la punta del río, en 12 brazas de agua. La entrada del río le es impedida a los buques de gran porte, por una barra que sólo tiene $8\frac{1}{2}$ a 9 pies de agua. Del lado adentro hay 12 pies de agua. El fondeadero está bien protegido, aunque es de poca extensión. El agua fresca se obtiene remontando el río hasta el *Derrumbadero*; y esto sólo se puede hacer en pequeños botes.

En la época en que visité Punta de Yuma sólo una persona vivía en ese triste lugar.

El fondeadero entre Cabo Falso y Punta de Yuma es bueno; y los buques pueden fondear cerca en 9 a 12 brazas. Pero sin embargo, los buques están expuestos a los vientos del Nordeste. Se debe también observar, que aquí crece la marea con grande velocidad, principalmente cerca de Punta Cueva, en donde corre con la velocidad de cuatro a cinco millas.

Durante mi exploración de estos dos lugares, no pude conseguir un bote para poder sondear; pero los informes de las sondas arriba mencionados, han sido tomados de buenas autoridades. Según mis observaciones, Punta de Yuma se halla en latitud $18^{\circ} 22' 46''$ N., y longitud $68^{\circ} 35' 36''$ O. ⁽¹³⁾ Y partiendo de estos datos, he deducido que la posición de Cabo Falso está en latitud $18^{\circ} 20' 10''$ N. y longitud $68^{\circ} 35' 24''$ O.

Las tierras de Cabo Falso, se levantan en precipicios de piedras corralinas, en forma de muros, de una altura de 150 á 220 pies. El Cabo Falso es la delineación de la punta Sur de

(13) Todas las longitudes mencionadas en esta Reseña se refieren al Oeste de Greenwich.—R. H. S.



esta elevación, y presenta visto del Norte, el perfil de una *figura* grotesca.

Granchora.—Este lugar no debía nunca ser comprendido en los contratos para cargar. Está situado cerca de tres millas al S. O. del Cabo Falso. Los buques tienen que fondear a varias millas de distancia, y a sotavento de la Catalina, o a sotavento del arrecife que se extiende de la Granchora hacia esta isleta, pues no pueden acercarse más, Es tal la marejada que generalmente reina en esta playa, que se pasan semanas sin que puedan las lanchas tomar carga. El bergantín danés *Simpathe*, estuvo en los meses de Abril y Mayo de 1852, fondeado por muchas semanas en este fondeadero, sin poder ni aun comunicar con la playa. Y le precisó partir sin tomar ni una pieza de madera.

Las mismas observaciones se refieren a *Punta Martel*.

La isla *Saona* y la isleta *Catalinita*. La pequeña isla *Saona* se extiende de su punta del Este cerca de 16 millas N., 70 O. Tiene una punta que sobresale al Sur, y es, en su parte más ancha, de Sur a Norte, cerca de cinco millas. Entre ésta y la de Santo Domingo, está la isleta *Catalinita*, rumbo de la punta peñascosa del Nordeste de la Saona, N. 50° O., distante de cinco millas y media. De la *Catalinita* hacia la Saona, se extiende un gran arrecife en forma de herradura de caballo: ofrece sin embargo, entre la costa del Norte de la última, y la punta Sudeste del arrecife, un hermoso canal de 6 brazas de agua. Cuando se haya rebasado el arrecife, el buque deberá tenerse al N. O. para evitar el fondo que corre de la Saona, y fondear en cinco brazas de agua, quedando la *Catalinita*, N. $\frac{1}{4}$ N. E.

Embarcaciones pequeñas pueden pasar por el canal entre la Saona y la costa de Santo Domingo: en su salida del Este, hay sin embargo bancos de lodo con solamente 7 pies de agua sobre de ellos. Haciendo rumbo para el fondeadero de la *Catalinita* se puede sin temor hacer la tierra al N. de la Saona, hasta rebasar el arrecife de forma de herradura de caballo. El fondeadero está bien protegido, y el fondo claro y de arena. La corriente corre hacia el N. O. El bergantín *Ravenswood* de Glasgow, naufragó y se perdió totalmente en la noche del 19 de Octubre de 1852, en la punta Este de la *Catalinita*, creyén-



dose, en el momento que sucedió la desgracia, en frente de la punta O. de la Saona y a muchas millas al Sur de ella.

La punta N. E. de la Saona es sobresaliente, consistiendo de altos peñascos; pero su punta S. E. es baja; y de aquí se extiende un arrecife al S. E. que revienta cerca de tierra, y se extiende debajo del agua por cerca de tres millas, con solo 4 ó 5 brazas de agua. El arrecife guarda esta profundidad hasta a una milla de la punta baja del S. E. de la Saona. Los buques grandes que vienen del Este, no deben acercarse a la tierra más de cuatro millas hasta rebasar la punta del Sur.

Hay un buen fondeadero a tres millas al O. de la punta S. E. en frente de una playa de arena, llamada Bahía Cabello; pero de una y tres cuartas a dos millas al Sur de la bahía, en donde acaba la playa de arena y principian las peñas, hay un bajío muy peligroso, sobre el cual se han perdido varios buques; y muy recientemente (a saber en Agosto 1850) la barca Inglesa *Alert*, de *Alifax* N. S. ⁽¹⁴⁾ En la parte más baja sólo tiene 4 pies de agua, sobre la cual revienta la mar cuando hay marejada. A un cuarto de milla de este hay otro bajío peligroso de nueve pies a tres brazas de agua, y por medio de los cuales hay un buen paso. Los buques frecuentan algunas ocasiones a Bahía Cabello para hacer agua y leña. Entre la Saona y la costa al O. hay una entrada al canal de la Catalinita, llamada la Boca del Catuán. Como ya se ha observado tiene solamente 7 pies de agua en su parte más baja hallándose estrechado por un banco de lodo y peñas de coral. Se debe igualmente advertir, que se extiende un arrecife de la punta O. de la Saona hacia la costa, de la cual deben guardarse los buques remontando cuando se acerquen a la tierra. El capitán Lawrence, del navío de S. M. el *Scorpion*, determinó la posición de la playa arenosa (Casón) un poco al Sur de las dos puntas de Oeste, como en latitud 8° 10' 18" N. y en longitud 68° 45' 53" O. esta última relativamente a San Thomas fué tomada en long. 64°, 55' 40.5" O.

Boca de Quiabón.—Vulgarmente llamada Chabón. Esta es una ensenada abierta con buen fondeadero. Los buques gran-

(14) He llamado la atención sobre las fuertes corrientes que existen al Sur de Puerto Rico y de Santo Domingo. El Capitán del *Alert* se consideraba, el 15 de Agosto de 1850, a las 6 de la tarde, a treinta y cinco millas al S. S. E. de la punta E. de la Saona, cuando poco después de las diez de la noche, el buque se encalló sobre el bajío, el cual he propuesto sea llamado en las futuras cartas: Bajío *Alert*. (*Alert Shoal*) (R. H. S.)



des pueden fondear en 8 a 9 brazas de agua; las señales para el fondeadero son las siguientes: hacer que la punta *Las Minas* y *Punta Aguila* que forma la punta E. de la Romana, se hallen en una misma línea, y que queden al Norte las dos matas de coco que se ven en frente de la casa más grande del pequeño pueblo. El fondo se va haciendo bajo gradualmente, y a distancia de tres cables de tierra, hay siempre fondo de 3 brazas. El fondo a barlovento de las señales dadas es peñoso y se dice haber un bajío con solamente 13 pies de agua sobre él. La boca del Río Quiabón está obstruída por una barra que sólo tiene de dos y medio a tres pies de agua; y esta pequeña profundidad en tiempo de seca se reduce a medio pié; cuando por lo contrario en tiempo de avenidas profundiza y extiende la entrada. He sabido que la boca del río está enteramente obstruída por unos bancos de arena. En tiempos pasados, buques que calaban doce piés, podían remontar hasta La Malena, una estancia bien cultivada por aquel tiempo, para el objeto de embarcar maderas y productos, pero ahora el río está muy obstruído; y sin embargo los botes ascienden el Quiabón hasta el pequeño pueblo de Gato, que se puede llamar el puerto de Higüey. Está situado sobre la ribera izquierda, y siguiendo el curso del río, a cinco millas de la boca.

El pueblo de Quiabón consiste meramente de algunos *buñíos*, construídos de madera y cubiertos de hojas de palmas, y carece de agua dulce, aunque este mal podría ser muy fácilmente remediado por los pozos Artesianos, y los habitantes no estarían obligados a servirse de agua salobre, o a ascender el río; tanto que en Junio de 1852, encontré agua dulce a la distancia de poco más de dos millas de la boca. La marea rara vez crece a más de 22 pulgadas o 2 pies: de manera que el mar no asciende mucho en el río. Según mis observaciones, la Punta Barlovento se halla en latitud 18° 24' 20" N. y longitud 68° 54' 23" O. A dos millas y medias E. S. E. de la Punta Barlovento, cerca de Quiabón, está *Bayahibes*, en donde han empujado los buques a cargar maderas, y se considera mejor fondeadero que Quiabón. El mar es más manso, porque la Saona y la sobresaliente punta de Las Palmillas protegen el fondeadero. Los buques fondean en 6 a 7 brazas, a distancia de una milla de la ribera: es fondo de arena.



Guaragua y Las Palmillas.—S. E. $\frac{1}{2}$ E., cerca de ocho millas de la Punta Barlovento, cerca de Quiabón, está el fondeadero de Guaragua; y a algunas millas al Este, está la Punta de Las Palmillas, de cuyo lugar a las riberas N. O. de la Saona sólo dista tres millas. Ya he mencionado el arrecife que se extiende de la Punta N. E. de la Saona; y que puede ser de mucho peligro para los buques, que vayan de las Palmillas a cualquier puerto o fondeadero al Este de dicho punto. El Guaragua y las Palmillas son rara vez comprendidos en los contratos.

Las Minas y Burgado.—A media milla al Oeste del fondeadero de Quiabón, están Las Minas, punto de carga; y un poco más abajo, El Burgado. Las Minas es un lugar de amparo para los buques pequeños; y los de grande porte están obligados a fondear en 20 brazas: así es que los capitanes prefieren quedarse con sus buques en el fondeadero de Quiabón, y mandar sus lanchas por las maderas a Las Minas y Burgado.

Caletón.—Este punto de carga al Este de Punta Aguila no ofrece muy buen fondeadero. La marea corre con grande fuerza, y es muy difícil acercarse al buque que esté fondeado aquí.

Boca de la Romana.—El río de la Romana ofrece a poca distancia de la boca uno de los puertos más protegidos de la isla en la costa del Sur.

La entrada es estrecha, (no siendo ni aún el ancho, del largo de un cable de punta a punta) y a 34 brazas de la punta sotavento hay un pequeño bajío, con sólo $3\frac{1}{2}$ a 4 pies de agua en la parte más baja.

Al entrar al río, lo cual debe ser con brisa fresca; y habiendo reducido la sonda a 9 ó 10 brazas, guardando las dos puntas de *adentro del río* (la primera o sea la del Oeste, está entonces a 600 brazas, y la segunda, o punta Este, a 800 brazas de distancia, hallándose N. $17\frac{1}{2}$ O.) cerca de $1\frac{1}{2}$ grado la abertura entre ellos; y cuando estas puntas interiores, se ven en *una línea*, es la señal del bajío. Continuando este curso hasta llegar en frente de la de barlovento, recordando que existe un arrecife al Este de esta punta. Entrando en el río repararéis al estribor dos piedras de 6 a 10 pies fuera del agua. Acércase más a la ribera de barlovento que a la de sotavento, y remon-



tad el río hasta llegar cerca de la punta interior de sotavento. Teniendo la piedra del Norte que se ve al entrar el río al estribor, y mirando por la popa, que se halla la punta de barlovento de la boca del río, fondearéis en línea recta en cinco brazas. Entonces se verán dos piedras un poco al Sur de la punta interior del barlovento, a una de ellas se amarrará ⁽¹⁵⁾, y si no se quiere que el buque vire con la marejada, se hace lo mismo con la piedra en la ribera del Este. Pequeños buques fondean en la punta barlovento, en 10 a 11 pies de agua. A poca distancia al Norte de este fondeadero hay un bajío con sólo seis pies de agua.

Apenas es necesario observar, que siendo el río tan estrecho, los buques no pueden dar bordadas, y que deben aguardar para salir, un terral fresco que los lleve viento en popa. Dos peligros de que se deben resguardar, son la piedra sumergida a poca distancia de la punta barlovento, y el arrecife de sotavento. El río de La Romana se ha hecho paso por entre cerros de piedras de cal de carolina; que frecuentemente se acercan de las riberas semejante a muros perpendiculares. Los buques pequeños pueden remontar hasta cerca de dos millas de la boca, pero con piloto. Los botes frecuentemente suben hasta los Derrumbaderos, y aun hasta el Rápido para hacer agua. No hay dificultades para los botes, hasta no llegar a la pequeña isla, donde un banco de piedras hace un bajío de dos y cuarto pies durante medias aguas, y un pié acercándose al Rápido. El río aquí cae por encima de las piedras, de manera que los botes pueden acercarse y llenar sus pipas de agua.

El pequeño pueblo de La Romana está situado sobre el cerro que domina el río hacia la ribera derecha u Oeste; la subida es rápida y muy incómoda. El Comandante de este lugar, tiene su residencia sobre la ribera izquierda, en frente del pueblo. La posición de este lugar, se halla según mis observaciones en longitud 18° 27' 32" N. y longitud 68° 58' 37" O. ⁽¹⁶⁾ de cuyo dato he deducido la posición de la punta izquierda o de barlovento de la boca del río La Romana, en latitud 18° 25' 10" N. y longitud 68° 58' 20" O. más o menos, pues la distancia

(15) He dado a estas rocas el nombre de Mooring Rocks o Piedras de Amarra. (R. H. S.)

(16) El Aneroid me dió por altura de este lugar sobre el río 180 pies.



de la boca del río al punto de observación no fué fijada según las reglas trigonométricas.

La isla de *Santa Catalina*, o simplemente *Catalina*, está situada a dos millas de la costa del Sur, entre la boca del río Cumayasa y La Romana. El canal entre las islas de Santo Domingo y ésta isleta, se extiende Este y Oeste, y hay pasaje para los más grandes buques, teniendo cuidado de acercarse a tierra firme. Tiene un buen fondeadero en tres y media brazas en la parte N. O. cerca de una bahía, en donde los buques están protegidos por las dos puntas sobresalientes de la isla. En la punta N. O. hay un arrecife sobre el cual revientan las olas como para avisar el peligro.

Boca de Cumayasa.—No he examinado la boca de este río, que es bien sabido ofrece tan buen fondeadero como La Romana, con la ventaja de que la entrada, no es tan arriesgada por un bajío. Mr. Lundstrom, capitán de la barca sueca *Jeny Lind* me comunicó un bosquejo de la entrada con la siguiente reseña: "El fondeadero para buques que requieren más de 18 pies, está a cable y medio de distancia del banco Este de la entrada del río. Hay una piedra fuera del agua, cerca de la cual fondean dichos buques. El banco del río forma en su ribera izquierda o del Este dos pequeñas ensenadas, y tiene más bien la apariencia de un abra que de la boca de un río⁽¹⁷⁾. Los buques de grande porte pueden fondear en 4 brazas un poco al Sur de la pequeña ensenada.

Remontando el río, hay un gran bajío de lodo, que se extiende de la primera punta de la ribera izquierda, o sea del Este. Hay también un canal cerca de la ribera derecha, con solamente de 6 a 8 pies. Las pequeñas embarcaciones que no calan más de 6 pies pasan sobre de él, y pueden remontar hasta la piedra de San Pedro, a $1\frac{3}{4}$ millas de la entrada. Remontando un poco más arriba, hay tres isletas, y después de ellas, el río se estrecha tanto que sólo pueden pasar botes para ir al Derribadero de San Juan, tres y media millas de la entrada.

El agua dulce se encuentra algo más arriba de San Juan, a donde el río forma un estanque llamado *Agua Dulce*; pero los botes no pueden acercarse a más de un par de cien' yardas.

(17) Esta suposición es perfectamente correcta, según lo que he visto de Cumayasa a distancia de tres millas de su boca.



El río del Soco.—Aunque es uno de los más grandes que hay hacia al Sur para el mar partiendo de las montañas en la parte del Este corren, está desgraciadamente obstruido por una barra y estrechado por bancos de arena y balsas de maderas rotas: de manera que sólo los buques pequeños pueden entrar en el hermoso estanque que se extiende del otro lado de la barca. Los buques de 300 toneladas tienen que fondear en cinco brazas, distante cerca de tres millas de la ribera del río, cuya boca se halla N. $\frac{1}{4}$ E. N. N. E.; los más pequeños pueden fondear en 3 ó 4 brazas. El fondeadero se halla naturalmente abierto a todos los vientos, y está muy poco protegido por la Punta Mortero, que se halla S. $\frac{1}{4}$ E. de la boca del río.

El embarcadero o lugar en donde se carga, está a distancia de un cable de la boca, del lado derecho o banco Oeste del río, y tiene profundidad. Según mis observaciones la casa de Doña Felipa Morales se halla en latitud $18^{\circ} 27', 46''$ N. y longitud $69^{\circ} 12' 44''$ O. y la boca del río está cerca de dos cables de distancia, y se halla de este lugar S. $\frac{1}{4}$ E.

Puerto de Macorís.—Estando a la vista de la bahía que forma el desemboque del río Macorís, se halla uno sorprendido de aquella hermosa expansión de agua, que parece fué creada por la naturaleza para un puerto. Pero, acercándose y echando una ojeada más cerca y con la sonda en la mano, hace desaparecer esa ilusoria suposición: la bahía con la excepción del canal que el río se ha hecho por sí, es un bajío de lodo. Un arrecife que se extiende al N. E. protege el fondeadero. El canal sólo tiene 18 pies de agua, y tan luego como uno se halla en frente del pasaje del Sur, es bajío de 16 a 14 pies. Entre esta punta y el pasaje a la punta del N., se halla a cerca de un cable de distancia de la primera, un bajío peligroso con sólo 6 a 7 pies de agua sobre de él. La barca Inglesa *Edward* se encayó en él en Mayo de 1851, y fueron tales las averías, que fué condenada a remate a su llegada al puerto de Santo Domingo. La señal para evitar este bajío es la punta Norte del canal, en línea con la segunda mata de coco, cerca de la casa del Comandante.

Si el calado del buque lo permite, y habiendo rebasado el arrecife exterior a la entrada del puerto, se llevará rumbo hacia la casa de Mr. Peck, situada en el seno N. O. de la bahía,



hasta hallarse en frente de la pequeña playa de arena, llamada *Playa de Pedro*. Aquí el fondo es de 12 pies. Gobernada hacia la playa hasta llegar al frente de la punta del pasaje, acercándose a la playa, y fondeada en $11\frac{1}{2}$ pies de agua. Este fondeadero sólo conviene para pequeñas embarcaciones, porque a corta distancia del N. O. de la punta Norte del pasaje, el agua disminuye de $7\frac{1}{2}$ a 6 pies. La marejada rara vez crece a más de dos pies. Las goletas y balandras que calen sólo 10 pies, pueden fondear en frente del pueblo, y ascender el río por alguna distancia. No se debe dejar el fondeadero solo sino con buen viento de tierra, y se debe notar que las corrientes corren hacia el bajío. Teniendo la punta Sur del pasaje, en una línea con *Playa Muerto*, es una señal, dejando la bahía, de que se ha obviado el bajío de *Edward* y se toma rumbo al Sur de este, hasta rebasar los arrecifes de la Isleta. Hay dos pequeños pueblos en las riberas de la bahía, llamados comunmente por el nombre de *Mosquito* y *Sol*; el primero por la grande cantidad de Mosquitos que abundan en este lugar por efecto de los manglares que hay en sus cercanías; y el último por su situación expuesta al sol del trópico. Este pueblo pertenece al distrito del Seybo, cuyo número de casas y habitantes exceden a la *Punta*, pueblo rival situado en la punta derecha u Oeste del río, el cual pertenece a la jurisdicción de los *Llanos*. La situación de este último es más saludable; y su perspectiva más despejada, pero tiene la desgracia de que ni aun los pequeños balandros pueden acercarse a causa de su bajío de lodo. Según mis observaciones, la punta sobresaliente de la *Punta* se halla en latitud $18^{\circ} 27' 0''$ N. longitud $69^{\circ} 19' 17''$ O.; y según esto, la punta *Macoris* está en latitud $18^{\circ} 25' 50''$ N., y longitud $69^{\circ} 19' 25''$ O. No hay agua dulce en ninguno de los dos pueblos que se pueda recomendar, excepto si se asciende el río cerca de dos millas.

Guayacanes.—Cerca de 8 a 9 millas al Oeste de *Macoris* está el fondeadero de *Guayacanes*: es un placer abierto, con un arrecife en él. Su fondeadero dista de una a una y media milla de tierra, en 8 a 9 brazas, enteramente expuesto a los vientos: su fondo es de arena y agarra bien. Los botes para tomar carga pasan el arrecife. Son pocos los habitantes establecidos en esta playa.

Juan D'Olio.—Está igualmente expuesto como el primero, y el fondeadero está a alguna distancia de la tierra. Hay también en este lugar algunas casas en la playa.



Magdalena.—Esta punta y *Caucedo* forman, el primero, la punta oriental y el segundo, occidental de la bahía de *Andrés*. Este fondeadero es expuesto y malo, tanto que los buques prefieren fondear en *Agua del Rey*, cuatro millas adentro de la bahía, y mandar sus botes a la *Magdalena* por la madera que tienen que embarcar.

Agua del Rey.—La playa Este de la Bahía de *Andrés* ofrece el mejor fondeadero de toda esta bahía. Buques de 300 toneladas pueden fondear en cinco brazas, y estar protegidos contra los vientos del Este y Surdeste, por la punta *Magdalena*. La playa es muy buena para cargar: sin embargo, es de notarse que la marejada es muy fuerte en este lugar a causa de ser la bahía tan ancha y abierta hacia a la mar.

Playa de Andrés.—El fondeadero está a dos o tres millas de la tierra; hay un gran arrecife con peñas por dentro, que da un pasaje de 9 pies de fondo. La playa de *Andrés* es afamada por la cantidad prodigiosa e increíble de palomas que en los meses de Mayo y Octubre van a dormir en este lugar: su número es tan grande que se matan hasta con palos.

Punta Caucedo.—Hay un derrumbadero cerca de este lugar, solo accesible para botes: los buques grandes tienen que tenerse a la capa para tomar sus cargas.

La Caleta.—Al Nordeste de la punta *Caucedo*, aunque pequeño, es muy buen puerto, en el cual los buques al ancla, están protegidos de los vientos del Sudeste. No hay ningún peligro, y los buques pueden escoger sus fondeaderos de 3 a 7 brazas. La extensión de la bahía es pequeña, y solamente pocos buques pueden estar aquí a la vez; el desembarcadero es bueno.

Este fondeadero ha sido considerado de mucho peligro para la ciudad en tiempo de guerra, porque con mucha facilidad puede desembarcar allí un ejército. No obstante, la mejor defensa la constituyen, la distancia de la ciudad, los peñascos y los caminos que conducen a ella, casi intransitables para una fuerza armada. El puerto que le sigue, es el de la Ciudad de *Santo Domingo*, del cual ya se ha dado una descripción. Al Oeste de la ciudad está:

Boca de Jaina.—Este fondeadero es enteramente expuesto y peligroso, los buques están obligados a estar afuera a una gran



distancia, y la marejada tan fuerte en todo tiempo, que sólo con calmas y vientos del Norte es que se puede cargar aquí. Este lugar nunca se debía incluir en los contratos. Es digno de reparo que el Vice Almirante Penn, desembarcó tropas bajo el mando de Venables en 1655, y que los buques de guerra desembarcasen las tropas estando a la vela⁽¹⁸⁾.

Boca Nigua.—Aunque los buques toman frecuentemente parte de su cargamento en este lugar, está sin embargo, considerado como uno de los puntos más difíciles para tomar carga en la costa de *Santo Domingo*. El fondeadero parece ser simplemente un banco, con la diferencia de un fondo de 12 a 13 brazas que permite al buque dar vuelta sobre sus anclas en marejada o corriente. La brisa y la corriente son tan fuertes, que fuerzan la mar en el fondeadero a que se levante de 12 a 15 pies. Sólo es prudente cargar aquí cuando el viento es del Norte. Las riberas son tan elevadas, aunque de arenas, que maderas tales como el guayacán, se pueden tomar de una vez en los botes, de estas elevadas riberas. Un temporal de viento que no sea del Norte, causará inevitablemente la pérdida de cualquier buque al ancla en *Boca Nigua*. Los miasmas del río se consideran como muy enfermizos; y en verdad, con repugnancia se admite este lugar como punto de carga. Hay un pequeño pueblo a corta distancia de la boca, y el agua dulce se encuentra a un cuarto de milla, río arriba; y también el agua es considerada mal sana.

Boca de Najallo.—La ensenada que forma el río en su desemboque, tiene más de una milla de extensión; pero este fondeadero está en la misma categoría que el de *Boca Nigua*, con la diferencia de que el desembarque es mejor que el primero. Los buques fondean a tres cuartos de milla de tierra.

Palenque.—Este es el segundo puerto al Oeste. Sería un fondeadero de los mejores que se pudiesen desear, si el puerto fuera un poco más espacioso: los buques fondean en 4 brazas, con fondo cascajoso y bien protegido; tiene tanta profundidad que cerca de la playa hay tres brazas de agua. El viento del Sur puede impedir la salida de los buques; pero también pueden salir con los vientos generales. Deben resguardarse de un arrecife que se extiende de la punta barlovento S. E. y N. O.

(18) Véase nuestro Libro *Invasión inglesa de 1655*. C. T., 1957.



Boca de Nizao.—Al Oeste de la Punta de Nizao, hay un placer abierto en donde los buques frecuentemente toman carga. El fondo disminuye gradualmente; y los buques de 250 a 300 toneladas, tienen que fondear en 7 a 9 brazas de agua, a distancia de $1\frac{1}{2}$ a dos millas de la boca del río. Los buques de poco porte pueden fondear en 4 brazas, pero se debe tener presente que las olas revientan a una gran distancia de la ribera.

Este fondeadero no es más peligroso que otros placeres abiertos de la costa; y sin embargo, mayor número de buques, cargan aquí, que en Baní u otro punto de anclaje de la costa Sur.

La marejada corre frecuentemente con la fuerza de 4 a cinco millas, y es muy molesto para cargar los buques. En seguida es casi imposible que un bote entre al río, a causa de la grande corriente que de él sale. Para ir de a bordo al lugar en donde se hacen las balsas, es más conveniente el desembarcar la gente en Palenque e ir por tierra hasta Nizao.

Para estas disposiciones, y el modo de conducir las balsas a bordo, es mejor encargar al piloto y a los jornaleros que están acostumbrados a estos arreglos.

El agua del río es buena, y se consigue dulce a un cuarto de milla de la boca. A poca distancia de la playa hay un pequeño pueblo.

Puerto Viejo.—A cuatro millas al Oeste de la boca de Nizao, hay un punto mejor para tomar carga, y es, como el que antecede, un placer abierto cuyo fondeadero es de 7 brazas, distante de tierra, casi milla y media.

Punta Catalina.—Es muy poco frecuentada como lugar de carga. No tiene fondeadero en la parte del Este; pero por el Oeste buques pequeños pueden fondear en tres y media brazas. Al Sur de Punta Catalina, a distancia de una milla, hay un bajío con solo 12 pies de agua sobre de él, y del cual se debe resguardar remontando la costa. Punta Palenque forma la punta Este, y Punta Catalina la del Oeste de la grande ensenada que abraza a Boca Nizao y Puerto Viejo, como lugar de carga en esa extensión de la costa.

Sabana.—De 3 a 4 millas Oeste de la Punta Catalina, se halla *Sabana*, en donde los buques de grande porte pueden fon-



dear con toda seguridad en 5 a 6 brazas: el fondeadero es bueno; pero sólo es protegido por la parte de barlovento por la punta *Catalina* que se halla de esta punta E. S. E.

Paya.—Es un placer abierto, cuyo fondo disminuye gradualmente, de manera que los buques de 200 a 300 toneladas tienen que fondear a una distancia de $2\frac{1}{2}$ a tres millas. Es muy frecuentado como punto de carga.

Agua de la Estancia.—Es el fondeadero del pueblo de *Bañí*, y es igualmente como el que antecede, un placer abierto, y los buques fondean a la misma distancia, en muy buen tenedero, de lodo y yerba con arena.

Estancia Colorada.—Algo más adelante al Oeste está *La Estancia Colorada*: las mismas observaciones del punto precedente se refieren a este lugar.

La Salina.—Los fondeaderos aquí son de 15 a 18 brazas, a distancia de un cable de la playa. Dos matas de palmas en línea con una grande mata de Uvas, que se halla entre el E. y E. $\frac{1}{4}$ N., forman una señal para el buen fondeadero. Buques pequeños fondean en 5 brazas, con un calabrote en tierra, por temor de que las anclas no agarren; y de aquí la profundidad se aumenta tan de repente, que estando la proa del buque en 5 brazas, la popa se encuentra probablemente en 18 a 20 brazas.

La caldera.—Este es uno de los mejores puertos de la costa del Sur, en el cual los buques pueden fondear en 15 a 3 brazas de agua, como mejor le convenga.

Playa Vieja.—Afuera de *La Caldera*, casi N. E. de la *Salina* está *Playa Vieja*; ofrece un buen fondeadero bajo los cerros de *Ocoa*, El fondo de este fondeadero es tan claro que se puede ver en 6 brazas de agua. Tres o cuatro setos de matas de mangos, que son visibles a una gran distancia, constituyen una buena señal para este fondeadero.

Ocoa.—Esta hermosa bahía ofrece un excelente y bien protegido puerto, cerca de la boca del río del mismo nombre. Se puede fondear en cualquier lado del río; pero el del Norte es más preferible. Recibía en tiempos pasados el nombre de *Puerto Hermoso de los Españoles*, y Colón con su pequeña flotilla encontró abrigo durante el huracán del 1º de Julio de 1502,



cuando Ovando le rehusó la entrada en el puerto de Santo Domingo. Una flota entera puede fondear aquí con toda seguridad, y durante la guerra de principios de este siglo, era muy frecuentado por los buques. El Vice Almirante Sir J. T. Duckworth en 6 de Enero 1806, con la flota bajo su mando, parte capturó y parte destruyó aquí, cinco buques de línea bajo el mando del Contra Almirante Francés Lesseiges.

Caracoles.—En la ensenada de la bahía de Ocoa, tienen que fondear a la distancia de una y media milla de tierra, en 5 a 6 brazas de agua. El embarcadero es bueno; pero esta extensa bahía está sujeta a grandes marejadas, cuando la brisa es del Sur.

Azua o Tortuguero.—En este fondeadero entra el mar con grande fuerza. Cuando la brisa se levanta, los buques trabajan mucho y los botes rara vez pueden llegar a bordo con balsas después de las 11 de la mañana. Hay poco lugar para maniobrar un buque en esta bahía. En la punta del Oeste hay un arrecife, y cerca de la punta. Este es muy desigual. Los buques salen de esta bahía con el terral. *Tortuguero*, el puerto de Azua, es considerado como un buen punto de fondeadero.

Puerto Viejo de Azua.—Este es un excelente puerto para buques pequeños, en el cual están muy resguardados. Desgraciadamente sólo tiene de 2 a 2½ brazas de agua en su fondeadero más seguro, que es al Sur del alto arrecife, el cual ocupa cerca de la mitad de esta hermosa bahía. En otras partes de la bahía hay fondeadero de 3 a 5 brazas de agua.

La entrada a Puerto Viejo es estrecha, con un arrecife hacia su punta de barlovento. Haciendo rumbo para adentro, tened cuidado de acercarse a la punta Suroeste, la cual es muy notable por sus altos y sobresalientes peñascos; encontraréis entonces 7 brazas de agua, y fondearéis a equidistancia entre esa punta y la punta Sur del arrecife ya mencionado, en 5 brazas de agua, o habiendo rebasado la entrada, gobernad N. N. O. y fondead en 3 brazas, hallándose el alto arrecife S. S. E., la punta de el arrecife islote S. S. ¼ E. El fondeadero es muy regular ⁽¹⁹⁾.

(19) En consecuencia de haber recibido estos informes más detallados, posteriormente a la impresión del original, este párrafo ha sido del todo variado. R. H. S.



El primer pueblo del nombre de *Azua*, estaba en la vecindad de este pueblo. El adelantado Don Diego Colón lo fundó en 1504, y le añadió a su nombre indiano, el de Compostela, por el Comandante Gallego, de la orden de Santiago de Compostela, quien tenía allí una finca rural. El pueblo fué después construído en el lugar que ahora ocupa a consecuencia de que el pueblo viejo de *Azua* fué destruído por un terremoto.

La Bahía de Neyba o Juliana, se extiende desde punta *Martín García*, hasta punta *Trujillo*, $9\frac{1}{4}$ millas y $8\frac{1}{2}$ de fondo; los más grandes navíos de guerra pueden fondear en esta bahía, a lo largo de la costa Este. Contiene los fondeaderos del Rancho del Cura, bahía Alejandro al Este, y el puerto de Barahona al Oeste. El río de *Neyba* o *Yaque*, entra en la bahía N. $84\frac{1}{2}$ O. a 10 millas de la punta *Martín García*. El fondo disminuye a 11 pies, y tiene una barra con menos agua, lo que impide a los buques pequeños que puedan entrar en el río. Su curso varía muchas veces, y anteriormente desembocaba por muchos brazos más al Sur.

Rancho del Cura.—A distancia de una milla de punta *Martín García*, en la hermosa bahía de *Neyba*, un poco al Norte de unos peñascos rojos, se halla un buen fondeadero de este nombre. Se fondea a dos cables de distancia de tierra en 5 brazas, protegido por punta *Martín García* de los vientos del Este. Al Norte de este fondeadero hay algunos peñascos blancos, a equidistancia del fondeadero y los peñascos rojos.

Bahía Alejandro.—El fondeadero es muy expuesto, y tiene un arrecife en lo interior. No lo he visitado personalmente; pero he sabido que no es lugar muy deseado para cargar.

Baraona o Barahona.—Este puerto ofrece muy buen fondeadero; pero los buques deben esperar al piloto, para que los conduzcan por dentro de los arrecifes que hay en el pasaje. Entrando la bahía de *Neyba*, y estando en frente de los peñascos rojos, haced rumbo para la entrada al O. S. O.; el agua es profunda cerca de los arrecifes. A distancia de cuatro cables del arrecife se pierde fondo con 12 brazas, y de repente disminuye a 5 brazas y 10 pies. Cuando se está dentro de dos millas de los arrecifes, se descubre muy distintamente el pueblo, y se notarán por encima de él dos cadenas de colinas, una elevándose sobre la otra; cada cadena tiene una silla o hamaca, en una



dirección casi O. S. O. con el pueblo; tened las dos sillas en una. Acercándose a la entrada, el fondo siendo probablemente de 10 brazas, se notará en la plaza del pequeño pueblo una casa, más grande y más prominente que las demás, con una mata de palma por delante, igualmente en la plaza. Hacer que la palma se halle en línea con el alero Norte de la casa, o con la puerta del cercado de dicha casa, hallándose S. $69\frac{1}{2}$ O., y fondearéis. Después de haber rebasado el arrecife barlovento en 5 o cuatro brazas, hay buen fondeadero en 7 u 8 brazas, hallándose la pequeña isleta Oeste; y algunas veces los buques fondean más cerca de tierra, en 22 pies, pero algunas piedras sumergidas, llamadas el pescadero, pueden ser de peligro para los buques que se hacen a la vela. Hay varios pasajes en estos arrecifes para goletas y pequeñas embarcaciones. Según mis observaciones, el pueblo de Baraona se halla en latitud $18^{\circ} 12' 2''$ N. y longitud $71^{\circ} 5' 45''$ O.

Baburuco.—Este lugar se debe evitar, aunque algunos buques han cargado aquí en varias veces. El bergantín inglés *Honor*, de Londres fué enteramente perdido aquí en Marzo, 1852. En un consejo de Marina, convocado en la ciudad de Santo Domingo, para examinar las causas de su pérdida, se confirmó que Baburuco no era un lugar propio para cargar grandes buques, y que los capitanes tuviesen mucho cuidado en aceptar una contrata en que este lugar fuese incluido. Apenas hay lugar para que un buque esté al ancla y con el viento soplando en tierra, no hay suficiente abertura para que un buque dé bordadas para salir. Además aquí hace grande marejada en este fondeadero. Los buques fondean entre 12 a 17 brazas, a distancia de una milla y media de tierra, con un arrecife al Sur del fondeadero y otro al Norte. La playa es inhabitada.

Mala Pasa.—Cerca de tres millas de *Baburuco* esta *Mala Pasa*, es muy reconocida por sus altos y blancos peñascos. Es menos propio para fondeadero que *Baburuco*; lo mismo se refiere a Petite Banane o Naranjal.

Río Cito.—Está a cinco millas de *Mala Pasa*. Las aguas son tan profundas, que los buques tienen que fondear muy adentro, lo cual los pone en una situación peligrosa; el fondeadero está además expuesto a todos los vientos y a las marejadas. Algunos buques han cargado aquí a lo que creo en buen tiempo;



pero no se puede recomendar como lugar para tomar carga. Después de *Río Cito* sigue *Caymán, Punta Arena, el Can, y*

Petit Trou o Agujero chico.—Un largo arrecife, de cerca de tres millas en extensión, rodea este fondeadero. Esta barrera tiene dos pasajes: el de barlovento es casi dos cables de ancho, con varias piedras sumergidas, una de ellas sólo tiene 10½ pies de agua; pero de ambos lados tiene más profundidad; esta entrada es llamada la *pasa del arrecife*. La entrada de más abajo, o pesaje del mar, tiene 18 a 20 pies; pero el lugar de adentro, habiendo rebasado la *pasa*, es tan estrecho y está tan obstruído de piedras sumergidas, que ningún buque puede remontar al buen fondeadero; así es que sólo sirve para los buques que se mantienen a la mar. Un buque con destino para *Petit Trou*, no debe calar más de diez pies y medio. Al acercarse al arrecife se deben recoger algunas de las velas para impedir que el buque vaya con mucha velocidad. La hora propia para pasar esta *pasa*, debe ser entre las 11 de la mañana y la 1 de la tarde, cuando el sol está alto, y se podrán ver las piedras muy distintamente debajo del agua. El piloto está a la proa para dirigir el buque por las piedras (algunas solamente cubiertas con 6 y 7 pies de agua) al fondeadero. Así es que se debe tener una persona hábil y diestra al timón ⁽²⁰⁾.

