

8 de septiembre de 1820

DESEMBARCO DE LAS PRIMERAS TROPAS DEL EJÉRCITO EXPEDICIONARIO DEL GRAL. SAN MARTÍN EN TIERRAS PERUANAS

El capitán de fragata (R) Marcos Nicolás Moral, egresó de la Escuela Básica de Infantería de Marina, como guardiamarina Complementario de IM, el 31 de diciembre de 1967, recibiendo el Premio Medalla de Oro Almirante Brown, al mejor promedio de egreso. Cursó la Escuela Politécnica Naval en 1976, el Aplicativo de IM en 1979 y el de Administración Superior de Organizaciones.

Prestó servicios en los cinco Batallones de Infantería de Marina. Fue Segundo Comandante a cargo del Batallón de IM N° 2 (Ec) (1983 - 1984), Segundo Comandante del Batallón de Vehículos Anfibios (1984), Subjefe a cargo de la Base de Infantería de Marina Baterías (1989).

Es licenciado en Historia por la Universidad Nacional del Sur (1989). Se desempeñó como director del Complejo Histórico Baterías entre los años 1985-1993. Ha dictado conferencias y escribió artículos relacionados con su especialidad en medios de la zona. Se le ha reconocido la capacitación y/o antecedentes profesionales en Justicia Militar. Prestó servicios en el Consejo de Guerra de Comando de Puerto Belgrano, donde cubrió los puestos de Secretario, Fiscal y Vocal Permanente a cargo de la Jefatura del Consejo de Guerra. Pasó a retiro a su solicitud el 1° de setiembre de 1999.

Ha sido profesor militar de las materias Justicia Militar y Reglamentación en la Escuela de Técnicas y Tácticas de la IM (1990-1991). De Historia Naval Argentina y de Defensa Nacional en los Cursos de Integración Naval y en el Curso de Ascenso de Suboficial a Oficial, años 1998-1999 y de Conducción y Ética Militar a cursos de Aspirantes navales en la mencionada escuela en 1999.

Miembro de las actuales comisiones del Centro Naval y del Instituto Nacional Browniano filiales Bahía Blanca, ejerce actualmente la docencia.



MARCOS NICOLÁS MORAL

El plan estratégico Sanmartiniano se podía resumir de la siguiente manera:

- Adoptar una estrategia operacional defensiva en el NW del territorio de las Provincias Unidas, con el fin de interrumpir el impulso ofensivo realista desde el Alto Perú, evitando penetraciones en nuestro territorio.
- Adoptar una estrategia operacional ofensiva con el Ejército de los Andes, franquear los Andes y obtener la decisión mediante operaciones ofensivas tácticas a fin de dar la libertad a Chile.
- Conquistando Chile, ejecutar operaciones navales ofensivas, a fin de obtener la superioridad táctica durante la operación anfibia, que permitiría la proyección ofensiva del Ejército Combinado sobre las costas hostiles peruanas.
- Proseguir la ulterior ocupación del territorio interior peruano, mediante operaciones tácticas que posibilitaran obtener la decisión en el último bastión de denominación española en América del Sur.

1. La construcción del poder naval

Conquistando Chile, se comenzó a trabajar en la formación del poder naval necesario, que permitiera concretar la tercera fase del plan del Libertador: conquistar Perú.

Para lograrlo, se adoptaron diferentes modos de acción:

- Se negoció con los diversos centros del poder la adquisición de naves y tripulantes principalmente ingleses y franceses.
- Se creó la academia de guardiamarinas en Chile y se llevaron los “huasos” al timón.
- Se integró a las tripulaciones de los buques de guerra, con personal de tropa proveniente de las compañías de un Batallón de Infantería de Marina y de una Brigada de Artillería de Costas de reciente constitución.

Todo lo cual configuró la primera escuadra naval chilena, que fue puesta al mando del capitán de navío Manuel Blanco Encalada.

BCN

Número 806

Enero/diciembre de 2003

Recibido: 10.9.2001

(1)

Dentro del marco de la guerra de corso, como operaciones navales subsidiarias que contribuyeron al plan del Libertador, no podemos dejar de señalar la campaña de corso de Brown al Pacífico 1815-1816 según la opinión del almirante Destéfani en su *Manual de Historia Argentina*, Bs. As. Talleres Gráficos de la DIAB, 1980, 3ª Ed. Págs. 58 a 62.

