

***Derroteros
de la
Mar del Sur***

Año 1

1993

Núm. 1

Lima (Perú) - Madrid (España) - Mulazzo (Italia)

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, a/a Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Av. Salaverry 2487, Lima, Perú, correspondiente a su boletín nº 4;

Centro Marítimo y Naval "Don Casto Méndez Núñez", apartado 19241, 28080 Madrid, España, correspondiente a su boletín nº 4; y

Centro di Studi Malaspiniani Alessandro Malaspina, Palazzo Malaspina, 54026 Mulazzo, Italia.

Comité editorial:

Gaspar Alayza (Italia)
Eduardo Dargent Chamot (Perú)
José Ramón García Martínez (España)
Dario Manfredi (Italia)
Jorge Ortiz Sotelo (Perú)

Edición y administración:

Jorge Ortiz Sotelo,
a/a Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
Av. Salaverry 2487,
Lima 27,
Perú.

Publicación anual. Suscripción 10 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Sumario

Editorial.	5
<i>Esbozo para la historia de la navegación en isla de Pinos, Cuba</i> , por Francisco Echevarría Saumell	7
<i>Los flamencos y el mar en América</i> , por Eduardo Dargent Chamot	37
<i>Del trapo al vapor, o la reconversión de la armada española (1850 a 1866)</i> , por José Ramón García	47
<i>Un fragmento inédito de Alejandro Malaspina (1789) sobre la expedición científico política</i> , por Dario Manfredi	57
<i>Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor y primer catedrático de matemáticas de Lima (1607-1677)</i> , por Jorge Ortiz Sotelo	69
<i>Noticias Diversas</i>	105
<i>Libros y Artículos</i>	117

Editorial

La presente revista es fruto del esfuerzo conjunto de tres entidades: la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, entidad que funciona en Lima, como parte del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y que tiene como función primaria velar por la continuidad de estos eventos; el Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, organismo de investigación basado en Madrid, España, dedicado a estudiar a este personaje y la campaña de la escuadra española en el Pacífico (1862-1866); y el Centro de Estudios Malaspinianos Alessandro Malaspina, cuyo interés primario se centra en la figura de este navegante nacido en Mulazzo, Italia, famoso por su viaje científico-político por el Pacífico al mando de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789-1794).

Las tres organizaciones compartían similares inquietudes por difundir investigaciones y noticias que pudieran interesar al mundo académico, haciendo esfuerzos independientes a través de boletines fotocopiados o mimeografiados, con un número realmente limitado de ejemplares. Es por ello que, en el marco de algunas sesiones de trabajo, tanto en Lima como en Mulazzo, acordaron dar a luz una nueva publicación que reuniera a los boletines que aisladamente preparaban.

Los *Derroteros de la Mar del Sur* nacen pues con el ánimo de ser un foro abierto para quienes se interesan en los temas que las tres instituciones vienen trabajando. Además de artículos, pensamos que sería útil tener una sección de comentarios de libros y/o artículos de revistas, así como otra dedicada a compartir las noticias varias que puedan ir surgiendo en el año o a los eventos que se programen. Es así que el presente número contiene ambas secciones.

Esbozo para la historia de la navegación en isla de Pinos, Cuba, o la historia pinera a través de los barcos¹

Francisco Echevarría Saumell

La historia de la navegación en Isla de Pinos como en toda Cuba se escabulle por los vericuetos de su prehistoria, lo que hace bastante difícil seguir su pista en tiempos de los cuales no se tienen sino recuerdos orales.

Es sabido que nuestros aborígenes eran expertos navegantes en frágiles embarcaciones de troncos ahuecados, con las que recorrían todo el Mediterráneo americano y en ocasiones se aventuraban hasta mas allá de sus límites. Prueba de todo ello ha sido el viaje que hace un tiempo efectuó y capitaneó el doctor Nuñez Jiménez: en canoas desde el Amazonas hasta el Caribe.

En las mundialmente conocidas Cuevas de Punta del Este, en el sur pinero, según la hipótesis de algunos, existen verdaderos mapas para la orientación de los marinos indígenas que tanto circulaban entre nuestras islas con los más diversos fines, desde la pesca y un rudimentario comercio, hasta la actividad guerrera de defensa o de invasión.

Los primeros tiempos: la piratería

La conquista y colonización hispanas extinguieron, casi por

1.- Versiones anteriores del presente artículo ganaron premios por el 150 aniversario de la fundación de Nueva Gerona, en el Encuentro Municipal de Talleres Literarios de Isla de Pinos, y en el I Simposio de Historia Naval de Cuba.

En una primera instancia aspiramos a tener una regularidad anual, pero luego, conforme veamos la respuesta de nuestros lectores, podremos incrementar nuestra frecuencia.

Por otro lado, este primero número ha contado con el apoyo de diversas entidades, a las que extendemos nuestro agradecimiento. Confiamos que el futuro el apoyo de nuestros lectores nos permita enfrentar con fluidez el siempre presente problema económico de editar una revista especializada.

El Editor

completo, a las culturas autóctonas de nuestro país, y en el caso de Isla de Pinos significaron un atraso de siglos que llevó a aquel territorio, por su abandono, a convertirse en guarida, lugar de aguada y de aprovisionamiento, de los más famosos piratas de la historia americana, incluyendo en esa condición a filibusteros, corsarios y bucaneros. En estos años la Evangelista de Colón conoció los más disímiles bajeles y navíos, aunque de forma esporádica y sin beneficios directos o indirectos para su desarrollo, pues a diferencia de otras islas caribeñas, como Tortuga, para tomar un ejemplo, aquí la piratería no hizo un enclave colonial sino un lugar de tránsito.

En el siglo XVI la pequeña ínsula pertenecía a la hidalga e influyente familia de los Rojas, uno de los cuales, Juan, había sido compañero de Colón. Dos de sus descendientes, Jerónimo de Rojas y Avellaneda, y Hernán Manrique de Rojas, escenificaron en aguas pineras uno de los primeros hechos recogidos por la historia en la persecución de la piratería.

Hacia el año 1596 ambos fueron advertidos de la presencia en aguas caribeñas de los hombres del sanguinario pirata Francis Drake; Manrique, quien entonces se encontraba accidentalmente en Bayame, organizó una flota de fragatas armadas que coincidió en aquella comarca con la de Bernaldino de Avellaneda. Los dos acordaron presentar batalla a los maleantes y para ello se dividieron en dos bandos: Bernaldino por el sur y Hernán por el Norte. En este momento la flota pirata estaba comandada por Thomas Baskerville, pues Drake y Hawkins asociados en esta empresa pirateril habían muerto de fiebres en el viaje por estos mares. Baskerville, pirata y marino sagaz y experimentado, supo serlo suficientemente hábil como para escapar y lograr eludir una derrota decisiva a manos de los españoles, quienes querían apresarlo en aguas de la bahía de la Siguanea.

Desde mucho antes Francis Drake y sus socios asolaban nuestras costas. En 1572 había aguado y tomado bastimentos en Isla de Pinos con una flota comandada por su nave *Swan* y por otras como la *Pashá* que capitaneaba su hermano menor John. Ya por entonces los españoles no deseaban otra cosa como no fuera apresarlo a él y a sus

hombres, en la creencia de que con ello detendrían el creciente negocio de la piratería.

Según una carta fechada en 1587 por Jácome de Candia, alguacil de la galera *San Agustín*, capitana de la flota que viajaba por el sur de Cuba con la misión de perseguir a los piratas, sabemos que al llegar a la altura del territorio pinero descubrieron dos naves, una grande y otra pequeña, las cuales zarparon al verlos y que al parecer eran piratas franceses. Esta fue una de las primeras menciones del topónimo Isla de Pinos. Estas referencias se suceden con mucha frecuencia a lo largo de todo el siglo XVII y, por ejemplo el 12 de enero de 1632 el gobernador Bitrián de Viamonte envió una carta al rey español donde le comunicaba que la Isla estaba por aquel entonces infestada de piratas holandeses.

También sabemos que a fines de 1777, en la costa sur pinera, el capitán Bartolomé Valadón, armado con patente de corso extendida por el gobernador Francisco Cajigal y de la Vega, se habían atrincherado con la doble misión de hostigar a la marina inglesa en el Golfo de México y proteger las nave españolas que navegaban entre las costas de Cuba y las de Pinos.

Ya en el siglo XIX es destacable la presencia en aquellas aguas y tierras de otros dos corsarios armados con la anuencia y ayuda de los habitantes de la siempre verde Isla de Pinos: Pepe el Mallorquín y Andrés González. El primero se llamaba José Rives, siendo natural de Mallorca, en las Islas Baleares, y dio inicio a una de las más conocidas familias pineras; mientras que el segundo era natural de Batabanó. Ambos se unieron para atacar y despojar los barcos ingleses de sus productos y riquezas, las que luego repartían entre los habitantes de aquella comarca, quienes le daban a cambio protección, cuidados y alimentos, además de incorporarlos plenamente a la vida local.

La nave de Pepe el Mallorquín, buque insignia de su flotilla, llamada *La Barca*,² fue protagonista de muchas luchas contra el go-

2.- Aún en la década del cincuenta podían verse sus restos en una de las márgenes del río Mal País, en las cercanías de La Fe.

bierno inglés en los mares pineros, hasta que en 1823 fue hundida por la marina británica en desigual combate que tuvo por escenario la desembocadura del Júcaro, el curso del propio río y su conjunción con el Mal País, todo en Isla de Pinos.

Ese mismo año de 1823, el 1º de marzo, se divulgó la captura del famoso pirata La Cata, hecho que llevó a cabo el cúter de guerra inglés *Grecian* en aguas adyacentes a la Isla.

Años después, también en aquellas aguas, en otra redada a fondo contra la piratería en el Caribe, fue capturado el bergantín *Manzanares*, que había asaltado a la nave estadounidense *Candance*.

Acuerdos y persecuciones finalizaron la vital actividad marítima de entonces. Así aquella tierra se dedicó a una incipiente faena ganadera y comercial que la acercó un poco más a Cuba, y fue la navegación la única unión posible en tales años. Guairos, balandros y embarcaciones similares hacían la travesía hasta el puerto de Batabanó. En ocasiones naves de mayor envergadura se veían obligadas a tocar sus costas carentes de pueblo y puerto seguros. A pesar de todo esto, en 1826 y 1827 todavía se emitían noticias sobre la existencia de corsarios colombianos y norteamericanos en estos mares, pues por un informe enviado al rey por Vives, Capitán General de Cuba, se sabe que para resguardar todo el tramo costero entre la ensenada de Cazonas, la de Cortés y la Isla de Pinos, sólo se contaba con una lancha y una flechera, destinadas desde Cabo Cruz hasta Cazonas, es decir, que casi todo el sur cubano estaba cuidado por dos pequeñas naves, lo que permitía operar a los corsarios con plena impunidad.

Tanto fue así que remedos de piratas y corsarios criollos, quienes se otorgaban patentes por sí y a sí mismos, operaban de vez en cuando dedicados a la delincuencia marítima. Incluso llegaron a fechas tan recientes como 1902, pues en ese año Pablo Trujillo, jefe de la policía local, apresó a veinte individuos cuya ocupación era, desde hacía tiempo, el robo en aquellas apartadas costas. Iban en tres balandros cargados con el fruto de sus hurtos a los vecinos y hacendados de toda esa zona.

La etapa colonial

En 1792, estando España de nuevo en guerra contra "la pérfida Albión", llegó a Isla de Pinos don Dionisio Franco, quien viajaba desde Cartagena de Indias hasta Batabanó, cuando barcos ingleses sorprendieron al suyo y lo arrojaron en territorio pinero. Franco, quien según Trelles era americano y no español, había sido secretario del virrey del Perú y permaneció en la Isla por espacio de cuarenta días, lo que le permitió escribir un detallado informe sobre las condiciones físicas, naturales, demográficas y económicas del lugar. Fue este el primero que sobre la zona se realizó y no tuvo carácter oficial.

Cinco años más tarde, ahora sí por decisión real, llegó a aquel lugar el capitán de fragata Juan Tirrey y Lacy a bordo de un balandro de 45 toneladas y seguido por una canoa. Traía el objeto de estudiar si los árboles y pinos, así como sus resinas, servían para el uso de los bajeles de la armada hispana, y además rendir un informe que permitiera conocer si el territorio era sensible a una futura y fructífera explotación económica.

La historiadora norteamericana Irene Wright asegura que Tirrey copió palabra por palabra el informe de Franco, pero de todas formas tuvo el mérito de levantar un mapa de la zona, el cual conservó la toponimia de aquellos años.

El que hacer isleño continuó lento, casi al mismo ritmo con que transitaban los barcos que unían la Isla con Cuba por varios puertos del sur. Esta vinculación era de muy escasa frecuencia y seguridad, al punto que algunas veces, durante meses, no se producía, por lo que los vecinos tenían que ingeniárselas para cruzar el Golfo de Batabanó y llegar a Cuba.

Casi al finalizar el 1824 la tranquila vida insular se vio alterada. Después de tomar navíos de diferentes tipos, procedente de Matanzas, llegó a aquellas costas el alférez de dragones Gaspar Antonio Rodríguez con sus compañeros de complot. Aquél, conocido como "el asturiano", había realizado un intento de movimiento armado contra

Fernando VII y su representante en Cuba, Francisco Dionisio Vives, para proclamar la Constitución de 1812. Perseguido tenazmente por las fuerzas españolas llegó a la sureña isla el 23 de octubre de 1824 y así se convirtió en protagonista del primer acto de rebeldía, en territorio pinero, contra el gobierno español constituido.

La casi ausencia de medios de transporte y comunicación entre ambas islas afectaba no sólo al comercio y a la naciente industria local, sino también a la vida general de la zona, pues la existencia - a principios y hasta mediados del siglo- de un frágil guairo semanal como único transporte estable de pasajeros y carga, hacía que pocos se decidieran a viajar en este difícil e inseguro barco de tres velas triangulares.

No obstante, pequeñas embarcaciones como la anterior permitieron los inicios de la colonización de la siempre verde Isla de Pinos, en el proyecto que se denominó Colonia Reina Amalia. Fueron años de abundante actividad, generalmente en débiles barcos, pequeños unos y mayores otros, en los que arribaron a tierras de la futura colonia Hipólito Odoardo Grand-Pre y José Labadía, quienes en 1826 redactaron sendos informes con interesantes datos sobre el lugar. Labadía la circunnavegó en dos canoas en sólo once días, y destacó lo abrigado de sus puertos naturales, tomando como prueba el hecho de que el bergantín de guerra norteamericano *Sparch* estuvo guarecido al sur, evitando vientos del sudeste, durante diez jornadas.

Era tal la importancia de estas aguas, que la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico editó, ese mismo año 1826, una carta de la Isla y de los cayos adyacentes, según un levantamiento del capitán George Harris.

Los trabajos de Clemente Delgado y España, futuro gobernador de la naciente colonia, así como los de Manuel Medina, José M. Oliva y Cristóbal Gallegos, dieron pie a que en 1831 el agrimensor militar de origen francés Alejo Helvecio Lanier -cuyo nombre lleva hoy la ciénaga que divide el norte del sur pinero- investigara todas aquellas aguas en tres menudas naves y acompañado por prácticos marineros y soldados, lo cual le sirvió para hacer el mapa del territorio y el trazado

de Nueva Gerona.

Por esos años, el embarcadero de la recién nacida población llevaba el nombre de "La Guásima", según nos dice Joaquín de Miranda y Madariaga en su informe sobre Isla de Pinos, fechado en 1835. A ese puerto, en la ribera izquierda del río Mercedes, luego Las Casas, habían comenzado a llegar en endebles embarcaciones, más o menos desde 1824, decenas de presos comunes y políticos que darían inicio a la historia de la colonia como centro de deportación. Este aspecto se incrementó con el inicio de la guerra de 1868, y desde entonces rondaron por aquellas aguas barcos de guerra españoles, especialmente cañoneras, como las que casi siempre fondeaban en el puerto neogeronense, según testimonio de ilustres deportados, entre los que destaca Raymundo Cabrera, quien refiere esta circunstancia en su libro *Mis buenos tiempos*. Por esta razón, el teniente de navío don Cayetano Tejera y Terán junto a la dotación de su barco, el cañonero *Criollo*, levantó un plano del río Las Casas y de la población de Nueva Gerona, en 1881, con magníficos detalles de ambos.

Las cañoneras permanecieron muy ligadas a la isla hasta bien avanzado el siglo XX, pues eran el instrumento de represión ideal para un territorio insular y pequeño. Esa vigilancia se incrementó después de construido el Presidio Modelo, reclusorio nacional para hombres, durante el gobierno machadista. Por aquella época, a mediados de 1929, en territorio pinero se encontraba la cañonera *Matanzas*, que estuvo anclada en el embarcadero de Nueva Gerona casi un año. Allí oficiaba de guardacostas y de colectora de impuestos aduanales.

Muchos fueron los condenados por infidencia y otros delitos políticos contra el gobierno español que sufrieron deportación en el sureño territorio insular. El de mayor talla, nuestro Héroe Nacional, José Martí; la más famosa, Evangelina Cossío. Un sin número los precedieron y otro gran número los sucederían.

A principios de 1838, a bordo de la goleta *Mercedes*, arribó también deportado, el catalán Antonio Ribot y Fontseré. Este joven, dedicado al periodismo, de ideas anarquistas y luego socialistas, se convirtió en todo un personaje en la historia pinera cuando escribió un

poema titulado "La Isla de los Pinos", larga composición de fuerte sabor local, indiana, llena de descripciones del paisaje local. En esa obra se autodefine como "el primer cantor de Isla de Pinos", aseveración que hasta ahora no ha sido refutada. De aquella tierra escapó, y así lo describe en otro poema titulado "La Evasión". En él Ribot nos cuenta que lo persiguieron tres buques españoles llamados *El Bote*, *El Relámpago* y *La Lancha*, y a la vez tenemos su testimonio sobre la nave *Carmencita*, alias *La Negrera*, dedicada al tráfico ilegal de esclavos, a quienes descargaba en aquellos lejanos parajes para su recuperación antes de venderlos a los terratenientes criollos.

Estos poemas bastaban para inscribir a Ribot por y para siempre en la historia de la pequeña Isla, pero no conforme con ello se convirtió en el introductor del valse y la contradanza en esa región de nuestro país.

Como se había hecho con Tirry en 1797, la corona hispana volvió a interesarse, ahora en enero de 1847, en saber si los bosques meridionales isleños eran favorables para una explotación ventajosa, utilizable en la construcciones navales. Esa misión fue encomendada a la goleta de la marina real *Cristina*. Esta expedición fue aprovechada por el conde Arthur Morelet, uno de lo más importante naturalistas del siglo XIX, para visitar el territorio, hacer investigaciones en la zona, testimoniando que Nueva Gerona era una población "muy bonita, aseada y alegre".

Un año después, en enero de 1848, *El Faro Industrial de La Habana* anunció la puesta en marcha del pailebot *Correo de Isla de Pinos*, alias *Rosa*, hermoso buque de vela -según el decir del comercial- que daría cuatro viajes mensuales entre Batabanó y Nueva Gerona con pasajeros, carga y animales.

El 15 de septiembre de 1850, ante la necesidad real y en razón de que sería un negocio fecundo, don Manuel Calvo y Aguirre, vasco con grandes intereses en Cuba e Isla de Pinos, inauguró la navegación a vapor entre ambas islas con la puesta en marcha de una nave llamada *El Cubano*. Este barco, primado de la navegación a vapor en los mares sureños, hacía los viajes una vez por semana, ida y vuelta al precio de

seis pesos oro por persona, hecho que, según el doctor don José de la Luz Hernández en su libro *Informe sobre las propiedades higiénicas-medicinales de las aguas y temperaturas de la Isla de Pinos*, debía "ser inolvidable para los pineros, pues de entonces data su verdadero fomento".³

En efecto, el nuevo vapor dio un gran impulso al desarrollo de la entonces Colonia Reina Amalia, sobre todo facilitando el arribo a la región de numerosos enfermos cada año, quienes buscaban el uso de las aguas termo-minero-medicinales de Santa Fe y el clima sano y benigno de aquella zona. A pesar de ello, este impulso al desarrollo no se mantuvo por mucho tiempo debido a las trabas coloniales españolas.

Es bueno añadir que *El Cubano* llevó a tierra pinera a otro de los más grandes naturalistas del siglo XIX, el germano-cubano Juan Gundlach, quien la visitó en 1854 y 1892, y que también transportó en 1862 a don Felipe Poey, nuestro más grande naturalista, quien allí comprobó y anunció que, por su fauna, Isla de Pinos era también parte del territorio cubano. De regreso a Batabanó, aun en el muelle de Gerona, sobre el barco, Poey divisó una mariposa a la cual él consideraba la más linda de Cuba: la *Urania Fernandina*, de Cojímar; allí mismo quedó deslumbrado por tanta belleza en vuelo, pero para nuestra desdicha no pudo capturarla para ver si era la ya conocida o una especie nueva. Siempre quedó con ese pesar.

Documentos y propaganda encontrados demuestran la coincidencia de intereses económicos entre el hidrólogo de la Luz Hernández y don Manuel Calvo y Aguirre. Ambos se asociaron en la explotación de los mencionados renglones y a ellos debe el pueblo de Santa Fe su renacimiento en 1852, principalmente a Calvo, quien le dio una mejor ubicación que la que tenía antes de la fundación de Nueva Gerona en 1830. Calvo también construyó casas -para enfermos y bañistas- mucho más confortables que las que había conocido Santa Fe cuando nació en 1809, en medio del Bosque de

3.- José de la Luz Hernández. Informe sobre las propiedades higiénico-medicinales de las aguas y temperaturas de la Isla de Pinos. La Habana, Imprenta la Antilla, 1865, p. 35

Mangos que centraba el hato que dio nombre a la población, hoy llamada La Fe.