El tenedero del fondeadero no es muy bueno. El Capitán *Sleeboom* me ha asegurado, que el ancla no agarra contra las piedras; y otros me aseguran que es preferible el fondear en agua blanca, señal de que hay fondo de arena. Hay escasamente lugar en donde un buque con setenta brazas de cadena pueda dar vuelta sin tocar sobre las piedras; de manera que se aconseja amarrar con reguera la embarcación. El fondo disminuye gradualmente, y a distancia de 1½ milla de tierra sólo hay tres brazas de agua. La brisa sopla fresca de el Nordeste, y el tiempo es incierto y chubascoso. El Capitán *Sleeboom*, del bergantín hamburguez *Wilhelmine* que estuvo aquí por algún tiempo, me hizo saber que la brisa del N. O. se establece aquí desde las 2 de la mañana, y continúa soplando hasta las 7½ o las 8 de la noche: entonces da vuelta al E., y sopla del E. ¼ S.

(20) El Bergantín inglés *Caledonia Cuernsny*, calando doce pies de agua se encalló sobre una piedra entrando en la *pasa*, y fué enteramente perdido. Al examinar al piloto, se reconoció con evidencia, que fué su grande ignorancia, o su mala intención, la causa de la pérdida de ese buque.—(R. H. S.)



hasta media noche. Durante la creciente de la luna, la corriente dura aquí regularmente por doce horas con el reflujo de la marea hacia el Este, con la velocidad de tres cuartas a una milla por hora. La marea crece en *Petit Trou* más de tres pies. Mr. Sleeboom observa que durante la menguante de la luna, la marea va interrumpidamente, hacia el Oeste, y sin ningún reflujo, y corre con la velocidad de una a una y un cuarto de milla.

Y sin embargo de todas estas dificultades los buques cargan en *Petit Trou*, y el que conozca estos peligros tomará las precauciones necesarias, si este lugar fuere incluido en su contrata. Un capitán prudente se estará a la capa, a la menor desconfianza que tenga del piloto, y sondeará *la pasa*, poniendo además una boya sobre la piedra que tiene $10\frac{1}{2}$ pies de agua, que presenta el más grande peligro a los buques al entrar. He observado ya que el pasaje del mar tiene más agua y menos peligro. Es, sin embargo, necesario tener bastante precaución cuando se hacen a la vela, porque hay muchas piedras sumergidas en el rumbo antes de haber rebasado el arrecife.

El *Petit Trou*, es el lugar de carga más al Oeste a que se ocurre ahora en la costa del Sur de la República. No es prudente acercarse mucho a las fronteras hasta que no haya paz, por causa de la guerra que existe entre la República Dominicana y el Imperio haitiano.

PUERTOS Y FONDEADEROS AL NORTE DE PUNTA ENGAÑO

Los fondeaderos siguientes: *Cabeza de Toro*, *Bábaro*, *Los Ranchitos*, y *Arena Gorda*, están bajo una misma categoría, con respecto a su cualidad de practicable como puntos de carga. Durante los meses de verano, cuando los vientos generales están al Sureste y las calmas prevalecen, no hay peligro que temer, y los buques efectúan sus cargas en poco tiempo como en cualquiera otro punto de la costa; pero durante los meses de invierno, cuando los vientos del Nordeste son frecuentes, los buques no solamente peligran, sino que el cargar es muy difícil, porque se pasan días, antes que un bote pueda ir de el fondeadero



para tierra. Sin embargo, grandes cantidades de maderas se embarcan de estos fondeaderos al Nordeste, y los capitanes que aceptan contratas para unos de estos lugares ya mencionados, deben estar provistos de buenas cadenas ⁽²¹⁾.

La primera punta peñascosa al Norte de *Punta Engaño*, es *Los Algodones*, que no ofrece ningún fondeadero; probablemente en consecuencia de la configuración de la tierra y las mareas, aquí el mar está siempre turbulento, y la espuma se compara con la apariencia del algodón.

Cabeza de Toro.—La cantidad de madera que existe en la vecindad de este fondeadero es la causa de que los buques frecuenten a menudo este lugar. Hay un arrecife que ofrece dos pasajes, el uno solamente llamando *La Neybe*, por el cual pueden pasar goletas que no calen más de diez a doce pies. Los buques de gran porte fondean afuera del arrecife en diez a doce brazas de agua en fondo de arena y piedras.

Babaro.—A distancia de seis millas de *Cabeza de Toro*, es considerado mejor fondeadero que el anterior; la mar está algo tranquila, y los arrecifes están más cerca de tierra. Los buques fondean en diez a doce brazas a distancia de una y media a dos millas de tierra. La playa es arenosa, y el embarque se hace muy rápidamente cuando no hay brisa del Nordeste o fuertes marejadas.

A nueve millas al Nordeste de *Bábaro* están

Los Ranchitos.—Hay un arrecife con dos pasajes con cerca de 4 a 5 pies. Los buques fondean afuera en once a doce brazas de agua, a distancia de una y media a dos millas de tierra. La playa es de arena, y buen lugar para cargar.

Arena Gorda.—A dos millas del que antecede, tiene tres pasajes en el arrecife; pequeños balandros que calen solamente cinco pies, pueden pasar sin cuidado y fondear adentro; los buques de mayor porte fondean en una y media a dos millas, según su calado, en diez a doce brazas de agua.

(21) El Bergantín Patriot de Yarmouth N. S. perdió en Enero y Febrero 1850, sus anclas y cadenas en Cabeza de Toro, y tuvo que revolver dos veces por nuevas cadenas. Lo mismo le sucedió al bergantín Isabella, de Belfast, en Marzo 1851; y el bergantín Victory, de Liverpool, N. S. naufragó en esta costa en 9 de Febrero 1849. (R. H. S.)



Macao.—Todas las noticias relativas a *Bábaro*, *Cabeza de Toro*, etc., se refieren igualmente al *Macao*. El fondeadero aquí es mucho más lejos de tierra que en *Bábaro*, y mucho más expuesto a los vientos y marejadas. Cuando visité el *Macao*, no pude procurarme un bote para conseguir el sondear este lugar. Pero sin embargo, los buques fondean a milla y media al Norte del arrecife, el cual me pareció se extendía del *Cabezote* Barlovento, en una línea hacia el Infiernito, por cuyo motivo se mandan las lanchas por las maderas a la ensenada de la bahía y boca del *Anamuya*. Las dos piedras afuera del agua, llamadas los *Cabezotes*, son excelentes señales, y ofrecen cerca de ella pasajes para botes. El pasaje para la ensenada de la bahía, en donde hay algunos ranchos para el abrigo de los jornaleros, es entre *Punta Macao* y el *Cabezote* de Barlovento; y para la boca del *Anamuya* cerca del *Cabezote* Sotavento, también llamado Infiernito. En la boca del *Anamuya* hay camadas de excelentes ostiones. La finca de campo más cerca, en la época de mi visita a este lugar (en 1850) era Calado Salado, distante cerca de dos millas del *Macao*. La posición de la *Punta Macao*, deducida de las observaciones que tomé cerca de los *Ranchitos*, es en latitud 18° 48' 0" N. y longitud 68° 29' 50" O. No hay fondeadero entre *Punta Macao* y cabo *San Rafael* ⁽²²⁾. Este último no se puede equivocar. Cerca de dos millas, tierra adentro del cabo, hay un cerro redondo, el que, a cierta distancia, parece estar aislado; pero que sin embargo, se une con las riberas del Sur a la bahía de Samaná por Los Llanos.

Puerto Jicaco o *Puerto de los Ingleses*.—Antes de entrar en una descripción detallada de la Bahía de Samaná, haré mención de *Puerto Jicaco* o (Puerto de los Ingleses) distante cerca de once millas O $\frac{1}{4}$ S. del Cabo *San Rafael*. Aquí algunos buques han tomado carga. Una piedra, que se sobresale del arrecife que se extiende de *Punta Jicaco* hacia los Cayos, se ve a distancia de dos leguas, y sirve para indicar el pasaje Barlovento y Sotavento. Al mismo tiempo se observará una montaña con dos picos en tierra adentro, hacia el S $\frac{1}{4}$ O.; tened la colina entre dos picos como señal, y fondead en cinco y media a seis brazas, a distancia de un cuarto de milla de tierra. El fondeadero por entre el arrecife es seguro, y tiene la ventaja de que se

(22) El Tent. Raper, de la Marina Real, en su tabla de Posiciones Marítimas (1849) establece a Cabo San Rafael, en lat. 19. 1' 0" N. y long. 68. 55. 0. 0.



puede salir con los vientos generales; al hacerse a la vela, escoged el pasaje de Sotavento.

No es probable que un buque pueda fondear en Puerto de los *ingleses* sin el piloto a su bordo; si algún mal tiempo sobreviniere, se debe tener mucha precaución al acercarse al arrecife. El navío de guerra francés *Scipion* naufragó aquí en 1752 ⁽²³⁾.

Rebasando *Punta Mangle* están *Los Uberos Altos*. Cuando pasé de Sabana de la Mar al *Hubero*, en 1851, la costa de la punta del Capitán a la punta de *Mangle*, me pareció más o menos peligrosa, y el solo puerto bueno en esa distancia era puerto de los *Ingleses*. No tuve ocasión de sondearlo, pero tomé observaciones de la casa del Señor Reyes, sobre el banco derecho de la Yeguada, que me dió por su latitud 18° 58' 50" N. y longitud 69° 3' 37" O. La boca de la *Yeguada* o *Hubero* dista de aquí cerca de media milla al Sur, y la boca *Hubero* como una media legua.

La Bahía o *Golfo de Samaná*.—Esta hermosa bahía, que atrajo en aquellos tiempos la atención de Cristóbal Colón, se abre entre cabo *San Rafael* y cabo *Samaná* ⁽²⁴⁾, y se extiende Este y Oeste cerca de treinta millas, siendo su ancho cerca de ocho millas. En una ensenada al Oeste, a poca distancia de la costa Sur de Samaná, el *Yaque*, el más grande río de la República Dominicana, desemboca en esta bahía. Hay desgraciadamente una barra de arena que impide la entrada en el río a embarcaciones más grandes que botes. Esta barra solo tiene tres a cuatro pies de agua; pero pasando este impedimento, el río se profundiza y embarcaciones que calen cinco pies, pueden remontarlo hasta cerca de pocas millas de *El Cotuí*.

A distancia de diez millas al Oeste de *San Rafael*, comienza cerca de *Punta Jicaco*, un arrecife que se extiende, más o

(23) El navío de guerra francés *Scipion* naufragó en Puerto Jicaco o Puerto de los Ingleses, el 17 de octubre de 1782. Kergulen, en su *Relation des combats...*, 1796, antes mencionada, en la *Bibliografía*, alude a ese naufragio.

(24) El Teniente Raper, da en sus Tablas de Posiciones (publicadas en 1849) Cabo San Rafael en lat. 19° 1' N., long. 68° 53' O. Cabo Samaná, lat. 19° 18' N. long. 69° 8' O.: la distancia entre los dos puntos, sería entonces de veinte y una milla, hallándose Cabo Samaná N. O. $\frac{3}{4}$ N. de Cabo San Rafael.



menos, interrumpido en su continuación en forma de media luna, al Nordeste de los pequeños cayos *Pascal*, *Alevantado* y *Arena*, mejor conocido por el nombre de *Cayo Banister* ⁽²⁵⁾ o igualmente *Los Cayos Alevantados*; y de aquí, primero al Suroeste y después al S. E. $\frac{1}{4}$ S. hacia la *Punta Capitán*, la punta Oeste del *Puerto de los Colorados* que se hallan en las antiguas cartas españolas. La punta del Capitán está a siete millas náuticas al Este de *Sabana de la Mar*.

El formidable obstáculo de este arrecife, que en algunas partes de su construcción tiene la apariencia de una barrera, protege esta bahía contra las grandes marejadas, que de otro modo cada temporal de viento del Norte y Este, enviaría a esta bahía, aun rebientan las olas que una brisa fresca levanta. Pero también tiene sus desventajas: el pasaje para los buques es estrecho por espacio de una milla, entre *Punta Cacao* y *Cayo Pascual* (al Nordeste del cual, a distancia de seis cables de la Punta Norte, hay además un bajío con veinte y cuatro pies de agua sobre lo más bajo) lo que pone dificultades a los buques de gran porte que desean salir con las brizas ordinarias. Así es que es mejor esperar el terral, para ponerse a la vela.

La bahía de *Samaná* por dentro de los arrecifes, ofrece lugar para la más grande flota. Además de la principal bahía, tiene varios fondeaderos laterales, entre los cuales la bahía de *San Lorenzo* o de las *Perlas*, sobre la ribera Sur, a diez millas Oeste de *Sabana de la Mar*, merece principalmente ser mencionada.

Al entrar la bahía de *Samaná*, y viniendo al frente de *Punta Cacao*, que tiene un fuerte sobre su punta sobresaliente, se le dará igual distancia al Cayo más al Norte, llamado *Pascual*, y la punta con el fuerte; entonces tendréis diez y ocho a veinte brazas. A poca distancia al Suroeste de la sobresaliente punta, al Oeste de *Punta Cacao*, está la isleta *Bonhomme*; aquí el fondeadero disminuye de cinco a seis brazas. Habiendo rebasado este bajío y fondo pedregoso, el fondo se profundiza hasta quince brazas y aparece el *Carenero Chiquito*, el cual por dentro ofrece un excelente fondeadero, y se aconseja remolcar el

(25) Estos Cayos han recibido sus nombres de un célebre filibustero inglés, quien se defendió aquí con mucho suceso contra dos fragatas inglesas en 1690. Banister desembarcó los cañones de su buque, y los colocó en uno de esos Cayos, de donde hizo retirar los buques de guerra, matándoles 120 hombres de sus tripulantes. (R. H. S.)



buque a su fondeadero, si el viento viniese a ser contrario. Al entrar, guardar la tierra al estribor como a un cable de distancia y fondead, haciendo que el pequeño Cayo Carenero Chiquito, se halle de punta del Lirio O. S. O. distante el largo de dos cables.

Los peligros del arrecife que se extiende del Sur Oeste de el Carenero Chiquito, y que estrechan el pasaje a este fondeadero están muy visibles. Hay un pasaje entre el Cayo y el arrecife.

El Puerto de Santa Bárbara, el pequeño pueblo de Samaná, está a dos millas O. N. O. de la punta del Lirio. El rumbo después de haber rebasado el Cayo Levantado es N. O. O. $\frac{1}{2}$ O. con quince a diez y siete brazas de agua. La entrada es entre Punta Gorda, conocida por algunas fortificaciones que se hallan en esta punta, y el Cayo Paloma, el que se halla más al Sur este de los tres que están delante de este puerto. Un arrecife en forma triangular, se extiende de Cayo Paloma, con su punta hacia la punta Gomero al Cayo más grande llamado Carenero grande. De punta Gomera en el lado opuesto se extiende un arrecife cerca del largo de medio cable hacia al Sur Oeste. Entre estos dos arrecifes, hay un pasaje escasamente del largo de dos cables: los buques para entrar, tienen que escoger el medio del canal, pero acercándose algo más a la punta Gomera que al Carenero grande. Habiendo rebasado la Punta Gomera se observará el pequeño riachulo Aguada y, a poca distancia de esta una punta, el Fuerte Santa Bárbara; continuad este rumbo guardando la ribera a distancia de un cable a barlovento, y fondead en seis a cinco brazas, en fondo de lodo, cuando el pequeño pueblo se halla casi al Norte. Podéis fondear igualmente entre Punta Gomera y el fuerte de Santa Bárbara, afuera del pequeño río Aguada, en seis brazas, fondo de lodo.

El pueblo de Samaná está situado parte en la bahía y parte en el declive de un cerro. Sus pocas viviendas consisten de todas descripciones, desde la pequeña choza hasta casas construídas de madera y cubiertas de tablitas. La iglesia es dedicada a Santa Bárbara; la sociedad de Misioneros Wesleyan de Londres tiene una capilla y una residencia para los Misioneros que visitan a ocasiones Samaná de Puerto Plata. Según un censo tomado en 1851, la población de Samaná consistía de 1721 almas, en cuyo número había 300 emigrados de color de los



Estados Unidos del Norte y sus descendientes; el resto eran Dominicanos de origen francés y español. Samaná tiene una Aduana para la entrada y despachos de los buques. Tiene un Comandante y una guarnición regular, porque el Gobierno Dominicano ha convertido este lugar casi en un presidio ⁽²⁶⁾.

Aquí se encuentran ñames, patatas y otros frutos del país, los que se obtienen a precios muy moderados; solo se encuentra carne fresca una vez por semana.

Este lugar está en comunicación con la Ciudad de Santo Domingo por una posta semanal.

El fondeadero de este pequeño pueblo no deja nada que desear; un buque puede aquí repararse, o carenarse con toda facilidad; pero la situación con respecto a sanidad es muy mal escogida. Punta de los Corosos ofrece un sitio más hermoso y un aire más saludable que el pueblo actual. Esta punta que era conocida en las cartas anteriores por Punta de Los Martiniqueños, tiene además, hermosos manantiales, y un extenso fondeadero hacia al Este.

Es necesario que los buques que desean fondear en algunas de las pequeñas bahías, tomen un piloto de Samaná. Algunos buques ingleses han cargado recientemente sobre la costa Norte de Samaná, la cual no ofrece en toda su extensión, desde el Cabo Samaná a la punta Este de la bahía Yaqueson (Jackson), un solo fondeadero seguro.

Las bahías y playas, en donde pueden cargar, si el tiempo es bueno, son comenzando desde el cabo Samaná, y dando vuelta hacia el Norte, Las Galeras, Rincón, Puerto Escondido, Boca de San Juan ⁽²⁷⁾, Hermitaño, Limón, Punta de los Pescadores, (en donde en tiempo de calma pueden fondear pequeñas embarcaciones), Boca del Estillero y de Lateriana, y Punta de Moretes. Yaqueson (Jackson) es el único puerto bueno en esa dirección, siendo protegido por el cayo que hay enfrente de él. Cerca de la punta Oeste de Jackson está la Boca del Gran Estero, que anteriormente comunicaba con el río Yuna cerca de su desemboque en la bahía de Samaná. Al fin del úl-

(26) Véase nuestro libro *Samaná, pasado y porvenir*, C. T., 1945.

(27) El *Brazil Packet*, del porte de 172 toneladas, (que después naufragó) ha cargado en este lugar. (R. H. S.)



timo siglo, los habitantes de Samaná recurrían a esta comunicación para evitar la vuelta del Cabo de Samaná, en sus viajes a Puerto Plata, Monte Cristi, y Cabo Francés. Este canal está hoy enteramente obstruído; sin embargo, no hay duda que con poco gasto se podría abrir de nuevo. Esta comunicación entre la bahía de Samaná y la mar por el Norte, es probablemente la causa de que Charlevoix represente la península como una isla. La costa desde Samaná hacia el Oeste para Puerto Plata, es casi un desierto, y sólo a grandes distancias es habitada.

Matanzas.—Es un buen puerto; pero no concurrido: el único lugar, siguiendo la costa de Samaná y pasando el cabo viejo francés y Punta Macorís, a Puerto Plata, en donde los buques fondean y cargan hoy, es el puerto de

Cabaret.—Formado por la Punta Cabaret, a barlovento, y Goleta a sotavento; estas dos puntas están separadas por una distancia de milla y tercia.

Tiene un arrecife formidable que se extiende de Punta Goleta al Sureste hacia Punta Cabaret. Afuera o al Norte de este arrecife, hay un bajío de arena con 17, 18, 19 pies de agua, con una orilla de piedras con solo 10 pies, por entre el cual y el arrecife de afuera tienen los buques que pasar para su fondeadero. Hay dos pasajes entre las piedras de afuera; el uno llamado *el pasage de sotavento*, y el otro *pasage de barlovento*.

El pasage de sotavento se considera ser de treinta brazas de ancho, con cinco a seis brazas de agua. Los buques fondean aquí a la distancia del largo de uno o dos cables de la ribera, en cuatro a cinco brazas de agua.

El fondeadero es sin embargo turbio, y buen cuidado se debe tener de escoger un buen fondeadero vara el buque; la marea crece tres pies. Al hacerse a la mar, se debe poner una boya sobre el borde sotavento de la piedra del medio para los buques que están muy cargados. Cabaret ha sido desde muy poco tiempo a esta parte, muy concurrido como lugar de carga, y sé que un buque de 400 toneladas ha tomado un cargamento a su bordo en este lugar. El bergantín inglés *Brazil Packet*, naufragó estando al ancla en Agosto 1851, en un temporal que hubo aquí.



Varios esfuerzos se han hecho para incluir la boca de Yásica entre los lugares de carga en la costa del Norte. Este río entra en el mar, cerca de tres millas y media S. 55° O. de la punta Cabaret.

La posición es muy expuesta, y un buque inglés, el *Speed*, que hizo una contrata, en la cual se incluía el punto de Yásica, protestó contra tener que cargar aquí, y obtuvo varios certificados expresivos de que el Yásica no es lugar propio para tomar carga los buques. Se debe también observar, que en cierta estación el miasma que hay en su boca es muy perjudicial a la salud de la tripulación de los buques. La madera que se toma en Yásica se lleva por tierra a Cabaret.

Sosúa y Bergantín.—Los otros puertos y puntos de carga, entre Cabaret y Puerto Plata, son Sosúa y Bergantín: a estos rara vez se ocurre. No he podido procurar más detalles sobre estos puertos.

La única Aduana en que hacen su entrada para cargar en la costa del Norte es

Puerto Plata.—Este puerto es estrecho, se está llenando muy rápidamente, y hace que el desembarque y embarque de los buques sea muy molesto. No es posible el acercarse a tierra con las lanchas, a menor distancia de un cable cuando la mar está baja.

Los buques con destino a Puerto Plata se esfuerzan por avistar el Cabo Viejo Francés, haciendo rumbo O. N. O. hasta que la cumbre de la loma Isabela de Torre se halla S. O. $\frac{3}{4}$ O. distante cuatro millas. Entonces se gobernará hacia la entrada, observando la punta peñasco de barlovento sobre la cual está el fuerte, esté en línea con la cumbre de la Loma Isabel, hasta que disminuya el fondo a 11, 10, 9, y una roca que sobresale por encima del agua distante cinco cables, se hallará entonces al N. O.; haced rumbo al S. O. $\frac{1}{4}$ S. pasando por entre los dos arrecifes, y fondead cuando hubiéreis disminuído el fondo a cuatro brazas, en fondo de fango, si el porte del buque lo requiere, o en dos y media brazas si fuese pequeño. En este últi-



mo fondo, estaréis a tres cables de la tierra. El Almirantazgo ha publicado un plano de Puerto Plata, según el apeo del Capitán Richard Owen de la Marina Real, mandando el navío de S. M. *Blossom* en 1830 ⁽²⁸⁾.

La Ciudad de Puerto Plata contiene cerca de trescientas casas y dos mil habitantes. Su comercio es muy considerable, principalmente en tabaco, y un número de comerciantes extranjeros están establecidos allí. La mayor parte del tabaco que se exporta, es cultivado en los llanos de los ríos Yuna y Yaque, que corren por la parte Sur de una cadena de montañas que atraviesa el país desde Monte Cristi a Samaná. Estos productos se trasportan por encima de esta cadena de montañas, por bestias de cargas, con tan grandes gastos, que el flete del lugar de cultivo a Puerto Plata, algunas veces se iguala al valor del tabaco. Se está, por tanto, agitando el transferir el Comercio a Monte Cristi, cuyo transporte se puede hacer de Santiago por carretas a flete más módico aunque la distancia sea más.

Los fondeaderos entre Puerto Plata y punta Isabela son *Suflé y Puerto Caballo*.— He sabido que el último es un buen puerto, aunque pequeño, y que ofrece mejor protección que los de Puerto Plata o Isabela. La entrada de Puerto Caballo es estrecha, pero se extiende por dentro en una hermosa ensenada. Colón visitó este puerto en 1493, y le dió por nombre Puerto de Gracia.

Isabela.—Es un placer abierto muy bajo a grande extensión de tierra. Los buques tienen que fondear a una distancia de milla y media de tierra, hallándose la boca del río Suroeste. Está algo protegido por la punta Norte de los vientos del Este, pero no contra las fugadas de viento del Norte; además de esto, hay un arrecife y algunas piedras sumergidas en el fondeo. Aquí, cerca de la punta Nordeste, construyó Colón el primer pueblo en el nuevo mundo, y le dió por nombre Isabela. Se pueden ver aún algunos escombros del castillo y de algunas

(28) Poseemos un ejemplar de ese rarísimo plano, obsequio de don Emilio Tejera Bonetti.



casas. La avaricia de los habitantes no ha respetado estos restos venerables; los muros han sido rotos, y los materiales llevados a Puerto Plata y otros lugares para fabricar casas con ellos.

Las playas, desde Isabela al Oeste hacia la Granja, están cercados de arrecifes, y no son frecuentadas. La Granja es una montaña de cerca de ochocientos pies de altura y aislada, notable por su forma de cofre. Es una excelente señal, no tan solamente para los buques que quieran fondear en Monte Cristi, sino también para aquellos con destino por el pasaje de barlovento, o a Cuba por los pasajes de Islas Turcas y Cayo de Plata. Según mis observaciones, la alta punta Suroeste de la Granja, está en latitud 19° 54, 15" N. longitud 71° 37' 48" O. y 760 pies de altura.

Jicaquito.—Al Este de la Granja, se encuentra, entre ésta y punta de la Fragata, una espléndida bahía llamada Jicaquito, de la cual mi amigo el Sr. Heneken⁽²⁹⁾, quien la ha explorado recientemente, me escribe que es espaciosa, que el arrecife basta a protegerla contra la marejada del mar; y que con un telégrafo sobre la Granja, se puede comunicar con los otros altos y prominentes puntos de la costa, aun más allá de Samaná. Un gran pantano de manglares se extiende entre la Granja y Monte Cristi; pero según el bosquejo que el Sr. Heneken me transmitió, un canal comunica entre la bahía Jicaquito y Monte Cristi, el cual, dice él, es claro y con fondo de arena, y de dos a cuatro brazas de profundidad. La creciente y baja de la marea aquí, es de tres pies.

Es de sentirse que el Señor Heneken no hubiera tenido los medios para sondear esta bahía; sin embargo, se llama la atención sobre este punto, y se piensa por algunos negociantes de Puerto Plata en establecerse aquí; entonces la bahía de Jicaquito, examinada cuidadosamente, podrá ser mejor puerto que el de Monte Cristi.

Monte Cristi.—Fué descubierto por Colón el 4 de Enero de 1493, quien dió este nombre a la alta montaña de la cual he

(29) Alude al patriota anglo-dominicano Teodoro Stanley Heneken.



hablado, llamada la Granja, y que forma la punta Este del puerto. La punta Oeste, distante cerca de siete millas de la primera (cerca de 6950 brazas), es llamada punta Arenosa (Pointe des Dunes), y la bahía es cerca de milla y media (1490 brazas) en profundidad. Rebasando la Granja, como a distancia de una milla (950 brazas), está la isleta Monte Cristi, a cuatro cables de distancia más o menos de la playa. El canal tiene 5, 4, 2½ brazas pero en la punta Sur del Cayo, a 2½ cables de él, los buques pueden fondear en 6, 7, 8 brazas, y estar protegidos contra las brisas y las marenajas. El fondo disminuye muy rápidamente, y esto es causa de que el desembarque y embarque sea tan difícil como en Puerto de Plata.

Al S. S. E. del fondeadero está cerca de la playa, una batería que está a una distancia de 1852 yardas del fuerte San Francisco, el cual domina el pequeño pueblo de Monte Cristi. Era a mediados del siglo pasado un lugar floreciente; y aun durante la guerra de la independencia americana, su comercio era muy considerable. Ahora es ruina y casi abandonado. Puede ser que con el proyecto de algunos negociantes de Puerto Plata, de hacer de este lugar su embarcadero, vuelva a recuperar su antiguo comercio. La grande desventaja que existe, es la escasez de agua fresca, que sólo se encuentra a una distancia de diez millas. El río Yaque, que Colon nombró Río del Oro, desembocaba anteriormente en la bahía de Monte Cristi, a corta distancia al Sur del pueblo; pero cuyo curso ha cambiado desde el principio de este siglo y hoy desemboca en la bahía de Manzanillo, a diez millas al Sur de Monte Cristi. Una gran población y el ingenio Europeo, allanarían este inconveniente para el abastecimiento del agua.

Bahía de Manzanillo.—Esta espléndida bahía está a cuatro millas al Sur de la Pointe des Dunes, y ofrece uno de los más seguros y mejores puertos de la isla de Santo Domingo. Es abierta hacia el Oeste y está bien protegida contra las grandes marejadas, por los pequeños cayos llamados los *Siete Hermanos*.

El río Yaque le entra por la parte del Este y por la parte del Sur el Masacre o río Dajabón, que en años pasados constituía los límites entre las Colonias Española y Francesa, y que



hoy es reclamado por la República Dominicana. Noh ay ningún peligro en esta espléndida bahía. El barril de carne (*The barrel of Beef*) es un islote que sobresale del agua, a un cable de distancia del cual hay cuatro brazas de fondo. La punta de tierra, llamada *Punta Manzanillo*, o *Punta Jicaco*, en las cartas anteriores, fué sumergida por el terremoto del 7 de Mayo de 1842. El fondeadero al Oeste de ésta no ha sufrido ningún cambio; y se puede fondear a discreción en 7, 8, 9, 10 brazas, en fango. El Almirantazgo ha publicado un plano de este hermoso puerto, el cual, en la extensión de cuatro millas, ofrece bueno y seguro fondeadero.

En consecuencia de las hostilidades que existen entre la República Dominicana y el Imperio de Haití, esta bahía no es frecuentada; pero siendo sus ventajas tan grandes, bajo todo punto de vista, es de sentirse mucho que los negociantes de Puerto Plata, no la hayan escogido por su depósito.

Las observaciones mencionadas en esta obrita, sobre los peligros de la Costa Dominicana, han sido hechas con toda imparcialidad. Estos peligros no son más grandes que aquellos que se encuentran en otras costas, y son de menos importancia que aquellos de la bahía de Honduras, en donde se levanta el Norte, sin que lo anuncie la menor indicación, y pone fin a la suerte de muchos buques ocupados en tomar cargamentos de cahoba. Un peligro conocido se puede evitar por la vigilancia y las precauciones necesarias. Mayores dificultades que las que amenazan a los buques en Santo Domingo, no impedirían al espíritu emprendedor de nuestra marina mercante, abstenerse de cargar en éstas, si la necesidad lo requiere. Es la falta de una buena exploración, y de conocimiento de los peligros que los Capitanes han de encontrar, lo que los hace obrar de una manera contraria a sus intereses; y no es muy agradable, en mi capacidad oficial, el arreglar disputas de los capitanes y fletadores, cuando los primeros me han expuesto que ignoraban las dificultades que habían de encontrar, y que si hubieran sido sabedores de las circunstancias locales, nunca habrían aceptado tal contrato.



Mi objeto principal en este artículo ha sido resguardar los Capitanes de buques, de los peligros que han de encontrar, y no el impedirles que carguen en tal o cual lugar de la costa dominicana. Estoy persuadido de que algunos buques han cargado en todos los puntos que he enumerado, y que otros probablemente volverán a cargar. Si con las noticias que he comunicado los Capitanes aceptan contratos, no podrán alegar ignorancia sobre la naturaleza de la costa en donde debían tomar carga.

Sería mejor para los intereses mercantiles, que los lugares tales como los puertos de Santo Domingo, Caldera, Ocoa y Barahona al Oeste; Cumayasa y Romana al Este, fuesen los únicos de embarques para los buques extranjeros; y que los fletadores se sirvieran del cabotage para trasportar los cargamentos de otros lugares a los puertos susodichos, cuyos buques, de grande porte, fondean con toda seguridad.

Las Compañías de Aseguros podrían entonces reducir sus primas sobre la madera embarcada de la costa de Santo Domingo; y los cargadores ganarían, por la rebaja de los aseguradores, el flete que hubieren pagado al cabotaje.



HURACAN

DEL 26 AL 27 DE AGOSTO DE 1855

Por Sir Robert H. Schomburgk ⁽³⁰⁾

El domingo 26 de Agosto último, empezó con una brisa moderada de la parte norte; el cielo estaba cubierto de manchas y de nubes aglomeradas.

(30) Este artículo apareció en *El Dominicano*, S. D., No. 9, del 1 de septiembre de 1855. En el mismo periódico, No. 10, del día 8 del citado mes y año, hay sendas reseñas del huracán en Baní, Cotuí y San Cristóbal. El espantoso huracán del 26 de agosto arruinó la marina de guerra dominicana e hizo grandes daños en la Isla. Al caso se refiere el Vice-Presidente Regla Mota en su carta del día 28 al General Santana, entonces en El Prado:

"El domingo en la noche hemos sufrido los estragos de un fuerte temporal desde las ocho. Lamentamos sobremanera la pérdida en este mismo puerto de los corsarios *Las Carreras*, *Buenaventura* y la *Constitución*, además de tres buques han naufragado, una barca francesa, un bergantín americano, la balandra de Pou y algunos botes, habiendo perecido varios marineros que permanecieron en las referidas embarcaciones.

Además de todo esto tememos que la goleta *Merced* fondeada en el puerto de Puerto Plata se haya perdido también. Dios no lo quiera. En cuanto al 19 de Marzo que salió de San Thomas y que tocó en Chavón para conducir a los Báez, le hemos visto pasar ayer tarde yendo de derribada tal vez a Punta de Salinas a las Calderas; inmediatamente dispuse que saliera una embarcación para auxiliarle pues debe haber sufrido grandes averías.

Los tres buques del estado perdidos permanecen aún en el mismo lugar del naufragio que fué en los bajos de la Fuerza. Una Comisión debe informar sobre el estado de cada uno de ellos y hasta no agotar todos los recursos de que pueda echar mano no estaré contento. No obstante que el temporal fuese muy fuerte la pérdida de estos corsarios podría haberse evitado si la muy poca vigilancia y ninguna actividad de los encargados de ese ramo no hubieran dado lugar a ello, por tanto he dispuesto tomar las medidas más oportunas para poner a cubierta la responsabilidad del Gobierno puesto que no hay quien no diga que ha habido descuido. De los campos no han llegado aún noticias porque los caminos están casi cerrados pero esta mañana he sabido que los buhíos más cerca al río de Jaina han desaparecido llevándose la corriente la Barca que pareció después enterrada.

Hoy pensamos publicar un Decreto exceptuando de los derechos de importación a todas las provisiones del consumo ordinario, tales como harina de trigo y de maíz, macarelas, arroz, etc., etc., a fin de que la miseria no se haga muy sensible. (En *Documentos para la historia de la República Dominicana*. Colección de E. Rodríguez Demorizi. Editorial *El Diario*, Santiago, 1947, Vol. II, p. 179).



El Barómetro a las 6 de la mañana bajó a $30 \frac{000}{1000}$ pulgadas (algo menos que en los días anteriores a la misma hora); el termómetro 77° , 540 escala de Fahrenheit. El cielo quedó nublado y el viento soplaba siempre del norte. Aumentóse por la tarde y la llovizna era continua: el Barómetro no infundía serias aprehensiones aún; pero en lugar de empezar a subir a las cuatro de la tarde, como debía resultar, si no hubiera habido alguna convulsión en la atmósfera, siguió bajando gradualmente de las 30 pulgadas.

Era evidente que una tempestad nos amenazaba. Sin embargo la procesión salió de la Iglesia de Regina, y entró sin ser incomodada por el viento ni la lluvia. El Sol se mantenía oculto toda esa tarde, debajo de espesas nubes, y al ponerse iluminó con un color rojizo las opacas nubes que cubrían el cielo. Esto, pues, era un pronóstico más de que la tormenta se declaraba. A pesar de estas apariencias notábase que las golondrinas volteaban a muy poca altura y como con dificultad. Una larga experiencia en las Indias Occidentales, me ha demostrado repetidas veces que el vuelo rápido y en diversas direcciones de estas aves es la señal de un temporal. También se veían algunas fragatas (pájaros), que solamente se acercan a tierra, cuando son impelidas por una borrasca. El viento y la lluvia arreciaban a medida que anoecía, la dirección de aquél era siempre norte y nor-nordeste, no en ráfagas mientras duró en esos puntos, sino con una fuerza igual y sin interrupción. A las nueve el Barómetro marcaba $29 \frac{850}{1000}$ pulgadas, a las nueve y media sopló un ventarrón del Norte; el barómetro bajó hasta $29 \frac{500}{1000}$ el termómetro marcó $71^{\circ} \frac{5}{10}$ F; hubo una calma momentánea. Supongo que el foco de la tempestad estaba entonces al Este, o algo inclinado al Sud-este de la ciudad de Santo Domingo, y se nos acercaba rápidamente. A las diez o algunos minutos después me pareció sentir la impresión de un temblor de tierra; no era tan solo el estremecimiento de las casas lo que me lo hacía creer, sino también una sensación imposible de describirse, tal vez algo parecido al mareo, y semejante a lo que en varias veces, en igual caso, he sentido, lo que me ha hecho creer que realmente hubo un estremecimiento de tierra.

Después supe por algunas peronas que hubo no uno, sino dos estremecimientos, y que los relojes colgados a las paredes



de varias casas, se pararon al momento del primer sacudimiento, como sucede ordinariamente en iguales casos.

El agua caía a torrentes, y a las 10,30 m. la borrasca se cambió... al Noroeste, aumentando con violencia, y el barómetro bajó a $29 \frac{450}{1000}$ y no pasó de este grado. El termómetro pasó a $72 \frac{5}{10}$ F. En ese intermedio un remolino recorrió la Ciudad, haciendo estragos en los árboles y techos de las casas que habían escapado al ventarrón del Nordeste. A las 10.45 minutos el viento cambió con impetuosidad del Noroeste al Suroeste. Combatía entonces con tanta violencia que la veleta de mi casa, que es una flecha muy recta, se dobló totalmente.

Pocos truenos se oyeron, pero a intervalos se veían algunos relámpagos. Se asegura haberse visto varios meteoros. El Barómetro empezó a subir lentamente, no obstante que continuó el viento con bastante furor. Repetidos relámpagos y truenos siguieron después de esa hora, y como a medianoche las regiones superiores se alumbraron por el fuego eléctrico, ya de un brillante azul y ya teñido de un color rojizo.

Siendo las doce de la noche el Barómetro marcaba $29 \frac{875}{1000}$. El termómetro 74° F; el viento soplabá del S. con fuertes bocanadas, y llovía a torrentes. Poco después reinó una pequeña calma, renovó la tempestad con fuerza de E. a S. a las dos, y se mantenía fijo el Barómetro de las 2 a las 4, soplando con mucha fuerza del S. y E. S. E. en ráfagas que hacían conmovér la casa. Se abatía de vez en cuando haciendo más perceptible la furia de la lluvia.