Mientras se realizaban todas estas actividades, el gobierno de Chile recurrió a la guerra de corso como único recurso de hostigamiento al tráfico marítimo español con buenos resultados (1).

1.1 Las operaciones navales

Las operaciones navales se iniciaron con Manuel Blanco Encalada primero, y su victoria en el Pacífico Sur, en el combate de la isla Santa María, destruyendo y capturando la inmensa mayoría de los buques de la expedición de refuerzo del coronel Fausto del Hoyo. Del vicealmirante Lord Cochrane, después con sus dos campañas marítimas al Perú, la primera desde el 14/01 al 17/06 de 1819 en la que estableció el bloqueo al Callao, donde se encontraba la aún poderosa escuadra española, que había buscado el abrigo y la protección de los cañones de los castillos de sus fortalezas y de cuyo resguardo no salió, a pesar de los esfuerzos de la fuerza naval sitiadora, por buscar la decisión.

Realizándose además incursiones anfibias sobre distintos pueblos de la costa peruana, con el objetivo de difundir las ideas de libertad e independencia, llegando su accionar hasta el puerto de Guayaquil. Interdictando todo intento furtivo de romper el cerco ya sea para abandonar o ingresar a la zona marítima bloqueada.

Esta acción tuvo su continuidad en la segunda campaña de Cochrane desde el 12/09 a fines de diciembre de 1819 en que se volvieron a repetir las operaciones navales con similares características a la anterior; pero con menores resultados tácticos y prácticos. Pese a haber agotado el Lord Almirante su ingenio bélico, no pudo sacar la flota española de su apostadero, ni provocarle daños decisivos manteniéndose un statu quo en la zona de operaciones, que se volvió a extender hasta el puerto de Guayaquil.

Al navegar ya en aguas del mar de Chile, rumbo a Valparaíso, de regreso de esta segunda campaña bloqueadora, la nave almirante se separa del resto de la flota y pone rumbo a Punta Galera y en donde se le unen la goleta *Moctezuma* y el bergantín *Intrépido*, con la idea de realizar una operación subsidiaria en los mares del Pacífico Sur, consistente en la conquista de la plaza fuerte de Valdivia, epopeya donde se cubrieron de gloria las tropas de infantería de marina al mando del mayor Beauchef, y del mayor Miller, artífices de esta verdadera proeza que con 300 hombres que atacaban al descubierto, con armas livianas, conquistaron una plaza fuerte por más de 1.609 hombres y 102 piezas de artillería.

“Sólo unas tropas aterradas por los anteriores sucesos pudieron permitir a Cochrane posesionarse de una plaza, la más fuerte e importante en el Pacífico. Pero debemos persuadirnos que el mayor pavor, tibieza y desaliento estuvo en los jefes y oficiales, y muy particularmente en los primeros, pues a más de no dar energía y ánimo a sus tropas, perdieron el tiempo en disputas del mando, abandonando la atención primaria de la defensa, que era lo interesante en aquellas circunstancias. Ambición que tanto daño originó a los españoles en el decurso de la guerra y en esta ocasión a un número de soldados que aunque superior mal dirigidos fueron inferiores, cuya fuga no suspendieron hasta Chiloé, 65 leguas de distancia, dejando muertos en los castillos 115 hombres de tropa que guardaban aquellas fortalezas.

“Asombra verdaderamente que estos jefes, oficiales y tropas peninsulares hubiesen sido, los que haciendo prodigios de valor, constancia y firmeza expulsan a los franceses de España, peligra la verdad en asegurarlo si no tuviésemos a la vista la evidencia.” (Rodríguez Ballesteros, José, *Historia de la Revolución y Guerra de la independencia del Perú desde 1818 hasta 1826*. Santiago de Chile. Imprenta Cultura 1946. Tomo XXXII. Pág. 259.)

Conquistada la plaza fuerte y tomando el pueblo del mismo nombre Cochrane se dio a la vela con su pequeña fuerza de tareas a fin de lograr coronar con el éxito otro ambicioso objetivo: conquistar Chiloé.

En Chiloé, la situación era diferente: la guarnición defensora de las islas estaba bien conducida por sus jefes y oficiales y si bien padecían toda clase de penurias y calamidades el ejemplo de sus jefes mantenía la moral de las tropas alta y fieles a las autoridades peninsulares. El intento de ataque fue decididamente rechazado e hizo desistir al Lord Almirante de sus intenciones, reagrupa su gente, la reembarca y pone proa a Valparaíso, adonde arriba el 27 de febrero de 1820 enarbolando su insignia en la *Moctezuma*, jalonando con su portentosa aventura el camino de laureles de la bisoña marina de Chile.