Sobre el destino posterior del vapor *El Cubano* no hay muchas luces, sólo lo conocemos por el mencionado doctor Hernández, que una sociedad comanditaria, posiblemente antes de 1860, compró el vapor del señor Calvo.

Irene Wright, historiadora norteamericana, en su libro *Isle of Pines* asegura que:

"El señor Pedro Ordóñez, propietario del Hotel Ceballos en Santa Fe, le había dicho que don Juan Costa y Busquet después tuvo el *Nuevo Cubano*, construido en los Estados Unidos especialmente para viajes entre la Isla y Cuba. Este señor Costa lo vendió a la Empresa de Fomento y Navegación del Sur, cuyo director era Don Manuel Calvo y Aguirre, quien en 1877 lo vendió a los señores don Angel García de Ceballos, Juan Francisco Plasencia, José Fernández Sedano y Francisco Guerra. Ese mismo año don Angel García de Ceballos se convirtió en el único propietario del barco, que fue retirado por orden del gobierno entre 1902 y 1904, aunque todavía estaba en buenas condiciones."⁴

Anotaciones de otros escritores que visitaron el territorio, como el periodista norteamericano Samuel Hazard, que lo hizo en 1866, nos permiten delimitar que en ese año era ya el *Nuevo Cubano* el que operaba entre Nueva Gerona, el Júcaro- embarcadero cercano a Santa Fe- y Batabanó, siempre una vez por semana.

En 1860 se había fundado la Sociedad de Fomento Pinero, de la cual eran accionistas acaudaladas figuras criollas y españolas de la Cuba colonial. Esta compañía tenía un barco en servicios entre las dos mayores islas de nuestro archipiélago, el cual se llamaba *Fomento Pinero*⁵ según aseguró Julián Ajo y Jacques en 1875, en un extenso in-

4.- Irene A. Wright, *Isle Of Pines*, La Habana, Wark & Davies, 1910, p. 38

5.- Popularmente este barco era conocido como el *Pinero* y fue el antecesor del que en el Siglo XX llenó de historia la navegación en aquellos mares.

forme que escribió sobre la Isla de Pinos y el proceso de industrialización que se llevaba a cabo en ella por esos años.

No ha sido posible esclarecer aún si hubo un periodo de tiempo en que operaron juntos los vapores *El Cubano* y el *Fomento Pinero*, o este último y el *Nuevo Cubano*, o si es que la sociedad comanditaria que compró el barco al Señor Calvo era la Fomento Pinero, que al adquirirlo le cambió el nombre, aunque don José de la Luz Hernández no menciona -cosa rara- al vapor de la compañía de la cual era el principal accionista, como tampoco lo hace Irene Wright años después.

Los tiempos turbulentos de la Guerra Grande, los años posteriores, la política española asfixiante y fomentadora de la dependencia, arruinaron la empresa industrializadora en la comarca, y con ello el desarrollo de la navegación se estancó y la misma quedó como un simple y mecánico servicio de intereses menores. Habría que esperar hasta la llegada del revolucionario siglo XX para darle a aquella el papel vital que para la Isla ha representado y representa.

Volviendo atrás en el tiempo y ubicándonos dentro del complejo e inoperante mundo de la legislación colonial hispana vemos como desde 1825 la Isla de Pinos formó parte del quinto distrito de la provincia de La Habana, al hacer el almirante don Angel Laborde la nueva división marítima de la colonia, de esta forma la zona contaba con un subdelegado y tres alcaldes marítimos o de mar -como también se les llamaba. En lo administrativo, estuvo incorporada a Pinar del Río y a Bejucal hasta que, en 1874, después de un abundante y enojoso número de cambios, se le declaró Ayuntamiento, logro que no duró mucho, por lo que el territorio pinero continuó dependiente del Juzgado de Primera Instancia de Bejucal.

La guarnición militar destacada en Pinos era una compañía de mérito de las fuerzas de Pinar del Río, pero a partir de 1871 fue parte de la que guarnecía a Bahía Honda y Cabañas, y más tarde, de la destacada en Batabanó. Se comprenderá que tanta dispersión de los órganos administrativos, legales y represivos daban fe del abandono de la Isla y con ello de la poca o ninguna atención prestada al rubro de las

comunicaciones, en este caso la marítima, y como por estas razones "... es nula la Colonia Reina Amalia..." para decirlo con palabras que el funcionario español Joaquín de Miranda había usado en 1835 y que eran perfectamente aplicables a la realidad pinera de casi todo el siglo XIX.

A fines de esta centuria, el 11 de enero de 1896, Isla de Pinos volvió a ser escenario de otro hecho de armas ligado a los barcos que por ella transitaban. En esta fecha, diez jóvenes patriotas dieron el grito de "Viva Cuba Libre" a bordo del balandro *Margarita*, que cargaba mercancías en el embarcadero del Júcaro. Después de obligar a la tripulación a tomar rumbo a Cuba donde se unirían a las huestes de Maceo, comenzaron un difícil viaje entre escollos, bajos e isletas, perseguidos de cerca por el vapor *Protector* y los cañoneros *Almendares* y *Águila*, hasta que al fin, después de embarrancar cerca de la desembocadura del río Guamá, en la costa pinera, se unieron a las tropas del ejército invasor para lograr del general Antonio Maceo la siguiente frase definitiva de toda su hazaña:

"La expedición más arriesgada que ha desembarcado, sólo pueden realizarla niños o locos y los pueblos que tienen estos niños deben ser libres".⁶

El desenlace del conflicto Hispano-Cubano-Norteamericano trajo como consecuencia para la Isla una situación un tanto diferente de la del resto del país, resultado directo de la intromisión yanqui en aquel territorio. Se podría afirmar que esta condición comenzó el 4 de agosto de 1898, cuando dos barcos de guerra estadounidense atacaron un balandro y una goleta en el puerto de Nueva Gerona e iniciaron un bloqueo a las costas pineras que no culminó sino con el fin de las hostilidades. Aún después de extinguidas éstas, la presencia física y permanente del colonizador yanqui trató de cambiar y de influir para siempre en la antigua isla Evangelista de Colón.

Para resaltar la trascendencia de la navegación en los hechos

6.- Antonio Núñez Jiménez, *Isla de Pinos, Piratas, Colonizadores, Rebeldes*, La Habana, Editorial Arte y Literatura, 1976, p. 496.

ocurridos en nuestras aguas, tomaremos un párrafo escrito por Filiberto Ramírez Corría, el cual ilustra de manera perfecta el bloqueo naval de Pinos. El mismo dice:

!Esta operación de bloqueo tuvo curiosas implicaciones en los alrededores de Isla de Pinos. El pequeño crucero artillado *Eagle* produjo una serie de operaciones que fueron calificadas por los corresponsales de guerra como de una brillantez "sin paralelo en los anales de guerra naval". Este guardacostas de 400 toneladas al mando del Comandante Sutherland cerró el derrotero de Batabanó entre Isla de Pinos y la Bahía de Cortés y probó, una vez más, que, gracias a los factores geográficos favorables (como en la antigua época de los bucaneros) se podía controlar todo el aprovisionamiento de la Habana por la costa sur dominando las entradas y salidas de Isla de Pinos. En menos de dos semanas el *Eagle* se anotó una serie de presas: las fragatas españolas *Dolores*, *Santo Domingo* y *Gallito* fueron sucesivamente capturadas o echadas a pique entre la Coloma y la Siguanea. Para impedir el esfuerzo de la guarnición de Isla de Pinos con tropas españolas, dos nuevas unidades "Mosquito" de la Marina de Guerra Norteamericana, el *Bancroft* y el *Santa Elena*, completaron el bloqueo, mientras el acorazado ligero *Nashville* se aproximó a la Siguanea con el ánimo de explorar aquella bahía para una futura estación naval de los Estados Unidos. El *Eagle* fue usado como navío explorador y en esta faena los cañones norteamericanos retumbaron sobre la Isla."⁷

La colonización norteamericana y la república burguesa

Casi tres meses después, a las diez y veinte de la mañana del 21 de noviembre de 1898, desembarcó del vapor *Protector*, en la ría de Nueva Gerona, una comisión militar -la famosa "Comisión Americana"- designada por el gobierno interventor e integrada por los co-

7.- Filiberto Ramírez Corría. *Excerta de una Isla Mágica México*, Editorial Olimpo, 1959, p. 342.

mandantes W.E. Almy y M.C. Butler, por el capitán J.S. Hart, y acompañada por William Davies, con el propósito de redactar un informe sobre las características generales y posibilidades de colonización de Isla de Pinos, así como el uso potencial de sus puertos y bahías.

Como quedó escrito más arriba, Irene Wright afirma, según testimonio obtenido, que hasta 1902 aproximadamente estuvo viajando el *Nuevo Cubano*. Esta afirmación contradice lo que señala en documentos del Senado estadounidense según los cuales en 1898 sólo había un barco semanal entre la Isla y Batabanó y se llamaba *Protector*, de triste recordación por el gran número de cubanos que llevó deportados a aquel territorio y que había participado anteriormente en la persecución del balandro *Margarita*, en enero de 1896, como ya quedo señalado.

Las primeras referencias que encontramos con respecto al mismo son de 1892 cuando, junto al *Nuevo Cubano*, se dedicaba a las tareas de cabotaje y transporte de pasajeros y deportados.

El *Protector* era un vapor de rueda lateral, con un calado de metro y medio a dos, unos cuarenta metros de largo y una manga e quince. Su velocidad promedio era de ocho nudos. Contaba además con limpios camarotes de comodidades aceptables para unas veintidós personas.

El referido vapor salía de Batabanó a las diez y treinta de la noche del domingo y llegaba a Nueva Gerona con rumbo al Júcaro, en La Fe, de donde zarpaba hacía Batabanó a las tres de la tarde, para arribar a su destino el jueves a las dos de la madrugada. En aquel sueño pueblo habanero permanecía hasta el siguiente domingo en que reiniciaba su ciclo viajero.

Durante el gobierno de intervención norteamericana en nuestro país, el general Fitzhugh Lee dijo en un informe que veía en el *Protector* la posibilidad de transportar una compañía con 75 hombres en cubierta, y carretas, mulas, forraje y víveres en sus bodegas, lo que de hecho se consumió y aprovechó en el proyecto colonizador de aquel territorio insular.

Luego, otros dos funcionarios norteamericanos completaron el informe de Lee sobre las posibilidades de la zona. Uno, Fred S. Foltz, la describió no solamente en sus beneficios portuarios, sino en otros muchos e interesantes aspectos. El otro, el comandante H.J. Slocum, informó que había ido hasta la Isla en el cúter *Viking*, en el cual había llegado hasta la boca del río Júcaro y que lo había remontado, en una distancia de ocho millas, a bordo de un pequeño bote. Por tierra, había llegado a Santa Fe, lo que le permitió completar sus observaciones sobre el hoy municipio especial.

Hasta 1902 Isla de Pinos tuvo comunicación con Cuba y de ella a los Estados Unidos a través del *Protector*, pues en Batabanó hacia conexión con el tren de la compañía inglesa *United Railways of Havana* por un precio total, este último año, de diez pesos cincuenta centavos, oro, hasta la capital cubana. La unión también se hacía directa hasta Washington por un total de \$ 54.50. Con posterioridad los colonizadores norteamericanos establecieron conexiones desde la Isla con los principales sistemas navieros y ferrocarrileros de su país, comunicando así la región con las más distantes ciudades estadounidenses, todo lo cual facilitó -obviamente- la empresa colonizadora.

Una de las principales actividades en la zona ha sido la pesca, y es por ello que embarcaciones de todo tipo, tamaño y resistencia han podido verse en sus mares y ríos, y mayormente en el puerto de Nueva Gerona, junto al río Las Casas. Goletas, bongos, guairos, balandros, chalupas y un sinnúmero más de barcos han surcado estas aguas para ilustrar una buena muestra de suertes marineras.

También estuvieron los barcos destinados al transporte de madera desde el sur pinero hasta Nueva Gerona y de allí a Cuba o a Estados Unidos. Dependiente de estas dos actividades se llevó a cabo un fructífero contrabando que obligó a las autoridades de principios de siglo a situar un cúter como guardacostas de todo el territorio, el mismo llevaba el nombre de *Viking*. Era una ligera embarcación armada, provista de un sólo palo, vela mayor, foque y trinquete, del cual ya hubimos de hablar cuando el comandante Slocum visitó Isla de Pinos en 1900.

A la vez existían decenas de barcos menores para la captura de esponjas, trabajo que se realizaba en las aguas poco profundas del lugar, ricas en toda la fauna y flora marina que caracterizan al trópico caribeño.

En los mismos barcos, mientras se efectuaba la pesca, comenzaba el proceso manufacturero. En largas cuerdas izadas hasta lo alto de los mástiles, se ponía a secar el producto obtenido, lo que daba a las embarcaciones un bello toque festivo dada la similitud de las ristras de esponjas con las guirnaldas usadas en cualquier celebración.

Las esponjas de menor calidad, llamadas Lana de Oveja o Raíz Blanca, eran embarcadas a Francia -que era su mejor mercado- y las de mejor calidad, conocida como Raíz Roja, se enviaban al mercado estadounidense.

El *Isle Of Pines Post*, periódico norteamericano editado en Nueva Gerona, aseguraba en 1931 que, de los dos millones de dólares en esponjas que se embarcaban desde Cuba hacía Estados Unidos cada año, la inmensa mayoría era pescada en aguas pineras, aunque fuera Batabanó su principal punto de acondicionamiento y embarque.

Volviendo al tema de la conexiones navieras observamos que en 1903 los horarios de viajes habían cambiado. El barco que operaba entre Nueva Gerona y Batabanó se llamaba *Island of Cuba* y salía los lunes por la noche desde el último punto. De él dijo un funcionario norteamericano que "era tan zarrapastroso y aparentemente inseguro", que había preferido al guardacostas que el gobierno cubano tenía allí entonces, aún a riesgo de la demora que le ocasionaría el viaje en un barquito de un sólo mástil y vela: ¿el cúter *Viking*?

Por otra parte y desde finales del siglo XIX, los barcos que provenían de Cienfuegos, Trinidad, Manzanillo, Islas Caimán y otros puertos cruzaban por los mares al sur de la Isla, tomando a Caleta Grande, al suroeste del territorio pinero, como punto para escalas técnicas, lugar intermedio hasta los puertos del Golfo de México y bahía de refugio en caso de ciclones y tormentas severas por estas zonas. Este argumento, junto a otros, fue utilizado por el gobierno estadouni-

dense para no abandonar la Isla y evitar, en 1904, la ratificación del tratado Hay-Quesada que la devolvía a Cuba.

En este propio año los norteamericanos, a través de la *Isle Of Pines Steamship Company*, habían puesto en servicios el vapor *James J. Campbell*, barco de madera con ruedas a ambos lados, que viajaba también entre Batabanó e Isla de Pinos al precio de \$4.30 por persona, sin comida, en tercera clase, y \$7.60 moneda estadounidense, en primera, comida incluida. Este barco estuvo en funciones hasta después de 1910, operando junto al *Cristóbal Colón*, que lo hizo hasta después de 1920. Este último había reiniciado sus funciones en 1908 -desde 1857 operaba en la costa sur de las provincias occidentales-, también era de madera y sus calderas funcionaban con carbón o con leña de pino. Hay quienes aseguran que el bajel fue llevado en un "viaje suicida" por la compañía propietaria hasta Cienfuegos con el pretexto de repararlo y que allí, frente a sus costas, lo hundieron, para así poder cobrar un fuerte seguro. Ese fue el fin del vapor, fuera esa o cualquiera otra la razón de su viaje.

En 1905 existía también, según documentos del Juzgado de Nueva Gerona, una empresa que operaba la goleta *Paquete Isla de Pinos*, dedicada a transportar carga entre la capital pinera y el Surgidero de Batabanó.

En el período comprendido entre 1904 y 1906 se creó una línea naviera entre Mobile, Alabama, en Estados Unidos, y Nueva Gerona, de la cual era propietario Samuel H. Percy, connotado capitalista y furibundo anexionista, con grandes intereses en el territorio isleño.

Al año siguiente se organizó la *Isle of Pines Transportation and Supply Company* para continuar con esta línea directa entre el sur norteamericano y la pequeña isla cubana, disponiendo para ello del servicio de una goleta que comenzó sus viajes en marzo de 1908 y que luego pasó a ser operada por la *Isle of Pines Steamship Company*.

Anteriormente, en el mes de febrero de 1908, aprovechando que todo el país estaba regido por la segunda intervención militar yanqui, llegó a Pinos el "Agente Especial" de las fuerzas armadas nortea-

americanas, G.R. Fortescue, con vistas a realizar una investigación de las costas y bahías pineras en busca de la mejor ruta que permitiera el paso de los barcos cargueros y de pasajeros de no más de 4.5 m. de cala, y además de una vía más corta para llegar desde allí a Estados Unidos y viceversa. Este señor rindió su informe, pero las vías continuaron siendo las mismas.

En julio de este mismo año 1908 ya había tres líneas navieras encargadas del transporte en aquellas aguas insulares, lo cual se explica por el peso que tenían las inversiones de capital norteamericano en la explotación de la agricultura pinera, principalmente el cultivo de la toronja, naranjas, pepinos, melones y pimientos. Una de esas líneas, *The Isle of Pines Steamship Company*, tenía en servicios al *Cristóbal Colón* -como ya se apuntó- además de otros buques menores, el que se encargaba de transportar el correo, carga y pasajeros. También existía *The Vuelta Abajo Steamship Company*, propietaria del vapor *Veguero*, que unía la Isla con el Surgidero y la Coloma como puntos principales. Por último, *The Isle of Pines Transportation and Supply Company* tenía una goleta para hacer viajes entre Mobile y Nueva Gerona, en la cual sólo se transportaba carga.

Años después, a mediados de la década del veinte, los cosecheros del suroeste pinero, es decir de las zonas de San Pedro y Los Indios, organizaron *The Growers' Lighterage Corporation* debido a las dificultades que enfrentaban para exportar su fruta hacía los Estados Unidos. Para ello contaban con dos barcazas de motor diesel y poco calado, diseñadas y construidas para encargarse de este tráfico. En la década del treinta ya esta empresa embarcaba toda la producción del suroeste isleño y la de algunos cosecheros de las zonas de Santa Bárbara, San Francisco de las Piedras y Mackinley. Por los integrantes de la junta directiva de esta sociedad es posible darse cuenta que sus propietarios respondían a intereses muy determinados de su zona de producción y que no estaban directamente ligados a las otras compañías de fletes en el territorio.

La apertura de todos los puertos norteamericanos, con inspección agrícola, a la toronja y a los vegetales pineros, fue altamente be-

neficia para lograr una mejor distribución y conseguir costos más bajos. Hasta septiembre de 1931 la fruta pinera estaba obligada a entrar a los Estados Unidos por el puerto de Nueva York, o a través de Cayo Hueso o Nueva Orleans. Esta medida obviamente favorecía la producción y su transporte en los barcos, pero años antes, en 1925, se le había asestado un golpe demoledor a la empresa colonizadora norteamericana al ratificar el Senado Estadounidense el Tratado Hay-Quesada, que reconocía la soberanía cubana sobre la Isla de Pinos. Tal vez porque ya las frutas y vegetales pineros no constituían un factor de competencia, los fuertes intereses norteños permitieron esta apertura de puertos. La práctica demostró que fue una medida tardía e inoperante.

Como caso singular, desde la década del veinte, *The Caribbean Motorboat Company*, propiedad de Charles Farrington, al parecer inglés, prestaba servicios entre Tampa, Nueva Gerona y Gran Caimán con el buque *B.M.S. Noca (British Motorship Noca)*, el cual estaba registrado en el puerto de Georgetown, Gran Caimán. Este era un antiguo barco y constituía uno de los mejores medios de unión entre los tres puntos mencionados, sobre todo en el transporte de mercancías y abastecimientos. En 1932 se esperaba reemplazar al viejo *Noca* por un nuevo barco que retomaría el nombre primitivo y que, además de ser mucho más moderno, tendría comodidades para treinta pasajeros y capacidad para cien toneladas de carga, mientras que su largo sería de 31 metros, su manga de 6,5 y casi 3 de cala, cargado.

El 1º de julio de 1909 salió en su primer viaje el vapor *Corinto* con rumbo a tierra pinera, para unir estos dos lugares también con el transporte de pasajeros. Era propiedad de capitalistas norteamericanos con grandes intereses en la zona de San Pedro y fue operado por la misma empresa *Isle of Pines Transportation and Supply Co.*, conocida popularmente como la *Isle Line*, que aún en los años cincuenta explotaba esta línea.

Otra compañía naviera de aquellos años, pero de menos importancia y duración, fue *The Island Trading and Transportation Lines*, de la cual tenemos referencias por el hecho trascendente para entonces

de llevar una goleta, llamada *Mattie*, cargada de fertilizantes e implementos agrícolas desde Estados Unidos hasta el puerto de Mackinley,⁸ en la desembocadura del río Las Nuevas, inaugurando así un puerto que nunca progresó dada sus malas condiciones naturales y la escasa necesidad económica que de él había.

El 23 de agosto de 1909 aquellas aguas fueron escenario de un suceso penoso y muy comentado en la prensa de la época: la desaparición del vapor *Nicolás Castaño*. Este barco hacía la travesía entre La Habana y Cienfuegos, y en un lugar entre Carapachibey y Caleta del Infierno, en el sur pinero, explotaron dos de sus calderas, lo que lo hizo chocar contra las rocas. En el infortunado accidente murieron los veintinueve hombres que iban a bordo. La mayoría fueron sepultados en el "Cementerio Americano", en Columbia, lugar a medio camino entre Gerona y la Fe.