Hasta entonces el mar no bramaba con la fuerza que era de suponerse por el silbido y estruendo del viento. Estuve en diversas ocasiones durante esa noche sobre la azotea, y aunque la Ciudad y sus cercanías se hallaban en profundas tinieblas, los relámpagos me permitían ver de vez en cuando los objetos más cercanos, y observar que no era mucha la agitación del mar adyacente, y que las olas no combatían en la orilla con fuerza extraordinaria.

Con la aurora aplacó la tempestad. A las cinco del día 27 el Barómetro había subido a $29 \frac{940}{1000}$, el Termómetro se mantuvo en los 75° F. Entonces presentó el mar un aspecto muy



diferente del que una hora antes había observado; las olas se agitaban a manera de montañas gigantescas, y estas masas de agua que venían con majestad a estrallarse contra las duras rocas de estas costas, se elevaban en torbellinos a la altura de 80 a 100 pies. La lluvia continuó a torrentes, y para dar una idea de la cantidad que cayó desde las 9 de la noche del precedente día hasta las seis de la mañana del 27 de Agosto, observaré que mi hidrómetro marcaba 715^o pulgadas durante 24 horas consecutivas, habiendo bajado de $1 \frac{30}{100}$ pulgadas.

A fin de dar una idea exacta de la cantidad prodigiosa de lluvia que cayó en el corto espacio de diez horas, diré que conforme a las observaciones auténticas que se hicieron en Londres en el espacio de 30 años, hubo una proporción que ascendió a 25 pulgadas por año, y que en Albuquerque, pueblo de la República Mejicana, 50 millas S. O. de Santa Fe, solamente 24 pulgadas cayeron en el espacio de 3 años.

Como a las nueve de la mañana del 27 el barómetro se restableció en su elevación normal que es de $30 \frac{030}{1000}$ pulgadas. El termómetro marcaba 77^o F; el viento seguía Este con una fuerte brisa.

El cielo permaneció encapotado durante el día 27, y las nubes corrían con velocidad hacia el Oeste, habiendo cesado la tempestad al Este. A la tarde aclaró y algunos rayos del sol vinieron a templar la atmósfera.

Estas son las observaciones que he hecho meteorológicamente: dejo a otras plumas más elocuentes la descripción de los estragos y las desgracias que ella ha ocasionado a un sin número de habitantes.

Bajo un aspecto científico este temporal fuera una ilustración a la teoría que Dove, Redfield, Piddington, Thom, y principalmente Col. Sir Wm. Reid en su Law of Storms, han fundado en sus vastos descubrimientos, en las experiencias de las continuas, progresivas e impetuosas tempestades que han causado en este archipiélago la destrucción de centenares de vidas y propiedades presentando iluminado por el Sol naciente, convertido en un vasto campo de ruinas y desolación, lo que al ponerse este astro era la imagen del paraíso terrenal.



En las obras de las personas científicas arriba mencionadas, las cuales se hayan traducidas en las principales lenguas europeas, se encuentran reglas especiales para los marinos, las que enseñan el método que deben seguir para evitar las consecuencias desastrosas de un huracán, encontrándose en alta mar en estas Islas, y haciéndose a la vela, o tomar las medidas necesarias, bien entendido, si hubiere un barómetro a bordo, en caso de hallarse fondeado en costas y puertos peligrosos.



DOS NAVES CON UN NOMBRE

Por José Gabriel García ⁽³¹⁾

I

RESULTADA la obra del 27 de Febrero de 1844 de los trabajos revolucionarios iniciados por Duarte en 1838 con la fundación de La Trinitaria, Sánchez no pudo menos de considerar presente al ilustre caudillo en la Puerta del Conde; porque si bien su persona no estaba allí, lo estaban las ideas que había sabido inspirar a todos los patriotas presentes con la luz esplendorosa de su genio y el vigor imponderable de su patriotismo.

De aquí que el primer paso dado por la Junta Central Gubernativa, después de obtener gloriosamente el triunfo con la capitulación del general Desgrottes, último gobernante haitiano, fuera nombrar *en comisión al prócer Juan Nepomuceno Ravelo, para que inmediatamente se trasladara en busca suya a la isla de Curazao, adonde acababa de llegar de regreso de Venezuela, con el que no llegaron a tener efecto, en razón de haber sido necesario anticipar el pronunciamiento para destruir planes políticos, de carácter menos nacional, que una minoría extraviada se agitaba por llevar a cabo.*

Para realizar sin pérdida de tiempo la operación necesaria era fletar un buque mercante, no teniéndolos todavía de guerra el naciente estado; y el único que se encontró en disposición de viajar, fué un bergantín goleta que hacía el comercio de cabotaje en las costas de la isla, el cual enarbolando la bandera nacional que por primera vez iba a lucir sus vivos colores en los mares americanos, zarpó de Santo Domingo el día

(31) De Coincidencias históricas, S. D., 1891. Se agregan, en este Apéndice, algunas tradiciones de la marina dominicana, concordantes con la verdad histórica. El lector avisado podrá advertir donde haya algo de la fantasía.



1º de marzo al mando del prócer Juan Alejandro Acosta, que espontáneamente quiso prestar ese nuevo servicio a la causa nacional.

Su viaje no fué tan rápido como los buenos patriotas habrían querido, porque encontró muy flojo el viento y adversas las corrientes, pero al cabo de los trece días señaló en nuestros anales la fecha del 14 de marzo con su feliz arribo al Placer de los Estudios, trayendo para contento de todos al caudillo deseado, quien recibió del pueblo dominicano, en el acto memorable de su desembarco, la ovación más espléndida de que puede haber sido objeto un mortal afortunado al regresar del destierro a los lares patrios. El buque a que hacemos referencia se llamaba *El Leonor*.

II

Entre tanto pasó el tiempo con rapidez y las discordias civiles echaron profundas raíces en el seno de la familia dominicana, la cual apenas tuvo lugar de dar vítores entusiasmados a la Separación, porque el sentimiento nacional se vió muy temprano ahogado en los arroyos de lágrimas y de sangre que manos fraticidas hicieron correr en el suelo de la patria, presa desde la aurora de su vida de la ambición y de las malas pasiones de hijos suyos tan criminales como desnaturalizados.

Como era de suponer, la primera víctima inmolada por el furor de los partidos fué Duarte, el caudillo invicto, quien condenado al ostracismo por una reacción injustificable, ocultó su existencia en una de las selvas más recónditas del continente Sud-americano, donde sin duda habría muerto completamente ignorado hasta de los miembros de su familia, si la anexión de la República a España realizada en 1861, no le hubiera obligado a salir de su retiro, resucitando para la patria y el mundo, dispuesto a poner al servicio de la Restauración lo único que le quedaba de su esplendor antiguo: un nombre puro y sin manchas y un corazón que no había dejado envejecer el patriotismo.

Esto no obstante, las circunstancias no permitieron que la muerte le sorprendiera en el regazo de la patria, y su cadáver fué sepultado por manos generosas en tierra extraña aunque hospitalaria, quedando bajo la sombra de una bandera ami-



ga y al cuidado de dos de sus hermanos que sobrevivían, mientras cambiaban los tiempos o se modificaban las ideas con la extinción de los odios personales, y llegando la época de las reparaciones, la gratitud nacional hacía justicia a sus glorias inmarcesibles.

Esta época llegó por fin y la posteridad agradecida se ocupó en repartir con honores insignes los restos venerandos que en Tierra de Jugo guardaba Caracas, la ilustre cuna de Bolívar, como un depósito sagrado. Al efecto delegó el honorable Ayuntamiento de Santo Domingo una comisión de su seno, que contando con la línea de vapores españoles que periódicamente hacía viajes inter-coloniales, debía estar de regreso en el Placer de los Estudios al amanecer del día *27 de febrero de 1884*.

Pero la fatalidad se interpuso inopinadamente y los vapores del Marqués del Campo suspendieron sus viajes dejando a la Comisión en Caracas y la combinación completamente interrumpida. Necesario fué entonces solicitar otro buque velero que fuera inmediatamente en pos de la comisión y de las reliquias ya tan deseadas; y el único que se pudo conseguir fué una goleta holandesa de la matrícula de Curazao, la cual hizo el viaje a La Guaira con tanta velocidad que regresó a tiempo de que el día señalado recibieran los venerables restos del caudillo de la Separación, en el solemne acto de su desembarque y traslación a la Catedral, la apoteosis que los pueblos libres reservan para el más grande y el más benemérito de sus hijos.

El buque a que nos referimos se llama *La Leonor*.

III

Rara coincidencia! Una *Leonor* había conducido de Curazao al caudillo cuando recibió en vida la ovación espléndida con que sus conciudadanos premiaron sus patrióticos esfuerzos por fundar la nacionalidad dominicana; y otra *Leonor* condujo de La Guaira sus restos queridos cuando recibió después de muerto la apoteosis con que la posteridad agradecida dignificó su memoria con las nobles ejecutorias de la inmortalidad.

Y ambas naves tenían su historia particular.



El bergantín *Leonor*, mandado por Juan Evertsz, aportó de Los Cayos las comunicaciones revolucionarias que prepararon el movimiento de La Reforma; triunfante éste llevó a Caracas al general Carrié, gobernante haitiano, quien al capitular con los reformistas buscó garantías personales en el destierro; y después de traer a Duarte al seno de la patria que fundó, fué buque de guerra dominicano bajo el nombre de San José y prestó oportunos y valiosos servicios a la causa de la Separación.

La goleta *Leonor* había pertenecido tres veces a la marina de guerra nacional: una bajo el nombre de General Santana, otra bajo el de 27 de Febrero, y la última bajo el nombre de Capotillo. En todas tres había prestado importantes servicios al país, siendo de los buques que se encontraron en el combate librado en 1849 en las aguas de Los Cayos. También fué transitoriamente buque de guerra venezolano bautizado con el nombre glorioso de *Mariscal de Ayacucho*; no estando demás dejar consignado el dato de que cada vez que volvía a poder de su dueño primitivo recibía el nombre de *Cleopatra* con que salió por primera vez a los mares hasta hace poco tiempo en que le pusieron el de *Leonor* que conserva en la actualidad.

Y habrá quien en vista de ejemplos como éste dude todavía que la mano de la Divina Providencia es la que dirige las cosas de los hombres?

¡Ah! Cuán incomprensibles son sus misteriosos arcanos!



COMBATE NAVAL DE TORTUGUERO

Por C. N. Penson ⁽³²⁾

Tres buques tomaron parte en él: *La Separación Dominicana*, *La General Santana* (después *Capotillo* y hoy buque de la propiedad particular de los Sres. José María Leyba y Cía. con el nombre de Leonor) y la *Petite Marie* o *La María Chica*. Mandaba la primera el General Juan Bautista Cambiaso, Almirante; la segunda el Sr. Margarita, conocido por *Bachicha*, siendo su verdadero nombre Juan Bautista Maggiolo, y la tercera el Comandante Ramón Portugués o el Portugués. Este Margarita no era marino, sino simplemente armador o propietario de un buque. No sabía más que alguna que otra cosa de mar, y tampoco tenía consigo oficiales competentes. El Sr. Solís, hábil marino a quien Margarita invitó para ir en su buque como segundo, se había disgustado con él días antes a causa de un pequeño préstamo que aquél no quiso hacerle, no obstante ser el capitán de un buque suyo. A vista de la bahía de Tortuguero de Azua, y ya en actitud de combate los tres buques para embestir a los haitianos surtos allí, *La General Santana*, de velocísimo andar, iba delante de los otros, no obstante no habersele ordenado así a su Comandante. Parece que éste tenía empeño en disparar el primer cañonazo. En efecto, hace fuego sobre los buques haitianos; pero en vez de orzar enseguida para dejar el campo libre a *La Separación Dominicana* que venía también a todo trapo sobre el enemigo para abordar el bergantín mayor de las tres embarcaciones haitianas (que tal era el plan de los nuestros), manda derribar el torpe Margarita, y en el acto se traban y enredan los dos buques ⁽³³⁾.

(32) Del mss. Crónica política.

(33) En nota aparte en la citada Crónica política, agrega Penson: "El Sr. Manuel Díaz dice que en el combate naval de Tortuguero los haitianos disparaban desde tierra contra nuestros buques con una pieza de artillería sujeta sobre una de caoba muy grande que allí estaba, y que



Inminente el peligro, el Comandante Simón Corso, que estaba abordo de *La Separación*, en la cual, y en previsión de un caso eventual, se tenía preparada el ancla, manda arriar ésta y soltar la cadena de la boya, y una vez inmóvil el buque, tienen tiempo para desenredar ambos. Interpelado el Comandante Margarita, trata de justificarse diciendo que él no tenía oficiales abordo, que el Gral. Cambiaso *se los había cogido todos*, aludiendo sin duda al Sr. Solís, quien, no queriendo embarcarse con él despechado por su proceder, lo había hecho en el buque que comandaba Cambiaso. Parece deducirse de aquí que si se hubiera hallado a su bordo un marino como Solís, tan inteligente, no habría ocurrido el enredo de ambos navíos; y he aquí un incidente histórico que habría podido causar la ruina de la naciente marina nacional, debido a una pequeña causa, al disgusto entre Margarita y Solís por unos reales que el primero no había querido prestar al segundo. Desenredados, pues, los buques, *La Separación* rompió el fuego contra los barcos haitianos, y como tenía un excelente artillero, la primera bala rompió la obra muerta al bergantín. El combate duró cuatro horas, al cabo de las cuales, mal parado el bergantín, fué embicado a tierra, y tanto acostalaron a ella la goleta y el balandro, que los vararon de una vez. No pudo cumplirse el plan de tomar al abordaje el bergantín, para lo cual venían viento en popa nuestros navíos, debido a la mala maniobra de Margarita. El bergantín que sostuvo el combate a la par que la goleta y el balandro haitianos, no era buque armado en guerra, sino la más original improvisación de tal. Habíanle fletado (era de la matrícula norte-americana) para traer a Azua armas y municiones bajo bandera haitiana; y ante el peligro de la embestida que nuestros buques iban a propinarles, los enemigos lo armaron a la carrera con los mismos cañones de campaña que traían en el.

se les cayó al fin; circunstancias sin la cual habrían hecho daño regular a los barcos porque los proyectiles les andaban cerca”.



BAJO CABELLO O UN RASGO AUDAZ

Por *C. N. Penson* ⁽³⁴⁾

Era el año de gracia de 1844, época en que hervía la guerra contra Haití, y estaba de plácemes el patriotismo por gustar de peleas, que eran siempre triunfos, y humillaciones para el intruso invasor de ultra-fronteras.

Finalizaba el mes de diciembre.

Las revueltas olas del ancho y obstruido puerto de la ciudad que se asienta a las faldas de Isabel de Torres, sonaban por sobre la arena de la playa, o ya era el ruido del oleaje que se oía estrellándose contra las negras rocas de la punta peñascosa de barlovento en que estriba la sombría fortaleza y prisión de "San Felipe".

En su rada, veíase un bergantín-goleta de más que mediano porte y de vetusto aspecto y harto mal trecho que, a juzgar por el largo gallardete tricolor que ondeaba arrogantemente en uno de sus encorvados masteleros, la vieja y raída bandera de cruz y cuarteles en la cangreja de popa, durmiendo con indolencia entre sus pliegues, la boca de sus carronadas de babor y estribor que asomaban ceñudamente por las portas, y una larga y pesada coliza tendida perezosamente sobre el puente, envuelta en su abrigo de lona curtida y que apenas dejaba ver la convexidad de su lomo por sobre la obra muerta, se venía en cuenta de que aquél era un buque de guerra nacional que formaba parte de la flota organizada con tanto primor por el Almirante Cambiaso.

Manteniase a la vista del puerto, bordeando a veces, y en expectativa de los acontecimientos del Cibao que quería proclamar al grande y noble DUARTE Presidente de la República, por efecto de los trabajos revolucionarios del prócer Ramón Mella.

(34) De *Cosas Añejas*. Tradiciones y episodios de Santo Domingo, S. D., 1891.



La flota había estado allí por lo que pudiera suceder, y en su ausencia, el bergantín había permanecido vigilando.

Pero llegó un día en que se levantó al acto sobre las rizadas ondas del puerto, viró lentamente y puso no sin cierta gallardía la proa al Norte.

A par que las órdenes se multiplicaban, los ágiles marineros trepaban a las jarcias a soltar las velas, crujía el ancla con pausado son y un ligerísimo terral iba impeliendo la nave.

Llamábase el bergantín el *San José*, recuerdo de la batalla del 19 de Marzo, de Azua y San José, la primera librada y ganada al invasor con soldados improvisados, y que es, como se ve, una trinidad de apelativos, sin duda porque fuese más gloriosa.

Montaba dos cañones por banda y una coliza, con ochenta y cinco hombres de dotación por aquellas días, pues nuestras tripulaciones no eran fijas sino las que las circunstancias requerían; y en cuanto a los jefes y oficiales eran una heterogeneidad de nacionalidades reunidas bajo el uniforme y el pabellón de la última recién creada.

El Comandante era portugués y tenía por nombre Ramón González, diciéndole el *Portugués*; hombre como de cuarenta años, moreno y además quemado por el sol, de regular estatura, y que usaba bigotes.

El segundo Comandante se llamaba Cayetano Bárbaro, italiano, rechoncho, bajetón, poblado el rostro de barbas. El oficial que seguía se llamaba José Echavarría (a) *El Encantador*, vizcaíno; de regular estatura, rechoncho que unas veces usaba barbas y otras bigotes, y por no nombrar otros jefes, el jefe de Infantería de Marina Matías Osorio.

Vestían el uniforme que usaban los oficiales superiores de marina, consistente en casaca con cuello, vueltas y vivos azules, áncora bordada de hilo de oro en cuello, las faldillas y en la pala de la charretera, botón de áncora dorado y calzón blanco.

Después de varios días de navegación lenta y enfadosa, llegó la noche del 24 de diciembre.



Noche de diciembre, fría, aunque hermosa, como que a las doce debía cantar el gallo de pascuas; lo que quiere decir que era noche buena.

Clarísima luna tendía sus suaves rayos sobre las crestas blancas de las olas azuladas y aún tibias con el sol de los trópicos.

Calma, esa calma llena de rumores extraños de la Naturaleza cerca de la media noche, calma meditativa, diremos, ni siquiera dejaba a la brisa cálida del mar holgazanear silbando entre las vergas viejísimas del carcomido navío.

Era la hora en que había ruido y algazara en las ciudades en donde se preparaban para la fiesta tradicional expansiva de esa noche de universal regocijo y francachela, fiesta de hogares, y habíala también, ¿y por qué no? a bordo del San José.

Cuatro pasajeros hacían la travesía hasta la Capital; y como el Comandante, su oficialidad y tripulación no querían ser menos que nadie, preparábanse a celebrar dignamente la noche buena, tan dignamente como era de esperarse sobre el puente de un navío de la República y de tan dignos comensales.

Con decir que el Comandante era portugués, el otro italiano y el otro de Vizcaya, ya se supondrá si resolvería tan latina gente celebrar la noche buena con resolución heroica.

Los preparativos del zafarrancho de combate para semejante empresa habían principiado a bordo desde muy temprano. Grandes postas de carne del Norte, con aditamento de patatas con profusión, galletas, arroz, queso y los criollos y sacramentales pastelitos de harina y *catibía*, que se oían chirriar en lagos de manteca, estaban pasando por las manos de grumetes y cocineros, para ser remojado todo con mucho aguardiente; sin que por eso faltaran los vinos generosos que mal podían faltar donde estuviesen reunidos un portugués, un español y un hijo de los Alpes.

El tambor repicado incesantemente, no dejaba al fin ni al cabo de ser música grata, a falta de otra mejor, para aquellos hombres mientras que en larga mesa cubierta de tosco y grueso mantel de lino, iban tomando puesto los manjares, la añaña



ginebra, el Oporto, el Burdeos, el Pedro Jiménez, el Jerez de la Frontera, y otros añejos licores.

Con la sosegada marcha del buque, parece que aumentaba la alegría de sus tripulantes y también el apetito, estimulado por las copas que comenzaban a paladearse en calidad de prelude de la opípara cena; sin acordarse para nada, atentos solo a meterse de hoz y coz, como decía Cervantes, en su orgía de Navidad, de los dos elementos de destrucción que tenían delante: el mar, a que no bastarían las viejas tablas del bergantín, que comenzó a hacer agua desde la salida del puerto, tanto que se veía como entraba en la sentina y había que estar mudando guardias en las bombas, y las velas haitianas para las que sobaban cañones y valor.

¡Así es el hombre!

Con luna hermosísima, con prematura borrachera de franca alegría, mediante la cual se las prometían felices los que tripulaban el *San José*, no esperaban más que una noche buena rumbosa. Ni era parte a que se mezclase ninguna importuna pena a tanta satisfacción, el monótono ruido de las bombas extrayendo el agua que caía lúgubrementemente al mar.

Un centinela a proa vigilaba el horizonte, y a su pesado paso quebraba la luna sus rayos sobre la bayoneta de su carabina.

El bergantín como si un nuevo hábito de vida hubiese corrido por su vieja arboladura, parecía animarse a influjo del regocijo de los tripulantes.

El tambor seguía tocando alegremente, agotado ya el repertorio de sus dianas melancólicas.

La mesa estaba llamando: destapábanse las botellas, alineábanse banquetas; el Comandante invitaba con su ejemplo a sentarse y esgrimir tenedores; y los convidados se relamían de gusto, habiendo ya quien empezara a atacar, como en más felices noches buenas pasadas al calor del hogar, los olorosos incitantes pastelitos; cuando un grito vigoroso, estridente, alarmante, pero firme y varonil, como salido al fin de pecho que el deber anima, hirió los oídos, suspendió el aliento de todos, y heló de espanto a no pocos.



El centinela había lanzado aquel grito:

—Tierra a proa!

Pero quién podría entender bien en aquel momento esa voz de alarma?

Todo el mundo creyó que cuando menos una flota haitiana estaba a la vista.

Instantáneamente los artilleros corrieron a sus piezas y brillaron las mechas de azufre, y los oficiales acudieron a ocupar sus puestos de combate.

—Tierra a babor gritó otra vez el centinela.

—Tierra a estribor, volvió a gritar, como si no le diese tregua aquello que parecía una visión del infierno, o un encanto de Circe.

Aquellos tres destemplados gritos fueron coronados por otros más terribles aún salidos de todos los pechos consternados:

—¡Bajo Cabello! ¡Bajo Cabello!...

Semejante exclamación hizo el efecto de un "sálvese quien pueda!".

Decir Bajo Cabello era decir el Maelstrom.

La confusión fué espantosa.

En un instante brillaron cien puñales y pistolas en las manos de oficiales, soldados, marineros y pasajeros, dispuestos a disputar los botes y con ellos la vida; porque como en un naufragio inminente o como en un incendio a bordo la salvación parecía imposible.

El brutal pero consiguiente instinto de conservación, iba a convertir el antes alegre y tranquilo puente del *San José* en un teatro de trágicas luchas...

¿Pero qué era aquéllo?

El mar seguía en calma, la luna rielaba más clara que nunca. Ah! es que al frente, alrededor, a popa, por todas parte, hervía el oleaje sobre las pérfidas rompientes, a veinte o treinta varas una de otras, y parecían querer asomar sus negras ca-



bezas a flor de agua horribles escollos, semejantes por el terror que inspiraban a los peñascos de la isla en que la encantadora Circe tenía encadenados a incautos navegantes atraídos allí con su magia y por ella convertidos en fieras montaraces.

En efecto, descuidado el buque, había entrado en aquel laberinto de arrecifes en que las olas irritadas estrellaban las embarcaciones, y donde no se tenían noticias de que hubiese escapado nave alguna. El terror debió por consiguiente ser a bordo del *San José* muy parecido al que experimenta el marino arrastrado lentamente a segura muerte por el remolino hirviente del vórtice tremendo de las islas de Loffoden en las costas de Noruega.

Una voz de mando enérgica y amenazadora dominó la confusión y el espanto que reinaban sobre cubierta.

Silencio de muerte siguió.

Los ánimos se sintieron avasallados por la energía de aquella voz.

Era la del Comandante del bergantín, quien, por un rasgo audaz poco común acudió a conjurar primero la tempestad humana próxima a desatarse en olas de sangre, para después sí se podía, conjurar las sirtes.

Trepó ágilmente por el palo de trinquete hasta la cofa, y apuntó dos pistolas sobre las cabezas agitadas por la fiebre del miedo y el delirio que ondulaban sobre el puente, más amenazadoras que los escollos mismos aferradas las manos a las bordas con la crispación de la agonía.

Quieto todo el mundo gritó el audaz Comandante, o abro la cabeza de un tiro al primero que se mueva....

La voz que caía de lo alto como del cielo, contuvo e intimidó a todos.

—Yo respondo del buque, gritó de nuevo. Muchachos, a la maniobra. Firme el timón, seguía mandando desde la cofa: ¡orza! ¡derriba!... ¡orza!... ¡derriba!...

Esto, diez, veinte veces repetido por la enérgica voz de mando, vibraba en los atribulados espíritus como un clarín de guerra que alentase su valor, y quizás también si como el eco



de la trompeta del juicio final, que al último derriba sería para ir derecho a abrirse el inseguro navío sobre la roca más próxima.

El buque, metido literalmente en un tejido de amenazantes rocas y combatido por las olas, haciendo más agua, mucho más que de ordinario, amenazaba con dejar en aquel lugar sus tablas a la primera caricia de los escollos.

La muerte estaba allí divagando, muda y fría.

¿Quién podía arrebatarse ya su presa a las sirtes?

Y mientras tanto la luna iluminaba tranquilamente las aguas que espumeaban sobre los arrecifes, y tranquilo, suave y perfumado terral bañaba los rostros fríos de angustia y sudorosos como con las últimas ansias de la agonía.

Mas, como si algo estuviese empeñado en arrancar aquellas tablas podridas a la común suerte de cuanta embarcación había sido arrojada allí por las corrientes impetuosas que corren por esas costas, un chubasco *de adentro* (como dicen nuestros marinos para significar que viene de tierra), se desató en ese instante, lo cual favorecía la atrevida maniobra que se estaba ejecutando.

El bergantín, vigorosamente impulsado y dirigido por serenidad de héroe, obedecía a su pesar como si le plugiese acabar allí de una vez, y hasta las sirtes parecían respetar la indomable fuerza de voluntad del que les arrancaba tan fácil presa.

Destejiendo pues, rocas, esquivando unas, enderezando recto sobre otras y ladeándolas rápidamente en aquella incesante maniobra de orza y derriba, salió el *San José* de aquel *devoradero* ileso, gracias en primer lugar a la claridad de la luna, sin la cual la ruina era inevitable, y luego a la firmeza del Comandante; aunque las bombas se agitaban vivamente y arrojaban furiosos gruesos chorros de agua por el mal estado de las tablas bajo la línea de flotación.

Un grito de alegría resonó sobre la cubierta.

—Nos hemos salvado!... Viva la Virgen!

Volvió a renacer la calma, tornó la confianza, pero nadie pensó ya en comer.



La noche había terminado sin comenzar, hasta tristemente para los antes alegres tripulantes del navío de la República, el *San José*.

Hay cierta complacencia en considerar el peligro de que se ha librado bien; y así fué que, al intenso brillo de la luna, gracias al cual, según ya dijimos, logró salir por un prodigio sano y salvo el buque del temible *Bajo Cabello*, pudieron sus tripulantes mirar a su sabor aquel sitio, tumba de tantos navegadores.

¿Cómo habían sido arrojados allí tan sin sentirlo? Por la fuerza extraordinaria de las corrientes que hay al Sur de nuestra Antilla y Puerto Rico, y que toman mayor impulso al doblar a Cabo Engaño. Así es que una embarcación que venga del Norte por ejemplo, como el *San José*, tiene que bajar hasta el *Desecho*, llamado por algunos geógrafos *Zaqueo*, islote próximo a Puerto Rico, y derribar en dirección de Cabo Engaño que no en balde llevará tal nombre, con la preocupación necesaria para no ser arrastrado por las corrientes e ir a dar derecho sobre los arrecifes del bajío temible; todo lo cual a la verdad, semeja en pequeño el *Maelstrom*, aunque parezca atrevida comparación, hasta por la circunstancia de que ningún buque, o rarísimo, al decir de las gentes, como el *San José* ha escapado de aquel peligro. Tal es la razón porque no hay en la isla costas de temer que las vecinas a la Saona y las de esta misma.

Al día siguiente (estaba escrito que no habían de gozar de un momento de reposo, ni en día de fiesta clásico, los tripulantes del *San José*), pescóse a bordo una hermosísima *picúa* con cuyas tiernas carnes pensaban resarcirse de la malograda cena de la pasada noche mala.

Pero el diablo tenía dispuestas las cosas a su modo.

Vió el pescado un pasajero prudente y notó que vertía demasiado sangre al cortársele la cabeza.

—Verá Ud., decía a éste alegremente el Comandante y frotándose las manos, qué opípara comida vamos a tener hoy.

—Uuh!, respondió el prudente pasajero torciendo el gesto y meneando la cabeza, ese pez está malo, hará daño, yo no cato de él.



—¡Qué hombre!

—¿Qué? Picúa que echa tanta sangre, no puede menos que estar *aciguatada*.

Arreglóse admirablemente el pescado, y sentáronse a comerlo con tanto mayor gusto cuanto grande había sido el desagrado de la noche pasada.

Todos, menos el precavido pasajero que pronosticara el daño que el pescado haría, sufrieron las consecuencias de su imprudencia. Yacían tendidos aquí y allá, quejándose del mal estar que experimentaban.

Y omítese lo demás, como aquello de disputarse cierto puesto y tener que arrojarse fuera de la borda agarrados a los obenques o a un caritativo cabo que mantenía sujeto algún pacienzudo mariner.

No faltó tampoco alguna broma pesada que viniera a dar al traste con la salud de un miedoso.

Conocido por algunos oficiales que uno de los pasajeros... S, no era hombre de pelo en pecho, hicieron correr la voz de que un aburrido había colocado por maligno gusto un paquete de fósforos, de aquellos fósforos que eran todo azufre, en la mismísima santabárbara que estaba repleta de municiones. Como el miedoso pasajero dormía junto con los demás en la cámara sobre dicha santabárbara, se espantó de un modo tal que, refugiado en proa y trémulo como un azogado, decía a otro:

—Compañero, volamos, volamos sin remedio... Si ya me dá el olor a pólvora... Los fósforos deben estar encendiéndose... No sientes?....

Y de resultas, cayó enfermo el pobre hombre con fuertes calenturas.

Por fin, avistóse la *Ciudad Antigua* y, tras de tantos malos días y peores noches, no faltaron más sustos a los desventurados viajeros.

Hacia el condenado *San José* agua a más andar, y el entusiasmo repentino del Comandante, por poco da con sus huesos en el fondo a vista del puerto.



Notáronse muchas señales de gran movimiento y algazara en la ciudad, cosa que extrañó a todos, sin saber a qué atenerse, y temiendo un percance dado los vuelcos y caprichos de una antojadiza señora que dizque política llaman unos pueblos en infancia política del Nuevo Mundo, y que nos trae a mal traer va ya para medio siglo.

¿Qué diablos ocurre en la Capital? preguntaron al práctico que acababa de subir a bordo.

—Que hay fiestas por la proclamación del General Santana, respondió indiferentemente el curtido práctico, cual si se le diese un comino de todo lo que no fuese cosa de mar.

El entusiasmo del lusitano Comandante no reconoció límites.

—Cartuchos sobre cubierta, ordenó con voz estentórea.

Inmediatamente los servidores de las piezas pusieron éstas en batería, los oficiales del arma desenvainaron sus sables, mientras los grumetes arrojaban de mano en mano desde la santabárbara una nube de *garbusos*.

Las cuatro carronadas enviaron al espacio alternativas andanadas, y la coliza asomó por sobre la borda su largo cuello y aulló alegremente en obsequio de la proclamación del *Napoleón Dominicano*, como llegó a llamarse a Santana.

El pobre *San José* se estremecía como hombre atacado de un paroxismo, bajo el formidable retemblido de sus cinco cañones; y a cada detonación esperaban los tripulantes ver abrirse aquellas mal seguras tablas y bajar el buque con el peso de su artillería y armamentos al profundo abismo.

Caro hubiera podido costar a los viajeros el entusiasmo del Comandante, a fuer de buen parcial, cerrado e intransigente de aquel caudillo.

Entró pues, el buque en la rada disparando andanada sobre andanada, y el último cañonazo más acá de la embocadura del río, fondeado a eso de las diez y media de la mañana en medio de él.

No bien había caído el ancla, llegó un ayudante del Presidente de la República al muelle.



—Que ningún pasajero desembarque, dijo. Es la orden que traigo.

Miráronse asombrados los cuatro que allí venían con el temor consiguiente de haber incurrido en el enojo del Supremo.

Serían las tres de la tarde, cuando los consternados viajeros vieron aparecer por la escultural puerta de San Diego, uno de los recuerdos históricos que dejó D. Diego, el primogénito de Colón, al mismo oficial ayudante, irreprochablemente uniformado, muy tieso y contoneándose, como todo el que gusta de remirarse: llamábase el capitán Polito.

Hizo bajar a los cuatro pasajeros, y condújolos por la cuesta de San Diego hasta la extensa plaza de la Catedral o Armas, al palacio de Gobierno en ella situado. Llegaron por la escalera principal hasta la reducida antesala y sentáronse allí en un escaño que había, a esperar que se dignasen echarlos en una mazmorra, víctimas al fin propiciatorias de la "política" banderiza y despótica de entonces.

Tres de ellos desfilaron para la negra y cuadrada Bastilla que se levanta a orillas del mar, sobre la embocadura del río, y es el celeberrimo torreón del Homenaje, entre un destacamento que había venido a buscarles.

Este fué pues el viaje de aventuras del bergantín de guerra el *San José*, que a pesar de su mal estado, continuó haciendo útiles servicios.

Noviembre de 1888.



JUAN BAUTISTA CAMBIASO

Por *José Gabriel García*.

No contenta la Muerte con haber escogido ya dos fechas del corriente año para dejarlas enlutadas con el fallecimiento de los próceres de la Separación Dominicana, generales Jacinto de la Concha y Juan Alejandro Acosta, ha señalado con su mano fría una más, la del 21 de junio, consignando en ella el alejamiento eterno de este mundo de otro patriota benemérito: el general JUAN BAUTISTA CAMBIASO, ilustre fundador de la marina de guerra nacional ⁽³⁵⁾.

(35) Por las referencias tradicionales que ofrece, también relativas a Cambiaso, se agrega aquí este párrafo de carta, inédita, de Federico Acosta y Báez a su sobrino J. Julio Acosta, escrita en La Romana el 23 de abril del 1930:

“La madre de mi padre y mi querida abuela se llamaba María Baltazara; era una mujer delgada, bajetona de color indio y de mal pelo y ella quería muchísimo a su querido hijo y a todos nosotros. En la causa contra los haitianos ella prestó sus servicios como quizás pocos pues siempre mi papá hablándome de ella me decía que ella muchas veces arriesgó su vida, porque a pesar de la vigilancia que había ella pasaba debajo de las faldas las municiones que él recolectaba y que como era su madre podían en cualquier momento haberla registrado, pero que Dios la libró de ese mal, que ella se ocupaba de limpiar en lugar oculto las armas pero que de ella nunca se ocupó nadie, pero sí te aseguro que cada año que llegaba el 27 de Febrero no había día de fiesta más grande para mi papá y mi abuela, ni Corpus Christy era más grande para ellos y yo me acuerdo que como muchacho me iba con aquel tal Florentino el Sordo que tocaba tambor y que fué el que tocó la Diana en la Puerta del Conde y venía con Pablito que tocaba el pito a buscarme y nos íbamos en casa de mi abuela a tocar cuyaya, y allí estábamos festejando el 27 de Febrero hasta vaciar dos botellas de romo, yo nó, ellos. Recuerdo que Don José Gabriel García que era íntimo amigo mío me había recomendado que le recojiera varios datos históricos de la navegación de mi papá con la escuadra y de las peleas con la escuadra haitiana por la parte pero como yo no tenía tiempo encargué a mi hijo de crianza y sobrino Miguel Auriche para que en ratos que mi viejo hubiera podido le hubiera dictado y con su ayuda llegaron a escribir varios pliegos de papel. En eso enfermó de gravedad siendo Alejandro Gil Presidente de la República, el cual fué a casa a verlo que después de estar tanto tiempo en el lecho, fué la única atención que tuvo mi padre de los Gobiernos Dominicanos, que si no me tiene a mí mi pobre viejo hasta se muere de hambre pues después que vino de la expulsión de Curazao no tenía ni con qué com-



Dominicano este hombre bueno, por naturalización, pues era italiano de nacimiento, no sólo ayudó a crear la que debía ser su patria adoptiva y la patria legítima de sus hijos, sino que le cupo la envidiable gloria, en su calidad de marino hábil y experimentado, de echar las primeras bases de la que un tiempo fué flotilla dominicana, fuerza naval que, si por sus condiciones especiales no habría servido para disputar a ninguna

prar un tabaco pero yo ganaba en casa de Vicini \$30 y le dije que no tuviera cuidado que con esos viviríamos y de esa enfermedad se agravó y se reconcentró la familia y cuando murió yo fuí donde Don Carlos Noel que era el cura de la Catedral y a nombre de la familia le pedí un entierro pobre y rezado, porque no queríamos molestar a nadie.

Por el día se regó la noticia de la muerte de mi papá y el Gobierno avisado por Don Juan Pumarol y Pancho Travieso los cuales en unión del viejo en comisión arreglaron la Capilla de los Remedios y como descubrieron una bóveda, la cual había sido cedida por la iglesia para ser ocupada por los tres, y papá fué el primero que ocupó la bóveda. Pero debo aclararte que el Gobierno de Alejandrito mandó la guardia de honor y mandó a la iglesia para que le hicieran el entierro militar, y nosotros todos indignados por el mal pago que le habían dado a mi pobre viejo retiramos la guardia de honor diciéndoles que él no necesitaba esos honores después de muerto, pero contra nuestro querer le hicieron siempre el entierro militar e indignados del mal pago que le habían dado al pobre viejo yo y mi hermano Andrés (q. en p. d.) al otro día cogimos todos los papeles y libros de navegación y los quemamos para no acordarnos más nunca del 27 de Febrero.

Ya cansado el hijo del General J. B. Cambiaso, Don Rodolfo, de luchar conmigo para que yo pidiera una pensión, yo me negaba siempre diciéndole que si a mi pobre padre no se la habían dado a mí mucho menos, pero como él tenía amigos en el Congreso del Gobierno de don Juan I. Jimenes hizo la solicitud y vino expresamente y me la hizo firmar y el Congreso me concedió \$30 porque yo me encontraba en los términos de la Ley y gocé muy poco de dicha pensión, creo que sólo dos o tres meses duró, porque en eso vinieron los americanos y porque me vieron empleado en el Ayuntamiento, parece que consideraron que yo no necesitaria eso y me retiraron la pensión, como si yo hubiera podido vivir con \$30. Pero ahora me acaba de indignar más el hecho del Congreso del Gobierno de Horacio que retiró a todo el mundo las pensiones y mucho de mandar comisiones a todos los pueblos y aquí vinieron también y hasta fé de bautizo me hicieron sacar; por cierto conocí que mi verdadera edad son 77 años y habiendo mi padre arriesgado su vida e intereses le dan pensiones al que no hizo nada por la República y nosotros que fuimos las víctimas nada.