2. Consecuencias de las campañas de Cochrane y Blanco Encalada

- Incrementó el poder naval patriota en detrimento del realista, consolidando la superioridad naval táctica desde Punta Arenas a Guayaquil, obteniendo el control del mar que permitiera realizar la operación anfibia con el adecuado margen de seguridad exigido por San Martín.
- Valparaíso quedó cubierto de golpes de mano y aseguraba el dominio de las líneas de comunicaciones entre el Río de la Plata y Guayaquil.
- Valparaíso privó a las flotas españolas de un punto de apoyo importante: ganados Montevideo y Carmen de Patagones los buques españoles zarpaban de los puertos de la metrópoli, navegaban sin un solo punto de apoyo por el Atlántico Sur, atravesaban el estrecho de Magallanes o el Drake, y al comenzar a navegar en el Pacífico Sur seguían careciendo de puntos de apoyo, donde reaprovisionarse o reparar sus naves, a lo que se le agregaba el permanente peligro de enfrentarse con naves de la Armada chilena en misión de patrullaje, el peligro y la sensación de inseguridad persistía hasta alcanzar los puertos de Callao o Guayaquil, empresa azarosa por cierto que pocos se atrevieron a intentar.
- Prácticamente desde el comienzo de las operaciones navales, la Armada española, adoptó una estrategia operacional defensiva, replegándose sobre el Callao y no haciendo ningún esfuerzo por modificar esta situación. Como consecuencia de ello el prestigio español sufrió otro duro golpe, que trascendió a Europa y a la opinión pública de los pueblos de la costa en todo el extenso litoral marítimo.

La escuadra chilena navegaba en aguas libres de toda oposición, consecuencia de ello la marina mercante comenzó a tomar un vigoroso impulso. Unos veinte buques de transporte de buen porte recorrían las costas, intercambiando producciones de las diversas provincias, a lo que se sumaba el comercio con Bs. As. y Río de Janeiro. Valparaíso crecía, casas de comercio extranjeras, filiales de las de Europa y de los EE.UU. hacían circular la savia vivificante de la riqueza y del desarrollo comercial que harían de Chile en la década de 1840 un país estable y pujante, vívido ejemplo de la importancia del poder naval en la riqueza y progreso de las naciones.

3. La operación anfibia

Las condiciones estaban dadas para comenzar la última fase del plan del Libertador: planificar, organizar, coordinar ejecutar y supervisar la operación anfibia que concretaría la libertad del Perú.

El teatro de operaciones sería el Pacífico Sur, sus aguas, costas y territorio interior desde Valparaíso a Guayaquil. La distancia a recorrer en el movimiento hacia el objetivo oscilaba en las 2.000 millas de las cuales 800 pertenecían al norte chileno. A lo largo del litoral peruano había buenos fondeaderos, en particular en la zona de puertos intermedios entre Nazca al norte y Cobija al sur como los de Paracas y Huacho; el de Arica era peligroso para los desembarcos.

Los meses elegidos para la operación anfibia fueron los de julio a septiembre; en esa época los vientos de fuerza cuatro o más alcanzan el 30 y el 40 por ciento del total, por las tardes recrudescen en los fondeaderos rotando del SE al SW. Los temporales son escasos, la nubosidad promedio es de 6 a 7, no hay lluvias, pero sí frecuentes garúas y la niebla suele asentarse por semanas. La temperatura media es de 15° C y la de las aguas es de 10° C. Por consiguiente era de esperarse una travesía cómoda, extendiéndose esa comodidad a los caballos y a la carga pesada como el material de artillería.

Debía de analizarse las dificultades de la navegación nocturna, bajo temporales o en condiciones de escasa visibilidad que podían romper la disposición de marcha del convoy, con la separación de algún transporte; debía de preverse también el posible hostigamiento por parte de buques enemigos. Chiloé, las islas de Juan Fernández y las de Galápagos eran puntos geográficos de especial interés.

El alistamiento para el embarco del Ejército Unido exigía medidas de coordinación entre el escalón naval y el terrestre. La preparación de los buques de transporte, su capacidad de estiba de material y equipo de la tropa, del material de artillería, de los pertrechos y accesorios, la caballada, las condiciones de habitabilidad, los víveres, el agua, el transporte del personal que debía responder al plan táctico en tierra, debía de ser coordinado y planificado entre el comandante del buque y el comandante de tropa.