Iniciado 1911, las compañías norteamericanas propietarias de tierras o dedicadas a otras actividades firmaron contratos para traer mercancías a Nueva Gerona a través de los barcos que arribaran a la capital cubana procedentes de cualquier puerto norteamericano. Esta operación sería en conexión con los Ferrocarriles Unidos de la Habana, compañía que en sus trenes transportaría la carga desde o hasta Batabanó, donde todos los lunes y miércoles el *Colón* (u otro barco disponible) llevaría el cargamento hasta Nueva Gerona, lugar en el que se aplicarían las tasas aduanales correspondientes. Como es lógico suponer, esto pondría a los norteamericanos en posición ventajosa no sólo para las importaciones, sino para algo más importante: poder exportar sus cosechas con mayores facilidades y agilidad, principalmente a Nueva York, punto fundamental de destino de los embarques de toronjas y vegetales cosechados en la Isla.

En abril de 1911, el gobierno de José Miguel Gómez dio pasos, en algún modo presionado por los norteamericanos, que autorizaron a

8.- Toda la zona que hoy es El Bobo, Revolución y la Demajagua, en la Isla de la Juventud, fue denominada por los colonizadores norteamericanos con el apelativo de Mackinley, divididos en diferentes distritos según los puntos cardinales.

la *Isle of Pines Steamship Company* a introducir ciertas modificaciones en los planos de los muelles y los almacenes de Nueva Gerona, para lo cual, además, se hizo una concesión por decreto. Por otro lado, las autoridades postales contrataron los servicios del *Vegüero* para el trasiego de la correspondencia, todo lo cual aseguraba la llegada y salida del correo cinco veces a la semana.

Un reporte consular de 1914 asegura que *The Isle of Pines Steamship Company* contrataba dos vapores que realizaban viajes entre Batabanó y La Habana en un tiempo de quince horas. En invierno realizaban este itinerario tres veces por semana, pero en verano el servicio era menos frecuente. Había además algunos barcos desde La Habana que operaban el comercio de la costa norte y sur de Cuba, y que llegaban al Puerto de los Indios, en la bahía de la Sigüanea, habilitando así una nueva ruta en los mares isleños.

En enero de ese mismo año, la compañía se había reorganizado y elegido una junta directiva cuyos miembros eran los más prominentes capitalistas yanquis en Isla de Pinos: T.J. Keenan, William Mason, J.A. Hill, William J. Mills y T.M. Swetland, a quienes podemos encontrar en casi todas las directivas de compañías estadounidense en aquel lugar.

William J. Mills,⁹ tesorero, accionista principal y después dueño de dicha compañía, se reunió con las asociaciones económicas del territorio para considerar las necesidades de todas las partes, en cuanto al negocio naviero, y así poder instaurar un servicio sistemático de transporte. Los indicios posteriores demuestran que dicha regularidad no fue lograda en la medida deseada.

En 1918 la compañía puso en servicios el vapor de mucho mayor calado, *Hannover*, al que los pineros llamaban - por corrupción de la voz extranjera- *Génova*. Este barco fue dedicado al transporte de flete, fundamentalmente a la carga de toronjas.

En 1923 se incorporó a la flotilla de la compañía el buque *La*

9.- En la década del cincuenta, ya él fallecido, uno de los barcos de la empresa naviera llevaba su nombre.

Isla, que al igual que los barcos de los primeros tiempos estaba hecho de madera. Esta nave sólo pudo trabajar tres años, ya que en octubre de 1926 fue hundida por el terrible ciclón que azotó parte de nuestro país, incluida Pinos.

El diario editado por norteamericanos *Isle of Pines Post*, en un artículo lo apologético sobre *The Isle of Pines Steamship Company* y su labor en aquella zona, resume un poco la actividad naviera de las primeras décadas de esta centuria, así como la representatividad de los diferentes barcos desde inicios del siglo, cuando sólo había un viaje semanal desde Gerona a Batabanó. Alrededor de 1910 comenzaron dos salidas a la semana con el *Campbell*, tres semanales desde fines de esa década y hasta mediados de los años veinte, con los vapores *Hannover* y *Colón*, y por último las travesías diarias establecidas a partir de 1926 con los barcos *Cuba*, *Pinero* y *Colón*.

El *Cuba* era el más rápido de estos tres últimos, pero debido a su poco tamaño y capacidad era usado casi siempre como sustituto de los otros en casos de roturas u otras causas, y para agilizar el transporte de frutas en los meses de agosto y setiembre, cuando la cosecha citrícola entraba en su apogeo. Para estos meses las tres naves efectuaban tres salidas semanales cada una y entregaban en Batabanó casi 500,000 cajas de toronjas. En casos de verdadera necesidad podían doblar esta cantidad duplicando los cruceros. A manera de referencia cabe señalar que el *Pinero* alcanzaba a llenar casi quince carros de ferrocarril, cada uno de los cuales cargaba 300 cajas de toronjas.

Recién iniciado el año 1926 la *Isle of Pines Steamship Co.*, trajo desde Estados Unidos un barco que pasaría por siempre a la historia de nuestra pequeña Isla. Se le dio por nombre el gentilicio de los allí nacidos: *Pinero*, y definió toda una actitud ante la lucha de este valiente pueblo. Hay quienes afirman que el navío fue construido en 1901, y que trabajó en el Mississippi durante muchos años en el transporte de pasajeros. También se asegura que allá se hundió y luego fue desactivado. La *Isle of Pines Steamship Co.* lo adquirió después de reconstruido y de que se le adaptaran motores de petróleo. El barco era bastante parecido al *Cristóbal Colón*. Disponía de confortables cama-

rotas con limpias camas y muy buen mobiliario, agua corriente, termos con aguas magnesianas, ventiladores eléctricos y un sinnúmero de comodidades usuales en naves de ese tipo.

El *Pinero* sirvió también, además de buque de carga y pasajeros, como barco de traslado para decenas de presos que eran enviados al presidio de la isla, mal llamado Modelo. Muchos de los jóvenes luchadores de la Generación del Treinta entraron o salieron de la Isla en sus cubiertas, e igualmente sucedió con los jóvenes que iniciaron la última etapa de la Revolución Cubana.

La historia de este barco alcanza su momento culminante el 15 de mayo de 1955, cuando sirvió de transporte entre Nueva Gerona y Batabanó, a Fidel Castro y a otros asaltantes del Moncada -la Generación del Centenario- que después de permanecer cerca de dos años en presidio retornaba a la lucha, una vez obtenida la amnistía por presión popular. Se añade a esto el que algunos testimoniantes aseguran que junto a los botes salvavidas, en la cubierta de la nave, Castro reunió a sus compañeros y allí se acordó aprobar el nombre de Movimiento 26 de Julio para designar la organización revolucionaria que continuaría la lucha en nuestro país.

Los bajeles *Cristóbal Colón*, *Cuba*, y *Pinero* forman la trilogía de barcos que llenaron cinco décadas de navegación entre las Islas de Cuba y de Pinos, contribuyendo en forma muy directa a afianzar el sentimiento de nacionalidad en el pueblo pinero, a contrapelo de todas las presiones, maniobras, propaganda y diversionismo ideológico yanqui para norteamericanizar la Isla. Esta, a pesar de todo, fue y sintió como cubana, tal como lo pregonaron siempre los hombres de sus barcos, desde que en el siglo XIX *El Cubano* iniciara la tradición.

Un hecho harto interesante en la historia de la navegación pinera se ha conocido a través de la correspondencia particular de Adolph Bernard Kelm, cónsul honorario de los Estados Unidos en Nueva Gerona, conservada en los archivos históricos del municipio especial. Una de sus cartas se refiere a una especie de bloqueo naval impuesto por la marina norteamericana a las costas de Pinos durante la Segunda Guerra Mundial, episodio que han corroborado documentos oficiales

del gobierno cubano y testimonios de viejos pineros que aluden a la instalación de bases militares en el territorio de la pequeña ínsula.

Era lógico que, al ser Cuba un país aliado de los Estados Unidos, estos no podían declarar un bloqueo a la segunda isla del Archipiélago, parte integrante del territorio nacional, pero sí "protegerla" con naves de guerra estadounidenses, tanto por la existencia de presuntos enemigos internos como por los posibles ataques de submarinos alemanes que apoyarían esas "peligrosas" fuerzas en el interior. Debe recordarse que en la entonces Isla de Pinos existía una fuerte colonia japonesa, amén de unos cuantos alemanes, quienes, por lo demás, habían adquirido en su gran mayoría la nacionalidad norteamericana. La fobia bélica desatada contra todo lo relacionado con el triángulo Roma-Berlín-Tokio hizo que estos ciudadanos fueran tratados como verdaderos enemigos y hasta reconcentrados en remedos tropicales de los campos de concentración instaurados por el nazifacismo en Europa.

Otro dato en la cronología naviera es que, a mediados de agosto de 1951, en el periódico *La Voz Pintera*, se publicó la foto del barco *M.V. Penelope Ann* y con ella se anunciaba su próxima llegada a Nueva Gerona para así establecer una nueva línea entre esta ciudad y un puerto de la Florida que no se precisaba. No hemos podido conocer si esto se llevó a cabo o no en tiempos posteriores, pues no se ha encontrado otra referencia al respecto, pero quedó sentada esta posibilidad que antes sólo se daba con el británico *Noca*.

En noviembre de 1958 The Isle of Pines Steamship Co. cambió de dueños y tradujo su nombre por el de Compañía de Vapores de Isla de Pinos, para oficializar una denominación que se le venía aplicando desde hacía algún tiempo. La familia Mills, su propietaria, la vendió a una junta integrada por el Ingeniero Manuel Ángel González del Valle, como presidente, Ramón Rodríguez Gutiérrez, tesorero, y Marino J. Díaz Iglesias, administrador. Por lo menos el primero estaba íntimamente ligado a los intereses económicos de la tiranía batistiana, ya bastaba con esto para implicar a los demás.

La presidencia anunciaba ingentes y necesarias mejoras en las

rutas: se proponían adquirir nuevos barcos, especialmente para el servicio de pasajeros y automóviles, así como rebajar los precios de fletes y pasajeros, todo en concordancia con el *Boom* financiero provocado por la zona franca y el incremento turístico en la Isla.

Para 1959 la compañía anticipaba la puesta en marcha de un barco con capacidad para más de 500 personas y 40 automóviles, el cual haría el clásico recorrido entre Nueva Gerona y Surgidero de Batabanó y viceversa. El mismo viajaría de día en sólo tres horas y media, contaría con pasajes en primera y segunda clase y con mayores posibilidades para el transporte de automóviles. De más está decir que el triunfo revolucionario impidió la realización de planes como este que venían avalados por una reputación de muy dudosa moralidad.

Epílogo

Un poco a manera de colofón hemos de añadir algunos sucesos que ilustran la forma en que la historia marítima pinera se ha enriquecido con hechos singulares como la fabricación de barcos peculiares, acontecimientos ligados a ellos u otros de diverso tipo. Se recuerda aún en Gerona aquel famoso navío en forma de zepelín que surcó las aguas del río Las Casas, a fines de los años veinte y que incluso hizo viajes a Batabanó y Cienfuegos en los escasos dos años que navegó. Unos lo conocieron como *El Zepelín* y otros como *El Fenómeno*, una traducción acertada de su nombre inglés: *The Freak*.

También se recuerda cuando se pusieron en servicios barcos y ferries más modernos, como el *Sarotaga*, el *William J. Mills* y el *Isla del Tesoro*, en los años cincuenta, o el *Jibacoa* y el *Palma Soriano*, a mediados de los años sesenta. Barcos de especial significación, como el *Saratoga*, después *Teresa de Harlem*, que fue le primero en aquellas aguas con características de ferry moderno y en el que se transportó el bloque de mármol de 32 toneladas que sirvió para tallar la cabeza de la estatua del Maestro en la hoy Plaza de la Revolución.

¿Cómo poder olvidar aquella mañana del 17 de abril de 1961, durante el ataque a Playa Girón, cuando aviones norteamericanos

ametrallaron en las costas de Isla de Pinos al Buque *Baire* de la Marina de Guerra Revolucionaria y dieron muerte a los jóvenes marineros Armando Ramos Velasco y Juan Alarcón Rodríguez, que se convirtieron así en los "*Héroes del Baire*", por siempre en la memoria colectiva de la Isla de la Juventud?

Se recuerda aún con dolor el sabotaje perpetrado por hombres ranas al servicio de la C.I.A. a la lancha torpedera 85 (LT-85), de la Marina de Guerra Revolucionaria, en la dársena de la Siguanea el 23 de diciembre de 1963, que convirtió también en héroes de nuestra nación al alférez de fragata Leonardo Luberta Noy y a los marineros Jesús Mendoza La Rosa y Fe Hernández Jubán, y que ocho años después causó la muerte de Andrés Gavilla Soto por las heridas y mutilaciones recibidas.

Con igual dolor se guarda en la memoria lo ocurrido a bordo del pesquero *Tres Hermanos*, antiguo yate mandado a construir para disfrute propio por el capitán Capote, jefe del Presidio Modelo, y que con la Revolución pasó a manos de quien lo trabajaba. Un grupo de cubanos opuesto a Castro trató de huir hacia Estados Unidos, para lo cual intentaron robar dicho pesquero a Rafael Cabrera Mustelier, su patrón. Este lo defendió con tenacidad, recibiendo graves heridas que le causaron la muerte veintiún días después, el 26 de octubre de 1964. Solo resta decir que Cabrera era conocido por sus compañeros con el apelativo de "Maceo" y que hoy, con igual bravura, todo un pueblo le rinde diario homenaje.

¿Acaso se podría olvidar cómo en el *Jibacoa, Isla del Tesoro, Palma Soriano*, en el propio *Pinero*, llegaron en los tempranos años sesentas cientos de jóvenes de todas partes del país para cambiar radicalmente la fisonomía de la Isla de Pinos y sentar las bases económicas y sociales que permitieran llamarla en 1978 La Isla de la Juventud?

Aspectos como estos, que engrandecen nuestros barcos en el plano ideológico y afectivo, mantuvieron al *Pinero* como buque siempre en marcha después de sucesivas reparaciones, hasta que ya de forma definitiva salió del servicio naviero, fue declarado Monumento Nacional y transformado en un Museo que hoy venera las glorias com-

bativas de una generación y una Isla que van por siempre en el corazón de los cubanos.

Bibliografía

- *El Álbum*, La Habana, Imprenta de Boloña, 1838. Tomo IV.
- Alvarez, Justina. *Héroes eternos de la Patria*, La Habana, Ediciones Vencemos, segunda edición, 1964.
- *Bohemia*, La Habana, año 50, Nº 50, 14/12/1958.
- Cuba, Archivo Nacional, Secretaria de Estado, legajo 116, Exp. 2. "Informe del Capitán Pablo Trujillo. Jefe de la Policía de Isla de Pinos". 1902
Secretaria de Hacienda, Leg. 453, Nº 104 Queja por cobro de contribuciones de S.H. Percy contra la Alcaldía de Isla de Pinos. 17 de Enero de 1907.
Secretaria de la Presidencia, Caja 9, Nº 48. Dos cartas mecanografiadas y una manuscrita relativas a la situación de quietud creada en Isla de Pinos, por el estacionamiento de tropas y el descontento de los habitantes norteamericanos por la mala administración de los oficiales cubanos. 1907.
- Cuba, Biblioteca Nacional, Colección Manuscritos Bachiller y Morales. "Escrito dejando sin lugar la declaratoria presentada por José Ugarte en contra de la demanda establecida por la Sociedad de Fomento Pinero". 1863.
"Lista de accionistas de la Sociedad de Fomento Pinero". S/F.
Joaquín de Miranda y de Madariaga. "Ensayo Estadístico, Político y Militar de la Isla de Pinos, Colonia Reina Amalia por los Indios Camarcó". 1835.
- *The Cuba Review*, New York, julio 1908, octubre 1909, enero y abril 1911.
- *El curioso Americano*, La Habana, 1929.
- *Faro Industrial de la Habana*, año VIII, enero y abril 1848.
- Fotocopia: Cuba, Archivo Nacional, Asuntos Políticos, Leg. 99, Nº 8, Isla de Pinos, Nueva Gerona, 5/8/1898, "Carta de Manuel Jordán donde da cuenta del bloqueo establecido contra aquella isla".
- Fotocopia: España, Madrid, Dirección de Hidrografía, *Plano del río de Sierra de Casas o de Nueva Gerona, levantado en 1881 por la dotación del Cañero*

- Criollo al mando y bajo la dirección del teniente de navío D. Cayetano Tejera y Terán*, 1883.
- *Gaceta de la Habana*, La Habana, 18/1 y 31/5/1854.
 - García Espinosa, Juan M., Francisco Mota y Antonio Nuñez Jimenez. *Bibliografía de Isla de Pinos*. Serie Isla de Pinos. Nº 32, La Habana, Academia de Ciencias de Cuba, 1978.
 - Gay-Calbó, Enrique. *Isla de Pinos, Belga, Tentativa de compra a España en 1838-1839*, La Habana, Imprenta El Siglo XX, 1942.
 - Hazard, Samuel. *Cuba a pluma y lápiz*, La Habana, Cultural S.A., 1928
 - Hevia, Aurelio. *Los derechos de Cuba sobre Isla de Pinos*, La Habana, Imprenta El Siglo XX, 1924.
 - *Hoy*, febrero, mayo, julio y septiembre 1960
 - Iduate, Juan. "El primer cantor de Isla de Pinos. Antonio Ribot y Fontseré. 1838", (copia mecanografiada).
 - Iraizos, Antonio. *Sinfonía del terruño*, La Habana, Molina y Cía. S.A. Impresores, 1949.
 - *Isla*, La Habana, año VII, Nº 3/11/1958
 - *Isla of Pines. Papers relating to the adjustment of title to the ownership of the Isle of Pines*, Washinton. Government Printing Office, 1924.
 - *Isle of Pines Post*, Nueva Gerona, 1/6/1929 y 26/11/1931.
 - Luz Hernández, José de la. *Informe sobre las propiedades higiénico-medicinales de las aguas y temperaturas de la Isla de Pinos*, La Habana, Imprenta La Antilla, 1865.
- Memoria sobre la salubridad de la Isla de Pinos*, La Habana, Imprenta de don Manuel Soler y Gelada, 1857.
- Morolet, Arthur. *Voyages dans l'Amerique Central, l'île de Cuba et le Yucatan*. Paris, 1857, Tomo I. Cap. V.
 - Núñez Jiménez, Antonio. *El Archipiélago de los Canarreos*, La Habana, Catey Ediciones Turísticas, 1983.
- Isla de Pinos, Piratas, Colonizadores, Rebeldes*, La Habana, Editorial Arte y Literatura, 1976.
- Ramírez Corría, Filiberto. *Excorta de una isla mágica o Biografía de un latifundio*, México, Editorial Olimpo, 1959.

- *Revolución*, La Habana, septiembre 1959, junio 1960, mayo, junio y julio 1961, diciembre 1962, agosto 1963, diciembre 1964 y agosto 1965.
 - Ribot, Antonio. "Escenas de mi vida, Bailes en la Isla de Pinos", *El Museo Universal*, Madrid. año 4, nº 17, 18 y 20 (abril y mayo 1830).
- Mi deportación. Trobas (sic) marítimas y americanas*, Barcelona, Imprenta de Gaspar y Ca., 1839.
- Mi Navegación, Poesías Marítimas*, Matanzas. Imprenta del Gobierno, 1839.
- Roiz Fonseca, Salvador. "Historia de la Educación en Isla de Pinos (hasta 1958)", Nueva Gerona, 1970 (Inédito).
 - Rojas, M^a Teresa de. *Índice y extractos de archivo de Protocolos de La Habana. 1586-1587*, La Habana, 1950.
 - Seco, Manuel. *Diccionario de dudas y dificultades de la lengua española*, Madrid. Aguilar. S.A. de Ediciones, 1969
 - Tingle, V.R. *The Isle of Pines*, La Habana. R.R. Indexo & Co. 1923.
 - U.S.A. Biblioteca del Congreso. Documento Nº 205 de la Primera Sesión de la 59a. Reunión del Congreso de los EE.UU, titulado "Ajuste de Propiedad sobre Isla de Pinos", febrero 1906.
 - U.S.A. Biblioteca del Congreso, "Informe de Fitzhugh Lee al Jefe del Estado Mayor estadounidense en Cuba Adma. R. Chaffee".
 - *Victoria*. Nueva Gerona. 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978.
 - *La Voz Pinera*, Nueva Gerona, agosto de 1951
 - War Department, Divission of Insular Affairs, *The Isle of Pines: (Caribbean Sea) its situation, physical features, inhabitants, resources and industries* Washington. Government Printing Office, 1902.
 - Wright, Irene A. *Cuba*, New York. The Macmillan Co., 1910
- Isle of Pines*, La Habana. Wark and Davies, Agosto 1910
- Wright, Philip G. *The Cuban Situation and cur Treaty relations*, Washington, D.C. The Bookings Institution, 1931.

Los flamencos y el mar en América

Eduardo Dargent Chamot¹

Los primeros flamencos que cruzaron en Atlántico hacia el Nuevo Mundo fueron los franciscanos Jean de la Deule y Jean Cosin, quienes en setiembre de 1493 acompañaron al almirante Cristóbal Colón en su segundo viaje. Ambos religiosos eran naturales de Picardía en los Países Bajos borgoñotas. De Cosin sabemos, además de su origen, que era conocido como Tisín. De Jean de la Deule se tiene un dato más, aunque algo incierto, pues se cree que nació hacia el año de 1460. Bartolomé de las Casas, que conoció personalmente al menos a de la Deule, dirá de estos flamencos en su *Apologética Historia Sumaria*, que eran hombres "sabios y letrados".