Referente a los datos que tú me pediste de New York éstos no te los mandé seguido porque tuve que valerme aquí de Manuel de Js. Tejera que fué secretario de papá y en ese entonces él vivía en mi casa en Santo Domingo y Adelaida Báez también, que eran sobrinos de mi mamá, y mira si hacen años de eso que todavía yo no había nacido y Manuel de Jesús tuvo que ir a buscar la partera según me contara, viviendo entonces mi papá en la cuesta de la Atarazana cerca de la puerta y los datos que tú necesitabas tenía que oírlos de ellos pues fuí a Higüey y allí mi hermana bien poco pudo decirme, porque los años la tienen muy acabada, pero yo te los mando aquí adjunto... Todos los héroes o hijos de héroes han muerto pobres y parece que es destino de que mueran pobres, parece que pagando algo que deban pero cada vez que me acuerdo de lo que le hicieron a mi pobre padre no puedo transigir con ningún gobierno".



potencia marítima el dominio de los mares, fué suficiente para pasear con honra el pabellón cruzado por las aguas haitianas y defender nuestras costas de las cobardes acechanzas del enemigo.

Es fama que animado por el entusiasmo con que saludó la maravillosa aparición de su segunda patria, de buques mercantes inadecuados improvisó como por encanto famosos corsarios equipados con todas las reglas del arte; y que de simples patrones de barcos de cabotaje formó en poco tiempo oficiales de marina pundonorosos y valientes, que supieron mantener siempre en alto la dignidad de la nación: servicios importantes que habrían bastado para que la sociedad dominicana, agradecida de su generoso bienhechor, le colocara en el número de sus próceres distinguidos, pero que él quiso aumentar con otros igualmente valiosos, avaro de ser cada día más útil a la tierra en que había encontrado franca hospitalidad y afecciones sinceras como de familia.

Al mando de una de las primeras goletas que armó en guerra, *La Separación Dominicana*, le tocó salir inmediatamente a cruzar sobre la costa del Sur, prestando auxilios prontos y eficaces a las tropas colectivas que a las órdenes del general Santana marcharon al encuentro del numeroso ejército con que el presidente Herard invadió la provincia de Azua. En tan solemne ocasión desplegó, a más del celo y de la actividad que ya había demostrado, un valor y una serenidad a toda prueba en los momentos de peligro, sosteniendo en cambio con la goleta *María Chica*, que mandaba otro italiano de nacimiento y dominicano por naturalización, el comandante Juan Baustista Maggiolo, un combate encarnizado con algunos buques haitianos, que se hallaban fondeados en el puerto de Tortuguero, y las tropas que, atrincheradas y al abrigo de gruesa artillería, estaban acampadas en la playa.

Este lance marítimo estuvo a punto de ser fatal para las armas dominicanas, pues, a consecuencia de estar el viento un poco flojo, se abordaron los dos buques en una maniobra encontrada que hicieron, quedando por largo rato en peligro de haber sido batidos por los del enemigo; pero, merced a la decisión de las tripulaciones respectivas y a la entereza y habilidad puestas en juego por sus comandantes, la dificultad quedó a la pos-



tre vencida y ambas velas pudieron salir airosas y hacer rumbo a Las Calderas, no sin haber hecho antes varar a una de las embarcaciones contrarias y ocasionado mucho daño a las fuerzas que se batían desde tierra.

Y no fué éste el único hecho importante que realizó entonces el intrépido marino, pues cuando después de reparados los buques de las averías que mutuamente se hicieron en el inesperado encuentro, volvieron a zarpar de Las Calderas para cruzar otra vez sobre la misma costa, tuvo ocasión de dar caza a una goleta enemiga, que menos velera al parecer que sus perseguidores, cayó en poder de *La María Chica*, que fué la que la hizo buena presa, sirviéndole este barco al gobierno para pagar a su dueño la goleta *María Luisa*, primer corsario que levó anclas en Santo Domingo con rumbo a Azua, al mando del comandante Simón Corso, pero que viéndose perseguido por fuerzas enemigas superiores, tuvo que embarrancar en las costas de Baní, salvándose milagrosamente la tripulación, pero no el casco del buque ni la artillería, que fueron prontamente ocupados por la escuadrilla haitiana.

Terminada la campaña de 1844 con el golpe de estado que el 12 de julio dió Santana a la cabeza de las tropas que mandaba en el Sur, declarando disuelta la Junta Central Gubernativa y proclamándose Jefe Supremo de la Nación en nombre del pueblo y del ejército, vióse el coronel Cambiaso en el duro caso de desempeñar una comisión dolorosa: la de transportarse a Puerto Plata con su buque para conducir en condición de preso al Homenaje de la capital, ese testigo mudo de los crímenes más inauditos, al caudillo de la causa nacional general Juan Pablo Duarte, que proclamado presidente de la República en el Cibao, hubo de sufrir la tenaz persecución a que le condenó implacable, lo mismo que a todos sus compañeros de gloria, el elemento reaccionario que acababa de adueñarse de los destinos del país. El iniciador de la idea separatista, privado de la libertad de que había dotado a sus conciudadanos, precisamente a bordo del buque destinado a conmemorar el triunfo de su obra: *La Separación Dominicana!* Qué iniquidad! Qué horror! Esto no obstante, justo es confesar que Cambiaso, que no era responsable del hecho, ni estaba en sus manos poderlo evitar se condujo como un caballero con la ilustre víctima y contribuyó



con todo lo que de él dependía a hacerle menos amarga la suerte que le había deparado el destino, rasgo noble y generoso, propio sólo de los hombres de alma grande y de corazón bien puesto!

Desde entonces el coronel Cambiaso, que fué nombrado jefe de las fuerzas navales de la República, se ocupó tanto cuanto se lo permitía la actividad del servicio de aquellos tiempos de patriotismo y desinterés verdaderamente ejemplares, en darle organización y disciplina al personal que constituía el cuerpo de la marina, y en mejorar junto con su segundo, el comandante Juan Alejandro Acosta, las condiciones marineras de los buques de guerra que el gobierno iba adquiriendo; de suerte que cuando la invasión de 1845 primero, y la malograda expedición sobre Puerto Plata que naufragó en Maluis después, hicieron necesaria la vigilancia de las costas del Norte, pudo hacer el crucero de entonces y amenazar el puerto de Fort Liberté, sobre el cual hizo algunos disparos, al mando de una escuadra de respeto, compuesta de la fragata *Cibao*, que arbolaba la corneta como buque de mayor porte, de los bergantines *San José* y *Libertad*, y de las goletas *Separación Dominicana*, *General Santana*, *27 de febrero*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y algunos buques más tomados en requisición, teniendo a sus órdenes una pléyade de oficiales desinteresados y patriotas en que sobresalían Juan Alejandro Acosta, Simeón Vicioso, Joaquín e Ildefonso Orta, José Antonio Sanabia, Ramón Solís, José Hechavarría, Juan Luis Duquela, Ramón González, José Naar, Julián Read, León Glas, Simón Corso, y otros más que sería prolijo recordar.

Despejada la situación crítica de 1845 y 1846, al extremo de dar lugar para poner en carena la flotilla sin necesidad de dejar envergados sino los buques indispensables para las necesidades del servicio ordinario, se entregó el general Cambiaso a sus faenas particulares, sin perjuicio, por supuesto, del despacho de los asuntos que se relacionaban con sus altas funciones administrativas hasta que la invasión verificada por Soulouque en 1849 le obligó a salir a la mar con los buques que estaban en condición de quedar bien equipados.

Al mando de seis de ellos, la fragata *Cibao*, el bergantín *27 de Febrero* y las goletas *Separación Dominicana*, *General San-*



tana, *La Constitución y Ntra Sra. de las Mercedes*, hizo el laborioso crucero de entonces, prestando servicios importantísimos al ejército, que derrotado unas veces y vencedor otras, no se vió nunca desamparado por la escuadra que, por honra y gloria de la causa nacional, se mantuvo dueña absoluta de las aguas e hizo imposible la aproximación de las naves enemigas a nuestras costas y el paso por Playa Grande de las hordas invasoras.

Decidido al fin el éxito de la funesta invasión en contra de las armas haitianas con el triunfo de las tropas dominicanas en El Número y Las Carreras y la persecución del enemigo hasta la línea fronteriza, no tardó el general Santana en llevar a cabo su alzamiento contra el gobierno ya desacreditado de Jiménez; y el coronel Cambiaso, que a la sazón se hallaba en la Bahía de Ocoa, se adhirió al movimiento el 10 de mayo con los buques que tenía bajo su mando, recibiendo inmediatamente la orden de bloquear el puerto de Santo Domingo, que mantuvo incomunicado por el mar hasta el día 29, en que celebrada con intervención del cuerpo diplomático la célebre capitulación de Güibia, quedó terminada la fratricida lucha con el triunfo de Santana y el embarque para el extranjero del caído gobernante y sus hombres principales.

La paz que durante algunos años disfrutó desde entonces el país, al abrigo del armisticio alcanzado por la mediación de algunas potencias extranjeras, permitió al ya general Cambiaso descansar en el hogar doméstico de las faenas del servicio y atender con desahogo a los asuntos mercantiles en que empleaba el tiempo que le quedaba franco; si bien dispuesto siempre a desempeñar las comisiones que con frecuencia solía el gobierno encomendarle, como lo probó haciéndose cargo de llevar personalmente a Curazao al ciudadano Manuel Joaquín del Monte, nombrado en 1853 plenipotenciario de la República para celebrar un tratado de amistad y comercio con el Reino de Holanda, teniendo esta circunstancia, de notable, que equipó para el viaje la barca de guerra Cibao con tanto esmero y habilidad tanta, que tuvo la honra de merecer las más cordiales felicitaciones de parte del jefe de la estación naval de las antillas holandesas, que no se cansó de admirar el aseo, el orden y la disciplina que reinaba a bordo, ni de aplaudir el interés que nuestro almirante se tomaba por la honra de la marina nacional.



Empero, llegaron los últimos meses del año 1855, y la segunda invasión de Soulouque le llamó de nuevo a las armas, y abandonándolo todo para ocuparse en salvar la patria adoptiva, preparó la flotilla a la carrera y se hizo a la mar con las barcas *Cibao*, *Congreso*, y *Libertador*, el bergantín *27 de Febrero* y las goletas *General Santana*, *19 de Marzo* y *Nuestra Señora de las Mercedes*, resuelto, como siempre, a cumplir con su deber haciendo respetar las aguas y las costas dominicanas. Entre los servicios de aquilatado valor que prestó esta vez se cuenta el que se relaciona con la toma de Barahona, que abandonada inesperadamente por el coronel Bernabé Polanco, sin esperar siquiera el primer tiro del enemigo, fué necesario recuperarla en seguida, a lo que contribuyó eficazmente Cambiaso tomando en Azua las tropas destinadas para la operación a las órdenes del coronel Pedro Valverde, y apoyándolas con la artillería de sus buques hasta ponerlas en tierra y dejarlas dueñas de la plaza abandonada, después de lo cual las fué protegiendo por toda la costa hasta Riosito, en la jurisdicción de Enriquillo, donde habiendo desembarcado para ponerse de acuerdo con el jefe de la columna, se encontró por casualidad el 6 de Enero de 1856 en la acción de El Can, en la que tomó parte personalmente, batiéndose al lado de soldados del calibre de Matías de Vargas, Antonio de Aza y otros oficiales de nombradía.

Concluída la memorable campaña comenzada a fines de 1855 en los primeros meses de 1856, y consolidada la independencia una vez más con las batallas de Cambronal, Santomé y Sabana Larga, se retiró de nuevo al hogar y se concretó exclusivamente a los asuntos de la casa de comercio que tenía establecida, hasta que disgustado por el carácter de los sucesos políticos que tuvieron lugar para ese tiempo, se decidió, aunque con pena, a dejar el mando de la flotilla para hacerse cargo del consulado de su patria originaria, que le ofreció el gobierno de Turin, después de efectuarse el canje del tratado de amistad, comercio y navegación celebrado el 22 de marzo de 1854 entre el señor José Fontana, en representación de la República Dominicana, y el caballero José Dabormida, en representación de S. M. el Rey de Cerdeña. Pero no porque fuera cónsul dejó de considerarse dominicano, pues lo era de sentimientos, ni de seguir prestando los servicios que podía a su patria adoptiva,



siendo el más importante de todos el que espontáneamente hizo a la causa de la Restauración en 1865, en los momentos del abandono de los españoles, interviniendo en la realización del canje de los prisioneros hechos en Puerto Plata bajo sus auspicios, y tomándose empeño en aliviar la suerte de los rehenes que hizo el general Gándara a última hora, sobre todo la de las señoras y señoritas que tuvieron la mala suerte de contarse en el número de ellos.

De entonces acá su vida fué un modelo de laboriosidad y de constancia, porque ya en Europa, su suelo natal, ya en América, su segunda patria, bien como cónsul, o bien como particular, no dejó nunca de comer el pan amasado con el sudor de su frente, ni de poner en práctica las virtudes que le adornaban, entre las cuales sobresalían su caridad sin límites y su amor a la familia. Por eso su muerte ha sido generalmente sentida y su nombre pasará a la posteridad ornado por una aureola de gloria y bendecido por la gratitud de un pueblo que reconoce deberle parte de la independencia de que disfruta.

Julio 9 de 1886.

(De *Eco de la Opinión*, Santo Domingo, No. 363, julio 1886).



CARLOS FAGALDE

Por *Bernardo Pichardo* (86)

Allá, por el año de 1849, llegó a esta ciudad, procedente de Haití, el oficial de la marina francesa Carlos Fagalde, quien disgustado, según reza la tradición, por los tratamientos de Su Magestad Faustino I (Soulouque), ofreció sus servicios al Coronel Buenaventura Báez, elegido hacía pocos días presidente de nuestra República.

Era Fagalde blanco, bajetón, ancho de espaldas, de pómulos salientes, mirada enigmática, pelo rojo, y sus movimientos bruscos denunciaban al hombre violento e irascible, curtido en los lances de mar y acostumbrado a ser obedecido.

Vestía una levita militar de paño azul, pantalón y chaleco blancos, corbatín negro, sombrero de panamá, y en su encallecida diestra llevaba de continuo una varita que solía agitar, de cuando en cuando, nerviosamente.

La presencia de este hombre y sus ofrecimientos, parece como que determinaron al presidente Báez, fervoroso admirador de los franceses y de su historia, a declarar la ofensiva en la guerra que hacía seis años sosteníamos con Haití, encomendando a la peripecia del marino bretón el principal papel en la contienda marítima que iba a desarrollarse; ocasión que aprovechó éste para espaciar sus aficiones temerarias de endurecido pirata.

Lo primero que vigilan cuidadosamente los pueblos son las manos de sus gobernantes, y ya el nuestro comenzaba a murmurar acerbamente de las larguezas con que regalaba el nuevo mandatario al recién llegado; encontrando, además, misterioso, el hecho de que un marino de una nación poderosa, abandonara los rangos de su flota para venir a estos remotos países, a jugar la vida en aventuras novelescas. Como sucede en estos casos, la imaginación popular forjeó varias leyendas acerca de Fagalde, sin que hasta ahora se haya podido averiguar si fué

(86) *La Cuna de América*, S. D., No. 2, 15 dic. 1914.



enviado por su gobierno a instruir la flota de nuestros contendientes o si desertó de la marina francesa, después de haber asesinado a un compañero, versión esta última que circuló por aquel entonces y a la cual dió aliento la atormentada fantasía del pueblo, cada día más intrigada por el misterioso silencio que envolvía a tan extraño personaje. Como era de esperarse, el encumbramiento y favor de que disfrutaba Fagalde, produjo cierto malestar en nuestra marina de guerra; pero inmediatamente que entró en actividad de servicio, se hizo obedecer por sus subordinados y temer por toda la armada.

Cuando bajaba a la ría no volvía la cara hacia la escuadra! Antes realizaba un corto paseo hasta la histórica Ceyba. De allí se devolvía, pasaba a bordo, expedía las órdenes del caso con una sequedad amenazante y casi sirviéndose de medias palabras y señales.

Fué Comandante de nuestra flota, dió combates navales, realizó desembarques y saqueos, incendió poblaciones enemigas, disputó a sus subalternos el botín de la victoria, fusiló algunos de ellos en el castillo de proa de su nave y hasta en las costas de Venezuela se sintieron las depredaciones de sus vértigos saturnales.

En la marina nacional el nombre de Fagalde llegó a ser tan temido, que, oficiales y clases valíanse de influencias y pretextos para desaparecer de la presencia de tan terrible aventurero.

Las quejas subieron de punto, pues su permanente estado de embriaguez le había sugerido la aplicación de atroces castigos corporales y ya la marinería estaba dispuesta a desertar o a sublevarse. Como siempre, un bastardo concepto de la disciplina y la energía, fusiló a *El Sordito* en la puerta de San Diego y envió al nombrado *Cambalache*, sin ser oído, al Hospital!

Constreñido al fin el Gobierno por la opinión, comisionó al Ministro de Guerra y Marina, general Juan Esteban Aybar, para comunicarle que cesaba en el comando de la flota pasando al Estado Mayor del Presidente de la República, pues entonces, como después, raras veces abandonaron los gobiernos a los sicarios de que se sirvieron en días de crímenes y turbulencias. Más impenetrable que de ordinario, incendiado de continuo su cerebro por copiosas libaciones alcohólicas, el Comandante Fa-



galde se refugió en su casa, vetusta construcción que aún existe frente a frente de las descuidadas ruinas del monasterio de San Francisco y en la parte más alta de la cuesta.

Aquella casa era un misterio! Cuando persona alguna franqueaba sus umbrales, de regreso del juego, en altas horas de la noche, vencido por la embriaguez o el cansancio, sus puertas volvían a cerrarse, para abrirse momentáneamente al siguiente día, cuando alguna chicharra, amiga de las soledades, enervada por la caricia solar, lo despertaba.

Las muchachas y viejas de la vecindad miraban con recelosa curiosidad los mugrientos muros de la morada del Comandante, y siempre que se encontraban agrupadas, con la fresca, esperando turno alrededor de la noria, murmuraban aquella manera de vivir, brumosa, oscura, sombría!... Ellas ignoraban que el aislamiento es flor de rebeldía que el espíritu arroja con impasible gesto, sobre el erial de la vida, cuando la pasión lo deprava o el amor a la virtud lo dignifica!

En las primeras horas del día 10 de febrero del año 1850, un movimiento extraordinario se notaba en la cuesta de San Francisco y de toda la ciudad acudían grupos de personas movidas por la noticia del asesinato del Comandante Fagalde, encontrado moribundo por dos lavanderas que al toque de Ave María se dirijían al vecino templo de Santa Bárbara.

Allí todo era confusión! La lucha debió ser terrible! Manchas de sangre por todas partes. Se habían encontrado los fragmentos de la varita que usaba. Aún no había muerto; pero le faltaba poco.

Su cuerpo presentaba dieciseis heridas de machete reparadas en el pecho, el vientre y la cabeza, y además, la mano izquierda estaba destrozada, indicio este último de que quiso parar con ella los golpes mientras se defendía con la otra. No hablaba!

Eran de oirse los comentarios!

—Ya las pagó todas —murmuraba en voz baja una mujerzuela de los contornos.

—Son tantos sus enemigos, dijo una supersticiosa, que lo han matado a fuerza de oraciones!



Y así, cada quien, acercándose a los grupos que comentaban el hecho, desarrollaba una hipótesis o recordaba, con sabor de maldición, los excesos de la víctima.

Las suposiciones del funcionario que intervenía en la investigación del caso parece que fluctuaron durante tres o cuatro días. Por ante el lecho del herido desfilaron las tripulaciones de los buques de guerra, sin olvidar a *Cambalache* mutilado. A cada confrontación parcial que se realizaba por mandato de la gente de golilla, Fagalde movía negativamente la cabeza.

Al fin le tocó su turno a los pocos que por aquel entonces, eran vecinos de tan solitario parage.

El sargento Juan de Mata compareció acompañado del Comisario de Policía, quien fué a buscarle a La Fortaleza al advertir su tardanza.

—Este es mi asesino —exclamó Fagalde, tan pronto como se lo presentaron, y perdió totalmente el conocimiento.

—Para que respete el honor de los pobres— replicó Juan de Mata con los ojos inyectados.

.....

Su esposa se lo había referido todo y hacía noches que el sargento Mata abandonaba la guardia del cuartel para ir a montar en su propio hogar!

Fagalde pretendió repetir el ultraje creyéndole también ausente en aquella ocasión!

El Consejo de Guerra, luctuosa especialidad de los tiempos de nuestros abuelos, funcionó con tal presteza, que el 18 del mismo mes y año, mientras el primer regimiento rendía los honores de ordenanza ante el cadáver del Comandante Fagalde, un piquete del segundo pasaba por las armas al infortunado sargento Juan de Mata.

El honor fué inolado una vez más para vengar el vicio! La dignidad se puso a muerte por castigar el desenfreno!

Después, por un refinamiento de crueldad, el caminante vió, durante muchos años, dos tumbas solitarias, la una junto a la otra, que encerraban el secreto de una vida turbulenta y novelesca y el suplicio de un hombre por su honra!



LA ESCUADRA DOMINICANA

Por *Amiama Gómez* ⁽³⁷⁾

Eran los tiempos del “cuarenta y cuatro” gloriosísimo.

En tal época, servir los intereses de la Patria, era casi “hacerse sagrado”; traduciendo fielmente el “sácris-fácere” etimológico de la bella palabra.

Pocos pueblos de la América contaban aún con la posesión de una Escuadra Naval, contándose la incipiente República Dominicana entre ellos.

Entonces, la fragata *Cibao*, *General Santana*; el bergantín *San José*; la goleta *Merced*; la *Separación Dominicana*; el *27 de Febrero*; el bergantín *Libertad*; la *María Luisa*; el *30 de Marzo*; y la *Esperanza*; que comandaban aquellos leones de la mar Caribe, que se llamaban: Juan Bautista Cambiaso; José Naar; Juan Alejandro Acosta; Juan Evertz; Ramón González; Simón Corso; Juan Bautista Maggiolo; José Antonio Sanabia; Joaquín Orta; Alejandro Belén y Juan Balduin; constituían la flota más temida de estos mares oceánicos, y el pabellón cruzado, recién creado, se dibujaba en las lejanías de los horizontes de la Mar Caribe, con extrañeza de cuantos lo divisaban.

La Tradición habla por boca de los viejos abuelos, de “cosas” inverosímiles realizadas por nuestros progenitores; como lo fué la intentona de Fort Liberté, en donde el entonces Coronel Cambiaso —el Gran Almirante Primero Dominicano, después— hizo lanzar tablas impregnadas de brea encendida frente a la obra de ese puerto haitiano, simulando un desembarco, que puso grima en los pechos de los enemigos, de tal suerte, que éstos no pudieron por tal ardid o estratagema, ir en auxilio de

(37) De un recorte de periódico, falto del nombre y de la fecha. Se incluye aquí por ser una de las más recordadas tradiciones dominicanas.



las tropas que habían de librar la batalla de Beller, en donde se cubrieron de gloria las armas dominicanas.

Pero; el propósito de nosotros, ciñéndonos a la Cronología de los Tiempos Heroicos, es cantar determinadas inverosimilitudes que son a manera de fantasías bellísimas en las páginas de *La Leyenda Nacional*, tan preñada de hechos dignos del pincel y del mármol, y hasta del épico bronce de la Grecia Grande.

Una de las "cosas" más quijotesca y hermosa de nuestra Leyenda, es —sin duda— la acción del Gran Cambiaso Benemérito, frente a las aguas de La Distancia, en la gran abra de Punta Salina, Palenque, en donde regresando el Almirante Cambiaso desde Ocoa a esta Capital, para dar cuenta a la Junta Gubernativa de la disposición de La Escuadra Dominicana frente a las playas Caracoles, en donde había —como luego lo hizo— de cañonear el ejército haitiano al pasar por ahí mismo, obligado por los fuegos de los patriotas del Gran Duvergé, desde la cumbre de El Número, hubo de tropezar en su rumbo con una verdadera Escuadra Inglesa que marchando en "conserva" se dirigía hacia Jamaica, con solemne majestad!

Nuestro Almirante enarbola su insignia en el tope del único palo de un balandro que fungía de "destroyer" que dijéramos en esta época escogiendo siempre para viajes rápidos, el tal velero, por sus grandes condiciones marineras; gaviotas de la mar que así volaba!

Ya podrán imaginar mis caros lectores, la gran extrañeza de aquellos lobos de mar de la siempre poderosa Albión, al divisar aquella insignia de Almirante en un balandro, cáscara de nuez del Océano! Todos los anteojos fueron asestados hacia el balandro, sin que por ello, torciera su rumbo ni disminuyera su marcha sosegada, la gran Escuadra!

Nuestro Almirante, ante tal desdén olímpico, hizo echar al agua la "chulupilla" del "balandro almirante" y, ordenó enviar un "pliego" al Almirante de la Escuadra Inglesa, en estos términos enérgicos: **SI UD. NO RINDE EN MIS AGUAS A MI INSIGNIA LOS HONORES DE ORDENANZA: YO TENDRE EL ORGULLO DE IRME A PIQUE CON MI BARCO!"**

Ante tan insólito "pliego", tal vez y sin tal vez, el más insólito "pliego" que enviarse pueda de Almirante a Almirante



sobre la mar Océano, el Almirante de la Escuadra Inglesa, tan magnífico y enfático como Cambiaso, enamorado —sin duda— de aquella acción homérica ordenó, ipso-facto, la detención de sus barcos y haciendo empavesar todas sus unidades de combate, como en los días solemnes de la Gran Inglaterra, hizo que todos sus oficiales, de gran uniforme, se dieran prisa en rendir “pleito homenaje” a aquel HOMBRE GIGANTE que así se atrevía a lanzar “tamaño reto” a la mismísima Escuadra Terrible de todos los Océanos cuyos barcos ostentaban en sus palos de mesana “la escoba de los mares”, terror y espanto de cuantos la vieran.

El mismo Almirante inglés, quiso en persona, ir a saludar a aquel titán de El Caribe, y así lo hizo, diciendo al poner pié en la cubierta del balandro “insignia” dominicano “VENGO A ABRAZAR AL UNICO ALMIRANTE DEL MUNDO QUE HA DETENIDO A LA ESCUADRA DE SU MAGESTAD!...

Luego, tronaron los cañones omnipotentes de la poderosa Albión, y LA INSIGNIA DEL PRIMER ALMIRANTE DOMINICANO” fué saludada dignamente; cubriéndose de gloria entre ambos Almirantes, puesto que si grande fué Cambiaso en aquel instante —como lo fué siempre— grande y magnífico también fué aquel Almirante inglés que ante el débil esquife dominicano, rendía pleito-homenaje al Deber y a la cortesía sí quijotesca, gallarda siempre!



BATALLA NAVAL DE SANTO DOMINGO, 1806

Por J. F. Hennequin ⁽³⁸⁾

Fué el 13 de diciembre del año 1805 cuando, con un tiempo espantoso, zarpamos de la rada de Brest con once barcos y algunas fragatas, pues en esa época no nos hacíamos a la mar sino al amparo de las tempestades.

A la altura de las Azores, esta escuadra se separó en dos partes: una de seis barcos, al mando del Contraalmirante Willaumez, puso proa al Sur, y la otra, compuesta por los barcos *Impérial*, *Alexandre*, *Jupiter*, *Brave*, *Diomedé*, dos fragatas y una corbeta, bajo el mando del Contraalmirante Leissegues, se dirigió hacia el Norte. El *Impérial*, de 130 cañones, era el buque insignia. La escuadra tenía el encargo de trasladar a Santo Domingo como novecientos hombres de tropa y municiones.

Habían transcurrido tres días desde que se habían separado las dos divisiones cuando un noroestazo de los más violentos nos embistió. Las instrucciones del Almirante le ordenaban pasar por el Norte a fin de interceptar un convoy inglés que se sabía había salido de Cork, escoltado por tres barcos solamente. Por lo tanto, tuvo que luchar contra el viento y el mar para cumplir esta parte de su misión.

La lucha se venía librando ya desde hacía cerca de sesenta horas cuando, finalmente, el estado de su escuadra puso al Almirante Leissegues en la necesidad de navegar con la velocidad del viento de popa por el Sur. El *Jupiter*, el *Brave* y el *Diomedé*, viejas naves que habían sido reparadas a la carrera para poder llevar a cabo esta campaña, estaban zozobrando por el agua que las llenaba. Al último se le había desprendido el tajar y pedía que lo acompañaran. El *Jupiter* tenía la arbola-

(38) Tomado de la revista *France Maritime*, 1852, pp. 349-351. Traducción del francés por don Francisco Guzmán Comprés.



dura averiada y a punto de desplomarse. También el *Alexandre* señalaba averías mayores. El *Imperial* no se encontraba mejor parado, pues su arboladura también había soportado esfuerzos demasiado violentos y todos sus puentes estaban abiertos.

En este estado desastroso arribó la escuadra frente a Santo Domingo. Tras desembarcar las tropas y las municiones, la primera diligencia del Almirante fué la de ocuparse en los medios de reparar los barcos. Santo Domingo, que no poseía puerto ni arsenal, no podía ofrecerle ningún recurso. Se vió, pues, reducido a valerse de sus propios medios. Todos los obreros de la escuadra fueron puestos a trabajar. Se comenzó por los barcos que habían quedado peor maltrechos. Fué forzado enviar a cortar la madera necesaria en los bosques aledaños al Río Isabela. Los hierros fueron tomados de los abastecimientos de las unidades, y, finalmente, a raíz de catorce días de trabajo que ni siquiera las noches habían interrumpido, la escuadra quedó en condiciones de volver a hacerse a la mar. Ya había ella recibido la orden de prepararse para zarpar cuando, el 6 de febrero de 1806, a las seis de la mañana, la corbeta *La Diligente*, que había sido enviada de crucero para observar al enemigo, se acercó para anunciar la presencia de una escuadra de fuerzas superiores. Efectivamente, se descubrió pronto: eran siete barcos ingleses que, favorecidos por el viento, se dirigían con todas las velas desplegadas hacia la bahía en que estábamos anclados.

Como el Almirante Leissegues no quería combatir con los barcos fondeados en una rada donde no le protegía ningún fuerte, dió la señal de zarpar abandonando los cables. Una segunda señal ordenó desplegar todo el velamen, y una tercera, prepararse para la batalla. La escuadra francesa llevaba varias horas navegando. Seguía la costa Este de Santo Domingo cuando observó que cuatro barcos ingleses maniobraban para aprovecharse del viento y colocar su retaguardia entre dos fuegos. Se resolvió entonces a tratar de atravesar la línea entre el primer y el segundo barco que iban en la delantera y le hizo una señal al *Alexandre*, el cual le precedía, para que regresara, y también a la escuadra para que imitara su maniobra.

Si efectivamente toda la escuadra la hubiese ejecutado, la cabecera de la línea enemiga se habría hallado entre dos fuegos, pero el *Diomède* y el *Alexandre* fueron los únicos que obedecie-



ron la señal, de modo que estos dos barcos, al igual que el *Impérial*, se vieron pronto cercados por siete naves inglesas.

De las cuatro que trataron de ganarnos el viento, dos se dirigieron hacia el *Impérial* y comenzaron a atacarlo en popa. Eran las unidades *Superb* y *Northumberland*, de 80 cañones la primera, bajo el mando del Almirante Duckworth, y la segunda, de 74, mandada por el Almirante Cochrane. No tardó en unírseles un tercer barco bajo el mando del Almirante Lowis. Desde hacía una hora y media venía el *Impérial* disparando por ambos costados el fuego más terrible cuando un cuarto barco lo acometió.

El *Diomède* y el *Alexandre*, atacados por tres barcos, sostenían acaloradamente la acción, cuando este último, enteramente desarbolado, derivó de la línea, hallándose fuera de combate, y no tardó en caer rendido en poder del enemigo.

Se combatía desde hacía dos horas cuando, al amparo de un claro se apercibieron el *Júpiter* y el *Brave* a sotavento de la línea inglesa, todos los mástiles en su sitio y el pabellón arriado.

Viendo entonces el Almirante que su escuadra se había reducido a dos barcos, resolvió sepultarse bajo los escombros del suyo antes que arriar su pabellón. Ya las baterías de 18 y de 24 se encontraban totalmente desmanteladas. Concentrando luego todos sus recursos en las de 36, respondió al fuego de los cuatro barcos que lo combatían. Pronto cayeron el palo mayor y la mesana, cortados a 18 pies del puente, y arrastrando en su caída la cofa. Todas las escaleras de comunicación estaban destrozadas y no se podía pasar de un puente a otro sino por medio de cadáveres amontonados o de escalas de viento. El fuego había estallado dos veces a bordo y sólo pudo apagarse con gran dificultad. Sin embargo, proseguía la lucha cuando dos buques más vinieron a unirse a los primeros. El *Impérial* se vió entonces combatido por seis barcos que le disparaban continuamente por tribor, por babor, por proa y por popa. Algunos se apartaban de vez en cuando para abrumar al *Diomède*, el cual peleaba valientemente a popa del Almirante. La escuadra inglesa se componía entonces de nueve barcos, habiéndosele sumado dos más durante la batalla.

Eran las 11:30, y el combate había comenzado a las 9:00. A esa hora se le informó al Almirante Leissègues que el *Impé-*



rial tenía 18 pies de agua en la bodega y que no quedaban más que unos quinientos hombres en condiciones de luchar. (Al iniciarse el encuentro la tripulación estaba integrada por mil ciento setenta y cuatro hombres). Los dos primeros edecanes del Almirante habían sido muertos. El capitán, el segundo y seis oficiales estaban heridos, y casi todos los cadetes estaban fuera de combate. Un solo edecán, el Alférez de Navío Lestrille, permanecía en pie, aunque herido. Ya no se disparaba en ninguno de los lados, pues ambas escuadras se ocupaban en reparar sus principales averías.

De todo su Estado Mayor, sólo el Almirante estaba ileso. Cuántas veces, sin embargo, había exclamado: "Cómo, no hay bala para mí?" Noble pero impotente desesperación! De repente, llama a su último edecán, y llevándolo a su toldilla le pregunta: "Lestrille, sois capaz de ejecutar la última orden que tengo que daros?"

—Sea cual sea, mi General, la ejecutaré.

—Pues, ya veis en qué estado se encuentra el *Impérial*. He resuelto que mi pabellón no sea arriado mientras yo viva. Ya el enemigo no dispara. Tal vez su designio sea el de intentar el abordaje. Vais a tomar una mecha, bajaréis a la santabárbara, y cuando por el megáfono de combate me oigáis dar la orden de alto el fuego por todas partes, incendiaréis la pólvora.

—Sí, mi General.

Y el edecán se dispuso a cumplir su cometido.

Embarcado como Secretario del Almirante, mi puesto de combate estaba en la santabárbara, pero el gran calor que allí hacía, sumada a la inquietud que me inspiraba la suerte de este Oficial General al cual yo venía sirviendo desde hacía más de una década, no me permitió permanecer mucho tiempo lejos de él, y desde el primer momento del combate había ido a unirme a él en el castillo de popa. Yo le había seguido hasta su camarote cuando llamó allí a su edecán, y había escuchado la terrible orden que le había impartido. Esta resolución desesperada, este heroísmo tranquilo, esta sangre fría ante un peligro tan inminente me habían, por decirlo así, petrificado y permanecía inmóvil del asombro que experimentaba.

El Almirante, al volverse para salir de la toldilla, me vió.



—Qué hacéis ahí? Me habríais oído?

—Sí. Almirante.

—Tanto peor, pues la orden que acabo de dar debe ser secreta.

—Comprendo demasiado bien su consecuencia para no tener la tentación de divulgarla, mas me permitiréis hacer una observación?

—Hablad.

—La resolución que habéis tomado de no arriar vuestro pabellón es loable, no cabe duda. Procede de un sentimiento que admiro, pero la de hacer explotar vuestro barco para sustraeros a esta necesidad no me parece ser de la misma naturaleza. Os han dicho que aun quedan quinientos hombres ilesos. Un gran número más no está más que compuesto de heridos. Hasta dónde tenéis derecho a disponer de la vida de tantos valientes que han respetado los azares de un horrible combate? Y además, ese heroísmo que me permito censurar ahora, no será en provecho de vuestra gloria. No se sabrá que fué por orden vuestra que explotara el *Impérial*. Y se atribuirá tan terrible desenlace a una incidencia del combate.

—Joven, —me contestó fríamente el Almirante— no estáis en condiciones de apreciar mi posición ni el sentimiento que me domina en este momento. La destrucción espontánea de mi barco, rodeado como lo está por seis naves enemigas, debe arrastrarlas conmigo a la tumba, y es una victoria que gano al morir.

Y habiendo dicho estas palabras, se aleja, dejándome mudo de sorpresa.

Felizmente, el destino dispuso otra cosa. Al llegar al puente, el Almirante preguntó si se contaba todavía con un ancla para fondear y se le dijo que el último cable que quedaba acababa de ser cortado. La mesana del *Impérial*, aunque acribillado a balazos y cortada más arriba de la cofa, era el único de los mástiles que seguía en su sitio, con gran parte de su vela. El Almirante ordenó orientarla y poner rumbo hacia la costa, de la cual estábamos separados por una legua a lo sumo.



Al notar esta maniobra, tres de los seis barcos que nos rodeaban nos abandonaron. Los demás nos siguieron disparándonos. Contestábamos el fuego mientras navegábamos, pero de momento tomaron la bordada hacia alta mar. A las 12:30 de la tarde una violenta sacudida nos anunció que el barco tocaba fondo. Se encalló y se recostó por babor. En ese mismo instante cayó lo que quedaba de la mesana. La costa en que habíamos encallado estaba erizada de rocas escarpadas. Hasta la misma playa era de roca. Como todas las embarcaciones habían sido puestas fuera de servicio, se procedió a construir una armadía para colocar en ella a los heridos y transportarlos a tierra. Esta transportación presentaba, sin embargo, una gran dificultad. He dicho que el *Impérial* se había encallado sobre peñascos. Los heridos puestos sobre la armadía y llevados a la costa eran luego, por medio de un aparato instalado en la parte menos elevada de esos peñascos, levantados y depositados en tierra, en una sabana donde recibían los socorros que reclamaba su estado. La violencia de las ráfagas del Noreste y el mar picado dilataron mucho esta operación, la que duró tres días enteros. Terminada finalmente el 8 de febrero por la noche, el Almirante Leissègues, acompañado de la oficialidad y la tripulación que le quedaban, abandonó el *Impérial*, llevándose el águila y el pabellón que tan valientemente había defendido. El fuego dió el golpe de gracia a los restos de este barco.