A esto se agregaba en la planificación, coordinación y ejecución una dificultad más: como en ese tiempo no había embarcaciones de desembarco en el concepto funcional actual de las operaciones anfibias, ni tampoco vehículos anfibios, no existían para esta fase del movimiento de buques a la costa estaciones de transferencias, donde las tropas pasan de una organización administrativa, durante la travesía, a una organización táctica, para iniciar el asalto: San Martín debió amalgamar esas dos fases en una sola, con las siguientes dificultades y en detrimento de la economía de los medios.

La tropa se concentró en los puntos de embarco: Valparaíso, el grueso, y Coquimbo, donde embarcó el Batallón 2.

La coordinación, que es fundamental en este tipo de operaciones, y que debe ser recurrente y paralela, tuvo sus roces e inconvenientes a todos los niveles: los comandantes navales a veces se resistían a admitir, en las bodegas de sus buques, cargas, material bélico estibado de determinada manera que estimaban que ponían en peligro la seguridad de sus buques contra la necesidad de los comandantes de tropa de tener concentrado todo lo necesario en un solo buque, lo que garantizaba la movilidad, flexibilidad y autonomía mínima necesaria para operar en tierra.

El aislamiento insumió tres meses y el embarco del personal, material, equipo y carga 15 días. Esta tarea logístico-administrativa, una de las más difíciles e importantes y de la cual depende el éxito de la operación, fue ejecutada a las órdenes del intendente general del Ejército Unido: general Juan Gregorio Lemos, antiguo administrador de Aduanas.

A ello se debía agregar, por parte del escalón naval, las instrucciones de comando y comunicaciones y las medidas de coordinación: instrucciones de navegación, meteorología, señales, emergencias, etc.

Los comandos del escalón terrestre debían interpretar cuidadosamente las instrucciones operativas que le negaban la búsqueda y la posibilidad de empeñarse en un combate decisivo, salvo en situaciones muy favorables, mientras durase la gran desproporción de fuerzas a favor del enemigo.

El embarco finalizó el 20 de agosto de 1820, zarpando ese mismo día la expedición libertadora —dice con bellas palabras Ricardo Rojas—, “cuando San Martín, desde la nave que

llevaba su nombre, revistó la escuadra, lista para zarpar. El puerto y los cerros que desde la ciudad dominan la bahía estaban colmados de pueblo, hombres y mujeres, que desde Santiago y las inmediaciones de Valparaíso habían llegado para presenciar la partida.

“El aire claro, vibrante de rumores marciales, y el mar verde tachonado de velas blancas, ofrecían a los ojos un espectáculo. El sentimiento heroico se fundía con la emoción de la naturaleza, y cuando las naves empezaron a andar, un clamor de ovaciones y augurios se levantó de los ansiosos pechos, mezclado al Himno Argentino de las bandas de a bordo. San Martín, desde la capitana, oía vivir su nombre junto con el de la Patria y la libertad, emocionado de ver cómo empezaba a realizarse su último sueño heroico. Él sabía muy bien cuál era su destino, invocado al partir en el manifiesto de la desobediencia. Pensaba, acaso, que Buenos Aires habría de perdonarle alguna vez su heroica evasión. Inmóvil como una estatua de bronce, estuvo mirando la soberbia montaña mientras la flota navegaba. Desde la costa, muchas pupilas con lágrimas de gloria contemplaban las embarcaciones, hasta que las innumerables velas blancas, hinchadas por el viento del océano, fueron, lentamente perdiéndose en la lontananza marina”. (Busaniche, José Luis, *San Martín Vivo*. Capital Federal. Nuevo Siglo. 1995. Págs. 144 y 145.)

El escalón escolta se armó con siete unidades de guerra, con un total de 231 cañones y 1.928 tripulantes a órdenes del vicealmirante Lord Cochrane.

El escalón transporte, compuesto por la división Vanguardia, cuatro buques; Centro, cinco buques, y Retaguardia, cinco buques, trasladaba a todo el Ejército Unido y plana mayor, que sumaban 4.365 hombres distribuidos en doce batallones. La artillería ascendía a 21 cañones de campaña, diez de montaña, dos obuses pesados y dos morteros. Completaban al Ejército una compañía de zapadores, el parque, la maestranza, armamento para armar 15.000 hombres, 4.000 equipos nuevos, municiones repuestos, víveres, bagajes, una imprenta y una caja militar de 180.000 pesos a órdenes del General San Martín, quien era además el comandante superior responsable de la Expedición (2).