La inclusión de estos dos extranjeros en la expedición colombina se debió a la solicitud hecha por los Reyes Católicos, a través del aragonés fray Bernardo Boil, al vicario general de los franciscanos Olivier Maillart, que se encontraba reunido en Capítulo General en Florensac, a fines de mayo de 1493, para que nombrase algunos hermanos para colaborar en la evangelización de los territorios recientemente descubiertos. Al regresar a su sede, Maillart difundió la noticia de este pedido, lo que llegó a oídos de los dos frailes mencionados, quienes pidieron y recibieron la bendición del Vicario General para ir en misión al Nuevo Mundo. A fines del mismo año 1493, habían desembarcado en la Hispaniola, y a decir de de las Casas, realizaron un trabajo meritorio.²

- 1.- El licenciado Dargent es profesor de la Universidad de Lima y secretario permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- 2.- Wernes Thomas, "Les ordres mendiants en Amérique Hispanique", en *Flan-*

Casi dos siglos más tarde, el jesuita Ignacio Theobast, o Toebaest, natural de Gante y de 34 años de edad, llegó a Cartagena de Indias en la flota de 1681-1682. Este personaje nos ha dejado vívidas imágenes de la navegación así como de las diferentes experiencias que le tocó vivir en un mundo que le era totalmente ajeno. Sobre la vida a bordo nos cuenta que:

"La alimentación no me agrada, la cocina es de una manera muy diferente a la de Flandes. Fuera de esto todo es muy sucio. Hasta ahora mi única bebida ha sido agua, y esta en pequeñas cantidades. Nuestro dormitorio no es malo, pero muy sucio. Para tenerlo aseado es menester limpiarlo tres o cuatro veces al día" ³

Contrasta con la actitud negativa expresada por Theobast, la de otro jesuita flamenco, Guillaume Hotton, quien en 1616, luego de una travesía a Nueva España durante la cual él y treintiuno miembros más de la Compañía de Jesús, entre los que también se contaba al flamenco Martín de Brujas, estuvieron a punto de perecer cuando, cerca a las Islas Canarias, algunos maderos del casco se desprendieron y la nave se comenzó a llenar de agua en alta mar. Hotton, al llegar a su destino escribió:

"Dios sea loado por habernos permitido el privilegio de sufrir un poco durante el cumplimiento de nuestra obediencia."⁴

Aunque los hombres de mar son escasos entre los flamencos de América, hubo algunos que destacaron y entre estos cabe mencionar en primer lugar a Roldán de Argote, marinero de la expedición de Magallanes, quien fuera el primero que vio la salida al Océano Pacífico.

Era Argote uno de los cinco flamencos que se embarcaron en la

dre et Amerique Latine (Anvers 1993).

- 3.- Nicolás del Castillo Mathieu, "Las 18 Flotas de Galeones a Tierra Firme 1650-1700" en *Historiografía y Bibliografía* # 2, 1990. Suplemento del *Anuario de Estudios Americanos*.
- 4.- Johan Verbekmoes, "Les Jésuites wallons et flamands das les Réductions d'Indiens au Mexique et au Paraguay (1609-1768)", en *Flandre et Amerique Latine* (Anvers 1993).

expedición española capitaneada por el portugués Fernando de Magallanes para circunnavegar por primera vez la tierra. El como dos más de sus compatriotas eran lombarderos, es decir artillero encargado de disparar las lombardas. Su nombre ha quedado para la posteridad probablemente por un juego del azar ya que se le recuerda como el hombre que primero divisó la desembocadura del estrecho en el Océano Pacífico, según nos cuenta Antonio de Herrera en sus *Décadas*.

Reconstruyendo estos relatos, se puede decir que en los primeros días de noviembre de 1520, se encontraba anclada la expedición en la Bahía de las Sardinias, angustiados ante la incertidumbre de no saber cuando faltaba para culminar el paso. Para cerciorarse de que no estaban avanzando por un callejón sin salida, de los que hay muchos en la región, Magallanes despachó a Roldán de Argote en un chalupón a hacer un reconocimiento de la ruta que tenían por delante en la esperanza de encontrar el paso interoceánico. Tras navegar en dirección noroeste durante un día y medio, el flamenco y quienes lo acompañaban encontraron en la costa un monte desde el cual era posible otear el horizonte, y así lo hicieron, encabezados por Argote, logrando ver, si no el otro océano, si el canal que desemboca en él Pacífico y que hoy en día se le conoce con el nombre de Paso Largo. Con las buenas nuevas se apresuró Argote en su regreso para informar cuanto antes a su capitán.

La cartografía recuerda ese episodio nombrando al cerro desde donde se suponía que se hizo la observación con el nombre de "la Campana de Roldán". Hoy en día se sabe que la formación orográfica así conocida no puede haber correspondido al monte escalado por el flamenco para hacer su observación, porque está en dirección opuesta a la que éste debió tomar al zarpar desde la Bahía de las Sardinias. Mateo Martinic, acucioso investigador del extremo austral chileno, basándose en el *Mapa Marítimo del estrecho de Magallanes*, del cartógrafo Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, fechado en 1769, en el cual la Campana de Roldán se encuentra frente al cabo Quod, nos dice que esta posición coincide con la descripción de Juan Ladrillero, quien la ubica "donde de la vuelta el estrecho".

Aunando la información del mapa de Olmedilla, la descripción de Ladrillero y el detallado conocimiento de la región que tiene Martinic, concluye éste que:

"Así la chalupa exploradora navegó hacia el noroeste por espacio de un día y medio, pudiendo entonces -considerando su probable velocidad- sobrepasar apenas la actual isla Carlos III, arribando a su extremo noroccidental o a la contigua Bahía de los Caballeros (Bahía Riders) en la Isla de Santa Inés, a cuya vera se alza un monte de 335 metros de altura (Cerro "El Morrión"), con buena visibilidad, limpia y amplia sobre el Paso Largo." ⁵

Este Roldán de Argote, que sirvió primero a bordo de la *Concepción* y luego en la *Victoria*, tuvo que ser desembarcado por enfermedad en Cabo Verde, poco antes de llegar a la península ibérica. Esto, que pudo haber sido el final de su historia, no lo fue y se encontraba en Sevilla en 1523. Posteriormente, en 1525, Argote tomó parte en la expedición de García Jofré de Loaisa a las Molucas, viniendo a morir recién en 1538.⁶

De los otros cuatro compañeros flamencos de Magallanes, solo sabemos poco más que los nombres y sus oficios. Es curioso notar que dos eran lombarderos como Argote. Estos eran Pedro de Bruselas, natural de Amberes, y Guillermo Tanegui, nacido en Lila. Mientras que el primero sirvió su oficio primero en la *Concepción* y luego en la *Trinidad*, el segundo permaneció todo el tiempo en el *Trinidad*. Ambos fallecieron durante la expedición: Pedro de Bruselas en el viaje a Malaca, y Tanegui en Zebú, el 1 de mayo de 1521.⁷ Los otros dos flamencos que participaron en la aventura magallánica fueron el

5.- Mateo Martinic, *Historia del Estrecho de Magallanes* (Santiago 1977).

6.- Ibid. La información sobre Argote, Pedro de Bruselas, Tanegui y Urrea la debemos a J.T. Medina, *La Inquisición de Lima*, vol 3, páginas 347, 357, 380 y 354 respectivamente.

7.- Pedro de Bruselas fue hecho prisionero por los portugueses en Ternate. Tanegui sabemos que estaba casado con Guillometa Legant. Peter Boyd-Bowman, *Indice Geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América hispánica 1493-1519*, (México 1985) p. 266.

marinero de Amberes Antonio Flamenco, que servía en la *Santiago* y de cuya suerte no tenemos más registro, y Pedro de Urrea, natural de Brujas, considerado "Sobresaliente" y que viajaba a bordo de la *San Antonio* como criado de Antonio de Coca y que probablemente regresó a Europa.⁸ Morison, en su obra *The Great Explorers*, anota que todos los artilleros de la expedición magallánica eran franceses, flamencos, ingleses y alemanes, lo que según él indicaría la preferencia de Carlos V por estos noreuropeos sobre los españoles, cuando de armamento se trataba.⁹

Un ejemplo algo genérico en el caso de los marineros flamencos en el Mar del Sur podría ser el de Juan de Mazas, de quien el profesor Eddy Stols de la Universidad de Lovaina dice lo siguiente:

"a peine agé de cinq ans il avait été placé par ses parents flamands chez un oncle, riche marchand a Seville. Puis il s'était engagé comme soldat et avait servi pendant douze ans en cette qualité sur le bateaux entre Panama et Callao. Il termine sa vie comme majordome sur les terres de don Juan López de Alarcón y Toledo, a Puerto de la Magdalena de Pisco, dans le valle de Condorlacto, et se noya en traversant la riviere a cheval, laisant une somme rondelette a 800 pesos".¹⁰

En el siglo XVII encontramos a un Juan Antonio, clasificado como hombre de mar, y de quien sabemos no por sus habilidades náuticas sino por haber caído en las manos de la Inquisición y haber sido penitenciado por éste nefasto tribunal entre 1618 y 1622. Este marinero era natural de Amberes y su delito fue el haber comentado en la ciudad de Zaña que "las monjas de Popayán habían remanecido preñadas", y que a causa de ello el obispo las había emparedado. Ante

8.- Ibid.

9.- Samuel Eliot Morison, *The Great Explorers: The european discovery of America* (New York/Orford 1986) p.571.

10.- Eddy Stols, "Gens des Pays-Bas en Amerique Espagnole aux premiere siecles de la colonisation", en *Bulletin de L'institute Historique Belge de Rome*. Fascicule XLIV. 1974. p.594. El autor remite a la fuente: A.G.I. Contratación 401.1.

la opinión de uno de los oyentes, quien sugirió que así se podían arrepentir, Juan Antonio contestó que después de la falta cometida ya no había arrepentimiento ante Dios, lo cual sonó a los inquisidores a una herejía luterana. Afortunadamente, para él, pudo conducir bien su defensa y finalmente fue absuelto en vista a los descargos que presentó.¹¹

Un grupo de flamencos que deben ser considerados al tratar sobre los hombres de mar de esa nación en América, son aquellos que participaron en las correrías de piratas y corsarios en nuestras costas. Sabemos de ellos especialmente por la documentación producida cuando fueron capturados y pasados luego a la Inquisición, acusados generalmente de herejes por su contacto con ingleses u holandeses.

En esta categoría conocemos a dos flamencos miembros de la expedición de Richard Hawkins, llamados Nicolás Hans y Francisco Cornieles. La expedición capitaneada por este ilustre corsario, hijo de John Hawkins y primo de Francis Drake, zarpó de Inglaterra en junio de 1593, cruzó el estrecho de Magallanes y remontó la costa occidental del Pacífico. El 1º de mayo de 1594, Hawkins saqueó los almacenes de Valparaíso y capturó cuatro barcos anclados en ese puerto, por los que pidió y obtuvo rescate. El virrey García Hurtado de Mendoza, al enterarse de la presencia de Hawkins, despachó navíos hacia Panamá y Nueva España para informar del peligro, y por tierra envió chasquis a los pueblos de la costa para asegurarse que estuviesen listas tanto las autoridades como los pobladores de todos los puertos, con las defensas prontas para repeler al enemigo. Preparó luego dos galeones, de unos veinticinco cañones cada uno, a los que acompañó de un galeoncillo y tres pataches para el transporte de los mosqueteros y arcabuceros. Como capitán general nombró el virrey a su cuñado e hijo del conde de Lemos, don Beltrán de Castro y de la Cueva, y como almirante a Alonso de Vargas Carbajal. Tras algunas fechorías en las costas peruanas, Hawkins se encontró con la armada virreinal pero pudo eludirla. La persecución se extendió hacia el norte y a las cuatro de la tarde del jueves 30 de junio, Beltrán de Castro y Alonso de Vargas encontraron

11.- José Toribio Medina, *La Inquisición de Lima*, Tomo II, p.12.

al inglés en la bahía de Atacames. El combate ya iniciado tuvo que ser postergado por haber caído la noche pero el 2 de julio unas andanadas de artillería disparadas a corta distancia y un requerimiento de rendición, hicieron que Hawkins entregase su espada y su buque a don Beltrán de Castro, contra la promesa de ser enviado a Inglaterra, lo que se cumpliría en 1602.¹²

Nicolás Hans, el primero de los flamencos mencionados, era paje del Hawkins y tenía solo 15 años de edad cuando fue hecho prisionero. Por su corta edad, Hans fue puesto en manos de los jesuitas para ser educado en la fe católica. A poco de estar entre los religiosos, el joven expresó su deseo de convertirse al catolicismo, lo que causó gran alegría. Asegura Medina que luego de ello "fue reconciliado con solo dos años de hábito y otras prácticas saludables".¹³ El profesor Stols considera que posiblemente quien participó en la educación de Nicolás Hans fue el franciscano flamenco Gillete, quien residía en esa época en Lima y que por la comunidad de idioma era el más indicado para relacionarse con el joven.

Francisco Cornieles, el otro flamenco de la escuadra inglesa, fue penitenciado en el auto de 1595. Estando en la cárcel declaró Cornieles que él y el inglés Bries habían atacado una noche a un español. Posteriormente Bries explicó que no lo habían hecho por robarle sino porque los había llamado herejes. Se entiende que Cornieles fue condenado a la horca, pero Medina aclara que en España no se aprobó el procedimiento de la Inquisición de Lima, por cuestiones de estado, y se mandó que fuesen absueltos *ab cautelam*.¹⁴

Eduardo o Edward Davis, el corsario que en 1686 atacó y destruyó la norteña ciudad de Zaña en el virreinato peruano, es conside-

12.- José Antonio del Busto Duthurburu, *Historia Marítima del Perú*, Tomo III vol. 2 "Siglo XVI- Historia Externa" pp. 605-614. Lima, 1977. Da una detallada secuencia e la expedición de Richard Hawkins.

13.- Medina, Ob. Cit. Tomo I, p. 281.

14.- Castañeda y Hernandez. *La Inquisición de Lima*. Madrid 1989. T.1 p. 461. Remiten a la fuente: AHN Inquisición Lib. 1028, fol. 529-531. Medina, T. I, p. 282.

rado flamenco por varios autores, y debemos suponer en ese caso que el nombre con el que lo conocemos es la versión inglesa del original neerlandés. La captura y posterior destrucción de Zaña está rodeada de leyenda. Es verdad que la ciudad fue tomada y que se exigieron fuertes cupos para no destruirla; parece cierto también que durante su estadía en ella, Davis y sus secuaces cometieron todo tipo de desmanes, pero la realidad es que primero curas, y luego poetas y literatos, han tomado el caso de Zaña como una gran fuente de inspiración moral y también banal.

Dice la tradición que Davis era "natural de Flandes, temible y sanguinario, rubio elegante y espigado". Al anochecer del 4 de marzo de 1686, los habitantes de Chérrepe vieron con espanto que las dos naves y una fragata de 36 cañones, arriaban las falsas banderas del rey e izaban las de los piratas. Uno de los pobladores del puerto que vio la operación de desembarco dio aviso a Zaña para que prepararan la defensa, pero la decadencia moral de esta ciudad había llegado a tal punto que no hubo forma de detener las fiestas orgiásticas que en ella se llevaban a cabo todas las noches. Algunas versiones afirman que una vez reunido el cupo solicitado por Davis los piratas abandonaron la ciudad, otras aseguran que saqueó la ciudad durante siete días y luego le prendió fuego. Como la tremenda corrupción de Zaña y su posterior destrucción por los elementos y los piratas fue tema siempre usado con fines ejemplarizadores por el clero, para mostrar lo que ocurría con las ciudades que se apartaban del buen camino, la verdad y la leyenda de lo que sucedió en Zaña están ya muy entremezcladas.

Un aspecto romántico de la leyenda refiere que Davis capturó a una bella joven llamada Mencia, hija de una familia rica y linajuda de Zaña, y ofreció entregarla contra el pago de un rescate valorado en la suma de cincuenta mil pesos, de a ocho reales. Los padres de Mencia, por su parte, se oponían desde hacía un tiempo al matrimonio de esta con don Juan Salazar, importante personaje de la ciudad y del virreinato. Fue precisamente don Juan Salazar, según este relato, quien efectuó el pago, y entregó la joven a sus padres. Mencia, sin embargo, se dice que no se llegó a casar con Salazar y que poco después desapareció de Zaña, afirmándose que había quedado perdidamente enamo-

rada del pirata flamenco.¹⁵

Un interesante caso relacionado si no a la navegación si a las ciencias náuticas, fue el del jesuita Lemer o Lemaire, natural de los Países Bajos meridionales, quien tuvo una destacada intervención en la ciudad de Córdoba, Argentina a fines del siglo XVII.

En 1638, don Manuel Cabrera, sobrino del fundador de la ciudad de Córdoba, ingresó a la Compañía de Jesús e hizo donación de todos sus bienes para que con ello se construyese una nueva iglesia. Cuando en 1667, luego de interminables demoras, los muros estuvieron listos, se hizo aparente que éstos no resistirían el peso de una bóveda de sillería por no haberse preparado los contrafuertes. Aumentó la preocupación de los frailes cuando fue claro que en las cercanías no había árboles suficientemente altos como para preparar vigas que cubriesen la luz entre los muros laterales. Es allí donde aparece Lemer, quien antes de ingresar a la orden se había preparado en el campo de la construcción naval, especializándose en la fabricación de cascos de naves en Inglaterra y en Portugal. Estando Lemer en este último país, una familia amiga lo había enviado al Brasil, desde donde pasó al Río de la Plata y a Córdoba, ciudad en la que ingresó a la orden de los Jesuitas en 1640, cuando ya había cumplido los treinta y dos años.

Apoyándose en su larga experiencia y en algunos libros actualizados, enfrentó el reto de techar la iglesia de la Compañía de Córdoba. El resultado fue un casco de navío invertido con costillar completo. Adaptando los mismos principios usados para la nave pudo construir igualmente la cúpula del templo.¹⁶

A medida que se profundicen los estudios sobre la presencia flamenca en América se podrá ir conociendo otros casos interesantes sobre la incursión de éstos en la navegación y en el desarrollo de las ciencias náuticas en el continente. Mientras ello ocurre, me conformo con que estas líneas sirvan como una breve introducción al tema.

15.- Espinoza, Ricardo y Manuel Florindo, "Lambayeque", en *Documental del Perú*, Vol. XIV, Lima, mayo, 1969.

16.- Guy Van Beeck, "Architectes et Constructeurs belges en Amérique Latine", en *Flandre et Amérique Latine* (Anvers 1993).

**Del trapo al vapor,
o la reconversion de la Armada Española
(1850 A 1866)**

José Ramón García Martínez¹

La pretensión última de este trabajo, por supuesto desprovisto de toda protagonista aspiración descubridora, no es otro que el de presentar al lector que en estas páginas anhele adentrarse, la firme determinación que tuvo que adoptar la Real Armada española a mediados de la anterior centuria, al tener que enfrentar el desafiante reto que suponía el tener que construir y recrear una nueva y operativa fuerza naval moderna, técnicamente reconvirtiendo en lo posible sus afamadas y contrastadas por la arcana experiencia vélicas naves y el completo de su oficialidad, mayoritariamente procedente esta última de la escuela del volante trapo y de la manual caña e imbuida de conceptos militares, de antiguas tácticas y marítimas estrategias, que, ante el emergente, ardiente y humeante vapor, perdían, tanto las unas como los otros, validez de día en día. Además esta titánica obra habría de ser llevada a efecto por ingenieros y proyectistas españoles, con los industriales medios habidos o con las científicas tecnologías por generar y, en lo factible, en lo no absolutamente imprescindible, levantando todas estas obras en astilleros y arsenales nacionales y, por último, para concluir, por si todo lo con anterioridad reseñado no constituyese inalcanzable ¿utopía? naval, excluyendo, innecesarias demoras, pues el progreso no espera a quienes se detienen, los enemigos tampoco y por ello habría que estar *ad utrumque paratus*, o lo que es lo mismo, siempre

1.- El autor es director del Centro Naval y Marítimo "Don Casto Méndez Núñez".

preparados.

Esta antes aludida reconversión naval tuvo un indudable e indiscutido progenitor, cual fue el docto y romántico poeta D. Mariano Roca de Togores, Marqués de Molins, quien, con calculada lentitud e irresuelta determinación, en el desempeño de sus funciones como Ministro de Marina, procedió a asentar las incommovibles bases sobre las cuales se afirmaría, en 1859, el entonces encargado de esta referida cartera ministerial, D. José Mac-Crohom y Blake, para llevar a efecto el denominado Plan Naval para el Fomento del Material Flotante y Arsenales.

En 1850 la Real Armada de Su Majestad Católica alistaba un heterogéneo y muy cuantitativo conjunto de buques impulsados por el trapo, tal y como ocurría en todas las demás naciones marítimas del Globo, representando una minoría auxiliar o subsidiaria la de las embarcaciones propulsadas por el vapor.

El desglose de la marina española en 1850 era el siguiente:²

buques a vela

navíos	2
fragatas	5
corbetas	6
bergantines	8
bergantines-goleta	2
goletas	3
pailebots	6
balandras	1
faluchos	2
transportes	7
total	42

pontones 3

total arrastrado 45 unidades.

2.- Estado General de la Armada, 1850.

buques a vapor	16
total final	61 unidades a flote.

El material más antiguo alistado en esta Armada era el navío *Guerrero*, de 1755, el de igual clase *Soberano*, de 1761, y la fragata *Perla*, de 1789, oscilando mayoritariamente la fecha de construcción de todas las demás naves entre 1830 y 1849, con las particulares excepciones del bergantín-goleta *Ebro* y del bergantín *Patriota*, que databan de 1822 y de 1828, respectivamente.