El *Diomède*, al igual que el *Impérial*, se encalló también en la costa, pero corrió una suerte menos feliz, pues al tercer día de encallarse, los ingleses despacharon varios botes armados que tomaron posesión de este barco, hicieron prisioneros al valiente Capitán Henri, y sus oficiales y a lo que quedaba de la tripulación, y pegaron fuego a la nave al retirarse.

Tal fué el desenlace de un encuentro que, sostenido contra fuerzas tan desiguales, no debe ser juzgado por sus resultados, sino apreciado en relación con la valentía y el carácter que mostró el Almirante Leissègues en tan difícil coyuntura.



TRADICIONES MARITIMAS



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

ALGUNOS FILIBUSTEROS CELEBRES

MONTAUBAN, MONTBARS, GRAMMONT, MORGAN (39)

Los franceses, bajo la dirección de Enambuc, gentilhombre normando, atracaron al arrimadero de San Cristóbal al mismo tiempo que un capitán inglés, de nombre Warner, desembarcaba en otra parte de la isla. Estos dos comandantes tuvieron el buen espíritu de ahogar toda animosidad nacional, y la buena disposición de reunir sus fuerzas para lograr del enemigo común, los naturales del país, la posesión de las costas de la isla donde habían desembarcado simultáneamente. Los caribes consintieron en su demanda y se alejaron de sus nuevos vecinos, quienes se dividieron pacíficamente el terreno adonde el azar los había llevado.

Estas nuevas colonias comenzaban a florecer; España no pudo ver con indiferencia este comienzo de prosperidad. En 1630 partió de España una flota formidable, destinada contra los holandeses que habían invadido el Brasil. Don Federico de Toledo, que la comandaba, recibió orden de destruir los establecimientos franceses e ingleses de San Cristóbal. Los colonos aliados reunieron sus fuerzas, pero fueron batidos por un enemigo superior en número. Los que no perecieron en la acción se refugiaron en las islas vecinas, sobre todo en Santo Domingo, en espera del momento favorable para retornar a San Cristóbal. Los compañeros de Enambuc se unieron a algunos aventureros llegados de Dieppe y que se dedicaban con éxito al corso contra los barcos españoles. Estos aventureros, temiendo luego ser inquietados en estas costas, buscaron algunas islas vecinas donde poder establecer su residencia y su industria. Fijaron la vista en *La Tortuga*, una pequeña isla situada a dos leguas de San-

(39) De France Maritime, 1852, p. 308-315. Otros artículos acerca mismo tema en la misma publicación, Vol. 1, p. 42 y 164. Traducción del francés.



to Domingo; pero los españoles, para impedir la ejecución de este intento, colocaron un puesto de guardia en la isla de La Tortuga. Esta guarnición fué echada de la isla. Dueños de La Tortuga, los aventureros resolvieron hacer de ella un cuartel general. Estos conquistadores de la isla de La Tortuga no son otra cosa que los fundadores y los padres de la Sociedad de nuestros Filibusteros, cuyas proezas van a tener lugar en un escenario tan vasto y cuyas conquistas irán bien pronto más allá de lo increíble. Tales fueron, en efecto, los modestos comienzos de esta formidable reunión de piratas que, primeramente miserables refugiados sobre una costa desierta donde su ambición se limitaba a subvenir, por medio de la caza de animales salvajes, a las necesidades de una vida ignorada, aparecen súbitamente a bordo de naves formidables, comandadas por experimentados capitanes, se convierten en el terror de los españoles y llenan los dos mundos con el eco estupendo de sus proezas casi increíbles. Así aparecieron en otro tiempo los compañeros de Rómulo, quienes marcharon después hacia la conquista del universo. Qué les faltó a los filibusteros para ser los romanos del Nuevo Mundo? Tal vez nada, si no es la ambición.

Nuestros aventureros se dividieron en tres categorías: los *bucaneros* o cazadores, los *filibusteros* (el pabellón de los filibusteros era negro, con una calavera apoyada sobre dos fémures en cruz, bordados en plata. Esta era su bandera sin cuartel. Cuando la enarbolaban, había que rendirse, o si no la matanza era despiadada y lo arrasaba todo) y los que quisieron dedicarse al cultivo de la tierra, a quienes se les dió el nombre de *campesinos*.

La caza de los bueyes salvajes era la principal ocupación de los *bucaneros*. Llevaban esta pasión hasta el exceso. Su camisa estaba tinta en la sangre de los animales que habían muerto en sus correrías por los bosques: unos calzones cortos, sin media, un sombrero de alas hacia abajo por delante, una correa que hacía de cinturón, de la que pendían un fuerte sable corto y algunos cuchillos, un fusil de balas de una onza: tal era el vestuario y las armas de esos intrépidos cazadores. Toda la ambición de un *bucanero* era poseer una jauría numerosa ⁽⁴⁰⁾.

La vida de los *filibusteros* era muy diferente.

(40) Sus costumbres y sus hábitos han sido desarrollados con mayor extensión en nuestros primeros artículos. (Nota del autor).



La isla de La Tortuga alcanzó un rápido desarrollo. Continuamente llevaban allí su botín: los bucaneros llevaban a la isla el producto de su caza y de sus excursiones por las costas de Santo Domingo, y entre ellos y los barcos de Europa, sobre todo con los holandeses, se estableció un gran comercio de pieles de vaca y del tabaco, que con éxito cultivaban los campesinos. Los colonos habían establecido una especie de gobierno democrático; cada quien tenía autoridad absoluta en su propiedad: el campesino la tenía sobre sus tierras y el filibustero sobre su barco. En la vida privada, todo se regía conforme a una igualdad perfecta. Esta buena administración atrajo hacia La Tortuga un gran número de colonos de las islas vecinas.

Semejante prosperidad debía despertar los celos de España: fué resuelta la destrucción de la naciente colonia. El almirante de la gran flota de las Indias se presentó delante de La Tortuga en ausencia de los *bucaneros*, que habían salido a hacer sus cacerías ordinarias, y de los *filibusteros*, embarcados en un corso y crucero general. Casi todos los campesinos fueron pasados a cuchillo. Una parte se salvó en canoas y ganó las costas de Santo Domingo, cuyos bosques les ofrecieron asilo. Los *bucaneros* y los *filibusteros*, de regreso de su cacería y de su corso, reunieron sus fuerzas y, bajo la dirección de un capitán inglés llamado Willis, entraron nuevamente en posesión de La Tortuga, donde los españoles se descuidaron de poner una guarnición. Esta isla fué tomada y vuelta a tomar después varias veces por los españoles y por los filibusteros: estos últimos quedaron allí finalmente establecidos como los amos, y el formidable crecimiento de su sociedad les quitó a los españoles toda gana de agresión ulterior contra esta isla, que se convirtió entonces en el sitio de reunión de los aventureros y piratas de todas las naciones. El mayor número de los *filibusteros* eran franceses; la población de la isla aumentó rápidamente y, atrayendo la atención de la metrópolis, recibió gobernadores enviados por el rey de Francia. Entonces se establecieron comunicación y relaciones íntimas entre La Tortuga y San Cristóbal; los franceses, comandados por el infatigable d'Enambuc, habían entrado nuevamente en esta última isla y allí consolidaron finalmente su establecimiento. Desde entonces hicieron el corso con una audacia increíble contra el enemigo común, los españoles, cuyas inmensas riquezas excitaban su codicia, y contra quienes los ani-



maba todavía un odio natural y justificado por tantas persecuciones.

Para la ejecución de sus corsos, ellos se constituían en pequeñas sociedades de cincuenta, cien hombres y hasta más. Su nave era una barca descubierta que los dejaba expuestos a todo el rigor del sol y cuya imprevisión a menudo los hacía olvidarse de proveerse de los objetos de primera necesidad. Después de hacer la elección de un jefe, dirigían su barca hacia la desembocadura de algún río, esperando la llegada o la salida de algún barco español. Pronto se presentaba esa ocasión. Los filibusteros se acercaban sin vacilación. Lanzaban los garfios sobre la embarcación enemiga, saltaban al abordaje y pronto la nave había cambiado de dueño. Si el barco capturado, o el suyo propio, había sufrido alguna avería en el combate, se dirigían hacia alguna pequeña isla vecina y allí hacían reparar la embarcación, para lo cual utilizaban los prisioneros. Mientras se realizaba este trabajo se dividían el botín.

Cuando los filibusteros capturaban un navío grande, formaban una nueva sociedad, armaban esta embarcación y se preparaban para llevar a cabo un corso largo. Los preliminares de esta expedición eran imponentes. Todo se disponía conforme reglas de honor y según estatutos a los cuales no faltó jamás un *filibustero*. Se escogía un capitán al cual se juraba obediencia, y este juramento no se violaba nunca. Seis *filibusteros*, célebres por algunas proezas brillantes, fueron encargados, por elección, de redactar el acuerdo para toda la campaña. Las estipulaciones firmadas eran sagradas: todo estaba previsto, los deberes durante el corso y los derechos de cada uno en la partición de los botines. Un artículo que le haría honor al pueblo más virtuoso preveía la suerte de los heridos. Cada herida conllevaba un aumento de parte, en dinero o en esclavos: el número de estos últimos alcanzaba hasta seis por las heridas más graves, como la pérdida de los ojos o de los brazos. Ningún servicio era olvidado y ninguna desgracia quedaba sin consuelo y alivio. Si el botín no bastaba para satisfacer estas obligaciones sagradas, la sociedad recomenzaba seguido el corso y la primera captura se utilizaba para saldar la deuda con el valiente desgraciado.

Terminados todos estos preparativos, parten y le dan caza al primer navío señalado. Se acercan para el abordaje: las armas



están cargadas y brillan los sables y los puñales. Repentinamente un silencio general ha precedido al ataque: los filibusteros oran de rodillas. Les piden con fervor a Dios, paz y victoria, al Dios de los cristianos, le piden éxito en su injusta guerra, o más bien, éxito en su odioso bandolerismo. Votos religiosos a la Virgen Inmortal se mezclan con las oraciones acostumbradas. Cosa inconcebible! su corazón no desmiente en lo más mínimo lo que su boca dice! Estos feroces piratas, cuyas manos armadas de puñales hacen sobre la frente la señal de una religión de paz y de amor, oran con sinceridad. Y el mismo cuadro se ofrece sobre el navío atacado; el mismo culto y los mismos votos de una parte y de la otra. Y después de la victoria, crueldad y hasta irrisión inexplicable: un canto de victoria ha sucedido al combate, y el *filibustero* vencedor insulta a la piedad y la devoción de su enemigo. Los heridos de ambas partes reclaman luego los primeros auxilios. Se dirigen a La Tortuga a dividirse el botín. Sobre los libros santos se pronuncia un juramento solemne, y este juramento garantiza la fidelidad y la probidad del *filibustero*: ni uno solo ha sido separado de la fortuna pública. Se bendice al Cielo por haber favorecido el crucero, y se cumplen escrupulosamente los votos formulados antes del combate o durante la tempestad.

Tal eran los filibusteros: el valor y el talento de sus primeros jefes bien pronto hicieron conjeturar su futuro poder. Estos piratas costeros, poco antes fastidiados en sus débiles y pobres canoas, comandaban entonces bellas corbetas y fragatas de 36 cañones y se atrevían a hacer frente a los barcos más fuertes de la marina española. El gobierno francés no desdeñó el solicitar algunas veces el auxilio o la ayuda de los capitanes filibusteros. En 1673, el comandante de una escuadra destinada contra Curazao, le solicitó al gobernador de Santo Domingo, d'Oregon, que le trajera un cuerpo de filibusteros con los cuales contaba para el éxito de su empresa. Dos años después, una flota formidable, comandada por el almirante d'Estrées, llegó a los mares de América para destruir los establecimientos holandeses de Tabago y Curazao. D'Estrées hizo también un llamamiento a los filibusteros. Estos, en número de mil doscientos hombres, a bordo de doce barcos, se unieron a la flota francesa bajo el mando del caballero de Pouancey, gobernador de La Tortuga. Pero la circunstancia más memorable fué la de la expedición del



barón de Pointis contra la opulenta ciudad de Cartagena, donde los filibusteros se cubrieron de gloria y obtuvieron para sí todo el honor del éxito.

Los almirantes y gobernadores franceses en América estaban seguros de encontrar en estos terribles piratas fieles y poderosos aliados. La sociedad de los filibusteros adquirió riquezas incalculables, y algunos tuvieron la sabiduría de aplicarlas al cultivo y explotación de las tierras. Muchos de ellos vinieron a Francia a gozar de una fortuna adquirida tan laboriosamente.

La paz de Riswick puso fin a las hostilidades y se le transmitió orden a Ducasse, gobernador de La Tortuga, para que hiciera suspender los corsos de los filibusteros y disolviera esa asociación por medio de la persuasión o de la fuerza. Los filibusteros querían a Ducasse, que había sido siempre para ellos un protector benévolo y que hasta había comandado varias de sus expediciones. El procedió a la ejecución de las órdenes de su gobierno con cierto miramiento y consideración, pero con energía. Les hizo saber a los filibusteros que su desobediencia traería la intervención de los barcos del rey que entonces formaban la estación de Las Antillas. Esta advertencia tuvo el efecto que Ducasse esperaba: un gran número de filibusteros pasaron a ocuparse en los trabajos del campo, es decir, se hicieron *campesinos*. Los que no quisieron renunciar a su peligroso oficio se reunieron en un establecimiento escocés, formado recientemente en la provincia de Darién, cerca de las ciudades españolas de Cartagena y Puerto Bello. Esta costa estaba habitada por una de esas poblaciones a que los españoles daban el honorable sobrenombre de *indios bravos*, porque no habían podido domarlos nunca.

Esta nueva colonia, en un país rico y fértil, muy pronto les inspiró sospechas a las dos potencias que tenían mayor interés en la destrucción de los filibusteros. Se les obligó a dispersarse una segunda vez: unos llegaron a otros puntos del inmenso continente americano, entre ellos la *Boca del Toro* o *Bocator*, región situada a setenta leguas de Puerto Bello, enteramente habitada por indios salvajes, quienes acogieron muy bien a sus nuevos huéspedes, todos filibusteros. Algunos filibusteros se unieron a mujeres de la región y no la abandonaron más; otros pasaron a las islas inglesas, donde se les hizo un buen reci-



miento. Fué con la ayuda de estos temibles piratas como pudo, en el año 1655, el almirante Penn apoderarse de la isla de Jamaica, que pertenecía a España. Esta bella colonia ha seguido después en manos de Inglaterra.

El gobierno francés pensó más tarde que la destrucción de los filibusteros era un error. El Conde de Choiseul-Beaupré, gobernador de Santo Domingo en 1710, quiso ejecutar el proyecto de hacer revivir el filibusterismo. La mayor parte de los filibusteros que se habían pasado a las islas inglesas respondieron al llamamiento del Conde de Choiseul. Estos orgullosos piratas recibieron su recompensa por los males y las persecuciones de que habían sido víctimas por las insinuaciones del gobernador francés: su retorno a Santo Domingo probó que su hábito de matar y de saquear no había destruído en su corazón todo sentimiento de honor nacional. Volvieron a unirse con franqueza y sinceridad al gobernador de Santo Domingo, que ya se proponía poner a prueba su espíritu de sacrificio y su valor por medio del ataque de la isla de Jamaica. Este proyecto sin duda se hubiera llevado a cabo con gloria; pero la muerte del señor Choiseul detuvo toda expedición militar de parte de los franceses. (Este digno gobernador salió para Francia en 1711 con el fin de someter al gobierno puntos de vista nuevos, concebidos en interés de las colonias. La fragata que lo llevaba fué interceptada a la altura de La Habana por una escuadra inglesa. El bravo Conde de Choiseul sostuvo durante varias horas uno de los combates más terribles. Abatido por el número, casi toda su tripulación fué muerta y él mismo fué herido de muerte. Fué necesario rendirse, y el Conde fué llevado a La Habana, donde murió el 18 de mayo de 1711. Los colonos sintieron amarga y profundamente la muerte de su excelente gobernador: el rey perdió en él a un bravo servidor, cuyo talento y virtudes les hubieran con toda certeza llevado la mayor prosperidad a las colonias francesas de Las Antillas).

Los filibusteros renunciaron insensiblemente a su primer oficio y, por las ofertas ventajosas de los gobernadores franceses, se hicieron *campesinos*. Esta resolución digna de elogios le hizo un gran bien a la colonia, la que ganaba por medio de esta incorporación un gran número de ciudadanos bravos e industriosos y a prueba de un clima mortífero.



Así terminó esta extraña y singular sociedad. Esta renuncia leal a los corsos y al saqueo limpió una vida llena de crímenes; y estos hombres extraordinarios, poco antes piratas crueles y despiadados, convertidos ahora en pacíficos y laboriosos campesinos, estimados por sus conciudadanos, les han legado un nombre puro a sus descendientes. El recuerdo del fin generoso de su sociedad desarmará la posteridad severa y se levantará con ventaja sobre la brillante pero criminal fama de sus hazañas sangrientas.

A esta descripción sucinta añadiremos algunos detalles particularmente relativos a los jefes filibusteros cuyas hazañas figuran en primer lugar en los anales de esta sociedad.

MONTAUBAN

Este capitán, que comandó durante veinte años los corsos de los filibusteros en los diferentes mares de América, comenzó a hacerse conocer por una expedición que salió de Burdeos en 1691 para la Costa de Guinea. La expedición tuvo un éxito completo. Montauban se apoderó de la fortaleza de Sierra Leona, provista de veinticuatro piezas de cañón, la hizo volar y con ello le causó un enorme daño a los establecimientos ingleses protegidos por esta importante fortaleza. Atraído por los éxitos de los filibusteros en la Nueva España, Montauban dirigió después sus corsos sobre las costas de Méjico, Caracas, Cartagena, La Florida y otros sitios más. Allí capturó ricos y numerosos botines, los que vino a vender en Burdeos y en La Rochela. En 1694, habiendo recibido aviso de que de la isla Barbada había salido un considerable convoy de barcos ingleses, atacó el barco escolta, lo tomó, al igual que otros barcos del convoy ricamente cargados, y se dirigió hacia Burdeos. De camino tomó un barco inglés de 16 cañones, que vendió en La Rochela, y llegó a Burdeos con sus otras tres presas. Los filibusteros, sus compañeros de armas, franceses en su mayor parte, hicieron grandes gastos en esta ciudad y ostentaron un lujo extraordinario para hombres de esta profesión. Montauban, temiendo para sus marinos los efectos funestos de esta vida voluptuosa, pensó en separarlos de ella, y alistando para su tripulación debilitada



por las deserciones gente joven del país, se hizo nuevamente a la mar a bordo de una bella fragata de 34 cañones y se dirigió hacia la Costa de Guinea, teatro de sus primeras proezas. Ya había apresado varios barcos de guerra y mercantes, cuando se encontró con un barco inglés grande, armado de 52 cañones. Montauban, sin vacilar, le presentó batalla. Los filibusteros atacaron con tanto éxito, que después de algunas horas de inútiles esfuerzos, el barco inglés arrió su pabellón: la gente de Montauban tomaba ya posesión del navío capturado; pero el capitán enemigo, que tenía la esperanza de salvarse en la chalupa, había dispuesto una mecha que prendió fuego a la Santa Bárbara de su barco pegado al de Montauban y los hizo volar los dos. Nuestro héroe se debatió con valor contra la furia de las olas, y reanimando la esperanza de quince o dieciseis de sus compañeros que nadaban a su rededor, lograron desprender la chalupa de su navío, en la cual se embarcaron para bogar a la gracia de Dios. Después de tres días de penosísima navegación, sin haber tomado ningún alimento, arribaron al cabo Corso, en un punto deshabitado, donde no encontraron ningún género de víveres. Unos días después, remontaron el cabo de López; allí se vieron de repente rodeados de negros que, advertidos por los cañonazos, habían venido, según era su costumbre, a traer víveres en cambio de diversos objetos o instrumentos de fabricación europea. Estos negros pertenecían precisamente a una población visitada por Montauban en su primer viaje; pero, desfigurado por sus heridas y por los sufrimientos de su peligroso viaje, no pudo ser reconocido por sus antiguos huéspedes. Les suplicó que lo condujeran ante el príncipe *Thomas*, hijo de su rey, de quien esperaba amistad y que se acordaría de él. El príncipe tampoco lo reconoció; pero recordó, sin embargo, haber observado una cicatriz en el cuerpo de Montauban en ocasión en que se bañaba en su compañía. "Deseo saber —le dijo— si tú eres el capitán Montauban, y si no es así, te haré cortar la cabeza". La prueba resultó feliz para nuestro filibustero y el rey de ese país colmó de beneficios al amigo de su hijo. Montauban recorrió las diversas partes de ese reino, observó las costumbres, hábitos y religión de esos pueblos y publicó en 1698 una interesante obra que contiene un relato de su viaje a Guinea.



Mientras tanto, llegaron al cabo de López barcos portugueses; Montauban se despidió de sus buenos amigos los salvajes, se embarcó con sus quince camaradas en uno de esos navíos y llegó a Saint Thomas. De esta isla pasó a la isla Barbada a bordo de un barco inglés; pero el almirante Russel, comandante de las fuerzas de Su Majestad británica en esos parajes, reprendió severamente al capitán del barco por haberle dado pasaje a un tan grande enemigo de la nación, y Montauban fué hecho prisionero. Poco tiempo después, el almirante lo hizo poner en libertad y finalmente llegó a Burdeos. Allí vivió algunos años, después de haber renunciado al corso marítimo, y murió en el año 1700, estimado de sus conciudadanos, que siempre distinguieron en él a un marino bravo e instruído, y muy sentido y echado de menos por sus antiguos compañeros de armas, a quienes siempre dió el ejemplo del valor sereno, de probidad y de moderación.

Terminaremos este brevísimo resumen citando un hecho de su vida que prueba el heroísmo del carácter de este intrépido marino. Montauban mandaba una sociedad de filibusteros que se habían comprometido por cierta suma de dinero a escoltar un barco español ricamente cargado. Uno de sus compañeros se atrevió a avanzar la proposición de que se apoderaran de este barco sin defensa, cuya captura los enriquecería a todos. Montauban no esperó que los otros *filibusteros* respondieran a esta indigna proposición. Inmediatamente exigió que le aceptaran la dimisión del mando y que lo pusieran en tierra. "No —gritó espontáneamente toda la tripulación—, usted no nos dejará. Que se aparte de nosotros la horrible perfidia que acaba de ser propuesta. Nada de traidores entre nosotros. Nada de traición. Viva el capitán Montauban!" Se inició sin demora una deliberación y se resolvió que el autor de tan cobarde como baja moción fuera echado a la primera costa que se presentara y que de ahí en adelante ningún buque armado admitiría a este marino deshonorado, cuya presencia sería una mancha y una vergüenza para toda sociedad de gente valiente.



MONTBARS ⁽⁴¹⁾

Entre los vengadores que la sociedad de los filibusteros vino a ofrecer a los naturales de América y a los primeros colonos franceses, víctimas de la ferocidad española, ninguno respondió más dignamente a su esperanza y ninguno llenó mejor esa terrible misión de represalias y de venganza que el famoso Montbars, apellidado el Exterminador. Este jefe filibustero era francés, descendiente de una buena familia del Languedoc. En su juventud leyó las Relaciones de la conquista de América por los españoles y de las crueldades que estos feroces usurpadores les hicieron sufrir a los pueblos de esas nuevas regiones. Esta lectura lo inflamó de un odio violento contra los autores de tanta matanza inútil, y este primer sentimiento, llevado hasta el frenesí, lo arrastró más tarde a la carrera con que podía satisfacerlo. Su vocación se manifestó bien pronto: el mar le presentaba un vasto campo de batalla, y voló precipitadamente hacia amigos, por decirlo así, predestinados: los *filibusteros*.

Una circunstancia fortuita, que puso en evidencia el carácter del joven Montbars, fué un pronóstico de su destino futuro. En una obra dramática representada por sus compañeros de colegio, él desempeñaba el papel de un francés, y se encontraba en escena con un español que profería toda una larga serie de injurias contra Francia. El furor llevó a Montbars más allá de donde la situación dramática lo exigía: él no vió en su camarada más que a uno de esos españoles homicidas, tal como su imaginación se los presentaba sin cesar. Con rabia se abalanzó sobre él y si no se lo hubieran arrancado de las manos, su camarada hubiera perecido bajo los golpes de sus puños. Montbars, después de salir del colegio, poseído siempre de su odio fabuloso, se sustrajo a las intenciones de su padre, que le había preparado un rico establecimiento, y fué a encontrarse en El Havre con uno de sus tíos que armaba un navío destinado contra los españoles, entonces en guerra contra Francia. Con

(41) Acerca de Juan Bart, el nombre más popular de la antigua marinería francesa, véase: artículo Croquis sur Jean Bart, en *France Maritime*, 1852, p. 20; y artículo de Sócrates Nolasco, *Por la gracia del Rey*, en *La Nación*, C. T., 19 febrero 1941; y acerca del pirata Montbars, nuestro artículo Montbars el Exterminador, en el mismo periódico, edición del 7 de julio de 1940. Montbars nació en Languedoc hacia 1645 y pasó a las Antillas en 1667. Jean Bart nació en Dunkerque el 21 de octubre de 1650 y murió el 27 de abril de 1702.



el consentimiento de su padre, que no pudo resistir a una vocación tan pronunciada, Montbars partió para la costa de Santo Domingo, objeto del crucero de su tío. Allí encontró al fin, conforme al capricho del joven impaciente, un barco español que fué atacado inmediatamente. Fué necesario dominar el ardor imprudente del impetuoso Montbars, y su tío lo hizo encerrar hasta el momento del abordaje. Nuestro héroe, una vez puesto en libertad, se lanzó sobre el navío enemigo y a la cabeza de algunos de los suyos lo recorrió dos veces de un extremo a otro, matando despiadadamente a todo el que se oponía a su paso. No se dudó de la victoria ni un instante, y bien pronto pudieron los franceses contar las inmensas riquezas que les cayeron entre las manos. Todos estaban ocupados en esta tarea, menos el joven Montbars, para quien el oro y los diamantes no eran más que vanas futilidades. Pegados, por así decirlo, al puente del navío, sus ojos se llenan de otro espectáculo: ellos contemplan con voluptuosidad feroz los cadáveres palpitantes de los españoles inmolados por su espada a la justicia celestial; el aspecto de este sacrificio sangriento es la más dulce, la única recompensa de esta alma ardiente que devora el entusiasmo de la humanidad, llevado hasta el delirio.

Esta victoria le proporcionó al capitán Montbars la visita de los *bucaneros* de la costa de Santo Domingo y de La Tortuga, quienes vinieron a felicitar a los vencedores y a ofrecerles, según era costumbre, víveres y carne fresca. Se excusaron por la modestia de sus presentes y hablaron de la destrucción de sus plantaciones, realizada recientemente, por el enemigo común: los españoles. "Como toleran ustedes su tiranía?", dijo vivamente Montbars. "Nosotros no la toleramos tampoco", replicaron, "los españoles ya lo saben. Esta vez se aprovecharon de la oportunidad en que nosotros andábamos de cacería; pero nosotros vamos a reunirnos con algunos de nuestros camaradas, que han sido todavía peor tratados que nosotros, y aunque los españoles sean cien veces más numerosos que de ordinario, los atacaremos y los venceremos". "Si ustedes lo desean", dijo Montbars, "yo me pondré al frente de ustedes, no para mandarlos, sino para ser el primero en exponerme". El grito unánime de los bucaneros lo proclama jefe de su expedición. Esta expedición alcanzó el más completo éxito, a pesar de que los indios o naturales de las costas se unieron a los españoles. En uno



de los combates que se libraron entre las dos partes, los naturales, muy diestros en lanzar sus flechas envenenadas, pusieron en desorden las filas de los bucaneros. Entonces, uno de éstos, por una feliz inspiración, se dirige a los indios, les muestra al terrible Montbars montado en un soberbio caballo, y dice: "No ven ustedes que Dios les envía un libertador que combate para librarnos de la tiranía de los españoles?" Los indios, emocionados grandemente por estas palabras, que ellos consideran como una orden celestial, vuelven sus armas contra sus aliados, y la victoria de los bucaneros fué completa.

Montbars se unió a su tío, que esperaba en los parajes de Santo Domingo la llegada de algunos barcos españoles. Encantado de la capacidad y excelente comportamiento de su sobrino, el capitán armó el último barco capturado, formó una tripulación de hombres de los que estaban a bordo y de indios que consintieron en seguirle y a los cuales les dió armas. Le confió el mando de esta nave al joven Montbars. Este ardía en deseos de justificar la elección que había hecho su tío y de añadir nuevos títulos y derechos a gozar de la admiración y el cariño de sus compañeros. Esta ocasión se presentó bien pronto.

La pequeña escuadra francesa fué sorprendida unos días después por cuatro grandes barcos de guerra españoles, los cuales se compartieron el ataque. El tío de Montbars se defendió por mucho tiempo con una suerte y un valor inauditos e hizo retroceder varias veces a sus dos asaltantes, que sólo buscaban el abordaje. Finalmente, dominado por el número de sus enemigos, iba a sucumbir: una terrible resolución terminó este combate; era el consejo de la desesperación; los franceses lo escucharon, pues con ello le arrebatában la victoria a sus enemigos. El capitán Montbars, viendo que su barco se estaba yendo a pique, deja que se le acerquen los españoles; dirige entonces tan acertadamente sus balas que los dos barcos enemigos son los primeros en hundirse, y se llevan consigo al barco francés que ya tenían preso con los ganchos.

La vista de la desgracia de su tío, el deseo de vengar a un hombre que les era tan querido por muchísimas razones, duplicaron el coraje y las fuerzas del joven capitán y de su tripulación y les hicieron alcanzar una victoria casi increíble. Ma-



niobraron con destreza tanta que en poco tiempo hundieron uno de los barcos enemigos y se apoderaron del otro.

Dueño de los mejores y más bellos veleros que entonces hubiese en el mundo, Montbars podía intentar las mayores y más arriesgadas empresas. Hizo un recorrido por las costas vecinas habitadas por los españoles, hizo los mayores estragos en el interior del país y volvió a embarcarse, después de haber vengado la muerte de su tío y las pérdidas de los *bucaneros* y de los indios, sus bravos y fieles aliados.

El resto de la vida de este terrible capitán fué digno de esta primera campaña. Después fué uno de los jefes principales y el héroe de los *filibusteros*, quienes marchaban con grandísimo entusiasmo bajo sus órdenes. Jamás proezas más extraordinarias que las suyas se ofrecieron a la admiración de América, que ya había sido testigo de tantos hechos inauditos. La gloria ensangrentada, los éxitos prodigiosos de Montbars y sus victoriosas correrías, le merecieron a Montbars un sobrenombre que antes que él no llevó nunca ningún hombre: sobrenombre dado, sin duda, por sus enemigos vencidos, que reconocían en él un poder sobrenatural, y por las poblaciones de indios y de aventureros que él libertó de la tiranía castellana. Estas poblaciones habían sido hasta entonces aterrorizadas de tal modo y tan cruelmente oprimidas por los españoles, que no creían que un poder humano pudiese resistir a sus opresores. Españoles, franceses e indios sabían que este Montbars, invencible y despiadado con sus enemigos armados, no había jamás desenvainado su espada contra un adversario inofensivo: moderación desconocida por los otros *filibusteros*. Este carácter nuevo y tan extraordinario debía naturalmente afectar la imaginación de los españoles vencidos y de sus víctimas vengadas. El terror y el reconocimiento inspiraron a los unos y a los otros: la religión, tal vez, les dictó la expresión de su sentimiento. Montbars recibió de ellos el sobrenombre de EXTERMINADOR.

GRAMMONT

Este noble filibustero casi anunció su peligrosa carrera cuando, al salir de la infancia, sostuvo un duelo con un oficial



que lo había tratado como a un escolar, el cual se vió obligado a batirse con su joven adversario. Grammont le infirió tres heridas con su espada, de las cuales murió el oficial después de haber solicitado y obtenido la gracia de su matador. Grammont entró en el servicio, se distinguió en su regimiento, pasó a la marina y, después de varias brillantes campañas, obtuvo el mando de una corbeta armada para el corso. Apresó, cerca de la isla Martinica, un buque holandés cuyo valor pasaba de cuatrocientas mil libras, y lo condujo a Santo Domingo, donde perdió en el juego o consumió en los placeres su parte de esta rica presa y la que les tocaba a sus asociados. Al no atreverse a regresar a Francia, se hizo *filibustero*. Su afabilidad, su don de gentes, su generosidad, su desinterés y un valor a toda prueba le hicieron distinguirse de los corsarios, de quienes fué después uno de los jefes más famosos.

El comienzo de su carrera de capitán filibustero fué una expedición al Golfo de Maracaibo. Tomó y saqueó varias ciudades sobre esta costa del continente americano, entre otras a *Gibraltar* y *Torilha*, se apoderó de un gran número de barcos mercantes y de guerra, y regresó a Santo Domingo después de sufrir la pérdida de veinte de sus compañeros. Dos años después hizo otra expedición a la costa de Cumaná contra el puerto de la Guaira, defendido por una fortaleza y al amparo de cuyos cañones estaban fondeados varios barcos. La fortaleza fué ocupada por los filibusteros, e iban a apoderarse también de la ciudad cuando se vieron obligados a batirse en retirada al recibir aviso de que dos mil hombres se dirigían a prestar auxilio a la plaza. En efecto, la tropa de Grammont fué atacada por estas fuerzas superiores. Aunque herido, sostuvo el choque con éxito y dirigió la retirada llevándose ciento cincuenta prisioneros, entre los cuales figuraba el gobernador de la Guaira. Grammont llegó finalmente a Santo Domingo, donde le esperaba una nueva desgracia. Un huracán arrojó sobre la costa su barco y otro que había apresado mientras regresaba de esta expedición.

En 1683, los filibusteros se reunieron, en número de 1,200, para llevar a cabo la más grande empresa que hasta entonces hubiesen proyectado. Estos preparativos de guerra se realizaron a invitación de dos célebres jefes holandeses, Vander-Horn y Laurent de Graff, secundados por dos franceses, Hodefoi y



Jonqué. Los dos primeros fueron nombrados comandantes del crucero y del corso; Grammont, que acababa de perder su barco y todo cuanto poseía, quiso servir como voluntario. A proposición de Grammont y de Vander-Horn se decidió ir a sorprender a Veracruz, importante ciudad situada en el fondo del Golfo de Méjico y que podía considerarse como el almacén de todas las riquezas de la Nueva España. Su puerto estaba defendido por la fortaleza de San Juan de Ulloa, considerada como inexpugnable y construída sobre una pequeña isla situada frente a la ciudad. Nuestros filibusteros evitaron la batería de esta fortaleza enarbolando el pabellón español. Hacen su entrada a medianoche, degüellan los centinelas, entran audazmente en la ciudad, se apoderan del gobernador y muy pronto, después de tomar la fortaleza, y cerca del amanecer, se mostraron armados en todos los sitios públicos. Los habitantes y la guarnición se habían refugiado en las iglesias, donde los filibusteros los mantuvieron encerrados durante tres días sin ningún alimento. El obispo de una ciudad vecina vino a ofrecer su mediación entre los filibusteros y los habitantes de Veracruz. El rescate de éstos fué fijado en dos millones de piastras, suma de que se pagó la mitad el mismo día. La otra mitad debía pagarse al día siguiente. Los filibusteros pasaron el día embarcando el oro y los objetos de plata que encontraron en la ciudad, así como cuanta mercancía y objetos de valor pudieron hallar. Al tener informe de la llegada de una flota española de catorce barcos de vela, partieron en sus chalupas, llevándose 1,500 prisioneros, y subieron a sus barcos que estaban fondeados en la isla del *Sacrificio*, a algunas leguas en alta mar. La anunciada flota pasó sin atacarlos. Fué necesario decidir la suerte de los prisioneros y las medidas a tomar para continuar o poner fin al recorrido. Se celebró un consejo. Los dos jefes tuvieron una riña y Vander-Horn, herido por de Graff, murió al día siguiente, dejando su fragata a Grammont. Esta muerte puso fin a la expedición. Los filibusteros se dividieron en varios bandos y llegaron casi al mismo tiempo a Santo Domingo. De paso, Grammont apresó un rico barco español.

Poco tiempo después de esta expedición, fué visto un barco inglés cruzando el canal que hay entre La Tortuga y Santo Domingo. El gobernador envió una barca a reconocerlo, la cual fué seriamente averiada. Entonces le suplica a Grammont, cuya



fragata estaba fondeada cerca de Cabo Francés, que vengara la afrenta causada a la nación por este insolente inglés. Grammont acepta con gran regocijo, y doscientos filibusteros se disputan el honor de formar su tripulación. Alcanza a la nave del capitán inglés, orgulloso todavía del miserable éxito de sus cañones contra una barca tripulada por treinta hombres, le lanza los garfios a su barco, salta a bordo a la cabeza de sus terribles filibusteros y en pocos minutos la tripulación enemiga fué pasada a cuchillo. Se le perdonó la vida al único capitán, que Grammont condujo ante el gobernador de Santo Domingo, a quien le hizo obsequio del barco capturado.

En 1685, Grammont y Laurent de Graff se asociaron nuevamente para hacer una expedición contra la ciudad de Campeche. Los filibusteros, en número de novecientos, a bordo de veintidos chalupas, desembarcaron sin obstáculo a poca distancia de esa ciudad. Cayeron en una emboscada tendida por ochocientos hombres, los cuales fueron batidos y rechazados hasta la plaza. El vencedor entró allí seguido y encontró artillería, la cual dirigió contra la fortaleza, provista de veinticuatro piezas, de las que había dieciocho de grueso calibre; después de un ataque de nueve horas, esta fortaleza, abandonada por la guarnición, cayó en poder de los filibusteros. Pero el botín no respondió a sus esperanzas: al negarse el gobernador de la provincia a pagar el rescate de los prisioneros y a readquirir la ciudad, ésta fué entregada a las llamas y se hizo volar la fortaleza. En el momento de su partida, el 25 de agosto, los vencedores quemaron madera de Campeche por valor de cuatro millones para celebrar, como dijeron ellos, la fiesta del rey: escandalosa locura de que sólo eran capaces los filibusteros franceses!

Grammont, de regreso a La Tortuga después de esta expedición que le valió más gloria que beneficios, recibió una maravillosa demostración del favor del gobierno. El Señor de Cussy, administrador de la Costa de Santo Domingo, solicitó y obtuvo para él la plaza de teniente del rey en esta colonia. Celoso de justificar este título y la honorable elección de Su Majestad, Grammont armó otro navío y salió a vengar contra los españoles un reciente insulto hecho a los establecimientos franceses. Pero desde entonces no se le volvió a ver jamás. Se supo-



ne que su barco fué presa de las llamas o que la tempestad lo hizo pedazos para dejarlo en el fondo del mar para siempre.