La travesía fue pródiga en incidentes, característicos de un viaje de esta naturaleza: mares embravecidos, nieblas, calmas, los buques escoltas que se esmeraban en el mantenimiento y la seguridad del convoy, ante buques que se abren, se cierran, se rezagan o ante la aparición de una vela en el horizonte. La flota debió soportar malos tiempos el 27 y 30 de agosto, a raíz de los cuales se separaron y retrasaron 3 buques de transporte en total, que fueron recuperados entre el 12 y el 15 de septiembre ya frente a la zona del objetivo. Sus pérdidas total o parcial podrían haber incidido negativamente en el éxito de la campaña, debido a la importancia, cantidad y volumen de la carga que transportaban.

Durante la travesía, no hubo ningún intento de la escuadra realista de realizar ningún ataque a la expedición que se acercaba a sus costas, no hubo acciones de interdicción que de haberse practicado podrían haber retrasado su marcha, hundido, apresado, averiado o dispersado algún transporte, afectando la capacidad operativa del Ejército Unido, y quizás el éxito de la campaña. San Martín adolecía de una seria limitación: escasos medios de desembarco e inadecuados, impreciso y escaso volumen de fuego naval de apoyo, por lo que reducía la posibilidad de desembarco a jugar fundamentalmente con el factor sorpresa, para equilibrar la desproporción de fuerzas y mantener la iniciativa y la libertad de acción.

Los lugares de desembarco seleccionados eran Paracas y Huacho, sin problemas náuticos y adecuadamente alejados de Lima, adonde arribaron el 7 de septiembre, fondeándose en Paracas.

El día siguiente, comienza el desembarco a las órdenes del general Las Heras con el Batallón N° 11 reforzado, con el objetivo de consolidar una cabeza de playa y proseguir su ulterior ocupación hacia el interior de la zona del teatro de operaciones.

(2)

Estas detalladas y pormenorizadas cifras de buques, hombres, cañones, bagajes y pertrechos, entre otras cosas, han sido colocadas ex profeso, para que el lector tome conciencia de la magnitud del plan de embarco, con los escasos medios de la época en buques de poca envergadura y que hacen resaltar la capacidad organizadora del general Lemos y la importancia de la planificación de San Martín para poner a flote semejante cantidad de hombres, caballos, material, equipos y pertrechos. (Nota del Autor.)

4. Consecuencias de la operación anfibia al Perú

Lima era el objetivo final a conquistar pues era el foco de dominación realista más importante, constituyendo una amenaza para la causa de la libertad de América.

San Martín estaba plenamente convencido de que por las características topográficas del teatro de operaciones NW era imposible tanto para las tropas patriotas llegar a Lima, como para las realistas alcanzar Buenos Aires. Las tres expediciones al Alto Perú eran ejemplos claros y convincentes.

La opción era conquistar Chile para utilizarlo como plataforma de lanzamiento, y alcanzar Perú por vía marítima. Así de simple y sencillo como lo son todas las grandes cosas.

Cuando se habla del genio militar de San Martín, se piensa en el franqueo de la cordillera de los Andes, donde iguala y emula las hazañas de Napoleón y Aníbal; pero donde su talento creativo y organizador brilla con perfiles propios es en la concepción y organización de esta formidable empresa por mar, en donde si confrontamos paso a paso los hechos históricos que se van sucediendo desde que se comienza a constituir el poder naval patriota, con el fin de obtener la superioridad marítima táctica en la zona de operaciones, hasta el desembarco en Paracas y Huacho, a la luz de la moderna doctrina anfibia, vemos que son más los puntos de coincidencias que los de disidencia lo que nos permite afirmar que estamos ante la primera operación anfibia de envergadura realizada en la época independiente.

Es en este hecho donde el genio militar del Libertador supera al del Gran Corso, que no supo preverlo en su campaña a Egipto y sufre las consecuencias de Abukir. Nuestra historia, que no se puede separar de su pueblo, siempre ha tenido una visión e interpretación terrestre de los hechos históricos, como consecuencia de la idiosincrasia, de una manera terrestre de ver las cosas y por consiguiente no ha sabido valorar en toda su magnitud la visión marítima de San Martín, y el sello predominante anfibia que caracterizó la campaña en tierras peruanas. Sin la superioridad táctica marítima en la zona de operaciones, San Martín no habría contado con el espacio de maniobra para mover su escalón naval, equilibrando con la movilidad y la sorpresa la superioridad numérica terrestre de las fuerzas españolas a través de operaciones de hostigamiento y diversión hasta lograr ocupar Lima sin disparar un solo tiro (3).