El Estado de su Personal y Fuerza era el que a continuación se indica:

cañones	628
potencia en caballos de los vapores	3062
tonelaje de los transportes	2024
oficiales de guerra	225
oficiales mayores	113
tropa	1199
marinería y maestranza	5271
empleados de máquina	219
total arrastrado	7027

Al Resguardo Costero se encontraban asignadas diversas embarcaciones menores, obviamente de guerra, desglosadas en cuatro divisiones navales, aparte de las de igual porte destacadas en las Islas Canarias o en Puerto Rico, siendo las siguientes:

Primera División	18 buques	64 cañones
Segunda División	17 buques	47 cañones
Tercera División	12 buques	52 cañones
Cuarta División	11 buques	38 cañones

Islas Canarias	1 buque	7 cañones
Isla de Puerto Rico	1 buque	1 cañón
total	60 buques	209 cañones

En lo que a su personal hace referencia ofreceré la tabla que a continuación se reseña:

oficiales	48
oficiales mayores	73
guardia marinas	16
tropa	270
marinería	3057
total	3464

Tan sólo quince años después, en 1866, casi el completo de la fuerza naval española se halla conformado por buques propulsados por vapor, subsistiendo todavía algunas unidades vélicas, principalmente por razones de ahorro presupuestario y de imprescindible capacitación profesional del personal a embarcar o a flote.

La indiscutible vanguardia o acerada punta de lanza de esta renacida Real Armada la constituyen ahora las emergentes y novedosas fragatas blindadas y sus compañeras sin acorazar, las fragatas propulsadas a hélice, que, con su naval irrupción, han propinado el definitivo y determinante golpe de gracia a los altivos, orgullosos y, sin embargo, bellísimos navíos de línea. Los vapores de ruedas, o de paletas si así preferimos nominarlos, con sus monstruosos, antiestéticos y muy débiles tambores, han cedido su lugar a las unidades propulsadas por la hélice o tornillo, y los transportes han aumentando muy considerablemente su número, aunque no tanto como imperiosamente y con razón se había demandado años atrás.³

3.- Esta preocupación por aumentar el número de los transportes tiene su origen en las cada vez más obvias maniobras norteamericanas en favor de conseguir la anexión de los territorios españoles de Cuba y Puerto Rico.

La subdivisión de esta flamante y resurgida Armada se resume de la siguiente manera:⁴

buques de primera clase:

fragatas blindadas ⁵	6
fragatas de hélice ⁶	11
vapores de ruedas	3
total	20

buques de segunda clase:

buques de hélice ⁷	1
vapores de ruedas	10
buques de vela	5
pontones	2
total	18

buques de tercera clase:

buques de hélice ⁸	26
vapores de ruedas	10
buques de vela	4

4.- *Estado General de la Armada 1866.*

5.- Cuatro de ellas en construcción.

6.- Lógicamente no aparece aquí reseñada la fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo* (Escuadra del Pacífico), perdida por incendio fortuito el 25 de noviembre de 1864, frente a Pisco (Perú), en el transcurso de la conocida como Campaña del Pacífico en España o Guerra con España en el Perú.

7.- En construcción.

8.- *Estado General de la Armada, 1866*, p. 242, todavía hace inclusión de la goleta de hélice *Virgen de Covadonga*, numeral 54 (2 montajes artilleros en colisas giratorias), que resultó apresada el 26 de noviembre de 1865, por la corbeta chilena *Esmeralda* (20 piezas en batería corrida), en el Combate de Papudo (este aviso formaba en esos momentos parte de la Escuadra del Pacífico).

José Ramón García Martínez

transportes de vapor	10
transportes de vela	8
pontones	1
total	59

fuerzas sutiles:

cañoneras de hélice	18
total	18

buques exentos de clasificación:

Navío *Reina Doña Isabel II*, escuela de quintos de marinería.
Navío *Rey Don Francisco de Asís*, escuela de quintos de marinería.
Fragata *Esperanza*, escuela de cabos de cañón.
Corbeta *Villa de Bilbao*, escuela de guardiamarinas.
Corbeta *Ferrolana*, escuela de aprendices navales.
Vapor *Don Alvaro de Bazán*, asignado para comisiones hidrográficas.
Vapor *Reina de Castilla*, asignado para comisiones hidrográficas.
Vapor *Piles*, asignado para comisiones hidrográficas.

total 8 unidades.

total final 123 unidades.

Aparte de las unidades recién citadas existía la fuerza adscrita al Servicio de guardacostas, que se componía de las siguientes unidades:

Departamento de Ferrol:

goletas de hélice	2
escampavías	2
trincaduras	4
lanchas	10

Del trapo al vapor...

total 14

Departamento de Cádiz:

vapores de ruedas	1
goletas de hélice	1
pontón	1
faluchos de segunda clase	4
escampavías	28
total	35

Departamento de Cartagena:

goletas de hélice	1
vapores	3
faluchos de primera clase	2
faluchos de segunda clase	7
escampavías	38
total	51

Todo lo cual suponía una notable fuerza que a continuación resumo (ignorando de ella, a propósito, a las embarcaciones pertenecientes al resguardo costero: Ferrol, Cádiz y Cartagena):

buques impulsados a vapor ⁹	98
buques impulsados a vela	22
pontones	3
buques escuela (vela o vapor; antes incluidos)	8 ¹⁰
tonelaje de los transportes a vapor	9560
tonelaje de los transportes a vela	5408

9.- Debemos descontar las cinco unidades que se hallan en construcción, es decir, cuatro fragatas blindadas y una corbeta de hélice.

10.- Los buques escuela han sido contabilizados dentro de la lista de unidades a vapor (3) y a vela (5).

número de piezas artilleras embarcadas ¹¹	1,277
potencia total de las máquinas a vapor en caballos ¹²	23,360

Resumen estadístico.

Las conclusiones indudables que se pueden establecer tras confrontar los Estados Generales de la Armada de los años considerados, 1850 y 1866, son las siguientes:

- 1) De 42 buques de vela en 1850 se ha pasado a tan sólo 22 en 1866, es decir, un 52% menos.
- 2) De 16 vapores a 98, o lo que es igual, se ha aumentado su número en un espectacular 612.5%
- 3) La artillería naval se ha incrementado en más del doble, exactamente en un 203%¹³
- 4) La potencia en Caballos de Vapor ha mudado de 3062 a 23360, es decir, ha crecido en un considerable 763%
- 5) El tonelaje de los transportes ha subido de 2024 Tn. en 1850, a 14968 Tn. en 1866, es decir, un más que considerable 740%
- 6) La antigüedad de la flota ha sufrido un incremento en 1866 debido al mayor número de sus unidades, manteniéndose en uso buques ya obsoletos, primordialmente por razones de ahorro presupuestario. De todas maneras este no es un dato significativo pues, por el contrario, ha mejorado cualitativa y cuantitativamente en todos los aspectos la Real Armada, no siendo el menor de ellos el de su capacidad operativa y logís-

11.- A esta cifra deberá restársele la correspondiente a los 130 cañones presupuestados que serían instalados en los buques en proceso de ejecución. Tampoco se han considerado las piezas que montan los transportes, normalmente dos o tres por unidad.

12.- Asimismo deberemos de proceder en este punto, reduciendo en 2700 caballos de vapor la suma ofrecida, debido a ser máquinas en proyecto de construcción.

13.- Desprecio en este análisis la artillería emplazada en los guardacostas, tanto en 1850 como en 1866.

tica.

- 7) La preparación profesional, tanto de tropa y marinería como de la oficialidad, queda patentemente demostrada con la existencia de 5 buques escuela y 3 unidades hidrográficas.
- 8) Los navíos han desaparecido como unidades principales, desplazados por las fragatas blindadas y las fragatas de hélice.
- 9) Los vapores de paletas están finalizando su período de vida útil, habiendo sido marginados por la más eficaz hélice propulsora.

Un fragmento inédito de Alejandro Malaspina (1789) sobre la expedición científico política

Dario Manfredi¹

A doscientos años de su cumplimiento, la expedición científico-política realizada entre 1789 y 1794 por Alejandro Malaspina para la corona de España cuenta ya con una literatura discretamente vasta² que sin embargo presenta en general el inconveniente de estar formada utilizando sólo una mínima parte de las fuentes disponibles: la ingente documentación recogida y elaborada por el navegante italiano y por los oficiales y científicos que lo acompañaron en la gran empresa. En efecto, hasta hace pocos años extrañamente se ha preferido seguir estudiando y re-estudiando los no muchos documentos editados, en vez de investigar entre la gran mole de inéditos que aún se conservan en no pocos países.³ El resultado -nos parece- es cierto retardo en la maduración de los estudios y sobre todo al enfrentar finalmente

- 1.- Traducido del italiano por Gaspar Alayza. El autor es director del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", en Mulazzo, Lunigiana, Italia.
- 2.- Sería injusto para con los lectores de esta revista alargarnos en noticias sobre la Expedición Malaspina. De todos modos, una guía insustituible para desentrañarse en el conocimiento de la máxima expedición marítima científica del siglo XVIII nos la da B. Saiz, *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina. Y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron*. Madrid, Ediciones El Museo Universal, 1992.
- 3.- Como es sabido, la mayor parte de estos documentos se conserva en España (Véase M.D. Higuera Rodríguez, *Catálogo de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*, Madrid, Museo Naval, 1985 - ... 3 vol. de los cuales dos publicados a diciembre de 1993), pero no son de importancia secundaria los documentos -pertenecientes a Felipe Bauzá, cartógrafo de la expedición- conservados en Londres en la British Library.

también aquellos aspectos de la personalidad y de la cultura de Malaspina que, hasta hoy han quedado más bien en las sombras.⁴

Es cierto que no todos los inéditos pueden ofrecer elementos nuevos y merecedores de reflexión, tanto Malaspina como sus hombres solían escribir varias veces las mismas cosas (sobre todo para evitar el riesgo de que cualquier noticia pudiese perecer junto con el documento que la contenía), de modo que actualmente no es difícil encontrarse con varios manuscritos que contiene las mismas noticias.

No obstante esto, tampoco es raro el caso de encontrar un nuevo documento que nos ilumine mayormente sobre este o aquél particular. Es el caso de este manuscrito (desgraciadamente llegado fragmentario) que a continuación publicamos íntegramente, anteponiendo los indispensables comentarios.

El fragmento en cuestión formaba parte, o más bien era la parte central de una relación - de seguro no oficial - dictada por Alejandro Malaspina para ser incluida en alguna carta.

Al momento de iniciar los preparativos del gran viaje, Alejandro Malaspina se dirigió a amigos y a hombres de ciencia de muchos países

4.- Entre estos, queremos recordar los intereses literarios de Malaspina, importantes no sólo para definir mejor su cultura y comprender sus orientaciones filosóficas, sino útiles también para la comprensión de los "mensajes" que no raramente se celan entre las líneas de sus escritos destinados a un uso "oficial". Para estos aspectos, sobre los cuales la bibliografía es casi inexistente, véase C. Ferrari - D. Manfredi, *Dallo "Zibaldone Ferrari" nuovi elementi sulle letture di Alessandro Malaspina (1796-1810)*. "Archivio Storico per le Provincie Parmensi", IV Serie, XL - 1988 (1989), págs. 69-91; *Il capolavoro del Cervantes visto da un navigatore letterato del Settecento: un inedito di Alessandro Malaspina*. G.B. de Cesare - S. Serafin (eds.), *El Girador. Studi di letterature iberiche e ibero-amicane offerti a Giuseppe Bellini*. Roma, Bulzoni, 1993 págs. 305-310; P. Poupeney Hart, *Ecriture en régime de censure: Malaspina et le discours du Père Guenard*. D. Manfredi (ed.), *Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica 1789-1794 "Atti del Congresso Internazionale nel bicentenario della massima impresa di Alessandro Malaspina"* (en prensa).

de Europa para pedir ayuda y consejos,⁵ recibió en efecto cierta colaboración, pero junto con ésta, también presurosos pedidos de mayores noticias e informaciones sobre la expedición, sobre el itinerario previsto, sobre los fines y también sobre la metodología prevista para conseguirlos.

El oficial declaró inmediatamente esforzarse por corresponder a tanta amabilidad.⁶ Después de todo, entre los fines del viaje estaba el de enriquecer los conocimientos de todos los hombres de ciencia, independientemente de su nacionalidad, debiéndose considerar el conocimiento científico como un patrimonio común de la humanidad entera.⁷ En efecto, Malaspina trató siempre, en los límites de lo posible, de cumplir con ese compromiso. Sabemos así que informaciones más o menos sucintas sobre el itinerario y sobre los fines de la expedición fueron enviados por Alejandro Malaspina a su hermano Azzo Giacinto (para que éste a su vez los transmitiese a los científicos italianos),⁸ al ministro de Módena Gherardo Rangoni, al inglés Alexander Dalrymple y a otros. De estas breves relaciones son muy pocas las que se conocen hasta hoy, unas se perdieron y otras, más probablemente, todavía esperan ser desenterradas del polvo de algún archivo inexplorado. De todos modos, no debieran ser documentos muy distintos uno del otro, especialmente aquéllos escritos en los mismos

5.- Desde hace tiempo son conocidos, entre otros, sus contactos con Joseph Banks, Joseph Jérôme de Lalande, Gherardo Rangoni y Lazzaro Spallanzani. Sobre la colaboración de este último en la Expedición Malaspina particularmente, quisiéramos señalar la reciente ulterior colaboración de P. di Pietro, *Preparativi scientifici alla spedizione di Alessandro Malaspina (1789)*, "Atti e Memorie" della Deputazione di Storia Patria per le Antiche Provincie Modenesi, Serie XI, vol. XV (1993), págs. 201-208.

6.- Véase la carta de Malaspina a Gherardo Rangoni, del 2 de junio de 1789, en L. Picanyol, *Lo Scolopio Massimiliano Ricca e il suo elogio sul grande Navigatore Marchese Alessandro Malaspina*, Roma, PP. Scolopi di S. Pantaleo, 1935 pág. 41.

7.- En más de un lugar Malaspina se pronuncia abiertamente contra la praxis, desde siempre seguida en España, de ocultar celosamente a las otras naciones los conocimientos adquiridos. Véase por ejemplo la carta de Malaspina a Rangoni del 29 de marzo de 1791. L. Picanyol, *op. cit.*, pág. 47.

8.- L. Picanyol, *op. cit.*, pág. 52-60.

días y desde un mismo lugar. Incluso en algunos casos, Malaspina escribía, o hacía escribir, dos o más veces el mismo texto, luego enviaba a distintos destinatarios.⁹

El fragmento que reproducimos aquí pertenecía precisamente a una de estas "relaciones" privadas. Aún teniendo el inconfundible estilo literario de Malaspina, el manuscrito no es de su puño y letra; la grafía -asimismo inconfundible- es de Fabio Ala Ponzzone, el joven lombardo que participara en la expedición embarcándose con el grado de guardia marina en la corbeta *Descubierta*.¹⁰ El documento ha sido hallado en un fondo archivístico pertenecido al español Ramón Ximénez.¹¹

Era éste un jesuita que después de la expulsión de la orden de España, se estableció en Italia y fue acogido en la familia del marqués Gian Francesco Ala Ponzzone que necesitaba un preceptor para sus hijos.¹²

La familia Ala Ponzzone estaba lejanamente emparentada con los

- 9.- Confróntese por ejemplo la carta de Alejandro Malaspina a su hermano Azzo Giacinto del 11 de octubre de 1791 (L. Picanyol, *op. cit.*, pág. 59-60), con aquélla, que lleva la misma fecha, a Paolo Greppi (C. Caselli, *Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica intorno al mondo (con documenti inediti)*, Milán, "Alpes", 1929, pág. 175-177).
- 10.- Sobre este oficial, véase D. Manfredi, *Un nobile cremonese nella Spedizione Malaspina: il cav. Fabio dei conti Ala e marchesi Ponzzone*. "Rivista Araldica", LXXXV (1987), n. 831, pág. 86-96; ID., *Noticia sobre unos inéditos geográficos del oficial de la Real Armada Fabio Ala Ponzzone (1770-1817)*. AA.VV., *Latinoamérica, Territorios y países en el umbral del siglo XXI*, Tarragona, A.G.E., 1983, pág. 235-238.
- 11.- Documento actualmente conservado en Mulazzo (Massa-Carrara, Italia) en el Archivo del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Fondo "Ramón Ximénez". El manuscrito ocupa cuatro caras enteras de cm 23 x 19. En el fondo documental pertenecido a Ramón Ximénez y en el intitulado a la familia Ala Ponzzone (relacionado con éste), véase D. Manfredi, *Inventari dei fondi "Ala Ponzzone" e "Ramón Ximénez" conservati nell'Archivio del Centro "Alessandro Malaspina" della Spezia*, "Giornale Storico della Lunigiana", Nuova Serie, XL - 1989 (pero 1993), págs. 135-160.
- 12.- Otras noticias sobre Ximénez se encuentran en el artículo citado en la nota precedente.

Malaspina de Mulazzo¹³ de modo que cuando el joven Fabio Ala Ponzzone se encaminó a cumplir la carrera militar en la Real Armada, fue escogido por Malaspina para participar en la gran empresa. Muy pronto entre el comandante de la expedición y el ex jesuita se estableció una serie de contactos y una cierta colaboración, a continuación convertida en profunda amistad. Estos lazos, surgidos inicialmente solo como consecuencia del afecto común por Fabio, se desarrollaron rápidamente por efecto del genuino interés que Ximénez nutría por las ciencias exactas y naturales.¹⁴ Por todos estos motivos, no nos alejaremos absolutamente de la verdad si imaginamos que Fabio Ala Ponzzone copiara para luego enviar a Ximénez, por encargo de Malaspina, un texto que el comandante de la expedición debía ya haber redactado para algún otro corresponsal o colaborador. Por otra parte, parece hacer referencia precisamente a este escrito la alusión, contenida en una carta de Ximénez a Fabio Ala Ponzzone, a la "*parte di narrazione che era acclusa nell'ultima lettera del cav. Malaspina*".¹⁵

El documento demuestra haber sido escrito en Cádiz, pocas semanas antes de la partida de la expedición,¹⁶ la cual, como sabemos, dejó España el 30 de julio de 1789.

Observamos que en aquel momento el itinerario previsto no pre-

- 13.- Giovanni Fogliani Sforza d'Aragona, tío de la madre de Alejandro Malaspina, casó con Maria Teresa Ala Ponzzone, tía de Gian Francesco.
- 14.- Está documentado que Ramón Ximénez tuvo una parte importante en mantener los contactos entre Alejandro Malaspina y los astrónomos del Observatorio de Brera. Véase a propósito su carta al astrónomo Angelo De Cesaris del 20 de agosto de 1792, resumida en: *1726-1799. Catalogo della corrispondenza degli Astronomi di Brera*, Milán, Universidad de Estudios de Milán, vol. I 1986, p. 367, n. 1312.
- 15.- Véase la minuta de la carta citada, del 28 de setiembre de 1789, inédita, en el Archivo del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Fondo "Ramón Ximénez".
- 16.- En efecto, Malaspina demuestra ya haberse dado cuenta de que no todos los instrumentos pedidos llegarían a tiempo a Cádiz, tanto es así que se había preocupado para que alcanzasen la expedición en Lima.

veía la campaña del noroeste, detalle que podría hacer suponer que el oficial José de Espinosa y Tello aún no había encontrado la copia de la relación de Lorenzo Ferrer Maldonado, precisamente por efecto de la cual la exploración de la costa nor-occidental de América habría sido incluida entre las tareas de la expedición.¹⁷

Cierto interés ofrecen las listas de las dotaciones científicas de las corbetas: también en otros lugares Malaspina da elencos de este tipo, pero éste difiere de los otros. La razón de tales diferencias radica tal vez en el hecho de que los otros elencos, incluyen no sólo las dotaciones embarcadas al momento de la partida, sino también aquéllas que se iban recibiendo en las varias etapas del viaje.

Otro motivo de indudable interés se refiere a la colaboración inglesa. Ya es muy conocida la ayuda cordialmente ofrecida por el geógrafo Dalrymple, mientras que resultan inéditos tanto el detalle de la construcción conjunta de un cuarto de círculo (por parte de Bird y Ramsden), como la colaboración del Sr. Aubert, "director del Seguro de Londres" el cual inicialmente decidido a no separarse a ningún precio de aquel precioso instrumento, terminó por regalarlo "a beneficio de las ciencias".¹⁸

17.- Sobre la complicada cuestión del noroeste - que en un primer momento fue incluida entre los trabajos de la expedición, luego excluida y finalmente, por explícita orden gubernativa fue efectuada, en parte por Malaspina y Bustamante con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en 1791 y en parte por Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés con las goletas *Sutil* y *Mexicana* en 1792 - véase: I. Luzzana Caraci - D. Manfredi, *Alessandro Malaspina e la questione dello Stretto di Maldonado. Atti del Convegno "Alessandro Malaspina e la cultura del suo tempo"*, "Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini", Classe Scienze Storiche e Morali, LIX - 1989 (pero 1991), págs. 147-156, D. Manfredi, *An unknown Episode behind the Search for the North-West Passage of the Malaspina Expedition?* R. Inglis (ed.), *Spain and the North Pacific Coast. Essays in Recognition for the Bicentennial of the Malaspina Expedition*, Vancouver, Vancouver Maritime Museum, 1992, págs. 119-124.

18.- Y obsérvese como Malaspina subraya con cierto énfasis la desinteresada colaboración del funcionario inglés, que evidentemente pensaba de la misma manera que el italiano.

Pasando a los fines científicos del viaje, Malaspina pone *in primis* la cuestión de las mareas. Ésta parece ser una anticipación de la meticulosidad con la cual, en efecto, realmente se ocupará de este fenómeno.¹⁹

No hay mucho que añadir sobre la atención del comandante por la conservación de la salud a bordo -aquí confirmada- puesto que se trata de un aspecto que ya ha detenido la atención de varios estudiosos.