La pérdida de este bravo oficial fué muy sentida por todos los habitantes y por el gobernador, quien hubiera encontrado en él un digno colega en la administración y la defensa de la importante colonia confiada a sus cuidados.

MORGAN

Morgan fué el más célebre de los filibusteros ingleses, el digno émulo de los héroes del filibusterismo. Tomó un gran número de ciudades españolas del continente americano. Dirigió en 1670 una de las mayores empresas que hasta entonces hubieran constituido los filibusteros. Reunió una flota de treinta navíos, de los que había algunos armados de veinticuatro piezas de cañón. Su tripulación alcanzaba a cerca de dos mil hombres. El condujo estas fuerzas imponentes a la conquista de la opulenta ciudad de Panamá. Esta ciudad fué tomada, así como los fuertes que la defendían. Los filibusteros la incendiaron, destruyeron sus fortificaciones y se embarcaron, llevándose un botín inmenso en plata, piedras preciosas, mercancías y municiones de guerra.

Morgan renunció poco después al peligroso oficio de capitán filibustero. Poseedor de considerables riquezas, se estableció en la isla de Jamaica, adquirió grandes propiedades y allí se casó honorablemente. Su talento y sus capacidades le valieron bien pronto una plaza importante en el gobierno de esta bella colonia.



ADICION

ACERCA DE LA EXPEDICION DE FAGALDE (*)

I

Santo Domingo y 7 de Febrero 1850.

A Lord Palmerston,
Ministro de Relaciones Exteriores de S. M. B.

Milord:

Tengo el honor de acusar recepción del oficio de V. S. bajo el No. 25 del 31 de Diciembre a. p. que incluía copia de un oficio del Sr. Wykes Cónsul ad interim de Su Majestad Británica en Puerto Príncipe con respecto a la acusación hecha por el Ministro de la Guerra en Haití que barcos armados dominicanos estaban atacando, bajo pabellón británico, las costas del Sur de Haití, y que ellos habían cometido grandes atrocidades cerca de Los Cayos.

Yo solicité desde luego una entrevista con Su Excelencia el Presidente de la República quien me aseguró, como anteriormente lo había hecho que eso no era el caso. Sírvase V. S. referirse a los pliegos incluidos N^o 1 y 2 para los detalles más amplios, el primer y copia de una carta dirigida al Cónsul ad interim en Puerto Príncipe y el segundo es la de una declaración hecha por el Sr. Lloyd bajo juramento, que últimamente servía de voluntario a bordo de uno de los barcos de guerra dominicanos, pero actualmente en camino para Inglaterra. Estos documentos convencerán a V. S. que la acusación que habían atacado la Flotilla Haytiana por mar, y los pueblos por tierra, o abordado barcos extranjeros bajo bandera británica es sin fundamento, aunque el hecho de que hayan cometido atrocidades queda incontestable.

Tengo el honor &

[R. H. Schomburgk].

(*) Del Expediente conservado en el Archivo General de la Nación, Sección de Relaciones Exteriores, Legajo 3, Exp. 7.



II

Traducción

Puerto Príncipe,
Nov. 12 1849.

Milord:

Por la presente tengo el honor de incluir copia de un oficio, dirigido a mí por el Duque de St. Louis, Ministro de la Guerra, por la cual verá Vta. Excelencia que barcos dominicanos armados están atacando las costas del Sud bajo bandera inglesa. El Duque de St. Louis me participó en el curso de una conversación que tuve ayer con él, que ellos habían cometido grandes atrocidades, y que se habían encontrado en la orilla cerca de Aux Cayes muchos cadáveres de súbditos haytianos degollados con sus manos amarradas atrás.

Tres goletas americanas que han llegado pocos días ha a Jacmel, han sido abordadas por estos barcos armados, y el Capitán de una de estas goletas positivamente asegura, que el barco que lo abordó llevaba pabellón inglés.

Estos acontecimientos se han de llevar con razón, porque ellos confirman al Emperador en sus hostiles intenciones contra los dominicanos, y generalmente se cree que S. M. pronto volverá a marchar con un ejército irresistible contra la parte Española de la Isla. Haré por supuesto, en conformidad a las instrucciones de V. E., todos los esfuerzos en mi poder para instar la impolítica de continuar de este modo una guerra sangui-naria y cruel; pero temo que será con poca esperanza de lograr, porque él está determinado a reducir la isla entera a su dominación.

(firmado) Charlestennox Wykr.

Cónsul ad interin de S. M. B. en Hayti

Traducción verdadera y justa

Robert H. Schomburgk.

III

Traducción

Declaración de Edward Lloyd, Capitán en el Servicio Marítimo de la República Dominicana, promovido a Teniente Coronel en Enero 1850.

Por el 6 ó 7 de Noviembre 1849 (no acordándome bien de la fecha) estando fondeado el cruzero Dominicano nombrado el 27 de Febrero afuera de las Isletas cerca de Los Cayos, descubrimos una goleta mercante Haytiana llamada la Caridad que más cerca de Los Cayos estaba a la vela en calma. Como a las 9 de la noche, se despacharon dos botes armados



para atacarla. La tripulación hizo resistencia hasta que le mataron 3 de ella, y otros muchos se tiraron al mar, los cuales fueron pescados por nuestros botes; el barco fué hecho preza. Ella estaba fondeada cerca del 27 de Febrero, el Comandante Fagalde fué a su bordo y dijo que intencionaba matar los prisioneros por haberse resistido y herido dos de sus hombres. Desde luego ordenó a 7 de esos hombres se embarcasen en el bote para que fuesen a bordo del corsario, gritándole al oficial de Servicio Echavarría, de matar todos esos hombres en dos minutos. El igualmente mandó dos mugeres negras y los niños a bordo del corsario. Una otra mujer mulata de edad avanzada, que hablaba inglés quedó en la Cámara. El ordenó que fuese llevada a la cubierta, conducida a proa, y la tirasen al agua. Dos hombres la agarraron y la llevaron al parecer desmayada en sus brazos y la tiraron al mar; otro habiéndola herido en la cabeza con su machete; ya en el agua le hicieron fuego. Reparé que hacía esfuerzos para nadar algunos momentos, en seguida dió un grito y desapareció. Yo había estado conversando algunos ratos con ella, durante que la Goleta se acercaba al 27, y ella me dijo que había vivido mucho tiempo en Kingston de Jamaica, y como conozco tanto a Port Royal como a los buques de Guerra, estuvimos hablando de aquel puerto. Pero yo no me acuerdo si ella me dijo que era natural de Kingston o nó. Otro hombre negro igualmente me habló en buen inglés y me dijo que también él había habitado Kingston de Jamaica y que era súbdito inglés. Un tercero manifestó ser americano de origen.

Se aseguraron de estos hombres amarrándoles las manos atrás y fusilaron 4 de ellos después de haberlos plazados sobre los galones del Castillo o proa. Aquel hombre que por inglés pasaba y otro más se tiraron al mar, aunque se le dispararon muchos fusilazos no los pudieron acabar, lo que a lo último fué ejecutado por aquellos que estaban en los botes por medio de machetazos. El americano que quedaba rogaba encarecidamente por su vida, mientras tanto le disparó un soldado un tiro el cual no salió; ya a lo último le perdonaron. Aun quedaba un negro a bordo de la presa. Se mandó a su bordo un oficial para que lo matara. Una mujer e hijo quedaban por la popa. Creo que a media noche, algunos les dijo de moverse del lugar de la escota mayor, y esto fué bastante motivo para ordenarlos a popa; fui sorprendido cuando supe del Oficial de Guardia, que el Comandante había mandado a matarlos. El piloto se apoderó de ellos y los volvió a plazar a popa, jurando que no se les tocaría; mas después no fueron molestados. La otra mujer ocupaba uno de los Camarotes en la Cámara del Comandante.

Como después de esto, el barco continuaba su rumbo hacia el oeste, la tripulación se amotinó y rehusó proseguir más al oeste, y por consiguiente obligó al Comandante a que volviese a Sto. Domingo.

Dos o tres días después el Comandante escogió a un hombre que se había distinguido bastante en el motín y después de pasado por un Consejo de Oficiales, ordenó fuese fusilado.

Poco tiempo después llegó el 27 a Barahona.

El Bergantín inglés el *Brazil Packet* estaba fondeado allí. Cuando el 27 de Febrero iba a salir para Santo Domingo el Comandante mandó



un Oficial a bordo del Bergantín solicitando al Capitán de poner su pabellón, pero a su negativa me mandó él con el mismo oficial y otros hombres armados con fusiles cargados con orden de hizar nosotros mismos su pabellón si el persistiera en su negativa, y si acaso hicieran resistencia, de rendirles la recíproca. Yo y el oficial fuimos a bordo, y después de haber combatido mil dificultades, le inducimos a hizar su bandera, pero fué únicamente para servirme a mí, lo que también me encargó de decirselo al Comandante.

Otros dos hombres fueron también matados en una balandra y un bote de pescar que fueron destruídos por el 27 de Febrero cerca de Los Cayos.

(firmado): Edward Lloyd Junr.

IV

Traducción

5 de Febrero 1850.

Consulado Británico en Sto. Domingo.

Por ante mí, Robert H. Schomburgk, Caballero, Cónsul de Su Majestad Británica, compareció hoy Martes día 5º de Febrero de mil ochocientos cincuenta, en persona el Sr. Edward Lloyd Jr., natural de Rhagatt en la Parroquia de Llaust-piad, Condado de Merioneth, Northwales; después de haber prestado juramento sobre los Santos Evangelios de Nuestro Señor, de decir la verdad, tocante y concerniente las materias que más adelante serán expuestas, el mencionado Edward Lloyd Jr. depone: Que él sirvió a bordo del Bergantín-goleta de guerra dominicano llamado el 27 de Febrero en calidad de Teniente con el Grado de Capitán en el Servicio Dominicano. El salió de Sto. Domingo, a bordo del predicho buque, así por el 25 de Octubre último pasado, con el objeto de cruzar sobre las Costas del Sud de Haytí, y se acuerda que en el curso de esa expedición ellos abordaron varios barcos tanto ingleses como americanos, pero positivamente asegura que ninguno de estos barcos fueron abordados, con el pabellón inglés enarbolado a bordo del bergantín-goleta llamado el 27 de Febrero, ni tampoco ha jamás visto que ningún buque extranjero fuese abordado por ninguno de los otros buques armados dominicanos que entonces estaban juntos bajo el mando del Capitán del 27 de Febrero, que en efecto es su firme creencia que no había bandera inglesa a bordo de predichos barcos. El, además espone bajo juramento, que según lo que él se acuerda, ningún barco haytiano, ni tampoco ninguno de los lugares habitados sobre la costa de Haytí fueron atacados bajo bandera inglesa afin de engañar al enemigo, y el predicho Edward Lloyd Jr. estaba a bordo del 27 de Febrero, y en compañía de los otros barcos dominicanos, no solamente durante la primera cruzada, como ya expuesto, pero también durante la segunda, a lo que el dicho buque, acompañado de otros, salieron de Santo Domingo, así por el 19 Noviembre último



pasado; y repite que nunca se acuerda haber visto enarbolado a bordo de cualesquier de los dichos barcos pabellón inglés.

Después de haber leído distinta y claramente la ya citada deposición, el compareciente testifica que las diferentes materias y cosas allí contentivas reales y verdaderas son, en todo su contenido como allí particularmente alegadas, declaradas y expuestas.

(firmado) Edward Lloyd Junr.

Traducción verdadera y justa.

Robert H. Schomburgk.

V

Traducción

Consulado Británico

Santo Domingo Febrero 7 del 1850.

Señor:

Tengo el honor de avisar a U. recibo de su oficio de fecha de ayer que recibí por la noche, y aprovecho de la más temprana oportunidad esta mañana para contestarle que según la declaración del Señor Lloyd, hizo ante mí juró fidelidad a la República Dominicana ni tampoco firmó ningún documento para este efecto.

La circunstancia de que haya servido como voluntario bajo su bandera, no despoja al Sr. Lloyd de aquellos derechos que pertenecen por nacimiento a todo inglés, y los que no pierde excepto cometiendo algún crimen. De suerte que lo protegeré como un Súbdito de S. M. B. según aquellas Instrucciones que he recibido del Gobierno de S. M. B.

Siento mucho que la decisión que Ud. me comunica me obligara a advertir a todos los Súbditos Británicos residentes aquí o que lleguen después, que ofrezcan sus servicios voluntarios en la Causa Dominicana.

Tengo el honor de veneraros, Señor, la aseguranza de mi más alta consideración.

Señor Su más obediente humilde servidor.

(firmado): Robert H. Schomburgk.





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

INDICE

DE PERSONAS, LUGARES Y MATERIAS

A

- Abandono de plaza: 21.
Abraham: 216.
Abraham Coén y Sons: 241.
Abreu: 28.
Abreu, M.: 238.
Abril, Sr.: 204.
Academia militar: 5.
Academia de náutica: 262.
Acción de Tortuguero: 34-36, 38.
Acevedo: 228.
Acevedo, alguacil: 269.
Acorazado: 233.
Acosta, Andrés: 349.
Acosta, B.: 216.
Acosta, Francisco: 178.
Acosta, (Heriberto, Altagracia, Belén, Consuelo, Francisco, Javier, Flérida Altagracia, Federico, Angélica y Andrés): 178.
Acosta, Juan Alejandro: 7, 10, 13, 17, 19, 46, 80-82, 97, 101, 103, 105, 132, 136, 141, 155, 169, 177-178, 180, 189, 197, 200, 201, 206, 208, 211, 213, 215, 216, 219, 263, 332, 348, 352, 360.
Acosta, Juan Bautista: 178.
Acosta y Báez, Federico: 178, 179, 348.
Acosta y Báez, (Ramón, Dolores, Federico y Andrés): 178.
Acosta hijo, Julio: 178, 348.
Adán: 61.
Agente haitiano: 18.
Agnes (bergantín): 198.
Agricultura: 77.
Agua Dulce (estanque): 301.
Agua de la Estancia: 31, 32, 154, 241, 307.
Agua del Rey: 304.
Aguada, La: 19, 133, 317.
Aguardiente: 16, 84, 235.
Agustina (cañonera): 263.
Alardo, Mauricio: 201.
Alardo, Olimpia: 201.
Alberty: 238.
Albión: 361, 362.
Albuquerque (México): 329.
Alcalá, Juan: 162.
Alcalde de Ponce: 254.
Alcántara, Pedro: 216.
Alcázar de Colón: 293.
Alcot y Hermanos: 292.
Alejo: 215, 240.
Alemar, Luis E.: 273.
Alert (barca inglesa): 297.
Alerta (fragata): 45, 48, 208, 209.
Alexandre (navío): 363-365.
Alfau, Abad: 20, 98, 215, 260.
Alfau, Felipe: 98, 237, 238.
Alfau, Guadalupe: 195.
Alfárez: 111.
Alfonso, Pablo: 242.



- Algodones, Costa y Punta de los: 233, 313.
- Alguacil: 269.
- Almirante dominicano, primer: 183.
- Almirantes: 49, 256, 308, 375, 380.
- Aloma (goleta): 44.
- Alpes, Los: 339.
- Alphage (bergantín): 229.
- Alpinismo: 282.
- Alsedo y Herrera, Dionisio: 245.
- Alston & Compañía: 274.
- Alta Vela: 100, 133, 134.
- Altagracia (balandra): 240, 241.
- Altagracia, G.: 239.
- Alvina (goleta): 211.
- Amalia (goleta): 205, 242.
- Amazonas, río: 243.
- América: 18, 19, 68, 75, 213, 221, 247, 248, 355, 360, 375, 376, 378, 381, 384.
- Amicitia (goleta): 236.
- Amistad, La (goleta): 22, 146.
- Ana (balandra): 254, 255.
- Anamuya, boca de: 314.
- Anita (goleta): 242.
- Andrée, P.: 44.
- Andrés, bahía de: 304.
- Anglessca (bergantín): 269.
- Angulo Guridi, Alejandro: 185, 267, 269.
- Anna (goleta): 235, 237.
- Anna Augusta (bergantín): 237.
- Anse d'Hinault, Conde de: 94.
- Anselmo, Miguel: 269.
- Antillas: 69, 243, 247-249, 254, 283, 344, 376, 377, 381.
- Antioco: 61.
- Antoine, Cadet: 13, 14, 49, 50, 52, 55, 56, 66-68, 211, 212.
- Añil: 294.
- Apeles: 60.
- Apolina (balandra): 241.
- Apostadero, El: 276.
- Apotó: 215.
- Apresamiento de barcos: 19, 84.
- Apunte bibliográfico: 243.
- Apuntes (Rosa Duarte): 179.
- Apuntes diversos: 246.
- Apuntes y Documentos (E. R. D.): 245.
- Aquín: 16, 85, 90.
- Arceno, José María y Luis: 56.
- Archibald (vapor prusiano): 232.
- Archivo: 106, 132, 136.
- Archivo General de Indias: 245, 252.
- Archivo General de la Nación: 38, 40, 45, 50, 69-72, 78-82, 84, 85, 98, 185, 187, 199, 203, 219, 220, 260, 265, 272, 273, 279, 389.
- Archivo Nacional (Habana): 251.
- Archivos Nacionales (Washington): 37.
- Archivos oficiales: 28.
- Archivos particulares: 155, 169, 215, 262.
- Archiwald (fragata): 231.
- Arena Gorda: 312.
- Arenoid: 300.
- Argüello, Patricio: 216.
- Ariza, Teodoro: 10, 179.
- Armada nacional, Jefe de la: 275.
- Armadores: 241.
- Arredondo, Gregorio: 141.
- Arriaga, Ign: 82.
- Arroz: 115, 139, 293.
- Artibonito: 42.
- Artillería, regimiento de: 70.
- Artilleros: 19, 143, 145.
- Aruba: 103, 172.
- Arzobispo: 11.
- Asamblea Constituyente, primera: 12.
- Astilleros: 274.
- Asunción (bote): 242.
- Atarazana: 349.
- Atrevido, El (baarco): 211, 219.
- Auriche, Miguel: 348.
- Avant-garde (goleta): 94.
- Avenida: 233.
- Aybar, Juan Esteban: 67, 83, 91, 97, 119, 132, 179, 263, 264, 357.
- Aybar, Manuel: 28.
- Aybar, Silvestre: 179.
- Aza, Antonio de: 21, 354.
- Aza, Vicente de: 140.
- Azogues, flota de los: 221.
- Azores: 248, 363.



- Azua:** 11, 12, 14, 15, 20, 21, 31, 33, 35, 38, 39, 41, 63, 80, 81, 82, 84, 90, 106, 107, 110, 115, 121, 136, 139, 144, 145, 146, 148, 194, 207, 208, 214, 218, 232, 234, 239-241, 281, 282, 286, 308, 309, 335, 336, 338, 350, 351, 354.
Azúcar: 115.

B

- Bábaro (bote):** 241.
Bábaro (lugar y fondeadero): 227, 312-314.
Baburuco: 230, 310.
Bacalao: 115, 139.
Bacó, J.: 239.
Bachicha: 335.
Bachicho: 216.
Bachiller: 247.
Báez, Los: 326.
Báez, Adelaida: 349.
Báez, Buenaventura: 16-18, 75, 83, 87-89, 91, 92, 95-98, 101, 105, 115, 119, 132, 168, 186, 188, 190-194, 196, 199, 203, 263, 272, 273, 282, 356.
Báez, Jerónimo: 178.
Bahía Alejandro: 309.
Bahía Cabello: 228, 297.
Bahía Honda: 103.
Bahía de Honduras: 324.
Bahía de Manzanillo: 323.
Bahía de Neyba o Juliana: 309.
Bahía de Nibaó: 229.
Bahía de Nizao: 229.
Bahía o golfo de Samaná: 314-316, 319.
Bahías y playas: 29, 31, 304, 318.
Bajío Alert: 228, 297.
Bajo Cabello: 218.
Bailly: 253.
Balandras: 22, 82, 151, 198, 232, 233, 239, 240, 241, 254.
Balbi, Carlos: 181.
Balduin, William: 46, 80, 179, 211, 360.
Balier, Archibat: 269.
Baltimore: 184, 185.
Baluarte: 292.
Bander Dys, J. B.: 234
Bandera dominicana: 41, 213.
Baní: 32, 33, 39, 106, 107, 147, 154, 178, 186, 233, 281, 306, 307, 326, 351.
Banister, Cayo y Puerto: 249.
Banister (corsario): 249, 250.
Bangkok (Siam): 283.
Barahona, ciudad y puerto de: 21, 22, 35, 89, 100, 103, 106, 107, 109, 110, 140-142, 145, 146, 149-151, 154, 180, 188, 193, 214, 228, 229, 230, 240, 241, 281, 309, 310, 325, 354, 391.
Barbadas: 283, 378, 380.
Barbaro, Cayetano: 179, 338.
Barbosa, P.: 216.
Barca americana: 232.
Barca danesa: 236.
Barca francesa: 22, 235-237, 260.
Barca inglesa: 236, 297, 302.
Barca sueca: 301.
Barcelona: 244.
Barco transporte situado: 256.
Barco español: 261.
Barco francés: 244.
Barco inglés: 244.
Barcos: 253.
Barón: 94, 376.
Barquier, general: 253.
Barril de Carne (islote): 324.
Bart, Juan: 381.
Bartoli, Juan J.: 109.
Bartolo, José: 140.
Bartolo, Juan: 179.
Bastien, contralmirante: 50.
Bastilla: 347.
Batalla de las Carreras, La (A. Herrera): 82.
Batalla naval: 17, 30.
Batallas: 11, 13, 20.



- Batallón: 276.
 Batista, Bárbara: 188.
 Batista, F.: 116.
 Batista, Francisco: 179, 201.
 Batista, Juan: 180, 219.
 Bayahibes: 298.
 Bayajá: 46, 55.
 Beata (isla): 19, 86, 87, 89, 100, 133, 134.
 Beaufort, Francis: 281.
 Beauregard, R.: 238.
 Beckurth, J.: 40.
 Bégon, capitán: 253.
 Belén, Alejandro: 46, 180, 219, 360.
 Beler: 7, 13, 46, 63, 179, 181, 361.
 Belfast: 313.
 Belo, A.: 180.
 Belver, Francisco: 243.
 Bello: 266.
 Benefactor de la Patria: 5.
 Bennati, Luigi: 260.
 Bens, A.: 238.
 Beresuela, capitán: 161.
 Bergantín: 33, 46, 239.
 Bergantín americano: 35, 36, 45, 229, 232, 234, 235, 237.
 Bergantín danés: 45, 236, 269, 296.
 Bergantín español: 230, 233, 237.
 Bergantín francés: 146.
 Bergantín goleta: 32.
 Bergantín de guerra americano: 259.
 Bergantín hamburgués: 236, 311.
 Bergantín holandés: 237.
 Bergantín inglés: 45, 138, 198, 229, 230, 235, 236, 237, 269, 294, 311.
 Bergantín sardo: 236, 260.
 Bermúdez, Domingo: 233.
 Bernal, Juan: 115.
 Bernal, Pedro: 242.
 Bernar, (militar) Juan: 138.
 Bernardino, general: 149.
 Bernardino, José: 216, 234, 241.
 Bernier, Auguste: 28.
 Besugo, duque del: 99.
 Betances, Fco.: 238.
 Bethелеem: 59.
 Bibien, Sr.: 238.
 Biblioteca del Congreso (Washington): 34, 38.
 Biblioteca Nacional (Madrid): 243.
 Biblioteca de Palacio (Madrid): 243, 251, 292.
 Biblioteca de la Universidad de Salamanca: 245.
 Bidee, Samuel: 254.
 Bieque, antigua: 256.
 Blas: 216.
 Blijden, J. F.: 237.
 Bloqueo: 10, 29, 38, 69, 263.
 Blossom (navío): 321.
 Bobadilla, Francisco de: 293.
 Bobadilla, Tomás: 10, 13, 21, 33, 36, 37, 38, 40, 70, 231.
 Boca de Balsa: 133.
 Boca del Catuán: 297.
 Boca de Cumayasa: 301.
 Boca del Estillero: 318.
 Boca del Gran Estero: 318.
 Boca del Infierno: 253, 256.
 Boca de Jaina: 304.
 Boca de Najallo: 305.
 Boca-Nigua: 235, 305.
 Boca de Nizao: 306.
 Boca de Palma: 82.
 Boca de Quiabón (Chavón): 297.
 Boca de la Romana: 299.
 Boca de San Juan: 318.
 Boca del Toro: 376.
 Boca de Yásica: 320.
 Boca de Yuna: 295.
 Bogotá: 243.
 Bohíos: 298.
 Boiver, Char: 267.
 Boletín del Archivo General de la Nación: 198, 203, 204, 228, 232, 251, 279, 282, 283.
 Boletín Histórico de Puerto Rico: 254.
 Boletín Oficial: 191, 263.
 Boletín del Centro de Estudios Americanos de Sevilla: 246, 272.
 Bolívar: 333.
 Bonaire: 170.
 Bonao: 284.
 Bonetti, José M.: 180.
 Bonhomme (isloste): 316.
 Bonilla, Blas: 180.
 Bonilla, Pedro P.: 10.



- Bony de Laville y Largier: 236.
 Borrasca: 17.
 Bos, J.: 241, 239.
 Bosques: 170.
 Boston: 13, 200, 222, 235.
 Bote: 106, 239, 240, 241.
 Botes pescadores, destrucción: 89.
 Boticarios y médicos, cuentas de: 288.
 Bouvi, J. B.: 235, 237.
 Bouvi y Gutiérrez: 234.
 Boyer, Juan Pedro: 9, 189.
 Brasil: 371.
 Braste, D.: 240.
 Brave (navío): 363, 365.
 Brazil Packet: 299, 318, 319, 391.
 Brazilian (bergantín): 227, 294.
 Brea, Pablo: 80, 111, 112, 180.
 Brenes, Francisco: 255.
 Brest: 363.
 Brillante (goleta): 43, 45.
 Brito, Juan: 215.
 Brouard, teniente: 253.
 Bucaneros de las Indias Occidentales, Los (C. H. Haring): 244.
 Buen Retiro: 243.
 Buenaventura (goleta): 19, 112, 113, 115, 132-136, 179, 189, 196, 203, 206, 210, 216, 326.
 Buque, compra y donación de: 47, 48.
 Buques de guerra: 19, 260.
 Buques ingleses perdidos: 285, 294.
 Buques al servicio del Estado: 32.
 Burago, Cegio: 260.
 Burdeos: 223, 378, 380.
 Burgado: 299.
 Burgos, Matías: 111.
 Busten & M. Kay: 236.

C

- Caballería, regimiento de: 70.
 Cabarete: 229, 232.
 Cabeza de las Marías: 11.
 Cabeza de Toro: 227, 312-314.
 Cabo Cabrón: 44.
 Cabo Corso: 379.
 Cago Engaño: 227, 293, 344.
 Cabo Falso: 19, 133, 295, 296.
 Cabo Francés: 116, 165, 167, 319, 387.
 Cabo Francés viejo: 250, 320.
 Cabo Haitiano: 44, 46, 50, 55, 56, 66, 258.
 Cabo Hatteras: 243.
 Cabo López: 379, 380.
 Cabo Mongón: 19, 81, 100, 103, 113, 133, 134.
 Cabo Rojo: 254.
 Cabo Samaná: 29, 250, 315, 318.
 Cabo San Rafael: 294, 314, 315.
 Cabo San Román: 172.
 Cabo Tiburón: 83, 89, 92, 100.
 Cabo Viejo: 133.
 Cabotaje, comercio de: 286.
 Cabotiere, Blampied de la: 253.
 Cabral, José María: 20, 177, 181, 195, 244.
 Cabral Bernal: 28.
 Cacimán: 12, 42, 63, 196.
 Cadette, María: 196.
 Cádiz: 205, 246, 247.
 Café: 91, 100, 115, 234, 235, 294.
 Caimán: 311.
 Calado Salado (finca): 314.
 Calderas (puerto): 32, 33, 146, 307, 325, 326, 351.
 Caledonia (bueque): 228.
 Caledonia Cuernsny (bergantín): 311.
 Calero, Felipe: 242.
 Caleta, La: 304.
 Caletón: 299.
 Calisat, Alejandro: 89, 100, 180, 188.
 Calle: 263.
 Calletano, Juan Ramón: 198, 228.
 Camacho, Eloy F.: 237.
 Camarena, Manuel: 111.
 Cambalache (apodo): 357, 358.
 Cambiaso, Giacomo: 181.
 Cambiaso, José: 181.



- Cambiaso, Juan Bautista: 7, 11, 13, 21, 22, 32-35, 37, 44, 46, 50, 71-73, 80-82, 106, 107, 112, 115, 149, 177, 178, 180-182, 197, 208, 218, 237, 238, 244, 261, 335, 336, 337, 348, 349, 351-354, 360-362.
 Cambiaso, Luis: 22, 181, 183, 184, 238, 262.
 Cambiaso, Luisa: 238.
 Cambiaso, Rodolfo: 349.
 Cambiaso & Ventura: 241.
 Cambronal: 21, 354.
 Camilo, Alejandro: 37, 108, 109, 112, 184, 186, 216, 265, 269, 270.
 Camilo, Felipe: 184.
 Caminero, José María: 28, 33, 40, 78.
 Camoin, Juan B.: 269.
 Campana, obsequio de una: 114.
 Campbell, John: 45.
 Campeche (ciudad): 387.
 Campillo, Gregoria: 195.
 Campo, Marqués del: 333.
 Campo del Morro: 256.
 Campos, Simón Antonio: 186, 219.
 Campuzano Polanco, Juan José: 252.
 Can, El: 21, 181, 311, 354.
 Canal de la Mancha: 226.
 Canje de prisioneros: 183.
 Cantón General: 33.
 Cañoneras: 263.
 Caoba: 77, 227, 285, 324, 335; cortes de: 295.
 Caobas, Las: 11, 12, 63.
 Capilla: 317, 349.
 Capitán americano: 254.
 Capitán artillero: 253.
 Capitán del Puerto: 253.
 Capitanes: 56, 106, 109, 111, 116, 140, 141, 161, 164, 177, 179, 184, 186, 187, 188, 196, 255, 269.
 Capitanes de barcos: 45, 80, 98, 229, 230, 232, 241, 253, 297, 301.
 Capitanes corsarios: 251.
 Capitulación haitiana: 27.
 Capoise, La (buque): 44.
 Capotillo (goleta): 195, 205-207, 210, 212, 272, 334, 335.
 Capricorn (bergantín): 237.
 Capricho (bergantín): 239.
 Capurro, Emmanuel: 182.
 Caracas: 41, 68, 97, 98, 99, 213, 215, 333, 334, 378.
 Caracoles: 308, 361.
 Carballo, P.: 269.
 Carbonell, Bruno: 19, 102, 105, 109, 133, 186.
 Carbonell, Cirilo: 107.
 Carbonell, Francisco: 97.
 Carbuccia (Carbuche), Juan Gregorio: 241.
 Cárceles: 207.
 Carenero Chiquito: 316, 317.
 Carenero Grande: 317.
 Caribes: 371.
 Caridad (goleta). V. Charité.
 Carlota (bergantín): 216.
 Carmelita (bote): 239.
 Carmen (bote): 215, 241.
 Carmen, José del: 216.
 Carnes: 115.
 Carpintero: 186.
 Carreras, Las: 7, 15, 80, 81, 82, 90, 181, 353.
 Carreras, Las (buque): 187, 212, 326.
 Carrié, general: 189, 334.
 Carrié, Paul: 215.
 Cartagena: 103, 376, 378.
 Cartagena, Pepe: 255.
 Cartuchos: 107.
 Caruche: 216.
 Casiano: 215.
 Casa Cambiaso: 218.
 Casas, fray Bartolomé de las: 246.
 Casas, José: 186, 269.
 Casemir Delavigne (barco): 230.
 Casimba, La: 56.
 Castigos: 139-143, 148, 150.
 Castilla: 280.
 Castillo, Francisca: 178.
 Castillo, Isidro del: 239, 241.
 Castillo, Remigio del: 28.
 Castro, D. de: 238.
 Castro, Felipa de: 242.
 Castro, Juan de: 238.
 Castro y Castro: 28.
 Catalina: 174, 230, 296, 301.
 Catalinita (isleta): 231, 233, 296, 297.



- Catálogo de manuscritos de América existentes en la Biblioteca Nacional (Madrid) (Julián Paz): 243.
- Caucedo, Punta: 265, 270, 271.
- Cayeau, coronel: 102.
- Cayemite, general: 22.
- Cayena: 190, 191, 193.
- Cayo Arena: 316.
- Cayo Banister: 316.
- Cayo Levantado: 316, 317.
- Cayo Paloma: 317.
- Cayo Pascal o Pascual: 316.
- Cayos, Los: 16, 17, 84-86, 88-90, 92, 94-98, 100, 101, 103, 104, 189, 194, 208, 212, 334, 389, 390, 392.
- Cazeau, Pierre Louis: 95.
- Cedulario: 251, 292.
- Censo: 317.
- Centeno, Toribio: 254.
- Centro mercantil de América: 247.
- Cera: 252.
- Cerdeña: 182, 354; encargado del consulado de: 22.
- Cerdos cimarrones: 249.
- Cerro del Curro: 135, 141.
- Cerro de Santa Ana: 171.
- Cervantes: 340.
- Cesión a Francia de la parte española de la Isla: 259.
- Céspedes, Polo: 215.
- Ceyba histórica: 357.
- Cibao: 13, 32, 48, 67, 110, 116, 282, 337, 351.
- Cibao (corbeta): 14, 19, 21, 22, 46, 80, 83, 106, 108, 110, 111, 112, 136-145, 148-154, 179, 181, 199, 203, 204.
- Cibao (fragata de guerra): 48, 71, 73, 81, 96, 97, 101, 102, 103, 104, 106, 132, 136, 146, 147, 178, 194, 208, 210, 352, 353, 354, 360.
- Cicerón: 59.
- Cirujano: 254.
- Ciudad de América, primera: 19.
- Ciudad de Santo Domingo Sobre la posición de la (Schomburgk): 282.
- Ciudad Trujillo: 27, 263.
- Clara (bergantín dinamarqués): 45 215.
- Clara Borges (bergantín): 219.
- Clara Rosa (goleta): 215.
- Cleopatra (goleta): 41, 210-212, 334.
- Clío (revista): 179, 182.
- Cocinero: 143.
- Cocos: 298.
- Cochrane, Almirante: 365.
- Coén, ministro: 204.
- Coén, Abraham: 32, 106, 212, 213, 218.
- Coén, H.: 238.
- Coén, V.: 237.
- Cofresí, Francisco: 254.
- Cofresí (pirata), Roberto: 254, 255, 256.
- Coincidencias Históricas (J. G. García): 179, 190, 212, 331.
- Colección David Connor: 34, 35, 36, 38.
- Colección de Leyes: 29, 119, 132.
- Colección Lugo: 245, 251.
- Colegios nacionales: 18, 262.
- Colombia: 194.
- Colome: 216.
- Colón, Bartolomé: 293.
- Colón, Cristóbal: 7, 16, 18, 62, 68, 258, 280, 293, 307, 315, 321, 322, 323.
- Colón, Diego: 202, 246, 293, 309, 347.
- Colonias de filibusteros: 248.
- Colonias francesas: 371.
- Coll y Toste, Dr.: 254.
- Collins, capitán: 232.
- Comandante americano: 36, 37.
- Comandante de Armas: 110, 230.
- Comandante del resguardo: 241.
- Comandantes: 21, 37, 46, 50, 56, 89.
- Comendador: 12.
- Comerciantes: 40, 216, 236.
- Comercio, prohibición: 43, 44, 99.
- Comercio británico: 285.
- Comercio de cabotaje: 286.
- Comercio ilícito: 250.
- Comercio y la navegación entre España y las Indias, El (C. H. Haring): 244, 246.
- Comisario de marina: 253.
- Comisión dominicana: 28.
- Comisión haitiana: 28.



- Concesión establecimiento línea barcos: 243.
 Concha, Jacinto de la: 348.
 Concha, Wenceslao de la: 28.
 Condado: 392.
 Conde: 22, 94, 377.
 Conde de Luchanan (goleta): 234.
 Condecoración: 198.
 Confianza (bote): 240.
 Congreso (corbeta): 21, 136, 140, 143, 146, 149, 204, 215, 354.
 Conkelin, capitán: 98.
 Consejo de guerra: 101.
 Consignatarios buques en 1827: 256; en 1860: 241.
 Constancia (corbeta): 233.
 Constanza: 282.
 Constitución (goleta): 80-84, 88, 89, 96, 97, 99-103, 106-112, 114, 180, 188, 189, 194, 196, 197, 200, 202, 203, 206, 210, 216, 228, 235, 294, 326, 353.
 Cónsul americano: 229, 244.
 Cónsul dominicano: 274.
 Cónsul francés: 27, 203.
 Cónsul inglés: 114, 244, 260, 279, 280, 282.
 Contadores de marina: 106, 110, 111, 112, 115.
 Contralmirante francés: 308, 363.
 Contralmirante haitiano: 50.
 Contralmirante inglés: 281.
 Contreras, J.: 80.
 Contreras, Jerónimo: 202.
 Contreras, Juan P.: 42.
 Corbeta española: 233.
 Corbeta francesa: 260.
 Corbeta haitiana: 94.
 Corbetas: 19, 21, 263.
 Cordero (a) Juliño, Antonio: 110.
 Cork: 363.
 Coro: 104.
 Coronel español: 257.
 Coronel haitiano: 49.
 Coroneles: 21, 42, 67, 80, 194, 261.
 Corpus Christy: 348.
 Correa, Justo: 241.
 Corresponden del Cónsul de Francia en Santo Domingo, (E. R. D.): 27, 66, 92.
 Corrientes y Mareas de la Mona, Sobre (R. H. Schomburgk): 282.
 Corsarios: 96, 248, 249.
 Corsarios dominicanos: 252.
 Corsarios y piratas: 247.
 Corso, patentes de: 12.
 Corso, Simón: 32, 33, 46, 80-82, 106, 112, 186, 211, 217, 236, 291, 336, 351, 352, 360.
 Cosa, José María: 215.
 Cosas Añejas (C. N. Penson): 179, 188, 196, 217, 337.
 Costa de los Algodones: 233.
 Costa Firme: 191.
 Cotuí: 284, 315, 326.
 Courtois, Joseph: 44.
 Creitof, Juana: 254.
 Crimea (goleta inglesa): 264.
 Criolla, La (goleta): 212.
 Crisis (goleta): 210.
 Crisóstomo, Juan^o: 216.
 Srist, Tomás: 256.
 Cronómetros: 281, 283.
 Cruz, Eulogio de la: 160, 240.
 Cruz (o) Paisano Julio, Casiano de la: 111.
 Cuadros Históricos dominicanos (C. A. Herrera): 244.
 Cuartel General: 11, 81.
 Cuatro de Mayo (barco): 211, 219.
 Cuba: 69, 134, 204, 205, 257, 273, 322.
 Cueros, comercio de: 373.
 Cueto, Juan: 252.
 Cumaná: 385.
 Cumayasa (río): 239, 301, 325.
 Cuna de América, La (revista): 356.
 Cunningham, capitán: 229.
 Curazao: 9, 10, 41, 45, 98, 103, 136, 169, 172, 173, 178, 180, 189, 190, 195, 199, 210, 213-219, 234-237, 260, 331, 333, 348, 353, 375.
 Cussy: 387.