Esta campaña al Perú realizada a través de una operación anfibia aquilata los méritos suficientes para titular a San Martín como Infante de Marina Argentino y sugerir la fecha de desembarco en Paracas por su trascendencia equiparable a la del 17 de mayo de 1814 en el calendario de las efemérides navales, ya que marca la iniciación de una de las más importantes operaciones anfibias combinadas del hemisferio Sur de la época de la Guerra de la Independencia. **BCN**

(3)

San Martín, estuvo embarcado más de un año en la fragata Santa Dorotea desde el 21 de junio de 1797 al 15 de junio de 1798, como jefe de una compañía embarcada. Siendo integrante de la plana mayor de la tripulación, comparte navegación, patrullados y convoyados, alcanzando una capacidad marinera básica que culmina en el combate naval contra la nave León y su captura por el enemigo inglés. En ese ínterin fue testigo de comentarios en conversaciones de cámara sobre la batalla naval de San Vicente, alcanzó a divisar la poderosa escuadra francesa destinada a invadir Egipto, y fue contemporáneo de Aboukir y sus consecuencias. San Martín asimiló las enseñanzas de estos hechos históricos, y superando el concepto de poder naval de Mahan, en sus operaciones en el Perú aplicó el moderno concepto de Bernard Brodie, adaptado a las necesidades de su época: "el conjunto de fuerzas navales y terrestres, más aquellos puntos de apoyo necesarios, confieren a una nación la capacidad de proyectar su poder en y desde el mar" y para lo cual es condición sine qua non tener superioridad naval en la zona donde se van a desarrollar las operaciones. (Cfr. Hasenbalg, Rodolfo Jorge. "El Poder Naval Contemporáneo", Bs. As. Boletín del Centro Naval Nro. 246 / 247, julio - diciembre de 1986 vol. 104.)

Bibliografía

Fuentes documentales primarias

- Rodríguez Ballesteros, José (Coronel). Historia de la Revolución y Guerra de la Independencia del Perú desde 1818 hasta 1826. Santiago de Chile. Imprenta Cultura 1946. Tomos XXXII y XXXIII.
- Publicaciones de la Armada Argentina referentes a la Doctrina y Procedimientos de las Operaciones Anfibias.

Fuentes documentales secundarias

- Braun Menéndez, Armando y otros. San Martín y el Mar. Bs. As. Departamento de Estudios Históricos Navales. 1962.
- Busaniche, José Luis. San Martín Vivo. Capital Federal Nuevo Siglo. 1995.
- Destéfani, Laurio H. (contraalmirante [R]). Manual de Historia Argentina, Bs.As. Talleres Gráficos de la DIAB 1980 3ª. Ed.).
- Eleta, Fermín (capitán de navío [R]). San Martín Influencia del Dominio del Mar en la Guerra de Liberación de Chile y San Martín Influencia del Dominio

- del Mar en la Guerra de Liberación de Perú y Ecuador. *Historia Marítima Argentina dirigida por el contraalmirante (R) Destéfani, Laurio H.* Bs. As. Departamento de Estudios Históricos Navales. Tomo V. Cap. XVIII y XIX. 1987.
- Espíndola, Adolfo S. (general). San Martín Militar. Bs. As. Instituto Nacional Sanmartiniano. Separata de los Andes del Colegio de Estudios Superiores Sanmartinianos N°1. 1959.
- Hasenbalg, Rodolfo Jorge. "El poder naval contemporáneo". Bs. As. Boletín del Centro Naval N° 746/747 julio-diciembre de 1986, vol. 104.
- Mitre, Bartolomé (general). Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana. Bs. As. Biblioteca de "La Nación". 1903.
- Pérez Amuchastegui, A. J. Ideología y Acción de San Martín. Bs. As. EUDEBA. 1966.
- Stevenson, William Bennet. Memorias de William Bennet Stevenson sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú. Madrid. Americana.
- Xiberta, Raúl Fernando. La Política Marítima del Protector del Perú General José de San Martín. Córdoba. La Cumbre. 1970.