Desgraciadamente el fragmento se interrumpe cuando Malaspina está por tratar el aspecto que a su juicio puede interesar mayormente la generalidad de los españoles: el conocimiento de los más lejanos países. Es lamentable semejante laguna puesto que probablemente Malaspina se detuvo aquí (como en otras cartas más sucintas) sobre la *vexata quæstio* del origen de las varias razas humanas presentes en las Américas;²⁰ y sobre este argumento, sería bastante útil conocer mejor las ideas de nuestro navegante.

Sin embargo, aún si mutilado, el documento añade siempre algo a nuestros conocimientos, y en todo caso, sigue siendo una pieza que nos parece importante que sea conocida.²¹

19.- Considérense por ejemplo las observaciones efectuadas por el oficial Secundino Salamanca en Panamá, descritas en el *Diario* de J. Bustamante y Guerra (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, M.s. 13).

20.- Véase la carta de Malaspina a Rangoni del 10 de mayo de 1792, en L. Picanol, *op. cit.* págs. 48-50.

21.- En la edición del manuscrito nos hemos atenido a los siguientes criterios: hemos modificado la puntuación, los acentos y el uso de las iniciales mayúsculas; hemos mantenido todas las variaciones y oscilaciones ortográficas; hemos eliminado las abreviaturas.

Dalruple todo su amor a las ciencias no menos que su inclinación y amistad para los marinos españoles. Los acromáticos grandes con la escala ya echa a el micrómetro, los dos cronómetros de Arnold, las aijas de inclinación, son otros tantos datos en que brillan y igualmente su actividad y su inteligencia, pero sobre todo devemos a la amistad suya con Mr. Aubert F.R.S. y director del Seguro de Londres, la adquisición de un excelente cuarto de círculo empezado por Bird y acabado por Ramsden.

Este digno sujeto (Mr. Aubert), incapaz de ceder un instrumento de tanto valor por cualquier dinero, lo ha cedido a beneficio de las ciencias, resistiéndose absolutamente a qualquiera compensación pecuniaria.

Con una colección tan precisa de instrumentos astronómicos y geodésicos, intentaremos seguir las huellas del brigadier Don Vicente Tofiño para la construcción de las cartas, solo si que no podrá alcanzarse tanta exactitud en la configuración de las cartas porque este solo trabajo necesitaría en tal caso de muchos años. Se situarán los puntos salientes y todos los que puedan interesar la navegación; se examinarán los puntos; repetidas veces se sujetarán a buenas observaciones las longitudes en tierra y en estas ocasiones se cultivará oviamente la astronomía en quantos ramos estén a nuestro alcanzo.

Han manifestado diversos sabios sumo deseo de que se examinasen cuidadosamente las mareas del Mar Pacífico en este viage. Procuraremos ocuparnos con tesón de este punto interesante de la física, tanto más que es tan inmediato su conexión con la Marina, y por quanto la conservación del navegante en diferentes climas y en navegaciones dilatadas será siempre un objeto digno de profundas investigaciones, nos ocuparemos en esta parte, examinando atentamente los progresos en el deterioro de los víveres y en la declinación de la salud, aplicando a este fin el uso del ayre fixo, las pruebas de los eudiómetros y todos los conocimientos que en el día suministre la Europa para una cabal análisis.

Pero estos objetos útiles únicamente para el navegante, no alcanzarían a satisfacer aquella curiosidad que la Europa toda manifiesta en

el día para el conocimiento de los payses lejanos y que, después de los dos viages echos por Ingleses y Franceses, parece exigir de todas las naciones que attrasan..."

**Francisco Ruiz Lozano,
general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor y
primer catedrático de matemáticas de Lima
(1607-1677)**

Jorge Ortiz Sotelo¹

Desde que el hombre americano alcanzó el nivel de desarrollo adecuado para construir embarcaciones capaces de navegar largas distancias, los mares que rodean nuestro continente sirvieron de eficaz medio de interrelación de las diversas culturas que florecieron en él. La piragua caribeña, la xangada brasileña, la canoa norteamericana, las balsas de palos, la de totora y la de pieles de lobos inflados, todas ellas cumplieron a cabalidad su rol en este proceso. Al arribo europeo al Nuevo Mundo, las embarcaciones nativas se vieron desplazadas por otras más sofisticadas que facilitaron el enlace entre zonas más distantes, tanto en el mismo continente como con Europa y Oceanía. La gente de mar que vino entonces fue de muy variada procedencia (españoles, portugueses, italianos, griegos, afronegros, etc.) y a ese ya pintivariado grupo humano se incorporaron pobladores ribereños cuyas cualidades marineras fueron rápidamente apreciadas.

La gente de mar, tanto ayer como hoy, constituye un grupo social diferenciado por el mismo medio en que se desenvuelve. La identificación de una dotación con su nave, sea esta mercante o de guerra, disuelve o disminuye diferencias nacionales y/o regionales, habiendo sido el periodo colonial americano un claro ejemplo de este

1.- Una versión preliminar de este artículo fue publicado en *Historia y Cultura*, Sociedad Boliviana de Historia, Editorial Don Bosco, La Paz, Bolivia, nº 21-22 (abril-octubre 1992): 139-156. El autor es Secretario Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

proceso integrador. Por esta causa creemos que presentar el caso de uno de estos hombres de mar coloniales aporta a este meritorio esfuerzo integrador de los pueblos latinoamericanos.

El personaje elegido es Francisco Ruiz Lozano, natural de Oruro, estudiante en México, capitán de infantería en Chile, catedrático de matemáticas en Lima, comerciante en Panamá, Cartagena, Acapulco, Valparaiso, Concepción y Talcahuano; cosmógrafo mayor del Perú y general de la Mar de Sur.

Lo poco que se conoce sobre él es, esencialmente, lo que Mendiburu consignara en su *Diccionario Histórico Biográfico del Perú* (Lima 1885). Lamentablemente, muchos de los datos que ahí aparecen son inexactos y requieren aclaración.

Ruiz Lozano vino al mundo hacia 1607 en la recién establecida ciudad de San Juan de Austria, minas de Oruro, actual Bolivia, y no en Lima como aparece en el retrato que de él conserva la Universidad de San Marcos. Fue hijo legítimo del capitán Juan Mateo Lozano y doña Bárbara de Echavarría, que debieron de los primeros avecindados en dicha ciudad.² Hubieramos querido decir que de su infancia altope-ruana conocemos muy poco, pero la realidad es más cruel que nuestros deseos, pues realmente no sabemos nada de esa etapa de su vida. Tampoco conocemos la fecha en que pasó a Lima, salvo lo que una solitaria cita sugiere cuando señala que fue estudiante en el Colegio de San Martín.³ En este colegio de la Compañía de Jesús se le habría despertado la gran afición por las matemáticas que lo llevó a tratar de ahondar en su conocimiento al lado del mercedario Fray Diego Rodríguez, catedrático de matemáticas en la Universidad de México. Aún cuando no aparece registrado como alumno de dicha universidad,⁴ Ruiz

- 2.- Archivo Arzobispal de Lima (en adelante AAL), expediente matrimonial de Francisco Ruiz Lozano con Jacoba de la Cueva, noviembre 1658 n° 4. Archivo General de la Nación, Sección Notarial, escribano Juan Fernández Algaba (en adelante Fernández Algaba), protocolo 461: 141v-142, poder para testar 4/3/1668.
- 3.- Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico del Perú* (Lima 1885) V: 92.
- 4.- Hemos revisado los libros de matrícula (1645-1664), y de grados (1645-1676)

Lozano señalaría, años más tarde, haber estudiado "la hidrografía como parte de dichas matemáticas", demostrando singular aprovechamiento "con relación y crédito de sus maestros". El viaje se habría producido hacia mediados de siglo, ya que positivamente se encontraba en ciudad de México en 1651.

El padre Rodríguez, propietario de la cátedra de matemáticas en la Universidad de México desde 1637 hasta su muerte en agosto de 1668, así como contador de la Universidad por algún tiempo,⁵ había nacido en Atitatl, Nueva España. A lo largo de sus años de estudio produjo varios trabajos científicos, que le ganaron una sólida reputación como uno de los matemáticos y astrónomos más hábiles en el Reino de Nueva España. Según lo señalado por Beristain, a fines del siglo pasado la biblioteca del convento mayor de su orden en ciudad de México conservaba aún muchas de sus obras en manuscrito. "De Logarithmus", fue uno de sus últimos trabajos, copia del cual "remitió a su discípulo D. Francisco Ruiz Lozano, catedrático de matemáticas de la Universidad de Lima" para su impresión. Lamentablemente, no consta que dicho trabajo llegara a ser publicado.⁶

Ruiz Lozano guardó siempre gran respeto por su maestro, de quien señaló ser:

"sujeto digno de toda alabanza, y a quien, no sólo en este siglo, mas aún en parangón de los antiguos, merece superior lugar con ellos, y el primero en el Magisterio para los presentes, y futuros; a cuya voz viua debo la inteligencia de las Mathemáticas, y deberé siepre [sic.] qualquier acierto que tuuiere, por estar fundado en su doctrina"⁷

de la Universidad de México, sin encontrar mención a su nombre. El único Francisco Ruiz que figura es un estudiante de Artes en 1654, residente en Puebla [U, 140, exp. 133, ff. 312-313]. Sección Universidad, Archivo General de la Nación, Mexico D.F.

- 5.- Figura como contador en 1652, Libro de Claustros, 1648-1653, Archivo General de la Nación, Mexico, D.F.
- 6.- Mariano Beristain y Souza, *Biblioteca Hispano Americana Septentrional* (Amecameca 1883) III: 54-55.
- 7.- Francisco Ruiz Lozano, *Tratado de Cometas, observación y juicio del que se vio en esta ciudad de los Reyes y generalmente en todo el Mundo, por los fines del año de 1664 y principios de 1665* (Lima 1665): f. 1v.

Luego de haber adquirido los conocimientos teóricos, Ruiz Lozano adquirió experiencia marinera navegando tanto en la zona del Caribe como en el Pacífico, tal como señala al indicar que dejó "la quietud de su casa, haciendo varias y diversas navegaciones en este mar del Sur y en el del Norte, reconociendo y observando la longitud y latitud de los puertos, puntas, ensenadas y cabos más notables con las islas, arrecifes y bajos".⁸

Fue durante su etapa mexicana que nuestro entonces joven piloto produjo sus primeros trabajos de aplicación a la náutica, al publicar dos reportorios o lunarios, correspondientes a 1651 y 1652, en los que proporcionaba datos astronómicos diversos, principalmente referidos a la Luna. Constitúan estos libros una suerte de antecesores de los Conocimientos de los Tiempos, o actuales Almanques Náuticos.⁹ Asimismo, colaboró con su maestro en las observaciones que éste efectuara a un cometa que apareció a fines de 1652, y cuyos resultados fueron publicados bajo el título *Discurso ethereológico del nuevo cometa, visto en aqueste Hemisferio Mexicano; y generalmente en todo el mundo. Este año de 1652* (México, 1652).¹⁰

Fue con ocasión de estas observaciones que Ruiz Lozano conoció al almirante Pedro Porter Casanate, quien por entonces acababa de dejar el cargo de gobernador y capitán general de la provincia de Sinaloa, a quien describió como "sugeto de esta ciencia -la astronomía- a todas luces grande, y en la Náutica peritissimo". Años más tarde, con motivo del levantamiento general de los naturales del reino de Chile, en 1655, serviría a sus órdenes en la defensa de Concepción.¹¹

El primer servicio que el orureño prestó a la corona lo hizo a solicitud del presidente de la Audiencia de Panamá, Pedro Carrillo,

8.- José Toribio Medina, *La Imprenta en Lima* (Santiago, 1905) II: 26.

9.- Medina (1905) II: 26; *La Imprenta en México (1539-1821)* (Santiago 1907) II: 293, 300.

10.- Fr. Diego Rodríguez, *Discurso ethereológico del nuevo cometa, visto en aqueste Hemisferio Mexicano; y generalmente en todo el mundo. Este año de 1652* (México 1652). Ruiz Lozano: f. 34.

11.- Ruiz Lozano: f. 34. José Fernández Gaytán, "Don Pedro Porter y Cassanate, navegante, descubridos, gobernador de Chile y almirante de la Mar del Sur", en *Revista de Historia y Cultura Naval*, n° 39 (Madrid 1992): 75-96.

"dando forma para hacer una fortificación en el ancón de la ciudad de Panamá, que no se había podido disponer en mucho tiempo, para guardaciones y defensa de la ciudad".¹² Lamentablemente, este trabajo tuvo corta vida ya que la ciudad fue destruida en 1671 por el pirata inglés Henry Morgan. Empero, la labor desempeñada en tales edificaciones debieron merecerle ser presentado al virrey de Nueva España, Luis Enríquez de Guzmán, conde de Alba de Liste, quien al viajar al Perú para tomar posesión de su nuevo cargo, lo invitó a formar parte de su comitiva.¹³

Días antes que el Conde tomase posesión del virreinato peruano, el 14 de febrero de 1655, los naturales de Chile se levantaron en toda la gobernación, llegando a poner en grave riesgo a los súbditos españoles al sur del río Maule. Menos de una semana más tarde, los vecinos de Concepción depusieron al gobernador Antonio de Acuña y Cabrera, acusándolo de haber causado esa situación por su ineptitud y cobardía. Tan graves hechos fueron condenados, primero por la Audiencia de Santiago y luego por el virrey limeño, quien dispuso que el almirante Porter Casanate, quien también formaba parte de la comitiva de Alba de Liste, viajase de inmediato a hacerse cargo de la gobernación. Ruiz Lozano, que ya se había iniciado en el mundo de los negocios y el comercio, quedó encargado de los gastos de manutención del hijo y otros dependientes del almirante.¹⁴

Al mando de tres bajeles y 377 hombres "con sus armas de mosquetes y arcabuces", Porter Casanate arribó a Concepción el 1 de enero de 1656, devolviendo así la iniciativa a las armas españolas.¹⁵ La rebelión demandaría seis largos años de esfuerzos, tiempo en el cual debieron enviarse desde el Callao tropas y dineros frescos para poder retener el control de aquellas tierras. Como si las dificultades de la guerra fueran poca cosa, el 15 de marzo de 1657 un terrible terremoto dejó en ruinas el sur del continente, generando nuevos requerimientos

12.- Medina (1905) II: 26.

13.- Mendiburu: 92.

14.- Fernández de Algaba, protocolo 459: 708v-710.

15.- Medina, II: 26. Josephe y Francisco Mugaburu, *Diario de Lima (1640-1694)* (Lima 1935): 23. Diego Barros Arana, *Historia General de Chile* (Santiago 1885) II: 494-503. Francisco A. Encina, *Resumen de la historia de Chile* (Santiago 1956) I: 219.

de auxilio, que alcanzaron a sumar gruesas sumas de dinero.¹⁶

Ruiz Lozano se halló presente a la mayor parte de estos hechos, según el mismo refiere,

"con ocasión de auer lleuado a mi cargo dos vajeles del Real situado, y socorro especial, q. el Excelentísimo Señor Conde de Alba Virrey, q. fue, remitió con su acostumbrada prouidencia, y liberal mano, reconociendo la mucha necessidad de aquel exercito".

En las dos ocasiones en que viajó a Concepción, colaboró con Porter Casanate cuando éste, "a la sombra de las armas, reedificó, pobló y restituyó los puestos de Andalién, Estancia del Rey, Conuco y San Pedro de Alba, dexandolos fortificados en su antiguo esplendor".¹⁷ Con tal motivo se desempeñó como capitán de infantería, "armando a su costa los soldados de su compañía", y se hizo cargo del primero de los puestos nombrados, que protegía a la ciudad de Concepción.¹⁸

La experiencia militar adquirida en Chile debió ganarle cierta reputación entre la gente de armas, ya que lo veremos aparecer como censor del libro de Antonio Heredia y Estupiñán Teórica y práctica de esquadrones, aparecido en Lima en 1660.¹⁹

El 28 de julio de ese año zarpó la Armada de la Mar del Sur con rumbo a Panamá. A bordo de una de sus naves debió ir Ruiz Lozano, pues lo encontramos siguiendo el recorrido clásico de los comerciantes que iban a la feria de Portobello. En dicha ciudad aparece entre fines de 1660 y mayo de 1661, llevando a cabo diversos préstamos y adquiriendo mercaderías y esclavos, que después vendería en Lima a diversas personas. De Portobello pasó a Panamá, donde figura llevando a cabo varias transacciones entre enero y marzo de 1662.²⁰

Hacia principios del siglo XVI, cuando la expansión europea

16.- Barros V: 18-24.

17.- Ruiz Lozano: ff. 34v-35.

18.- Medina (1905) II: 26-27.

19.- Rubén Vargas Ugarte, *Impresos Peruanos* (Lima, 1954) VIII: 49. Medina (1905) II:60.

20.- Ver apéndice de transacciones.

había encontrado un nuevo campo de acción hacia América, se vio la imperiosa necesidad de contar con datos astronómicos de mayor precisión que los hasta entonces disponibles para facilitar la navegación de altura. La solución española fue la creación del cargo de Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, quien además tenía el cargo de Cosmógrafo Mayor. Entre sus funciones estaba el predecir las fases de la Luna, calcular los eclipses, ordenar las tablas de cosmografía, dar lecciones públicas de matemáticas aplicadas a la navegación y examinar a los pilotos de la Mar Océano.

En el virreinato peruano no se dió un paso semejante durante el siglo XVI, debido quizá a las condiciones de navegación del Pacífico. Sin embargo, la necesidad de brindar una mayor base teórica a los pilotos se evidenciaba de tiempo en tiempo por diversos accidentes que sufrían las naves. Esto, unido al creciente tráfico marítimo entre el Callao y Panamá, llevó a que dicho cargo fuera establecido hacia 1630, con funciones semejantes a las del cosmógrafo mayor sevillano, siendo el primero en desempeñar tal función el portugués Francisco de Quiroz (Lúcas, según otras fuentes), hijo del navegante Pedro Fernández de Quiroz, quien aparece citado como tal en setiembre de dicho año. Sobre Quiróz y su sucesor, el sargento mayor Diego de León, poco ha quedado registrado, al punto que muchos autores, siguiendo a Mendiburu, mencionan como primer cosmógrafo mayor del reino del Perú a Ruiz Lozano.²¹

El nombramiento de cosmógrafo mayor del reino del Perú era conferido por el virrey al astrónomo de mayor renombre en los reinos a su cargo, siendo ejercido en forma vitalicia. Los cosmógrafos mayores (entre los cuales destacaron José Gregorio Paredes, Pedro de Peralta, Cosme Bueno y Eduardo Carrasco), habrían de mantenerse en un sitio importante dentro de la comunidad científica nacional hasta la Guerra del Pacífico, luego de la cual el cosmografiato fue abolido.²² Entre sus

21.- Juan Antonio Suardo, *Diario de Lima* (Lima 1936): 82. Medina (1905) II: 26. Mendiburu V: 92. Guillermo Lohmann Villena, *Las defensas Militares de Lima y Callao* (Sevilla 1964). Lewis Hanke (Ed), *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria* (Madrid 1979) III: 75, 133, 186-187.

22.- Francisco García Calderón, *Diccionario de Legislación Peruana* (Lima-París 1879) I: 631-632.

funciones estaba el dar a prensa anualmente los almanaques y guías de forasteros, que al contener gran cantidad de información científica, así como el ordenamiento político y administrativo del virreinato y luego de la república, resultan indispensables para todo estudioso del pasado peruano.

Al fallecer Diego de León, hacia finales de 1661, Ruiz Lozano, que aún se hallaba en Panamá, solicitó para sí el cargo vacante, para lo cual presentó una larga relación de méritos, en la que menciona tener listo para impresión

"un Derrotero General de esta Mar del Sur, desde el estrecho de Maire, sito en la parte mas austral del polo, hasta el cabo Mendocino, que es lo mas septentrional de la America ... conteniendo tablas de declinación del Sol y las estrellas de primera magnitud para el siglo XVIII",

hecho en base a los datos reunidos durante sus navegaciones. Fuera de ello señala haber publicado los Reportorios anuales para el reino del Perú, también conocidos como Lunarios, correspondientes a los años 1654-1660, impresos en Lima; y un Tratado de Medir Tierras.²³ Lamentablemente, ninguno de estos trabajos ha sobrevivido, quedando tan solo unas tablas de declinación solar preparadas por él, presumiblemente para el referido derrotero, como parte del "Derrotero de las Costas de los Reynos del Perú, Tierra Firme, Chile y Nueva España, sacados de los diferentes cuadernos que han escrito y usado los más clásicos pilotos de esta Mar del Sur".²⁴

Conforme el propio Ruiz Lozano señalaría años más tarde, en mérito a sus estudios y suficiencia en las matemáticas,

"se me ha dado y despachado por dicho señor conde de santiesteban el de tal cosmographo en diez y siete días del mes de marzo del año de mil y secientos y sesenta y dos y el de como se deve entender esta merced y calidades en veinte y quatro del mes

de Henero del año de seiscientos y sesenta y cinco".²⁵

Respecto a dichos nombramientos, hay que tener en consideración que la vinculación de Ruiz Lozano con el conde de Santiesteban iba más allá de los aspectos meramente funcionales, pues había sido designado, junto con su amigo y colaborador el jesuita malinense Juan Ramón Koenig, tutor del joven Manuel de Benavides y de la Cueva, hijo del Virrey.²⁶ La labor de ambos matemáticos al lado del joven general de mar y guerra les granjeó su amistad, pues cuando éste se retiró del virreinato, en diciembre de 1666, a la muerte de su padre, otorgó poder a Ruiz Lozano y al oidor Alvaro de Ibarra para que velasen por varios asuntos que dejaba pendientes. Por su parte, el orureño hizo otro tanto para que Manuel de Benavides gestionara la regularización de sus nombramientos como cosmógrafo y catedrático.²⁷

Igual función habría ejercido con Juan y Enrique Enriquez de Guzmán, hijos del virrey Conde de Alva de Liste, pues a ambos otorga poderes en 1663 y 1665 para que gestionen ante la corte la confirmación de sus cargos como cosmógrafo y catedrático.²⁸

De sus trabajos como cosmógrafo solo conocemos que en 1663 delineó los planos de las fortificaciones que el Conde de Santiesteban tenía orden de levantar en Conchán, Chorrillos, la desembocadura del Rímac, Chuquitanta y Ancón.²⁹ Ese mismo año preparó un "Reportorio anual para el Reino del Perú".³⁰ Y en 1665 publicó un *Tratado de Cometas, observación y juicio del que se vió en esta ciudad de los Reyes, y generalmente en todo el Mundo, por los fines del año 1664 y*

23.- Medina (1905) II: 26-27, 32, 36, 43, 48. Vargas Ugarte: 26.