CH

- Chanceau & Co.: 82.
 Chapman, J. S.: 241.
 Chardón, Dr. Carlos E.: 283.
 Charité (goleta haitiana): 16, 84, 85, 88, 100, 194, 208, 390.
 Charles, Le (barca francesa): 260.
 Charles Hill (goleta americana): 271.
 Charlevoix: 319.
 Charpier, Charles: 186.
 Chauncey, J. S.: 36-40.
 Chavón: 109, 136, 155, 235, 240, 241, 326.
 Chevalier, Eduardo: 187.
 Chicotazos: 139-143, 148, 150.
 Chiozzone, Jerónima: 181.
 Chiozzone, Juan: 181.
 Chiozzone, Juan Bautista: 181.
 Chiozzone, Rosa: 181.
 Choiseul-Beaupré, conde de: 377.

D

- D'Estrées, almirante: 375.
 D'Oregon, Bertrand: 375.
 Dabormida, José: 354.
 Dacosta, Agustín: 199.
 Dajabón: 13, 72.
 Dajabón (río): Massacre o: 323.
 Dale, G.: 45.
 Dalmeida: 238.
 Damas, Calle de las: 113.
 Dame Maria: 17, 93-96, 98, 101.
 Damers, Nicolás E.: 237.
 Daniel (Lorençin), Lorenzo: 252.
 Darién: 376.
 David: 61.
 Davis, J. L.: 235.
 Decayette, Paul: 22.
 Decreto haitiano: 43.
 Defensor público: 267.
 Déjalo (goleta): 239, 242.
 Del Monte, Ana Josefa: 195.
 Del Monte, J. J.: 113, 195.
 Delmonte, M. J.: 83, 235, 237, 353.
 Delorve: 33.
 Demorizi, José: 187, 236.
 Demorizi, José V.: 187.
 Denery, Pierre: 187.
 Denis, general: 13.
 Derecho de Gentes (Bello): 266.
 Derechos de faro: 293.
 Derickson, William R.: 219.
 Derrotero de las Islas Antillas y de las Costas Orientales de América, desde el río Amazonas hasta el Cabo de Hatteras: 243.
 Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y del Seno Mejicano: 243.
 Derrotero náutico de varias navegaciones de Europa a las Indias Orientales y Occidentales... (Fco. Belver): 243.
 Derrumbadero: 295, 301.
 Descripción de la parte española de Santo Domingo (Moreau de Saint Mery): 249.
 Desembarco de tropas: 85.
 Deserción de marinos: 107, 260.
 Desgrotte, general: 27, 28, 331.
 Desolación (buque): 263.
 Dessalines: 21, 213.
 Diana (balandra): 151, 154, 234.
 Diario de avisos y semanario de provincias: 98, 99.
 Diario de la Reconquista (Sánchez Ramírez): 252.
 Diarios de navegación: 37, 112, 132.
 Díaz, Bruno, 80, 187.
 Díaz, José Antonio: 241.
 Díaz, Manuel: 186, 201, 214, 216, 335.
 Dickson, William: 45, 112, 113, 116, 140, 157, 187, 202, 203, 219, 235.
 Diecinueve de Marzo (goleta): 21, 115, 116, 138, 140-142, 144-246, 158- 161, 167, 168, 174, 180, 184,



- 188, 201, 204, 211, 269-271, 326, 354.
 Dieppe: 371.
 Dieu Protege (goleta): 50, 52, 54, 55, 57, 66, 211.
 Diez, Prudencio: 199, 213.
 Diligente, La (corbeta): 364.
 Dimscomb, Eduardo: 40.
 Dinamarca: 86, 286.
 Diomede (navío) 363-365, 368.
 Dios (el Señor, La Providencia, el Cielo, etc.): 30, 31, 32, 50, 51, 54, 58-65, 78-81, 87-89, 91, 95, 116-119, 192, 209, 326, 334, 375, 379, 383.
 Discurso: 58.
 Discursos históricos y literarios (E. R. D.): 58.
 Distancia, La: 361.
 Documentos para la Historia de la República Dominicana (E. R. D.): 27, 80, 326.
 Dolores (balandro): 233.
 Domingo, contramaestre: 146.
 Domínguez, M.: 240, 241.
 Dominicano, El (periódico): 13, 43, 47, 48, 52, 56, 80, 190, 222, 225-227, 256, 259, 282.
 Don Juan de Austria (buque de guerra español): 260.
 Donato, Ramón: 215.
 Dorphin, balandra: 232.
 Dos Amigos (bote): 189, 239, 240, 242.
 Dos Hermanos (balandra): 235.
 Doucette: 28.
 Dove: 329.
 Drain, capitán: 253.
 Drake, Francis: 7, 245, 272.
 Du Breil, Francisco: 188.
 Duarte, Enrique: 214.
 Duarte, Juan Pablo: 9-12, 177, 178, 180, 188, 189, 199, 201, 210, 211, 213-215, 237, 256, 331, 332, 334, 337, 351.
 Duarte, Rosa: 179.
 Duarte, Vicente Celestino: 28, 237.
 Dubrac, expulsión del francés: 56.
 Ducasse: 376.
 Duce Cugnati (bergantín sardo): 260.
 Duckworth, J. T.: 308, 365.
 Duchevrenil, Eugene: 235.
 Dudley Buck (vapor): 273.
 Duende, El (periódico): 256.
 Dujarric, Luis: 241.
 Dukerkue: 381.
 Duplessis, Paul: 248.
 Dupuy, teniente: 253.
 Duquela, Juan: 188.
 Duquela, Juan Luis: 80, 88, 89, 100, 105, 109-112, 205, 210, 211, 269, 352.
 Duques: 21, 87, 99.
 Duquesne, José María: 256, 257.
 Durocher, Mr.: 82.
 Durocher et Fils: 256.
 Dutzfaldt, Sr.: 236.
 Duvergé, Antonio: 12, 14, 15, 42, 74, 81, 361.

E

- Eaton, T.: 236.
 Eco de la Opinión, El (periódico): 208, 355.
 Eco del Pueblo, El (periódico): 265.
 Echagoyen, Joseph: 256.
 Echavarría, José Francisco: 28, 33, 80, 89, 100, 109, 112, 116, 158, 163, 180, 198, 215, 216, 219, 338, 352, 391.
 Edward (bajío): 308.
 Edward (barca): 230, 302.
 Egeria (goleta haitiana): 44.
 Ejército dominicano, efectivos del: 23, 42.
 Ejército expedicionario haitiano: 11.
 Eldridge, Alden B.: 234.
 Elisa (goleta): 19.
 Elisa Helem (barco): 228.
 Elizabeth (balandra): 239.
 Elizabeth Beïmond (bergantín): 232.



- Elvira** (bergantín): 237.
Elliot, Jonathan: 229.
Embarcaciones, apresamiento: 119.
Embarcadero: 302, 308.
Emperador de Haití: 16, 86.
Enambuc: 371, 373.
Encantador, el: 188, 338. (V. Echarría, José Fco).
Enchantreis (goleta): 237.
Enrique IV: 248.
Enriquillo: 21, 354.
Ensayo de una Bibliografía marítima española: 244.
Ensenadas: 17, 19, 20, 297, 306.
Enseñanza de la náutica: 18, 262.
Enviado extraordinario dominicano: 40.
Erve, Antonio: 189, 219.
Esambel, J.: 240.
Escarfuller, Gregorio: 216.
Escot, Juan Miguel: 189, 219.
Escoto, Hipólito: 189, 219.
Escudero: 237.
Escudero, Pedro: 241.
Escuelas de náutica: 208.
Espada, ofrecimiento de: 18.
Espailat (médico): 162.
Espantosa, Sr.: 238.
España: 9, 20, 46, 69, 70, 183, 205, 206, 221, 246, 248, 251, 256-259, 280, 293, 332, 371, 373, 377.
Española, Isla: 19, 221, 246, 247, 257.
Española Libre, La (periódico): 231, 235.
Esperanza (goleta): 14, 46, 71, 72, 73, 82, 179, 211, 239, 240, 241, 360.
Esquivel, Micaela: 202.
Esquivel, Pedro: 202.
Estación naval: 245.
Estado general de la marina de España y América: 243.
Estados Unidos de América: 17, 20, 23, 36, 37, 40, 52, 57, 184, 185, 186, 222, 223, 224, 226, 227, 229, 254, 259, 293, 318.
Estancia Colorada: 307.
Estanque: 301, 302.
Estevano, Leonor: 188.
Estrella (vapor): 233.
Estrelleta: 13, 196.
Estudios científicos de Schomburgk: 282.
Etoile de la Mer, L' (goleta): 235.
Eugenia (goleta): 106.
Eugenio (marino): 148, 215.
Eugenio, Luciano: 189, 205, 217.
Europa: 19, 46, 68, 75, 183, 243, 250, 256, 280, 355, 373.
Evangelista (timonero): 215.
Evertz, Carlos: 235, 237.
Evertz, H.: 45, 238.
Evertz, Hermiona: 238.
Evertz, (o Everest o Ewerst), Juan: 46, 81, 107, 189, 190, 211, 217, 261, 334, 360.
Evertz, P. L.: 234.
Evertz, William: 242.
Ex El (goleta): 210, 264.
Expedición de Fagalde: 82.
Expedición marítima, segunda: 95.
Expediciones, trágico fin de las: 272.
Exterminador (filibustero), Montbars, el: 381, 384.
Extranjeros a retirarse de la parte del Este, invitación a: 52.

F

- Fábula**: 58.
Fabvre: 258.
Fagalde, Juan Carlos: 16, 18, 82, 83, 85, 88, 89, 92, 96-105, 108, 110, 111, 180, 188, 190-194, 202, 215, 219, 356-359, 389, 391.
Fahrenheit, barómetro: 327.
Fajardo: 254.
Faneite, José: 237.
Fanita (vapor): 273.
Faraón: 61.
Farnham, Arrin: 209.
Faro: 18, 291, 292, 293.
Faro de Colón: 7, 18, 19.



- Faro de Santo Domingo: 263.
 Faustino I. (V. Soulouque).
 Federico (bergantín danés): 269.
 Felipe II, Rey: 247, 248.
 Félix (patrón de bote): 239, 241.
 Fernández, José: 194.
 Fernández, Ramón: 194, 199.
 Fernández de Navarrete: 245.
 Fernando e Isabel (Reyes): 280.
 Ferrand, general: 253.
 Ferrol, El: 205, 244.
 Filadelfia: 37, 282.
 Filibusteros célebres: 371.
 Finca: 314.
 Finca, Domingo: 215.
 Finlay, capitán: 177.
 Fino, Pepe: 110.
 Flecha, La (barco): 256.
 Florencio: 215.
 Florida, La: 378.
 Flota de los azogues: 221.
 Flota dominicana, composición: 71.
 Flota española en Santo Domingo: 256.
 Flotilla dominicana, segunda expedición: 17; Plana Mayor: 80; acción de la: 92; composición: 14, 46, 81, 263.
 Flotilla haitiana, composición: 20, 50.
 Fondeaderos: 294-309, 312-314, 316, 318, 324.
 Fontana, Srta.: 239.
 Fontana, José: 182, 239, 354.
 Forbantes y piratas de las Antillas, Los (P. Duplessis): 248.
 Fort Liberté: 46, 55, 352, 360.
 Fortalezas: 337, 378.
 Fortificaciones: 317.
 Foshn, Marials: 195, 219.
 Fotógrafo: 275.
 Fragata, compra y donación de: 47, 48.
 Fragata americana: 45.
 Fragata francesa: 210, 235.
 Fragata de guerra: 37, 48.
 Fragata prusiana: 231.
 Frailes, Los: 134.
 France Maritime, 363, 371, 381.
 Francia: 14, 15, 17, 18, 20, 23, 27, 28, 37, 46, 66, 78, 92, 203, 210, 248, 250, 259, 286, 373, 376, 377, 382, 385.
 Francia (ingenio): 275.
 Francisco, Tomás: 219.
 Franco Bidó, Juan Luis: 22.
 Franco Bidó, Román: 15, 79, 80, 81.
 Franwinkel, H.: 237.
 Frijoles: 115.
 Frómata, Romualdo: 242.
 Frntera Dominico-haitiana, La (C. A. Rodríguez): 247.
 Fuentes, Belén: 184.
 Fuentes, Paula: 184.
 Fuerte de la Navidad: 221.
 Fuerte de San Francisco: 323.
 Fuerte de Santa Bárbara: 317.
 Fuertes: 18, 34, 46, 263.
 Fuerza, La: 207, 359.
 Fuerza, La (goleta): 22, 133, 144, 145.
 Fuerza marítima haitiana: 54.
 Fusilamientos: 89, 91.
 Fusiles: 45.
 Fusiles y fornituras, solicitud de: 40.

G

- Gaceta, La: 226, 234, 282.
 Gaceta de Gobierno: 204, 279, 291.
 Gaceta Oficial: 207, 284.
 Gaceta de Santo Domingo: 187, 279.
 Gabb, Wm. M.: 282.
 Gaerste, David, 195.
 Galeras, Las: 318.
 Galván, Ml. D.: 21.
 Galván, Manuel de J.: 184.
 Gallardo, Francisco: 251.
 Gallego, comandante: 309.
 Galletas: 115.
 Ganados: 77.
 Gándara, general: 355.



- Garasse, general: 21.
 García, B.: 239.
 García, Federico: 239.
 García, J. H.: 209.
 García, José Gabriel: 21, 29, 32, 33, 46, 52, 56, 72, 73, 81, 88, 89, 92, 97, 99, 104, 106, 132, 136, 155, 169, 179, 180, 182, 190, 195, 197, 209, 210, 212, 213, 215, 239, 331, 348.
 García, Josefa: 242.
 García, María Manuela: 196.
 García, Pablo: 196.
 García, Rafaela: 196.
 García Hermanos, Imprenta: 279.
 García Lluberres, Dr. Alcides: 105.
 García Lluberres, Lic. Leonidas: 99, 105.
 Garrido, Anselmo: 107.
 Garrido y Matos, Pedro Tomás: 10, 111, 195, 217, 218.
 Gato, P.: 216.
 Gato (pueblo): 298.
 Gautier, M. M.: 80, 110, 195, 205, 261, 264, 266, 282.
 Gautier, Ramona: 195.
 Gazán, Alejandro: 108.
 Gazán Fils: 256.
 Gemán, P.: 269.
 General de División: 21, 49.
 General español: 52.
 General Ferrand (barco): 253.
 General Santana (goleta): 14, 33, 34, 46, 71, 73, 80-82, 96, 97, 101, 102, 106, 108-113, 178, 180, 186, 189, 190, 197, 209-212, 218, 334, 335, 352, 354, 360.
 Generales: 13, 17, 20-22, 42, 98, 117, 149, 162, 179, 260.
 Generales haitianos: 11-13, 21, 22, 27, 49, 189.
 Generalísimo: 5.
 Génova, Italia: 181-183, 197.
 George, V.: 238.
 George Washington, Avenida: 233.
 Germán, Antonio: 216.
 Germes, Dolores: 200.
 Gibbs, capitán: 230.
 Gibraltar: 385.
 Gimley y Maggiolo: 241.
 Ginebra Hermanos: 32, 234, 236, 237.
 Glas, Juana: 195.
 Glas o Glace, León: 80, 105, 106, 195, 352.
 Glas, Teodoro: 195.
 Glasgow: 274, 296.
 Gleason's Pictorial (jeriódico): 222.
 Gneco, M.: 48, 49.
 Gobernador de Puerto Rico: 254.
 Gobernadores de Santo Domingo francés: 375, 377, 387.
 Goguet, A. F.: 253.
 Goleta, compra de: 41.
 Goleta americana: 45, 265, 232.
 Goleta danesa: 45, 235-237.
 Goleta española: 234.
 Goleta francesa: 235.
 Goleta granadina: 234.
 Goleta de guerra: 294.
 Goleta holandesa: 45, 234-237.
 Goleta inglesa: 102, 233-235, 237, 264.
 Goleta venezolana: 237.
 Goletas: 19, 21, 31, 33, 41, 46, 73, 80, 82, 98, 106, 188, 190, 195, 212, 233, 239-241, 264.
 Goletas haitianas: 50, 54, 84, 94, 95.
 Goletas mercantes: 22.
 Golfo: 315, 385, 386.
 Gómez, coronel: 42.
 Gómez, (el mudo): 238.
 Gómez, Amiama: 360.
 Gómez, F.: 196, 219.
 Gómez, Fernando: 195, 238.
 Gómez, Guadalupe: 195.
 Gómez, José del Carmen: 196, 219.
 Gómez, Máximo: 273.
 González, E.: 240.
 González, Fermín: 10, 196.
 González, Ignacio: 238.
 González, J. N.: 111.
 González, José de las Nieves: 196.
 González, Juan Francisco: 247.
 González, María Antonia: 238.
 González Ramón: 17, 46, 80-82, 97, 101, 106, 107, 109, 111-113, 196, 197, 217, 335, 338, 352, 360.
 González de Regalado y Muñoz, Pbro. Manuel: 58.



- Good Hope** (goleta inglesa): 102.
Gotha: 282.
Governor (bergantín inglés): 138.
Graff, Laurent de: 285-387.
Grammont (filibustero): 371, 384-387.
Gran Bretaña: 280, 286.
Gran Colombia: 9.
Granchora: 296.
Grandgerard, J.: 236.
Granja (montaña): 322, 323.
Grecia: 361.
Greenwich: 288, 292, 295.
Gregor Frame, G. M.: 274.
Griffin, John: 45.
Grigri: 166.
Grimouard, capitán: 244.
Gripon, Joaquín y Francisco: 194.
Gross: 37.
Gross, J. P.: 236.
Guagira, La: 103.
Guaira, La: 41, 42, 171, 191, 199, 237, 333, 385.
Guanche, Fermín: 160.
Guante, familia: 214.
Guantes, Elías: 196.
Guaragua: 299.
Guarico: 44, 52, 56.
Guatamula: 172.
Guayacán: 239, 285, 305.
Guayacanes: 233, 295, 303.
Guayana: 254, 255.
Guayubín: 56.
Guayubín (río): 31.
Guaza: 106, 107, 110.
Guerra, Francisco: 108.
Guerra Dominico-Haitiana (E. R. D.): 32, 73, 74, 179, 182, 245.
Guerra y Marina, Secretario de Estado de: 51, 79.
Guerra marítima: 84, 87, 95.
Guerra a muerte, declaratoria: 12.
Guerra ofensiva: 16, 84, 87, 95, 99.
Guerra de secesión: 37.
Guerra de la Separación Dominicana (J. G. García): 29, 33, 46, 52, 56, 72, 73, 81, 88, 89, 92, 97.
Guerrero, Domingo: 251.
Guerrero, Ignacio: 256.
Guerrier, general: 12.
Guerriere (goleta): 50, 52, 54, 55, 66, 212.
Güibia: 353.
Guillén, María Josefa: 194.
Guillermite (goleta): 195.
Guilloux, Gabriel: 86.
Guinea, Costa de: 379, 389.
Gustavo (bote): 241, 242, 339.
Gutiérrez, Antonio: 185.
Gutiérrez, José: 185.
Guzmán, José: 234.
Guzmán Comprés, Francisco: 353.

H

- H. Lawrence** (bergantín americano): 45.
Habana: 18, 50, 247, 251, 257, 273, 377.
Habitantes: 23, 293.
Hacienda: 14.
Hacienda y Comercio, Ministro: 83.
Haina: 154.
Haití: 9-13, 15-19, 29, 30, 43, 44, 52, 55, 66, 68, 76, 77, 86, 96-98, 108, 177, 182, 185, 188, 189, 192, 202, 203, 204, 218, 282, 324, 337, 356.
Haleyon (bergantín): 234.
Halifax: 228.
Hamburgo: 236.
Harinas: 293.
Haring, C. H.: 244, 246, 247.
Harnham, Orrin: 45.
Harriet (bergantín): 229, 230.
Harrison, J.: 220.
Hast, teniente: 283.
Hauquier, E.: 238.
Havre, El: 381.
Hawkins, John: 272.
Heneken, Teodoro Stanley: 322.
Hennequin, J. F.: 363.
Henríquez, Nicolás: 229.
Henríquez, Noel: 232, 235.



- Henríquez, Tomás:** 197.
Henríquez y Carvajal, Federico: 183.
Henry, capitán: 368.
Herar-Dumesle: 30.
Herard, Deó: 28.
Herard ainé, Charles: 9-12, 29, 30, 41, 350.
Herman (barca): 236.
Hermanos de la Costa: 249.
Hermitaño: 318.
Hernández, J.: 241.
Hernández, Jacobo: 106.
Hernando, Ana Francisca: 194.
Herrera, César A.: 81, 82, 244.
Herrera, Juan Rosa: 149.
Hesiodo: 60.
Heureaux, Ulises: 262, 273, 275.
Hidrógrafo del almirantazgo inglés: 281.
Higuera, Francisco: 198, 242.
Higüey: 21, 295, 298, 349.
Hilaire, general: 13.
Hilton, E.: 236.
Hincha: 42.
Hinojosa, Evarista Rafaela: 195.
Hinojosa, Ignacio: 195.
Hirondelle (goleta): 199.
Histoire d'Haití (T. Madiou): 44.
Historia de Santo Domingo (Compendio) (J. G. García): 32, 81, 99, 179, 209, 264.
Historia de los Aventureros, Filibusteros y Bucaneros de América (A. Olivier Oexmelin): 249.
Historia de las Indias (Oviedo): 221.
Historia de Santo Domingo (A. del Monte y Tejada): 18.
Historiador: 289.
Historiador dominicano: 18, 21.
Hodefoi: 385.
Holanda: 286, 353.
Holandeses, protección de: 41.
Holofernes: 61.
Hollander (goleta): 232.
Homenaje, Torre del: 292, 347, 351.
Homer (Bergantín inglés): 45.
Homero: 60.
Honduras: 324.
Honor (bergantín): 230, 235, 310.
Hormigas: 293.
Hospital militar: 139, 207, 212.
Hotchkiss: 274.
Hound (barco): 210, 260, 261, 289.
Hschapman: 239.
Hubero: 315.
Humacao: 256.
Humboldt: 283.
Hunt, comandante: 259.
Huracán: 20, 282, 290, 293, 307, 326.

I

- Idea (balandro):** 239, 242.
Idea del valor de la Isla Española... (Sánchez Valverde): 252.
Iglesia: 317.
Iglesia de Regina: 327.
Iglesia de Santa Bárbara: 358.
Illas: 237.
Imbert: 238.
Imbert, general: 11, 177.
Imperial (navío): 289, 363-365, 367, 368.
Imprenta: 279.
Imprenta y los primeros periódicos de Santo Domingo (E. R. D.): 256.
Incidente diplomático dominico-americano: 36.
Incidente del Seaflower: 260.
Independencia (vapor): 273, 274, 276.
Independencia, reconocimiento: 20.
India, Ia (goleta): 22, 139; 140, 144, 148, 149, 201, 205, 212, 240.
Índice de la Colección de Leyes: 118.
Indios, Protector de los: 246.
Infantería, regimiento de: 70.
Influencia del poder naval en la Historia (A. T. Mahan): 244.
Ingenio: 275.



- Inglaterra: 7, 15, 17, 18, 20, 23, 37, 46, 50, 78, 86, 114, 198, 203, 230, 244, 251, 260, 275, 282, 283, 332, 377, 389.
 Inocencio: 215.
 Instrucción Pública, Secretario de Estado: 38, 83.
 Insulana (barca): 236.
 Interior y Policía, Ministro de: 88.
 Intrépida, La (goleta): 95, 102.
 Invasión inglesa: 247.
 Invasión Inglesa de 1655 (E. R. D.): 245, 272, 305.
 Invencible, El (fuerte): 46.
 Investigaciones etnológicas: 282.
 Iris (polacra española): 45.
 Isabel (balandra): 22, 138, 145, 147, 149, 151, 159, 167, 233, 240, 242.
 Isabel, Reyes Fernando e: 280.
 Isabel, Juan: 215.
 Isabel de Torres, loma: 320, 337.
 Isabel de Torres, Villa: 263. (V. Puerto Plata).
 Isabel, La: 157, 321, 322.
 Isabella (bergantín): 313.
 Isla de la Tortuga, La (M. A. Peña Batlle): 248.
 Isla Vaca: 94.
 Islas Turcas: 322.
 Italia: 181-184, 187, 251.

J

- Jacmel: 86, 264, 390.
 Jácuba: 22.
 Jaina: 132, 326.
 Jamaica: 190, 361, 377, 388, 391.
 James Clephin (bergantín-goleta): 227.
 Jane & Jesse (bergantín inglés): 45.
 Jansen, Gerardo: 262.
 Jansen, H.: 205.
 Jansen, J. H.: 217.
 Jansen, J. J.: 197.
 Jansen, Lagendre: 106, 197.
 Jaqueson: 158, 161, 163-165.
 Jealison, James: 267.
 Jean-Baptiste, Josselin: 94.
 Jean Jacques, Paul: 28.
 Jeanne (vapor mercante): 275.
 Jefe Flotilla dominicana: 115.
 Jefe Superior Político: 110.
 Jefe Supremo de la República, proclamación: 12.
 Jeny Lind (barca sueca): 301.
 Jenner, Robert: 203.
 Jenny (bergantín francés): 146.
 Jeremías, profeta: 59.
 Jerlín (bergantín): 236.
 Jerónimos, Padres: 246.
 Jesucristo: 62, 65.
 Jesús, D. de: 21 6.
 Jesús (o) el Sordito, Manuel de: 89, 101, 202.
 Jeune Palmiére (fragata): 235, 237.
 Jicacos o Puerto de los ingleses: 314.
 Jicaquito (bahía): 322.
 Jimanf, Conde de: 22.
 Jiménez, Manuel: 10, 14, 33, 51, 70, 210, 260, 353.
 Jiménez, Juan Isidro: 273, 349.
 John Cokrell (barca): 22, 140.
 Johnson, Henry: 235, 237.
 Jonás: 61.
 Jonqué: 386.
 Jop., Eduard: 236.
 José, [San]: 61.
 Jose Gabriel García, Calle: 263.
 José Joaquín (marinero): 139.
 Josef Antonio (capitán corsario): 251.
 Juan Abril & Co., 241.
 Juan Alfonso (pirata): 248.
 Juan D'Olio: 233, 240, 303.
 Juana (goleta): 234.
 Juana Méndez: 86.
 Juanita (bote): 239-242.
 Juchereua de St. Denis, Eustache: 27, 29, 66, 67, 214.
 Jueces: 264.
 Julbery, Wilfred: 269.
 Julia (cañonera): 240, 263.



- Julia, Miguel: 45.
 Julián, Jisé: 215.
 Juliet (bergantín): 236.
 Junta de guerra: 46, 103.
 Júpiter (navío): 363, 365.
 Justicia, Secretario de Estado: 38, 83.

K

- Kadisk, teniente: 140.
 Kerguelen, Ives-Joseph: 244.
 Kergulen: 315.
 Kingston: 391.
 Krawinkel, H.: 235.
 Kriquer, A.: 238.
 Kristy: 238.

L

- L'Anse-á-Pitre: 16, 29, 85, 87-90, 98, 100.
 La Vie, M. de: 249.
 Labacou: 94.
 Lagarde: 249.
 Laguna de Piñones: 256.
 Lajara, P.: 238.
 Laki, John: 45.
 Lamarche, L.: 238.
 Lamarche, M.: 238.
 Lamontte, Ricardo: 269.
 Lamothe: 238.
 Lamouth: 237.
 Lanceros: 42.
 Landriller, V.: 238.
 Languedoc: 381.
 Lanufse, Breffazm F.: 238.
 Lateriana: 318.
 Latour, E.: 237.
 Laurence: 256.
 Lavastida, Miguel: 106, 214, 242.
 Lawrence, capitán: 297.
 Le Fort, capitán: 45.
 Leclerc: 272.
 Lemos, Estevanía: 201.
 Leogane, Duque de: 21.
 León, vicecónsul: 233.
 León hijo, D.: 233.
 León Estévez, Luis José: 5.
 León del Seibo (V. Santana, Pedro).
 Leonor, J.: 239.
 Leonor (bergantín-goleta): 32, 33, 213, 214, 332, 334.
 Leonor (goleta): 10, 178, 189, 211, 212, 333, 334, 335.
 Leroux: 238.
 Lestrille, alférez: 366.
 Lesseiges, Contralmirante: 308, 364, 365, 368.
 Levy: 238.
 Levy Fils: 256.
 Leweling: 237.
 Leyba, José María: 241.
 Leyba & Co., José Martín: 210, 211, 335.
 Liberal, El (periódico): 41, 68.
 Libertad (bergantín): 14, 46, 71, 73, 116, 158, 162-165, 167, 168, 180, 184, 185, 188, 198, 200, 216, 352, 353, 360.
 Libertad (bergantín americano): 232.
 Libertador (goleta): 21, 37, 112, 113, 139-141, 144-154, 169, 188, 197, 200, 201, 203, 204, 206, 210, 216, 237, 269.
 Libertador de la Patria: 16, 231.
 Licores: 340.
 Lima (Naguabo), puerto de: 255, 256.
 Limbert, L.: 80, 197.
 Limón, El: 115, 160, 161, 162, 318.
 Lincoln: 37.
 Línea de barcos, concesión: 243.
 Línea de paquetes: 272.
 Lisboa: 251.



- Lista de pasajeros: 237.
 Listín Diario: 233, 273, 275.
 Liverpool: 223, 227, 231, 237, 313.
 Lochiel (buque): 228.
 Loffoden (islas): 342.
 Logia Hemisferio: 199.
 London (barco): 244.
 Londres: 18, 230, 274, 279, 282, 285, 288, 310, 329.
 López: 197.
 López, José: 139.
 López, Manuel: 106, 107, 108, 203.
 López, Ramón: 56.
 López Villanueva, T.: 220.
 Lorenzillo (pirata): 251.
 Lostaque: 103.
 Louise Marie, La (barca): 236.
 Louisiana (seudónimo): 225, 226.
 Lovelace, M.: 238.
 Lowis almirante: 365.
 Luciano, teniente: 219.
 Lucien, Eugenio: 116, 164.
 Lucifer: 61.
 Luchup, Alejandro: 111.
 Luis, Guillermo: 80, 111, 197.
 Lundstrom, Mr.: 301.
 Luperón, Gregorio: 37, 188, 244, 273.
 Luperón, José Gabriel: 37, 188, 244, 273.
 Luz de navegantes donde se hallan las derrotas y señas... (B. Vellerino de Villalobos): 245.
 Lyon: 249.

LL

- Llenas, Dr. Alejandro: 244.
 Llamada a las armas: 12, 20, 23.
 Llanes, Pablo de: 257, 258, 259.
 Llanos, Los: 303, 313, 314.
 Llaust-piad: 392.
 Llaverías, Pedro: 265, 272.
 Lloyd: 274.
 Lloyd, Edward: 389, 390, 392, 393.

M

- M. Nichol & Co.: 274.
 M. Llorca (bergantín): 233.
 M-Louise (paraje): 50, 62, 63.
 Mac-Mahon y de Santiago, Jacobo: 205.
 Maceo en Santo Domingo (E. R. D.): 261.
 Mackfarlane, George: 274.
 Macoris: 230, 239-241, 255, 284, 302, 303.
 Machado, José J.: 187.
 Maderas: 179, 239, 240, 304, 305, 313, 314, 320.
 Maderas tintóreas: 387.
 Madiou, Thomas: 44, 50.
 Madrid, 221, 243, 245, 248, 251, 252, 258, 292.
 Maelstrom: 341, 344.
 Maggiolo, Juan Bautista: 11, 32, 33, 46, 72, 82, 180, 197, 216, 218, 325, 350, 360.
 Magrades, George A.: 254.
 Mahan, A. T.: 244.
 Maintenon: 289.
 Mala Pasa: 135, 310.
 Malena, La: 298.
 Malius: 56.
 Malius: 352.
 Mangos: 307.
 Maniel, El: 63.
 Manifieste, Le (periódico): 56, 57.
 Manifiesto al Mundo Imparcial (B. Báez): 17.
 Manteca: 115.
 Manuel (militar seibano): 154.
 Manuela (goleta): 239, 241, 242, 244.
 Manuscritos: 243.
 Manzanillo: 47, 323.
 Mañón, Ercira: 178.
 Mapa de la Isla de Santo Domingo (Schomburgk): 282.



- Mar Caribe: 177, 247, 248, 254, 360, 362.
 Mar Kay, James: 269.
 Maracaibo: 385.
 Marcano, Manuel: 255.
 Marcano, Merced: 110.
 Marfil: 252.
 Margarita, Sr. 335, 336 (V. Maggioro, Juan Bta.)
 María, Virgen: 59.
 María (bote): 240.
 María Chica (goleta): 31-34, 180, 197, 214, 216, 335, 350, 351.
 María Luisa (goleta): 14, 22, 32, 33, 46, 71-73, 82, 138, 140, 147, 149, 186, 196, 197, 200, 217, 351, 360.
 Marie Barou: 13, 55, 181.
 Marie Caroline (barca): 235.
 Marina, La (goleta): 73.
 Marina de Andalucía ante el Descubrimiento de América, La (F. Pérez Embid): 244.
 Marina en 1806 y 1807, La: 252.
 Marina nacional, fundador: 32, 33.
 Marineros: 101, 138, 139, 267; castigos a: 133, 142, 143.
 Marino francés: 88.
 Marinos: 10, 17, 256; solicitud y envío de: 107, 110.
 Marinos desertores: 260.
 Marinos dominicanos: 205.
 Mario Emilio (barco): 233.
 Marión (corbeta): 217.
 Mariscal de Ayacucho (buque): 212, 334.
 Marle, Mr.: 192, 193.
 Marqués: 333.
 Márquez, Epifanio: 197.
 Marrero, J. B.: 197, 269.
 Marrero, Petronila: 196.
 Marshall, Wm.: 237.
 Marten, Catalina: 188.
 Marten, Nicolás: 188.
 Martí, Cristián: 198.
 Martí, José: 273.
 Martí en Santo Domingo (E. R. D.): 273.
 Martín, Juan: 193.
 Martín, María Luisa: 195.
 Martina, María: 199.
 Martínez, José: 112.
 Martínez, Lázaro: 35, 36.
 Martínez, Luis: 36.
 Martínez Viñalet, Luis: 262.
 Martinica: 186, 190, 191, 248, 385.
 Mártir, Ramón: 216.
 Mary (goleta): 233.
 Masón: 199.
 Massacre o Dajabón (río): 323.
 Masset, capitán: 235.
 Mata, Juan de: 104, 193, 194, 359.
 Matanzas: 158, 165, 168, 231, 263, 319.
 Matas, Las: 12, 15, 63, 91.
 Matas de Farfán, Las: 14, 73.
 Mateo Perdomo, José: 242.
 Mathurin, Le Sr. (barca): 236.
 Matilde (goleta): 241.
 Maurice (goleta): 102.
 Maximiliano (artillero): 145.
 Mayagüez: 216, 234, 267.
 Maziere, Teodoro: 112, 113, 187, 203.
 Mecedora, castigo en: 151.
 Mecklinburg Cart (bergantín): 235.
 Médico: 162.
 Médicos y boticarios, cuentas de: 228.
 Medrano, José María: 229.
 Medrano, J. Tomás: 33, 88.
 Mejía, Martín: 107, 109, 117.
 Melado: 239.
 Mella, M. Ramón: 9, 10, 14, 28, 82, 83, 115, 159-164, 167, 168, 177, 201, 206, 237, 238, 337.
 Memphis (acorazado): 233.
 Mena, Pedro Ramón: 28.
 Mendez, Sr.: 282.
 Méndez, Esteban: 116, 198.
 Mendoza, Mariano: 238, 260.
 Menorca: 199.
 Mensajero, El (periódico): 183, 213.
 Mensajes, discursos y proclamas (B. Báez): 88, 92, 97.
 Mercedes, Gregorio: 238.
 Mercedes, Merced o Nuestra Señora de las (goleta): 14, 21, 46, 71, 73, 96, 97, 101-103, 106, 108, 110, 11, 112, 136-141, 143, 144, 145, 147-



- 153, 186, 189, 196, 200, 201, 203, 204, 217, 237, 326, 352, 353, 354, 360.
- Mercedes, Virgen María de: 62.
- Mercurio, revolución haitiana de: 80.
- Meriño, F. A. de: 216.
- Merioneth, Condado de: 392.
- México: 233, 248, 256, 378, 386.
- Micame (bergantín): 236.
- Michel, Cándido: 94.
- Miguel, Juan: 163, 168, 219.
- Mina: 250.
- Minas, Los: 298, 299.
- Ministro de Guerra y Marina dominicano: 14, 15, 183, 260.
- Ministro de Hacienda y Comercio: 204, 219.
- Ministro de Relaciones Exteriores: 229.
- Ministro de Relaciones Exteriores inglés: 18.
- Misioneros Wesleyan: 317.
- Mississippi (río): 37.
- Mittheilungen: 282.
- Miura, R.: 218.
- Moctezuma (barco español): 261.
- Molano, Antonio: 109.
- Moliner, El (bergantín): 230.
- Molineux, Roberto: 283.
- Mona, Isla de la: 230, 247, 255.
- Monasterio: 358.
- Monchín, Ramón: 198.
- Moneda: 286.
- Monedas de cobre: 106.
- Monedas haitianas: 141.
- Mongol, Juana: 184.
- Mongón, Cabo: 19.
- Moniteur Haitien, Le (periódico): 86, 93.
- Monopolio, Ley de: 99.
- Monserrate (bote): 242.
- Montalvo, Mauricio: 238.
- Montaña: 322.
- Montauban (filibustero): 371, 378-380.
- Montás y Tampier: 256.
- Montbars (filibustero): 371, 381, 384.
- Monte, Manuel Joaquín del: 353.
- Monte Cristy: 16, 29, 44, 46, 47, 82, 156, 208, 246, 273, 286, 319, 321, 322, 323.
- Monte Plata: 284.
- Monte y Tejada, Antonio del: 18.
- Montecatini: 192.
- Montolío, Joaquín: 264, 272.
- Mora: 285.
- Morales, Arturo: 233.
- Morales, Felipa: 302.
- Morales, Tomás: 52.
- Moreau de St. Mery: 249, 250.
- Moreira, J.: 239-241.
- Morel, A.: 238.
- Morel, Emilio A.: 273.
- Morel, Francisco: 215.
- Moreno, Carlos: 33, 264, 272.
- Moreno, José María: 111.
- Morgan (filibustero): 371, 388.
- Morissette: 13, 46.
- Morrell, C. P.: 237.
- Morro, general: 75.
- Mosquito, El (barco): 253.
- Mosquito (pueblo): 303.
- Mosquitos: 303.
- Mota, Manuel de Regla: 22, 182, 183, 326.
- Mouche, La (goleta): 54, 55.
- Muñoz y Tovar, Bernardo: 243.
- Muralla: 202.

N

- Naar, José: 107, 111, 178, 199, 203, 218, 269, 352, 360.
- Naar, Teodoro: 199.
- Nabucodonosor: 61.
- Nación, La (periódico): 381.
- Naiade (corbeta francesa): 214, 260.
- Najayo: 231, 232.
- Napier, Shanke & Bell: 274.



- Napoleón dominicano, El: 346.
 Nápoles, L.: 217, 240.
 Naranjal: 310.
 Narrizano, P.: 236.
 Naufragio escuadra haitiana: 49, 52, 58, 66, 68.
 Náutica, academia de: 18, 208, 262.
 Nautical Magazine: 282, 283, 285, 288, 294.
 Navidad, fuerte de la: 221.
 Navíos: 289.
 Negros: 252, 379.
 Neyba: 11, 15, 29, 281, 309.
 Neyba o Yaque, río: 309.
 Neybe, La (arrecife): 313.
 Nieves, José de las: 141.
 Niobe (vapor): 244, 260.
 Nipa, Regina: 199.
 Nizao: 231, 306.
 No te fíes (bote): 106, 107.
 Nogueras, Matías: 111, 198.
 Noguerra, Martín: 198.
 Nolasco, Sócrates: 51, 381.
 Normandía: 248.
 Northumberland (navío): 365.
 Noruega: 342.
 Northwales: 392.
 Notas Autobiográficas... (G. Lupe-rón): 37, 273.
 Notes on St. Domingo (Schom-burgk): 282.
 Noticias de Santo Domingo: 98.
 Nouel, A.: 238.
 Nouel, Carlos: 202, 349.
 Nueva Altagracia (bote): 240.
 Nueva España: 378, 386.
 Nueva Felicidad, La (goleta): 237.
 Nueva Isabela: 293.
 Nueva Orleans: 243.
 Nueva Separación (goleta): 240, 242.
 Nueva York: 37, 40, 45, 98, 216, 227, 234, 237, 243, 251, 292, 294, 349.
 Nuevo Mundo: 7, 280, 346.
 Nuezi, general: 260.
 Número, El' 15, 81, 353, 361.
 Núñez Cabeza de Vaca, Albar: 221.
 Núñez de Cáceres, José: 9, 68.

Ñ

Ñames: 318.

O

- Oasis, El (periódico): 226.
 Obispo (artillero): 148.
 Objio, Manuel R.: 237, 238.
 Oceano Atlántico: 177, 238, 243, 247, 254.
 Ocoa, Bahía y puerto de: 15, 31, 33, 35, 39, 80, 81, 132, 135, 138, 144-147, 150, 153, 239, 308, 325, 353, 361.
 Oexmelin, Alexander Olivier: 249.
 Ofensiva marítima: 79, 98.
 Olave (capitán corsario): 251.
 Olga (goleta): 117.
 Oliva (corbeta): 94.
 Olives, Lorenzo: 80, 199, 209, 210.
 Olivorio (cocinero): 143.
 Ollola, José I.: 199, 219.
 Oponión, La (periódico): 273.
 Orden, El (periódico): 244.
 Ordenanzas del Puerto: 290.
 Ordoner, Benancio: 242.
 Oregón (goleta americana): 45.
 Orphoe: 60.
 Orsini, A.: 239-241.
 Orta, Ildefonso: 252.
 Orta, Joaquín: 17, 97, 101, 105-107, 111, 200, 352, 360.
 Orta, José: 107, 108.
 Ortiz, Joaquín: 210.
 Oscar, Sr.: 194.
 Osorio, Matías: 200, 338.
 Ostiones: 314.



- Ovando, Nicolás de: 246, 293, 208. Ozama (regimiento): 20.
 Oviedo: 221, 289. Ozama (río): 20-22, 100, 101, 113,
 Owen Richard: 221. 115, 178, 186, 197, 198, 228, 232,
 Ozama (goleta): 107, 144, 197, 205, 263, 265, 275, 283, 288.
 217, 239, 241.

P

- Pabellón dominicano: 31. Patillas: 256.
 Pablito: 348. Patín José: 194.
 Pacificador, Batallón: 276. Patriot (bergantín): 313.
 Pchetto Dominicano (bergantín): Patriotismo: 47.
 236. Paulino (marinero): 138, 143, 215.
 Padre de la Patria Nueva: 5. Pauljsen, Eduard: 236.
 Páez, José Antonio: 209. Paulssen: 238.
 Pailebot: 41. Paya: 307.
 Palenque: 147, 154, 210, 241, 305, Paz, Julián: 243.
 306, 361. Peck, Mr.: 302.
 Palmas: 307, 310. Peerless (goleta): 98.
 Pájaro (balandro): 239-241. Pedernales: 19, 178.
 Palmerston, Vizconde de: 18, 229, Pedernales (río): 137.
 230, 281, 389. Pelegrina (goleta): 82, 236.
 Palmillas, Las: 298, 299. Pellerano: 237, 238.
 Palo de tinte: 252. Pellerano y Maggiolo: 32, 72, 82.
 Palomas: 304. Pelletier, comandante: 56.
 Panamá: 216, 388. Pendegrast, Garret: 254.
 Panamá? (goleta): 106. Peniche, Felipe: 216.
 Pandora (buque americano): 38. Penn, William: 7, 247, 272, 305, 377.
 Paniagua (militar): 148. Pennell, A.: 282.
 Pannet, Sr.: 238. Pennell, L.: 282.
 Pañuelo Cuadrado: 250. Pnenson, César N.: 179, 186, 188,
 Paquete Dominicano (goleta): 41. 196, 201, 209-211, 213, 214, 217,
 Paquete de la Romana (bote): 240, 261, 335, 337.
 241. Peña, Juan de: 110, 241.
 Paquetes: 264; línea de: 272. Peña Batlle, M. A.: 248.
 Paraguaná: 103, 104. Peñón, El: 36.
 París: 183, 244, 282, 288, 292. Pepín, capitán: 253.
 Parkinson & Frodsham: 283, 284. Peralta: 238.
 Perry, Raymond H.: 244. Pérdidas haitianas: 42.
 Partes Oficiales (García): 32, 73, Perdomo, Angel: 10.
 88, 89, 97. Perdomo, F.: 183.
 Pasa, La: 156. Perdomo, Felipe: 21.
 Pasajeros: Lista de: 237. Perdomo, J. M.: 235, 237.
 Pasajeros a Indias (L. Rubio y Mo- Perdomo, José Mateo: 242.
 reno): 221. Perdomo, M.: 236.
 Paso de la Mona: 247. Pereyra, Jacobo: 237.
 Pastoriza, Emilio: 187. Pérez, Bernardino: 220.
 Patatas: 318. Pérez, G.: 200, 219.



- Pérez, Juan Isidro: 9, 10, 177, 180, 188, 189, 213, 237.
 Pérez, M.: 240.
 Pérez Embid, Florentino: 244.
 Periódicos: 41, 42, 43, 56, 57, 86, 188, 204, 206, 208, 222, 226, 231, 244, 256, 261, 265, 273.
 Perla del Ozama (goleta): 117.
 Perlas, fondeadero de las: 310.
 Perthes, J.: 282.
 Perú: 248.
 Pescador: 56.
 Pescador, Alejandro el: 178. (V. Acosta, Juan Alejandro).
 Petermann, A.: 232.
 Petid, Sr.: 238.
 Petit Riviere: 17, 93-96, 98.
 Petit Trou: 134, 141, 143, 144, 228, 232, 235, 311, 312.
 Petite Banane o Naranja: 310.
 Peynado, Jacinto: 200.
 Peynado, Manuel: 111, 140, 167, 173, 200, 239.
 Philippe, Juan: 49, 52.
 Picolet (goleta): 94, 95, 102.
 Pichardo, Bernardo: 356.
 Piddington: 329.
 Piereti, Juan Bautista: 254.
 Pierre, Atonio: 21.
 Pierrot, Luis: 11, 12, 14, 44, 46, 52, 56, 57, 68.
 Piloto: 198, 228, 243, 253, 289.
 Pina, Pedro Alejandrino: 9, 10, 177, 188, 189, 213, 214, 237.
 Piñeyro, C.: 238.
 Pirata Cofresi: 254.
 Piratas y Corsarios: 247.
 Piraterías y agresiones (J. Zaragoza): 245.
 Piti: 215.
 Place, Víctor: 92, 93.
 Placer de los Estudios: 210, 332.
 Plana Mayor de la Flotilla Nacional: 80.
 Plano de Manzanillo: 324.
 Plano de Puerto Plata: 321.
 Playa Grande: 81, 353.
 Playa Muerto: 303.
 Playa de Pedro: 303.
 Playa Vieja: 307.
 Playita: 295.
 Plenipotenciario dominicano: 353.
 Plouyen (bergantín): 236.
 Pointe-a-Gravois: 95.
 Pointis, barón de: 376.
 Polacra española: 45.
 Polanco, Bernabé: 21, 214, 354.
 Polanco, Gaspar: 188.
 Polito, capitán: 347.
 Ponce: 254.
 Ponce (brick): 237.
 Ponce de León (vapor de guerra español): 276.
 Ponthieux: 28.
 Pontilius, Apolina: 241.
 Porpoise (bergantín de guerra americano): 259.
 Port-au-Prince: 11, 16, 43, 44, 73, 86, 87, 93.
 Portalatín: 255.
 Porter, D.: 260.
 Portes, Arzobispo: 11.
 Portugués (compañero de Cofresi): 255.
 Portugués, Ramón el: 196, 218, 335, 338. (V. González, Ramón).
 Porvenir, El (periódico): 184, 261.
 Posa del Diablo, La: 20, 56.
 Potencias mediadoras: 23.
 Pou: 326.
 Pou, Julio: 275.
 Pou hijo, Francisco: 110, 200.
 Pouancey, caballero de: 375.
 Pozos artesianos: 298.
 Prácticos puerto Santo Domingo: 110, 111.
 Pradel, Cadet: 13.
 Pradere, general: 57, 101, 105.
 Prado, El: 14, 326.
 Presbítero: 58.
 Presidente (barca): 54, 66.
 Presidente (vapor): 276.
 Presidente de Haití: 29, 36.
 Presidente República, renuncia: 22.
 Primer pueblo del Nuevo Mundo: 221.
 Prisioneros: 139, 141, 142, 143, 160.
 Prisioneros haitianos: 66, 140.



- Próceres de la marina dominicana:** 177.
Procesión: 327.
Proclama (J. C. Gubernativa): 30.
Proclama a los haitianos: 89.
Proclamación de la República: 10.
Proclamas: 49, 87, 95.
Proclamas haitianas: 86.
Profeta: 59.
Progreso, El (periódico): 234, 272.
Propagador, El (periódico): 206.
Pronunciamento: 116.
Prophette, general: 22.
Protector de los Indios: 246.
Pueblos: 303.
Puello, 72.
Puello, Eusebio: 162.
Puello, Gabino: 10.
Puello, José Joaquín: 10, 13, 28, 177, 201.
Puerta del Conde: 10, 177, 196, 201, 331.
Puerta de la Misericordia: 10.
Puerta de San Diego: 101, 202, 357.
Puerto Bello: 376.
Puerto Bergantín: 320.
Puerto Caballo: 187, 321.
Puerto Cabello: 227, 294.
Puerto de los Colorados: 316.
Puerto Escodido: 318.
Puerto de Gracia: 321.
Puerto Hermoso de los Españoles: 307.
Puerto Jicaco o de los Ingleses: 314
Puerto Libertad: 203.
Puerto Plata: 11, 13, 33, 44, 45, 47-50, 52, 55, 56, 58, 62, 66-69, 71, 81, 90, 107, 110, 117, 121, 157, 159, 164, 167, 168, 180, 182, 187, 189, 195, 199, 203, 206-209, 211, 212, 216, 219, 220, 227, 231, 235, 241, 244, 247, 261, 263, 264, 273, 282, 286, 319-324, 326, 351, 352, 355.
Puerto Príncipe: 50, 57, 67, 77, 79, 80, 84, 85, 92, 179, 181, 203, 389, 390.
Puerto Republicano: 29, 30, 56.
- Puerto Rico: 69, 75, 188-190, 196, 205, 206, 246, 247, 255, 257, 297, 344.
 Puerto de Santa Bárbara (Samaná): 317.
 Puerto de Santo Domingo, movimiento: 234.
 Puerto Viejo: 138, 143, 152, 232, 306, 308.
 Puertos: 286, 298, 299, 304, 307, 308, 312; cierre de: 29, 43.
 Puertos y puntos de anclaje o fondeaderos: 288.
 Puigvergé: 215.
 Pujol: 12.
 Pujol, P.: 256.
 Pujol, S.: 33.
 Pumarol, Juan: 349.
 Punta (pueblo): 303.
 Punta Aguila: 298, 299.
 Punta Arena o Arenosa: 311, 323.
 Punta Barlovento: 298, 299.
 Punta Cacao: 316.
 Punta Cana: 227, 233, 294, 295.
 Punta Capitán: 316.
 Punta Catalina: 306, 307.
 Punta Caucedo: 185, 265, 270, 271, 304.
 Punta Cabaret: 319, 320.
 Punta de los Corozos: 318.
 Punta Cuevita: 295.
 Punta Engaño: 233, 294, 313.
 Punta Espada: 114, 293, 294.
 Punta España: 295.
 Punta Fragata: 322.
 Punta Goleta: 319.
 Punta Gomero: 317.
 Punta Gorda: 317.
 Punta Isabelita: 19, 321.
 Punta Jicaco: 315, 324.
 Punta Manzanillo: 324.
 Punta Macorís: 303, 319.
 Punta Magdalena: 304.
 Punta Mangle: 315.
 Punta Martel: 296.
 Punta Martín García: 139, 143, 309.
 Punta de los Martiniqueños: 318.
 Punta de Moretes: 318.
 Punta Mortero: 302.



- Punta de Nizao: 306.
 Punta Palenque: 306.
 Punta de los Pescadores: 318.
 Punta de Piñones: 256.
 Punta Rusia: 156.
- Punta Salina: 33, 136, 139, 147, 326, 361.
 Punta Torrecilla: 136, 292, 293.
 Punta Trujillo: 309.
 Punta de Yuma: 295.
 Puntanal: 295.

Q

- Quemado, El: 133.
 Quezada, R.: 216.
 Quezada, J. A.: 239.
- Quiabón: 299.
 Quiabón, río: 298.

R

- R. H. Moulton (bergantín): 235, 237.
 Ración de marinos: 115.
 Ramírez, Juan: 213.
 Ramírez, Juan Bautista: 236.
 Ramírez, F.: 239.
 Ramírez, Federico: 238.
 Ramírez, Pedro: 102.
 Ramírez, Valentín: 230.
 Ramón, Juan: 80, 200, 215.
 Ramírez Arellano, María Germa-
 na: 254.
 Ranchitos, Los: 312, 314.
 Rancho del Cura: 309.
 Ranchos: 314; incendio de: 19, 133.
 Raper, teniente: 314, 315.
 Ravelo, Juan Nepomuceno: 214, 331.
 Ravenswood (bergantín): 231, 296.
 Raybaud: 243.
 Read, Julián: 216, 352.
 Read, William A.: 37, 80, 109, 110,
 112, 200, 216.
 Real Cédula: 221, 292.
 Real Cédula sobre corso: 251.
 Real Francesa, La (fragata): 210.
 Redfield: 329.
 Reforma, revolución: 9, 334.
 Regimientos: 20, 70, 80.
 Reglamento de Marina: 117.
 Reglamento para radas y puertos
 habilitados: 119.
- Reglas para los buques que entran
 en este puerto (Santo Domingo):
 290.
 Régner et Dourdet: 282.
 Reid, Wm.: 329.
 Relaciones Exteriores, Secretario de
 Estado de Justicia, Instrucción
 Pública y: 38, 78.
 Relaciones Históricas de Santo Do-
 mingo (E. R. D.): 245, 272.
 Relation des combats entre la Fran-
 ce et l'Angleterre... (Ives-Joseph
 Kerguelen): 244.
 Renacimiento (revista): 233.
 Renovales, Tomás de: 254.
 Renuncia de Santana: 14.
 Report of the Comisión Inquiry
 to Santo Domingo: 243.
 República, La (periódico): 204.
 República Dominicana: 9, 10, 12, 14,
 18, 20, 23, 30, 35-38, 41, 43, 46,
 49, 63, 68, 69, 87, 89, 95, 96, 114,
 118, 119, 182, 185, 213, 243, 257-
 260, 265, 268, 271, 279, 280, 282,
 284-286, 312, 315, 324, 360, 390,
 393.
 Reseña de los principales puertos y
 puntos de anclaje de las Costas de
 la República Dominicana, (R. H.
 Schomburgk): 244, 279.
 Restauración (vapor): 262, 275.
 Reves, Sr.: 315.



- Revistas: 179, 233, 356.
 Revolución haitiana: 9, 80.
 Reyes, María Baltazara de los: 178, 348.
 Reynoso, Petrona: 202.
 Rezia (barca): 232.
 Rhagatt: 392.
 Rheen, C. A. van: 200, 219.
 Ricart Marty, Pedro: 82, 218.
 Riché, Juan Bautista: 14.
 Rigolette (goleta holandesa): 45, 234, 235, 237.
 Rigoletto (barco): 211, 219.
 Rincón: 318.
 Río del Oro: 323.
 Río Piedras: 256.
 Ríos: 243.
 Riosito o Río Cito: 21, 310, 311, 354.
 Ripley, A.: 256.
 Riswick: 376.
 Rivier, Carlos: 36, 39, 80.
 Robertson, Wm.: 236.
 Robinson, Federico: 269, 279.
 Robiou: 253.
 Robles: 256.
 Robles, A.: 237.
 Roca, coronel: 42.
 Roca, Ignacio: 236.
 Rochela, La: 378.
 Rochester: 292.
 Rodas: 19.
 Rodela, La: 248.
 Rodolfina, La (goleta): 22, 139, 145, 146, 151, 154, 241.
 Rodrigo & Gautier: 231.
 Rodríguez, C. Armando: 247, 282.
 Rodríguez, J. J.: 240.
 Rodríguez, José: 160, 161.
 Rodríguez, José Alfonso: 264, 272.
 Rodríguez, José Patricio: 111.
 Rodríguez, Rafael Servando: 187.
 Rodríguez Demorizi, Emilio: 8, 80, 92, 179, 245, 326.
 Rojas, Arístides: 68.
 Rojas, José María: 68.
 Román, Alejandro: 238.
 Román, José: 238, 239.
 Romana, río: 299, 300.
 Romana, La: 107, 109, 117, 214, 264, 284, 298, 299, 300, 301, 325, 348.
 Romp (goleta): 41.
 Rómulo: 372.
 Rondón: 372.
 Rondón, A.: 107.
 Rosa, José de: 215.
 Rosa Herrera, Juan: 22.
 Rosario, Simeón del: 216.
 Roso, Francisco: 255.
 Rotschild, S.: 256.
 Rotschild, Cohen & Co.: 213, 234, 235, 236.
 Roy, L. A.: 28.
 Ruberto, F.: 240.
 Rubio y Moreno: Luis: 221.
 Ruiz, Félix María: 10.
 Runnebaum, C.: 282.
 Rusia: 46.
 Russel, almirante: 380.

S

- Sabana: 306.
 Sabana Buey: 11, 81, 82.
 Sabana Larga: 22, 354.
 Sabana de la Mar: 315, 316.
 Sable, obsequio de: 22.
 Sacrificio, isla del: 386.
 Sachs, teniente: 253.
 Saint Thomas: 13, 43, 45, 177, 183, 184, 200, 209, 223, 225, 234, 235-237, 256, 264, 265, 266, 272, 273, 283, 297, 326.
 Saint Thomas Tidende (periódico): 43.
 Sal: 100, 264.
 Salamanca: 245.
 Salcedo: 46.
 Salcedo, Francisco Antonio: 13, 49.
 Saldaña, S.: 240, 241.
 Sale, Francisco: 216.
 Sale Trou: 16, 85, 87-90, 98, 100.
 Salina, La: 305.
 Salomón hijo: 87.



- Samaná:** 29, 33, 56, 90, 107, 110, 168, 187, 188, 194, 207, 208, 216, 221, 232, 244, 245, 249, 250, 254, 260, 263, 282, 286, 314, 315, 317-319, 321, 322.
Samaná (goleta): 216.
Samaná, pasado y porvenir (E. R. D.): 245, 318.
Samedi, general: 13.
San Cristóbal: 12, 213, 281, 326.
San Cristóbal (isla): 248, 249, 371, 373.
San Diego, Puerta de: 101, 202, 357.
San Felipe (fortaleza): 337.
San Francisco (fuerte): 323; monasterio de: 358.
San José, (baluarte): 292.
San José (bergantín): 33, 46, 71, 73, 179, 196, 200, 202, 213, 214, 261.
San José (bote): 218, 241.
San José (bergantín goleta): 14, 106, 189, 213, 217, 338-345, 347, 352, 360.
San José (fuerte de): 18, 263.
San José y las Animas (balandra): 254, 255.
San Juan (río): 166.
San Juan: 15, 206, 281.
San Juan, derrumbadero de: 301.
San Juan de Ulloa: 386.
San Lorenzo: 316.
San Luis: 134.
San Luis del Sur, duque de: 87, 390.
San Marcos, Juan Bautista: 252.
San Martín (isla): 248.
San Miguel (barco): 211, 219.
San Miguel (bote): 241.
San Nicolás, Mole de: 79.
San Pablo (bote): 239, 242.
San Pedro (piedra): 301.
San Pedro de Macorís: 110, 232.
Sanabia, José Antonio: 10, 46, 80, 109, 111, 194, 201, 205, 216, 352, 360.
Sanabia, Manuel: 201.
Sanlúcar: 246.
Sánchez (ciudad): 187.
Sánchez, Agustín: 201.
Sánchez, Francisco: 80, 201, 238.
Sánchez, Francisco del Rosario: 9, 10, 28, 177, 197, 201, 213, 237, 331.
Sánchez, Jacinto: 238.
Sánchez, José: 252.
Sánchez, José María: 238.
Sánchez, P.: 239.
Sánchez Moreno, Domingo: 252.
Sánchez Ramírez, Juan: 16, 252.
Sánchez Valverde, Antonio: 250, 252.
Santa Fe: 329.
Santa Isabela: 284.
Santa María (nao): 221.
Santa María de Vigne (parroquia): 181.
Santa Marta: 103, 219.
Santana, Pedro: 7, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 20-22, 32, 33, 40, 49, 51, 66-72, 75, 76, 90, 106, 107, 113, 116, 152, 177-181, 186, 189, 192, 204, 209, 212, 214, 217, 326, 346, 350, 351, 353.
Santana, Ramón: 9.
Santana, Victoria: 242.
Santander, Francisco de Paula: 243.
Santiago: 11, 18, 27, 39, 48, 49, 51, 63, 67, 81, 84, 90, 110, 115, 116, 261-263, 282, 284, 321, 326.
Santiago, J.: 201, 205, 212, 240.
Santiago de Compostela, Orden de: 309.
Santiago de Cuba: 184.
Santo Domingo: 9-11, 13, 18-20, 27-30, 35-38, 41, 42, 47, 51, 66-69, 75, 76, 78, 82-84, 88-92, 96, 97, 100, 103-105, 108-111, 117, 119, 132, 135, 136, 139, 142, 144, 145, 147-155, 172, 178-181, 183, 184, 186, 189, 191, 194-197, 199, 200, 202, 205, 207, 208, 210, 216, 222, 226-228, 230-232, 234, 235, 241, 243-251, 253-256, 259-266, 269, 272-275, 279, 280, 282-286, 288, 292, 293, 294, 296, 297, 301, 302, 304, 305, 208, 310, 318, 323-325, 327, 331, 333, 349, 351, 353, 355, 364, 371-373, 382, 383, 389, 391-393.
Santo Domingo (bergantín): 219.



- Santo Domingo francés: 375, 377, 385-387.
 Santomé: 20, 354.
 Santoni: 238.
 Sanz Arismendi, C.: 272.
 Saona (isla): 228, 229, 294, 296-299, 344.
 Sardá, F.: 238.
 Sardá, J. A.: 238.
 Sargento: 193.
 Sattelite (balandra): 198.
 Saúl: 61.
 Saulo: 61.
 Saviñón, M.: 238.
 Scipion (barco): 244, 315.
 Scithia: 59.
 Scorpion (navío): 285, 297.
 Scroggins, J. M.: 201.
 Schad, Ferdinand: 238.
 Scheffield, J.: 201, 219.
 Schmidt, Friedrich: 236.
 Schomburgk, Robert H.: 114, 198, 226-231, 244, 260, 261, 279, 281, 282, 288, 326, 389, 390, 392, 393.
 Schon Willink & Co.: 273.
 Schneider, P.: 235.
 Schup, Alejandro: 98, 105, 215.
 Seaflower (barco): 260, 261.
 Secretario de Estado americano: 23.
 Secretario de Estado de Relaciones Exteriores haitiano: 30.
 Secretarios de Estado: 38, 51, 83, 88.
 Segerm, Sr.: 236.
 Seibo: 21, 84, 91, 110, 140, 154, 260, 303.
 Senacherib: 61.
 Sención, Pedro: 35, 36.
 Sentencia: 264.
 Sentinelle (goleta): 253.
 Separación (goleta): 14, 21, 22, 44, 46, 72, 135, 141, 142, 144, 151, 197, 218, 336.
 Separación Dominicana, La (goleta): 31-33, 45, 73, 180, 214, 218, 335, 350, 351, 352, 360.
 Seraphin, general: 13.
 Serra, José María: 10, 80.
 Serrano, Domingo Antonio: 252.
 Sevilla: 244-247, 272.
 Shanks, Sr.: 275.
 Siam: 283.
 Sierra Leona: 378.
 Siete Hermanos (cayos): 323.
 Siete de Julio (barco): 116, 155, 158, 164, 219.
 Signifié, La (goleta): 54, 56, 102, 220.
 Simón, Vallon: 56.
 Simphie (bergantín): 296.
 Sirius (goleta): 205.
 Situado, barco transporte del: 256.
 Sleebom, capitán: 311, 312.
 Smith, Albert: 185, 265, 272.
 Snow, Price: 45.
 Sociedad patriótica: 9.
 Soco, El: 109, 239, 240.
 Soco (río): 302.
 Sol (pueblo): 303.
 Soler, Antonio: 106, 110, 111.
 Soler, Florencio: 117.
 Solis, Ramón: 106, 201, 203, 335, 336, 352.
 Soñé, Francisco: 35, 36.
 Sordito, Manuel de Jesús (a) el: 89, 101, 192, 194, 202, 357.
 Sordo, Florentino: 348.
 Sortitude (barca): 236.
 Sosa, Francisco: 21.
 Sosúa: 157, 158, 320.
 Soto, Faustino de: 238.
 Soto, Francisco: 238.
 Soufrant, general: 11.
 Soulouque, Faustino: 15, 16, 20, 23, 37, 73, 74, 77, 80, 81, 86, 87, 92, 98, 101, 105, 181, 204, 352, 353, 356.
 Southampton: 283.
 Speed (buque): 320.
 Spence, Robert Trail: 52.
 Spiers, W.: 279.
 Spinter (barco): 227.
 Storer, Francis: 254.
 Stubbs, J. W.: 234, 235.
 Subjefe de la flotilla dominicana: 105.
 Suflé (fondeadero): 321.
 Superb (navío): 365.
 Superieur (barco): 253.



T

- Tabaco: 91, 285, 321, 373.
 Tabago: 375.
 Tallibart, Sr.: 236.
 Tannahill, John: 235.
 Tapol, (piloto): 253
 Taváre , Anita: 178.
 Tavera, Fernando: 11.
 Tavera, Miguel: 64.
 Tejeda, M. J.: 112.
 Tejera, Manuel de Jesús: 349.
 Tejera Bonetti, Emilio: 321.
 Telégrafo (vapor): 188, 244, 273.
 Telégrafo Constitucional de Santo Domingo, El (periódico): 256.
 Teniente artillero: 19, 109.
 Teniente General: 5.
 Tenientes: 56, 97, 106-108, 111, 112, 116, 140, 253, 260, 269.
 Tenientes Coroneles: 35, 81, 109, 111.
 Tenientes guardacostas haitianos: 94, 95.
 Teresa (goleta): 234, 235.
 Terremoto: 309.
 Terrible (bote): 240.
 Terror, El (bombarda): 205, 263.
 Tesoro nacional: 28.
 Teveral, Asunción: 201.
 Thom: 329.
 Thomas (príncipe): 379.
 Tiburón, duque del: 99.
 Tierra Firme: 246.
 Toledo, Federico de: 371.
 Toledo, Fradrique de: 248.
 Toledo, María de: 246.
 Torilha: 385.
 Toros salvajes: 249.
 Torralba, Josefa: 195.
 Torre, Miguel de la: 254.
 Torre del Homenaje: 292, 347, 351.
 Torres, José de: 254.
 Tortuga, Isla de la: 248, 371-373, 375, 376, 382, 386, 387.
 Tortuguero: 11, 30-40, 63, 81, 109, 136-139, 143, 144, 146-148, 150-153, 178, 180, 197, 214, 216, 218, 308, 335, 350.
 Toussaint, P. F.: 13, 44.
 Tracia: 59.
 Tradición: 46.
 Transit (pailebot): 41.
 Tratado de Vervins: 248.
 Tratados de paz, amistad, comercio y navegación: 17, 20.
 Travieso, F.: 256, 349.
 Travieso, José: 215.
 Travieso, Pancho: 349.
 Trece de Junio (bote): 240, 242.
 Trece Moron (barco): 219.
 Tregua: 17.
 Treinta de Marzo (goleta): 14, 46, 72, 73, 219, 360.
 Tricomalee (navío): 289.
 Trinidad, José: 202.
 Trinitaria, sociedad patriótica, la: 9, 331.
 Trinitario: 80.
 Trío (goleta): 264.
 Troncoso, coronel: 80.
 Trujillo hijo, Teniente General Rafael Leonidas: 5, 8.
 Trujillo Molina, Generalísimo Rafael Leonidas: 5, 8.
 Tual, Isaac: 235.
 Turín: 22, 182, 354.
 Turk Island: 282.
 Tybee (vapor): 244.

U

- Uberos Altos: 315.
 Unión (goleta): 50, 52, 54, 66, 242.
 Urraca, Bernardo: 154.
 Utrera, Fray Cipriano de: 245, 252.



V

- Valencia, Francisco: 251.
 Valencia, María Francisca: 201.
 Valentín, D.: 215.
 Valerio, Fernando: 11, 22.
 Valverde, C.: 117.
 Valverde, Manuel María: 10, 33.
 Valverde, Pedro: 21, 354.
 Vallejo, María A.: 201.
 Vandalia (bergantín): 36-40.
 Vander-Horn: 385, 386.
 Vapor de guerra: 275.
 Vapor de guerra español: 276.
 Vapor mercante: 275.
 Vapor prusiano: 232.
 Vapores: 273, 274, 276.
 Vargas, Matías de: 21, 354.
 Vásquez, Horacio: 349.
 Vaval, L.: 77.
 Vega, La: 84, 282, 284.
 Veintisiete de Febrero (goleta): 14, 46, 71-73, 80-84, 88, 89, 96, 97, 99-104, 107-109, 112, 116, 117, 164, 178, 180, 185, 186, 188-191, 193, 195-197, 199-203, 210, 212, 219, 334, 352, 354, 360, 390-392.
 Vela, Vicente: 245.
 Veloz, P.: 240.
 Vellerino de Villalobos, Pbro. Baltasar: 245.
 Venables, Roberto: 7, 247, 272, 305.
 Venezuela: 9, 209, 215, 223, 331, 357.
 Ventura, Carlos: 216.
 Ventura, Miguel: 183.
 Veracruz: 386.
 Vicecónsul inglés: 283.
 Vicecónsul sardo: 182.
 Vicepresidentes de la República Dominicana: 22, 182, 261.
 Vicini: 349.
 Vicioso, Antonio María: 202.
 Vicioso, Simeón: 17, 97, 101, 102, 105, 109-112, 116, 186, 202, 203, 211, 229, 352.
 Victoria (goleta): 188, 201.
 Victoria, H.: 238, 281.
 Victoria, Reina: 198.
 Victory (bergantín): 227, 313.
 Viejas Memorias (Sócrates Nolasco): 51.
 Vieques, isla de: 255.
 Vigía, El (periódico): 42.
 Vigo: 248.
 Villa, Ramón: 160.
 Villa Duarte: 276.
 Villamil, Modesto: 275, 276.
 Villanueva, general: 44, 50, 56.
 Villaveleix (agente haitiano): 18.
 Ville de Candebec (fragata francesa): 45.
 Vintró, Pro.: 238.
 Virginia (goleta): 54, 73, 220.
 Virrey: 293.
 Visita del Porpoise: 259.
 Viviendas: 293.
 Vixen (barco): 203.
 Vizcaya: 339.
 Vizconde: 18.
 Vos, J. A.: 241.

W

- Walker, Joseph: 289.
 Wanderer of Yarmouth (bergantín): 229.
 Warner: 371.
 Washington: 34, 37, 38, 185, 200, 205, 243.
 Waterloo (barco): 226, 232.
 Webster: 23, 37.
 Wenceslao: 216.
 Wesleyan, misioneros: 317.
 Wilhelmine (bergantín): 311.
 Willaumez, contralmirante: 363.
 William, Sr.: 237.
 Williams, George: 269.
 Willis: 373.
 Wintammoyh (goleta): 237.
 Wood, capitán: 260.
 Woss y Gil, Alejandro: 348, 349.
 Wykr, Charlestennox: 389, 390.



Y

Yaque (del Sur): 31, 309.

Yaque (del Norte): 315, 321, 323.

Yaqueson: 115, 116, 318.

Yarmouth: 313.

Yeguada: 315.

Yorker: 274.

You (empleado de nombre): 253.

Yuna: 187, 318, 321.

Z

Zaragoza, Justo: 245.





Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

	Pág.
8.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. 14 abril 1844	41
9.—NOTICIAS DE SANTO DOMINGO. La Guaira, 6 agosto 1845	41
10.—CIERRE DE LOS PUERTOS DOMINICANOS. Port-au-Prince, ce, 27 septiembre 1845	43
11.—PATRIOTISMO. Santo Domingo, 8 octubre 1845	47
12.—COMPRA DE LA ALERTA. CARTA DE M. GNECO. 1 no- viembre 1845	48
13.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA EN PUER- TO PLATA. Parte Oficial. 27 diciembre 1845	49
14.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA EN PUER- TO PLATA. 21 diciembre 1845	52
15.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Discurso que pronunció en la iglesia de la ciudad de San Felipe de Puerto Plata, el cura rector y vicario foráneo de ella, presbítero doc- tor Manuel González de Regalado y Muñoz, en la solemne fun- ción de acción de gracias, el 28 de diciembre de 1845 y 2º de la Patria	58
16.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Del Cónsul francés al Ministro de Negocios extranjeros de Francia. San- to Domingo, 21 enero 1846	66
17.—NAUFRAGIO DE LA ESCUADRA HAITIANA. Caracas, 16 febrero 1846	68
18.—DEL PRESIDENTE SANTANA AL COMANDANTE DE LA DIVISION ESPAÑOLA DE OPERACIONES EN LAS COSTAS DE LAS ANTILLAS. Santo Domingo, 24 febrero 1846	69
19.—MEMORIA DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA, GE- NERAL MANUEL JIMENES, AL PRESIDENTE DE LA RE- PUBLICA. (Párrafo) 14 febrero 1846	70
20.—MENSAJE PRESENTADO POR EL PRESIDENTE SANTA- NA AL CONGRESO NACIONAL EL 3 DE MARZO DE 1846 (Párrafo)	72
21.—Soulouque, CARTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DEL ESTE. Port-au-Prince, 24 noviembre 1848	73
22.—OFENSIVA MARITIMA. Del Ministro de Relaciones Exterio- res de la República a los Cónsules de Francia e Inglaterra. Santo Domingo, 14 marzo 1849	78
23.—INSTRUCCIONES DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARI- NA AL JEFE DE LA FLOTILLA. 20 marzo 1849	79
24.—OFICIO DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA AL JE- FE DE LA FLOTILLA. 22 marzo 1849	80



44.—DIARIO DE NAVEGACION DE LA GOLETA DE GUERRA LIBERTADOR EN SU VIAJE A CURAZAO EL 27 DE SEPT. DE 1859. Gral. J. A. Acosta	169
---	-----

ARTICULOS Y APUNTES DIVERSOS

PROCERES DE LA MARINA DOMINICANA	177
LA FLOTILLA DOMINICANA	203
NAUFRAGIOS, 1846-1860	221
EL PUERTO DE SANTO DOMINGO EN 1851-1860	234
APUNTE BIBLIOGRAFICO	243
APUNTES DIVERSOS	246

APENDICE

RESEÑA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS Y PUNTOS DE ANCLAJE DE LAS COSTAS DE LA REPUBLICA DOMI- NICANA, por Sir R. H. Schomburgk	279
HURACAN DEL 26 AL 27 DE AGOSTO DE 1855, por Sir Robert H. Schomburgk	326
DOS NAVES CON UN NOMBRE, por José Gabriel García	331
COMBATE NAVAL DE TORTUGUERO, por C. N. Penson	335
BAJO CABELLO O UN RASGO AUDAZ, por C. N. Penson	337
JUAN BAUTISTA CAMBIASO, por José Gabriel García	348
CARLOS FAGALDE, por Bernardo Pichardo	356
LA ESCUADRA DOMINICANA, por Amiama Gómez	360
BATALLA NAVAL DE SANTO DOMINGO, 1806, por J. F. Hen- nequin	363

TRADICIONES MARITIMAS

ALGUNOS FILIBUSTEROS CELEBRES: MONTAUBAN, MONT- BARS, GRAMMONT, MORGAN	371
---	-----

ADICION

ACERCA DE LA EXPEDICION DE FAGALDE	389
INDICE DE PERSONAS, LUGARES Y MATERIAS	395





*Este libro fué impreso en la
Editora Montalvo, en Ciudad
Trujillo, República Dominicana,
y se terminó el día 10
de Abril de 1958.*



Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