24.- Museo Naval, Madrid, Ms. 1202. En el Perú existen dos copias microfilmadas, una en el Archivo Histórico de Marina y otra en poder de la Dra. María Rotsworowski.

25.- Fernández Algaba protocolo 460: 292v-293v, 15/9/1666, poder a favor de Manuel de Benavides; protocolo 459: 698v-699v, 19/11/1665, poder a Juan y a Enrique Enriques de Guzmán, protocolo 457: 218, 8/3/1663, poder a Juan y Enrique Enriques de Guzmán.

26.- Ruiz Lozano: 32.

27.- Fernández Algaba protocolo 462: 59-59v, declaración 11/12/1669; protocolo 460: 707-709v, 8/12/1666, poder de Manuel de Benavides; ff. 879v-880, 13/4/1667; y ff. 896-898, 22/4/1667, sobre pago de pesos a Ruiz Lozano en representación de Manuel de Benavides.

28.- Fernández Algaba, 459: 698v-699v, 19/11/1665, poder a Juan y Enrique Enriques de Guzmán; 457: 218, 8/3/1663, poder a Juan y Enrique Enriques de Guzmán.

29.- Lohmann (1964): 129. Ruiz Lozano: 32.

30.- Ruiz Lozano: 16v, 19.

principios de 1665 (Lima 1665), constituyendo el primer trabajo de índole científica realizado en Sudamérica.³¹

El referido cometa había sido observado en la madrugada del 11 de diciembre de 1664 por los pilotos "examinados" Bernardino Liaño y Leyba, en Arica; y Gaspar de Sedera, en Chao, "arrumbado de Norueste Sueste, y que a este rumbo arrojaua la cola". Arribados al Callao procedieron a informar del suceso al Cosmógrafo Mayor, quien se dispuso a efectuar las observaciones del caso.

"A los 14 de Diciembre del año 1664 treze horas y treinta minutos después del medio día, según cálculo Astronómico, y por el Político o Ciuil, Lunes 15 de Diziebre [sic.], ala una y media de la madrugada, -consigna Ruiz Lozano- me fue patente el Cometa, que desde el día referido observéen esta ciudad de los Reyes por espacio de treinta ynueve días, cuya logitud [sic.] es de 302 gr. 30 min. y su latitud Austral 12 grad."³²

De acuerdo a sus cálculos, el cometa había tenido origen "a los 9 días del mes de Diciembre, a las 13 hor. 8 min. despues de medio día".

El tratado brinda clara imagen de lo que era la astronomía india a mediados del siglo XVII, reflejando en su forma mucho de la obra de su maestro, el padre Rodríguez. De otro lado, constituye una interesante muestra del arte tipográfico peruano del siglo XVII.³³ Cuenta con 42 fojas efectivas de texto, precedidas de las aprobaciones de ley, y no pocos elogios rimados, como el que escribiera el sargento mayor y ex-gobernador de Valdivia Fernando de Rivera:

Ya del sol los dorados paralelos,
hasta aquí de la America ignorados,
Se ven de tus escritos ilustrados,
y brillan a la luz a de tus desvelos.

Corres al cielo los azules velos,

31.- El fenómeno descrito sería estudiado en Europa por el astrónomo alemán Juan Hoewelcke e incluido en su *Prodromus Cometicus* (Danzig 1665).

32.- Ruiz Lozano: 2.

33.- Se conocen sólo dos ejemplares, uno en la Biblioteca Nacional del Perú y otro en su similar chilena. Una copia en microfilm fue tomada de este último para la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

Ya tu pluma los astros trasladados,
lucirán los indianos despreciados,
Por ignorantes de sus propios cielos.

El prodigio mayor que el cielo ostenta,
Descifrado te debe nuestro clima,
Que rayo a rayo sus inflexos cuenta.

Rasgos son de tu pluma luces bellas,
Que adornan y hermocean nuestra Lima,
Otra vez ya por ti ciudad de estrellas

En relación a lo astronómico propiamente dicho, el trabajo de Ruiz Lozano proporciona las observaciones diarias del cometa, indicando lugar donde surge a la vista, recorrido, longitud y otros datos. Asimismo, efectúa cálculos sobre la magnitud de la cabeza y la longitud de la "cabellera" o cola. Respecto a las causas su origen, cita al padre Rodríguez, indicando que estas son dos:

"La primera como principalísima es Dios, que es el eficiente Supremo que las cría para sus fines, y designios inescrutables; la segunda son los cielos que obran como instrumentos naturales: con que no queda recurso alguno a los Estoicos, ni a otro alguno, para predecir Cometas, pues ninguno de los mortales podrá decir donde, como, con que movimientos, y que círculos seguirán, pues todo dimana mas de la primera que de las segundas".³⁴

Como muchos de los hombres de su época, Ruiz Lozano cree que los cometas son anunciadores de desgracias, indicando que "siendo vertical de las más principales ciudades desde Reino. Luego algo se espera del y no en vano es embiado de la omnipotencia de Dios".³⁵

Como ya se ha señalado, entre las funciones del cosmógrafo figu-

34.- Ruiz Lozano (p. 19) cita lo esencial del capítulo 7 "De las dos causas de los cometas, eficiente y final", de la obra de Fr. Diego Rodríguez, *Discurso Etheorologico del nuevo cometa, visto en aqueste Hemisferio Mexicano; y generalmente en todo el mundo. Este año de 1652* (México 1652).

35.- Ruiz Lozano: 41.

raba la de examinar a los pilotos, calificandolos para navegar en la Mar del Sur. Sin embargo, el ejercicio de esa atribución contrastaba con la realidad imperante, pues la mayor parte los pilotos de esta mar habían adquirido sus conocimientos por uso práctico, desconociendo los aspectos teóricos que su propia profesión exigía. Por tal razón, el 14 de marzo de 1665, el virrey Conde de Santiesteban creó una cátedra de matemáticas, a cargo del cosmógrafo, la misma que debía ser dictada en el Hospital de Marineros del Espíritu Santo.³⁶ Fue de este modo que los concurrentes a dicho centro de salud, ruda gente de mar, principiaron a recibir los "conocimientos previos de la náutica, y aún ella misma", dictados en buen romance y no en latín, como hubiese correspondido si la cátedra hubiera sido establecida en la Universidad.³⁷

Merced al testimonio del escribano Juan Fernández de Algaba, tenemos una breve descripción de lo que fue la clase inaugural de la cátedra de matemáticas:

"fui llamado del capitán Francisco Ruiz Locano cosmographo mayor del reino al hospital del espíritu santo y abiendo llegado a la puerta de Un salon del segundo patio de la Enfermeria a mano derecha bi que estava el dicho capitán francisco rruis Locano puesto Enpie En Una catedra que dixerón ser de cosmographia de que el excelentísimo Sr. conde de Santiesteban Virrei destos rreinos le hizo merced y estava orando en el arte de cosmographia estando presente el señor Dn. manuel de benavides y de la cueva hixo de su Excelencia que trajo orden y decreto para desde la paresion de dich catedra laqual le dio y tomo el dicho capitán francisco rruiz Locano haciendo diferentes actos quietos y pacíficamente sin contradiccion de persona alguna. Como a las once del día a que se le hallaron presentes algunos catedráticos

36.- Fernández Algaba protocolo 460: 292v-293v, 15/9/1666, poder a favor de Manuel de Benavides; protocolo 459: 698v-699v, 19/11/1665, poder a Juan y a Enrique Enriques de Gusmán; protocolo 457: 218, 8/3/1663, poder a Juan y Enrique Enriques de Gusmán.

37.- Medina (1905) II: 26. Mendiburu V: 93. Luis Antonio Eguiguren, *Diccionario Histórico Cronológico de la Universidad Real y Pontificia de San Marcos* (Lima 1940) I: 901-903. Gabriel Moreno "Elogio de don Juan Ramón Koenig", en *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros de 1807* (Lima 1807).

desta Real Unibersidad de diferentes facultades y muy gran concurso de gente de todo lo qual me pidio se informe el dicho capitán francisco rruiz Locano".³⁸

El hospital de marineros del Espíritu Santo era uno de los más antiguos de la capital peruana, habiendo sido fundado en 1573, sobre la base de un generoso donativo del griego Miguel de Acosta, con el fin de brindar asistencia y curación a los marineros y gente de mar que arribara enferma al Callao. Ruiz Lozano llegó a establecer un especial vínculo con esta institución, desempeñándose como mayordomo y mejorando tanto sus rentas como el edificio. Debió ser para dicho hospital, o para el convento de la Merced, con el que también guardaba estrechas vinculaciones, que en 1666 mandó confeccionar dos esculturas. Una de ellas era de ébano, carey y marfil, con sobrepuestos de bronce, mientras la otra era un San Miguel Arcangel

"de madera de zedro de dos baras de alto, su morrión portatil, el malo a los pies, la lanza en la mano derecha, pesso y adarga en la otra segun y de la forma y traza que esta pintado en un modelo que esta en mi poder y la ha de encamar pintura y dorar de todo lo nexessario, ponerle sus ojos de vidrio christalino, el cual ha de ser para unas andas".³⁹

Al igual que la mayor parte de los hombres de mar de su época, Ruiz Lozano buscó mejorar sus ingresos por muy diversos medios, vinculándose para ello especialmente con el reino de Chile. No tenemos información precisa acerca del inicio de estas actividades, pero podemos presumir que el contaba, por razones de familia, con algún patrimonio, suficiente como para mantener sus estudios en México y una compañía de infantería en Andalén. El primer dato concreto que se tiene con relación a su solvencia económica está dado en el expediente

38.- Fernández Algaba, protocolo 459: 449, 13/7/1665, testimonio del escribano.

39.- Emilio Hart-Terre, "Hospitales Mayores de Lima en el primer siglo de su fundación", en *Anales* (Buenos Aires 1963), n° 16. Mendiburu V: 92. Fernández Algaba, protocolo 460: f. 51, 5/2/1666, contrato con el escultor Juan de Villareal; ff. 375v-376, 6/11/1666, obligación de Juan López y Juan Fernández para acabar una escultura encargada por Ruiz Lozano; protocolo 458: ff. 407-411v, 14/6/1664, poder del convento de la Merced.

matrimonial que presentó con ocasión de su enlace con la limeña Jacoba de la Cueva, a fines de 1658, cuando uno de los testigos presentado por la novia lo refiere como hombre de caudal.⁴⁰

El número y tipo de transacciones comerciales en las que Ruiz Lozano participó es bastante grande y diverso, habiendo quedado registrada la mayor parte de ellas en los protocolos del escribano Juan Fernández de Algaba. Al revisarlos hemos encontrando que nuestro personaje aparece en varias oportunidades, comprando bienes, dando y recibiendo dinero en préstamo, adquiriendo y actuando como armador de la fragata *El Rosario de María*, administrando bienes de funcionarios sirviendo en sitios alejados, o negociando deudas de las que él era fiador. Citar cada uno de estos casos sería monótono y fraccionario para efectos de conocer el conjunto de las actividades económicas en las que participó. Por tal razón, hemos elaborado el cuadro resumen que aparece anexo, el que da buena idea de la manera y lugares en los que realizó sus negocios.

En términos generales, Ruiz Lozano comerció en casi la totalidad de las posesiones españolas en América, siendo así que la primera noticia que al respecto se tiene es la de su viaje a Tierra Firme entre 1660 y 1662. El destino final de dicho viaje fue Portobelo, donde aparece prestando diversas sumas de dinero entre fines de 1660 y mayo de 1661, y adquiriendo varios negros esclavos que luego trajo al Perú donde los vendió ventajosamente. De enero a marzo de 1662 realiza algunas otras transacciones en Panamá. A su arribo a Lima cobró por variados conceptos la suma de 69,326 pesos 2 reales, y efectuó préstamos por valor de 61,230 pesos 5 reales.⁴¹

Algunos testimonios sugieren que a fines de 1662 volvió a viajar, esta vez a la costa oeste de Centro América. Por otro lado, Ruiz Lozano pasó a Chile por lo menos en otras dos ocasiones, fuera de los viajes efectuados durante la rebelión araucana. Estos nuevos viajes fueron para llevar el Real Situado, en marzo de 1668 y en marzo de 1669.⁴² Para este último viaje se le entregó cinco mil pesos de la Real

40.- AAL, expediente matrimonial.

41.- Fernández Algaba, protocolo 459: ff. 543v-544, 1/9/1665, declaración; protocolo 456 (1662): 16 escrituras.

42.- Fernández de Algaba, protocolo 461: ff. 141v-142; protocolo 462: ff. 62v-63.

Hacienda "para los gastos menudos y costos que avia de hazer con el situado que llebo".⁴³

Se tiene registrada su presencia en Concepción en setiembre de 1668, donde recibe varios encargos y poderes para efectuar cobranzas en Lima, entre ellos figura el del maestro de campo general Fernando de Mieres Garce

"para el pagamento de la gente de guerra que milita en este Real exercito sinquenta y seis mill doscientos y noventa y ocho rreales que montan siete mill treinta y siete pessos y dos Reales de a ocho rreales el pesso de los quales otros siete mill y treinta y siete pessos y dos rreales a de dar y pagar en mi nombre y por mi misma quenta al capitan Don Fernando del Poço y Silba y en su nombre al capitan Diego Perez Lobo mercader de dicha ciudad de Lima tres mill pessos de a ocho Reales que el dicho capitan don Fernando del Poço le paga a quenta de escritura de mayor cuantía y assimismo a de dar y pagar al comisario general don Félix de Bustamante".⁴⁴

Entre los que debían recibir este dinero se encontraba Diego Montero del Aguila, alumno del colegio de San Martín, e hijo del referido maestro de campo Fernando de Mieres. Los 700 pesos que se le asignaban fueron recibidos por éste en marzo siguiente.⁴⁵ También recibe poder del viceprovincial de los jesuitas, el padre Juan López Ruiz, para que cobre los 900 pesos que corresponden al colegio de esa orden.⁴⁶

El tema de las actividades comerciales de Ruiz Lozano merece un trabajo más detallado, que en honor a la verdad prefiero dejarlo para quienes se especializan en el tema económico del siglo XVII. A nosotros nos cabe la satisfacción de dar alguna información que pueda ser de utilidad a quien decida enfrentar este reto.

Al iniciar su gobierno, el virrey Conde de Lemos encontró que la

43.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536A, f. 846.

44.- Fernández Algaba, protocolo 462: ff. 67v-72, carta y poder 8/3/1669.

45.- Fernández Algaba, protocolo 462: f. 79v, carta de Diego Montero 10/3/1669.

46.- Fernández Algaba, protocolo 462: ff. 72v-75v, carta 8/3/1669.

Armada estaba compuesta por naves sumamente viejas. Tal hecho, unido a la creciente amenaza inglesa, representada por Morgan en el Norte y la visita de Narborough al Sur, lo llevó a intentar su renovación. Con tal propósito, en 1670, adquirió el patache de 300 toneladas *San Lorenzo*. Dotado inicialmente con seis piezas de artillería, el patache llevaba una más al zarpar, el miércoles 9 de setiembre de 1671, en demanda del puerto de Acapulco. Al mando de la nave iba Ruiz Lozano, quien luego de efectuar diversas reparaciones en el citado puerto, retornó al Callao en mayo siguiente con 18 piezas de artillería a bordo, "así como con gran suma de ropa de China y otros muchos géneros".⁴⁷

A consecuencia de esto último, Ruiz Lozano y Juan del Pando fueron incluidos en las acusaciones hechas por el Licenciado Marcos de Valdelomar contra el virrey Conde de Lemos. La acusación precisa indicaba que ambos "intervinieron en los dos navios de China que suponese haber entrado el conde en esta ciudad y vendidose en sus casas las mercaderías públicamente." Sin embargo, el 26 de marzo de 1675, fueron absueltos por el licenciado Andrés Flores de la Parra, quien veía esto como parte del juicio de residencia del Conde de Lemos, y "por haber constado lo contrario".⁴⁸

Si bien su retorno de Acapulco estuvo pues sazonado por acusaciones de comercio ilegal, también tuvo algunos otros elementos destacables, entre ellos el haber sido la primera ocasión en que una nave hiciera ruta directa entre ambos puertos, tomando para ello la dirección de las Galápagos, tal como señala el propio Ruiz Lozano, cuando indica que salió de Acapulco:

"la vuelta del Sur a vuscar un vajo de la Fhelipinas que las naos abian bisto a cuarenta leguas para el Sur del puerto de Acapulco y no abiendo allado nada mando gobernar al Sur asta 12 grados setentrionales donde bido tiñosas y bobos y mucho Peje dorados y cachorretas y en esta altura allo bendabales y mando gobernar al sureste como 200 leguas asta 4 grados de la parte del Norte aqui ubo biento ueste y mando gobernar al essueste 130 leguas asta estar al Sur de la ysla de Cocos 50 leguas que fue en 2 gra-

47.- Mugaburu: 142. Lohmann "Siglos XVII y XVIII" en *Historia Marítima del Perú* (Lima 1975): 117-118.

48.- Hanke IV: 296-297.

dos 40 minutos de la vanda del norte y por la misma derrota hasta la equinosial como 120 leguas y de Cavo Pasado 50 leguas y deste paraje como pudo de una vuelta y otra y el viento dava lugar hasta la punta de Santa Helena que esta en 2 grados 15 minutos del Sur vido una ysla, digo 2 islas, en 2 grados de la vanda Norte de los Galapagos".⁴⁹

Con posterioridad, probablemente bajo el gobierno del conde de Castellar (1674-1678), Ruiz Lozano fue nombrado general de la Armada del Mar del Sur, título con el cual figura en el retrato que de él se conserva en la Universidad de San Marcos.

Por esta misma época Juan Henríquez, gobernador de Chile, informa que tres indios infieles capturados junto al Estrecho, habían declarado "estar poblador el el enemigo Yngles cerca de dho estrecho a la costa de este mar del Sur en tierra firma en los sitios nombrados Callanac y Ayauta". Por tal motivo, el referido gobernador envió una nave al Estrecho, con el sargento mayor Bartolomé Diez Gallardo, y despachó a los indios informantes a Lima.⁵⁰

Tales noticias causaron una gran alarma en todo el virreinato, postergandose por ello el despacho de la Armada, que había sido pregonada para el 15 de diciembre de 1674, durante más de seis meses. Para poner punto a esta situación, el 24 de abril de 1675 se reunió el concejo de hacienda, acordando fijar fecha para el despacho de la armada el final de ese mismo mes. Pese a ello, la Armada sólo pudo salir el 11 de junio.⁵¹

Apenas despachada la Armada, y con el fin de fomentar la confianza de la ciudad en sus propias fuerzas, el Conde hizo "alarde y reseña general de toda la gente saliendo extramuros de ella a campaña personalmente y poniendo en armas todas las compañías de Ynfanteria y de a cavallo alistando mas de quatro mil personas de tomar armas. Haciendo fundiciones de artilleria de campaña para esta ciudad". Asimismo, dispuso que todos los puertos del virreinato se aprestaran para la defensa. Pero como quiera que había pocos artilleros y marine-

49.- Biblioteca Nacional, Lima, "Derrotero de la Mar del Sur": "derrota que hizo el capitán Ruiz Lozano del Puerto de Acapulco a la costa del Perú"

50.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1118.

51.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1118v.

ros, y basado en una real cédula del 18 de febero de 1628, que señalaba que cuando "el Sr. Virrey del Piru necesitare de armas, mantenimientos o otras cossas, Los pueda pedir al de la nueva España, escriviendole para que le probean de ellas", decidió aplicar lo acordado en la junta de Guerra celebrada el mismo 25 de abril, formando una armada con doce navíos y:⁵²

"... hazer despacho particular con persona de toda confianza, ciencia y experiencia en la náutica, a los dos efectos referidos de dar dicha noticia al Sr. virrey de la Nueva España y Presidente de Guatemala para que tubieren prevenidas sus costas. Y conducir una compañía de artilleros y marineros. Y combiniendo por las razones presupuestas que esta diligencia se executase con el mayor secreto que fuese posible. (...) Hizo consulta por escrito al Real Acuerdo ponderando la necesidad que habia de remitir persona que con todo el secreto que pedia la materia fuese a las costas de Guatemala y Nueva España a la noticia y leva referida. Y se le respondió por el real acuerdo se despachase navio con todo secreto a dichas costas..."

"Con estas deliberadas consultas, diligencias y resoluciones practicó el Conde la de enviar al general Francisco Ruiz Lozano por ser Cosmógrafo mayor de este reino, catedrático de matematicas y artillería y el mas versado en la navegación de estos mares como es notorio".⁵³

En efecto, poco después de realizado el Consejo, el general José de Alzamora zarpaba para ir a dar la alerta a Panamá.⁵⁴ Por otro lado, el 15 de agosto de 1675, el conde de Malagón entregó un pliego con órdenes secretas al general Ruiz Lozano, con la indicación que debía recorrer la costa en busca de una embarcación.

"pequeña, lijera y suficiente para la travesia, que este carenada y pertrechada y con la gente de mar necessaria. Y estando cargada o empezada de cargar la hareis descargar con la brevedad posible y la prevendreis de matalotaje y aguada para quarenta dias y os

52.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, ff. 1118v-1121.

53.- A.G.I. Audiencia de Lima 536 B, f. 1120v-1121v.

54.- A.G.I. Audiencia de Lima 67 (1666): orden para que el general José de Alzamora general de la armada vaya a Panamá con la capitana.

hareis a la vela llevando una derrota a la Punta de Santa Elena y en llegando abrireis el pliego cerrado y rotulado para vos que os e entregado".⁵⁵

En efecto, Ruiz Lozano, partió sigilosamente en el chinchoro *Nuestra Señora de la Concepción*, de propiedad de su maestre Francisco Richardo, recorriendo los puertos de Santa, Trujillo, Saña, Paita hasta alcanzar la Puna,⁵⁶ donde encontró a la fragata *San Juan de Dios* y *Santa Rosa*, de propiedad del capitán Nicolás de Espínosa, que había ido del Callao a Puna a cargar madera y se estaba carenando en dicho puerto.⁵⁷ De dicho lugar pasó a Guayaquil en una balsa⁵⁸ y el 4 de noviembre de ese año se presentó ante el almirante Gaspar de Argandoña, gobernador, exponiendole su ordenes y pidiendo se embargara dicha nave y que se le brindaran los bastimentos necesarios para 40 días, de acuerdo a lo dispuesto por el Virrey.⁵⁹ El mismo día 4 de noviembre se dictaminó el embargo de la nave de Espinosa, quien pese a protestar se vio obligado a aceptar el embargo, con un flete mensual de 1700 pesos mensuales, a más de los sueldos de su dotación. De ese modo, el 30 de noviembre zarparon con dirección a Santa Elena,⁶⁰ habiendo recibido poco antes la suma de doce mil pesos, enviados por el virrey Conde de Malagón a través del capitán Francisco Bernal, maestre de la fragata *San Cristóbal*, para cubrir los costos de la leva de gente que iba a hacer en México.⁶¹ Aparentemente habría embarcado cacao en este puerto.⁶²

Al abrir el pliego con sus órdenes, Ruiz Lozano conoció que portaba una carta para el presidente de Guatemala, frey Fernando de Escobedo, que debía despachar desde el primer puerto que tocara en Nicaragua y otra para el virrey de Nueva España, que debía entregar

55.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, ff. 1373-1374v.

56.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536 A, ff. 986-987, 1033, 1044. Richardo falleció en 1677 o 1678, A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1070v.

57.- A.G.I. Audiencia de Lima 536 A: ff. 849 y 850v, 1033 y 1041-42. Hanke V: 233.

58.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536 A, f. 986v.

59.- Idem, f. 1033.

60.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1379.

61.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-A, ff. 1038v-1039; y 536-B f. 1034. La lista de pertrechos y de la dotación se incluyen como apéndice a este artículo.

62.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536 A, f- 851.

"en mano propia", pidiendole envíe "los Artilleros y marineros que se hallaren en el Puerto de la Veracruz".⁶³ Fue así que puso proa primero a Sonsonate, llegando el día 19 de diciembre a una legua del puerto. A esa distancia una tormenta le impidió ingresar, y tras cuatro días de barloventear, el viento lo empujó hacia Teguantepeque, "donde la furia de los Nortes rindieron el mastelero mayor, lastimando también el del Trinquete, remediado este fracaso, descubrió una agua la fregata tan considerable que respecto de la poca gente que tenía, a un hora de desagüe en las bombas le tocaba solo otra de descanso". Desde donde despachó la carta para el presidente de Guatemala.⁶⁴

Pasó luego a Acapulco, donde llegó el 5 de febrero de 1676, donde llegó a bordo el castellano don Digo Antonio Polo y Navarro, quien por haber llegado recientemente de España no estaba acostumbrado a atender las comunicaciones existentes entre ambos virreinos.⁶⁵ Por tal motivo, y con clara oposición de los jueces y oficiales reales del puerto, que aducían que debía admitirse a la fragata ya que estaba en servicio real, prendió a todos los arribados,

"quitoson la barca y Gondola, clavo y puso candados en las escotillas, notificonos autos de prision con pena de dos mil pesos si lo quebrantasemos, nombro dos guardas a bordo y dos en tierra, con quatro pesos de salario a cada una, aumentando despues otras dos, privo que ninguna persona de qualquier calidad nos comunicase, haziendo lo mesmo con los de la nao de filipinas que pocos dias antes havia llegado. Ultimamente uso con nosotros quantas hostilidades pudo, teniendonlos 17 dias en prision hasta que mis cartas llegaron a Mexico en que di quenta al Sr. Arzobispo Virrey del mal pasaje que el dicho Castellano no hacia"⁶⁶

Al tomar conocimiento de estos hechos, el virrey mejicano "se sirvio mandar subiese a aquella ciudad el dicho francisco Ruiz Lozano a pedir, representar y ejecutar las cosas del servicio de Su Magestad a

63.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1379v.

64.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536 A, ff. 1379.

65.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1379v.

66.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B. 1379v.

que era ymbiado".⁶⁷

Su arribo a esta ciudad se produjo a principios de mayo "como a las ocho de la noche y esta misma hora bese los pies al Sr. Arzobispo Virrey",⁶⁸ tratando con él lo referente a la leva de la compañía de soldados, marineros y artilleros.⁶⁹ Asimismo, lo puso al tanto del ingreso enemigo, por lo que se dispusieron diversas medidas defensivas en el virreinato novohispano, entre las que estuvo el envío de pólvora y otros pertrechos al castillo de Acapulco, y el alistamiento de la nao de Filipinas, arribada poco antes.⁷⁰

Autorizado para la leva, se puso bandera en el propio palacio virreinal, ya que el virrey no quiso se hiciera lo mismo en Veracruz, reuniendo sesenta y un hombres, entre "marineros, artilleros y algunos pocos soldados de Guarnision toda gente cursada en naos el mar del norte" a los que Ruiz Lozano entregó cuatro pagas, correspondiente a la mitad de su leva. Por su parte, con fecha 26 de junio Ruiz Lozano recibió "el cargo de general de la nao *San Juan de Dios*", confirmando su nombramiento hecho en el virreinato peruano.⁷¹ El 10 de julio, dejaron la ciudad de México, pasando a Acapulco, embarcandolos en el *San Juan de Dios*. Venía como capitán de la compañía don Francisco García Sobanco, nombrado por el virrey mejicano con fecha 10 de julio. Este puerto, además de presentar dificultades sanitarias estaba entonces afectado de una epidemia que asolaba entonces esas costas, lo cual afecto a varios hombres de la referida compañía, algunos de los cuales huyeron y otros fallecieron aún antes de

67.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1122v.

68.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B. 1379v.

69.- Conde de Castellar, "Relación general que el Exmo. señor conde de Castellar, marques de Malagón, gentil hombre de la cámara de su Majestad, de su consejo, cámara y junta de guerra de Indias, virrey, gobernador y capitán general que fue de estos reinos, hace del tiempo que los gobernó, estado en que los dejó, y lo obrado en las materias con toda distinción. En 13 de setiembre de 1681", en *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español* (Lima 1859): 245-246. Lohmann (1975): 122. Hanke V: 127-128, 161-162.

70.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, f. 1122v, 1380v.

71.- Archivo General de la Nación, México, Serie Reales Cédulas (Duplicados), vol. 30, exp. 549, foja 238. Esta información fue proporcionada gentilmente por David F. Merley, de Ontario, Canadá.

embarcarse, pues la atención recibida en el Hospital de San Hipólito era bastante deficiente, ya que corría a cargo de un "solo hermano, y tan mal oficial que aun sangrar no save".⁷²

El zarpe de ese puerto tuvo lugar el día 13 de setiembre, aún cuando éste fue apresurado pues se venían los vientos y lluvias que los lugareños llamaban tapayeques, que hubieran retenido la embarcación un mes más en dicho puerto, con las consecuencias que ya podríamos imaginar. Iban a bordo tres oficiales y 43 de los levados, además de Juan de Urribarri, español al servicio de Ruiz Lozano, y de los negros criollos Pasqual Rodríguez, Juan de Verganza y Felipa de Mendoza, "todos esclavos del dicho General, de los cuales los dos dellos estaban en deposito en el capitán Geronimo de Vergara, encomendero en este Puerto", pero que vuelven al Perú. Pero la epidemia vivida en Acapulco habría de cobrar más víctimas durante el viaje. La primera de ellas fue el propio capitán Nicolás de Espinosa, dueño y piloto del navío, ocurrida apenas dos días después de dejar el fondeadero. Por tal razón, y debido a que su contra maestre también se hallaba enfermo, el propio Ruiz Lozano debió tomar la dirección de la fragata, aplicando una derrota directa que en 10 días lo llevó a alcanzar Paita. Fallecieron, además, el sargento de la compañía y otros dos levados.⁷³ Ruiz Lozano nombró como maestre de la nave al escribano Juan Gómez de Córdoba.⁷⁴

El 15 de setiembre de 1676, testó en la mar el capitán Espinosa, nombrando a Ruiz Lozano y al contra maestre Sebastián Martínez como sus albaceas, falleciendo de inmediato.⁷⁵ Ambos habían sostenido algún tipo de comercio en Nueva España, incluido en ello lo de una carga de cacao llevada a Acapulco, derivandose de ello ciertas deudas que luego fueron puestas en manifiesto por la viuda de Espinosa, doña Inés de Quiñones, quien entabló juicio a Jacoba de la Cueva.⁷⁶

Arribado a Paita, el 23 de octubre,⁷⁷ recibió fondos de los oficia-

72.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-B, f. 1380.

73.- Idem, f. 1380.

74.- Idem, f. 1386v.

75.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536 A, f. 991v.

76.- Idem, ff. 532v-534.

77.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-B, f. 1123v. Además de Ruiz y el escribano Gómez, la dotación que arribó a Paita estaba formada por el contra maestre

les reales para bastimentos para auxiliar a la gente que traía de México, cuatro de los cuales llegaron en muy malas condiciones de salud.⁷⁸ Zarpó en demanda del Callao el 7 de noviembre, y su arribo a este puerto se produjo el 4 de enero de 1677.⁷⁹ Por la misma época llegó la noticia que ya no habían enemigos en Chile, por lo que, luego de revisitada en el Callao, "a unos se les sentó plaza en el presidio del Callao y otros se fueron a solicitar su conveniencia devengados los socorros que se les dieron cuando sentaron las plazas".⁸⁰ La compañía donde sentaron plaza fue la del capitán Francisco Ruiz de la Cueva, aparentemente hijo del general Ruiz Lozano.⁸¹ Muchos de estos hombres retornaron a Nueva España y otros "se desparramaron por este reyno". El total de los soldados arribados sería de 36 a 40 hombres, correspondiendo la diferencia a unos 20 marineros y a los 10 fallecidos en el viaje.⁸²

A su regreso de Acapulco se le acusó de haber traído "generos de ropa de Castilla", contra lo que la legislación vigente permitía, acusandose luego al virrey Castellar de haber estado involucrado en esa ilegalidad. En el juicio de residencia que se le siguió, el Virrey quedó absuelto de responsabilidades, pero se le culpó de "omisión en no haber dado las órdenes convenientes a los ministros a quienes toca para que averiguasen el caso".⁸³ La acusación se basó en la versión dada por Agustín Dávila, prior del Consulado, quien señaló "haber oído" esto. Igualmente acusó Juan de Urdanigui, de la orden de Santiago.⁸⁴

El último registro que hemos encontrado sobre Ruiz Lozano está fechado en Lima el 29 de noviembre de 1677, cuando aparece pagando

Sebastián Martínez, el marinero Miguel Martín, los negros criollos Joseph López, Pascual, Juan López, Juan de Verganza, Juan de Dios, Francisco Antonio, Ramón, Antonio; los mulatos Andrés de Toledo y Diego Chacón; y el indio Felipe; y los negros Mateo y Nicolás [A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-A, f. 1381].

78.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536 A, f. 846v. A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-B, ff. 1380-1380v.

79.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-B, f. 1123v, 1672v.

80.- Castellar: 245-246.

81.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-B, f. 1123v.

82.- A.G.I. Escríbanía de Cámara 536 A, ff. 946-949.

83.- Hanke V: 161-162. A.G.I. Escríbanía de Cámara 536-A: ff. 853, 876, 986.

84.- Escríbanía de Cámara 563-B, f. 1070.

el sepelio de uno de sus esclavos en la parroquia de San Sebastián.⁸⁵ Poco después de esto volvería a viajar a Acapulco, aparentemente al mando del navío *Nuestra Señora del Populo*, llevando azogues. Ruiz Lozano falleció en ciudad de México, nombrando a Gerónimo de Vergara su albacea. El buque retornó al mando de Francisco de Villanueva.⁸⁶

Del retrato en San Marcos podemos extraer una breve idea del personaje. Tiene una mirada inteligente, en un rostro mas bien ovalado y firme, con finos bigotillos, menores aún que sus pronunciadas cejas. De frente amplia y con incipientes entradas, anunciadoras de una posterior calvicie, nos da la impresión de haber sido bajo, grueso, con cierta exquicites en el vestir, mostrada por el fino atuendo que luce, los delicados guantes que porta y las blancas calzas que ciñe. Como corroborando las inquietudes intelectuales del retratado, una esfera y un compás se ubican entre dos tinteros y una pluma. Detrás, aparecen seis gruesos volúmenes de trabajos clásicos de temas científicos, entre ellos Ptolomeus, Euclides y Mercator.

Como la mayor parte de los hombres de su época, Ruiz Lozano evidenció ciertas preferencias religiosas, manifestadas en un poder para testar que expide en 1669. En dicho documento pide se le entierre, en caso de fallecer durante el viaje a Chile que está a punto de emprender, en una iglesia de la orden de San Francisco, pero si su deceso se produjera en Lima "se ara mi entierro en la boveda del Santo Cristo puerta de Cusqo que esta en la iglesia de nuestro padre San agustin". Los encargados de cumplir su voluntad son su esposa, doña Jacoba de la Cueva, el contador Diego de Verganza, el gobernador Fernando de Rivera y el capitán Diego Pérez Lobo.⁸⁷

Finalmente, en forma de interrogante aún no resuelta, y por ende atractiva, vemos en el ángulo superior derecho del retrato un escudo cuyos detalles lucen difusos. En él se ve, en la parte central, un castillo de tres torres sobre el mar; rodeando esta parte aparece una franja más clara, en cuya parte superior reposa un yelmo.

85.- A.A.L. Parroquia de San Sebastián, libro de defunciones n. 2, año 1654-1689: f. 102 v.

86.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-B, ff. 1121v, 1371v.

87.- Fernández Algaba, protocolo 461: 4/3/1668.

La vida del alto peruano Ruiz Lozano fue un claro ejemplo de la activa manera en que se interrelacionaron los hombres y hechos en nuestra América colonial; dejando su natural Oruro por la capital del virreinato peruano, pasando a estudiar a México, navegando en la costa oeste y este del continente, peleando en Concepción y comerciando desde Concepción hasta Acapulco. El género variado de sus actividades, por otro lado, brinda información de diverso tipo, provechosa tanto para aquellos que se interesan en asuntos náuticos, astronómicos, y económicos.

Estamos lejos de creer que hemos agotado el tema. Por el contrario, creemos que falta aclarar aspectos familiares y de la vida temprana de Ruiz Lozano, cosa que compete a los historiadores bolivianos; así como los relativos a su estada en México y sus transacciones en Chile, competencia también de historiadores locales. En la medida que este breve estudio contribuya a despertar tal interés, estaremos satisfechos.

Transacciones de Francisco Ruiz Lozano

El presente apéndice refleja la información disponible en los libros de protocolos 457 al 462, del notario limeño Juan Fernández Algaba, correspondiendo a transacciones comerciales diversas entre 1660 y 1671. Se listarán en orden alfabético, con indicación de la operación realizada y la fecha en que esta se llevó a cabo.

En los casos de préstamos, el interés usual aplicado era del 12% anual, suma que aparentemente se incrementaba al monto entregado, figurando así una cifra inflada en la escritura. La mayor parte de las transacciones se llevaron a cabo en Lima o en el Callao, aún cuando algunas son referidas a operaciones llevadas a cabo en otras localidades, cosa que será indicada en cada caso específico.

Nombre	fecha	asunto
Aller Mena, Juan de.	29/5/1663	de partida para Barranca, le presta 9,350 pesos
	31/5/1664	le cancelan el préstamo.
Alvarado, Juan de, Juan de Aller Mena y otros.	31/5/1664	les presta 4,320 pesos
Alvarez de Inostroza, Pedro	22/1/1665	le proporciona mercadería para Chile por valor de 24,624 pesos con 2 reales.
Andía, Andrés de (capitán)	22/4/1664	de partida para Guayaquil, le presta 3,400 pesos e intercambian poderes.
Arévalo, Sancho de.	4/2/1664	recibió de él la suma de 8,640 pesos
	16/6/1666	canceló dicha suma
Argaray, Juan de.	16/1/1662	en Panamá le presta 3,304 pesos
	8/9/1662	le cancelan el préstamo
Arostegui, Pedro (capitán).	29/9/1664	cancela un préstamo de 2,161 pesos
Atienza, Sebastián de	12/10/1665	le reconoce una deuda de 7,026 pesos con 4 reales, por concepto de un pago hecho como fiador al capitán Josehp Ochoa Urquizu y otra suma de dinero

Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur ...

Escamilla, Cristóbal de	1663	en Panamá, le presta 750 pesos, poniendo como fiador al capitán Andrés de Madariaga (capitán)
	10/1/664	el fiador le cancela la deuda
Esquivel, Feliciano de	febrero 1662	le vende a Isabel, negra criolla de 15 años, natural de Cartagena.
Fernández Montejo, Gaspar	9/12/1664	a nombre de Enrique Enriquez de Gusmán recibe 28,000 pesos
Ferreyra, Gonzalo (rector del colegio jesuita en Concepción)	10/12/1668	por encargo del capitán Francisco Díaz Pimienta, dueño de la fragata Nuestra Señora de los Reyes, paga en Valparaíso 16,000 reales destinados al referido colegio
	8/3/1669	la Real Hacienda le cancela ese monto
Games y Arce, Gregorio (corregidor y justicia mayor de Cochabamba)	8/5/1667	de partida para Cochabamba, le presta 6,250 pesos
García de la Vega, Joseph	19/4/1666	le otorga poder para cobrar 5,500 pesos en Huancavelica
	19/4/1666	le otorga un nuevo poder para cobrar 5,662 pesos en Huancavelica
García de Ojeda, Francisco	10/3/1662	en Panamá le presta 5,016 pesos
	25/11/1662	le cancelan el préstamo
García de Ortega, Bartolomé	16/5/1665	le presta 1,519 pesos
García de Solórzano, Francisco	8/3/1669	es su fiador ante Francisco de Elduagen, por la suma de 3,080 pesos
García Ubeda, Fernando de	30/12/1666	a nombre de Juan Caisedo, de Santiago de Chile, le cancela la suma de 300 pesos
Gómez, Manuel (capitán)	19/7/1663	le compra en 665 pesos la deuda de Joseph de Arenas, por alquiler de casa, por un valor total de 900 pesos
Guía, Miguel del	18/1/1665	le presta 3,200 pesos
Henriques, Agustín de	27/8/1666	le cobra 200 pesos por arriendos de Juan de Atienza, de quien tiene poder

Herrera, Alonso	3/3/1669	lo fía por valor de 3,263 pesos ante el Consejo de Indias
Hijar y Mendoza, Ignacio (presbítero)	14/9/1662	le vende a Andrés, un negrito de 12 años de casta biojo
Ibarra, Alvaro de	5/12/1669	le tiene algunas deudas por "las cantidades de Ropa y géneros que a dado para el gasto de la casa y familia de su señoría".
Iscambel, Martín de (corregidor de Huanta)	7/12/1666	recibe la suma de 2,000 pesos a nombre de Alvaro de Ibarra
Lachica, Diego Antonio	2/10/1667	le compra en 9,500 la fragata <i>El Rosario de María</i> , construida en Guayaquil, "con su barca, belas, Remo y allinero y demas aparejos y cosas de su servicio y navegación sin que le falte cosa alguna y con dos anclas una de sinco quintales y otra de quatro a quatro y media y un anclote de siete arrobas, dos camarotes por banda".
Lazo, Francisco de (capitán)	14/1/1667	recibe la suma de 250 pesos a nombre de Alvaro de Ibarra
Lisperger de Vitamberque, Juan, Rodolfo y Pedro; con Pedro de Prado	12/12/1662 18/8/1664	les proporciona mercadería de Castilla por valor de 14,255 pesos con 5 reales le cancelan el valor de la mercadería
Lizaliturri, Joseph	4/3/1669	a nombre de Juan de Iriarte, de quien tiene poder, le cobró la suma de 513 pesos
	11/12/1669	le devolvió dicha suma
López de Arbulú, Francisco	28/11/1662	de partida para Tierra Firme le presta 4,000 pesos
	10/12/1669	le cancelan más de 4,000 pesos
López de Arbulú, Francisco; y Antonio López de la Peña	28/11/1662	de partida a Portobello, le presta 3,200 pesos al 12% de interés
López de Barrionuevo, Diego	23/9/1662	le presta 10,800 pesos
	7/11/1663	otorga poder a Martín Asunsolo para cobrar dicha deuda

López de la Peña, Antonio	28/11/1662	de partida para Tierra Firme, le presta 6,000 pesos.
López, Francisco y otro	22/2/1663	le otorga poder para cobrar 2,000 pesos en Tierra Firme
López Ruiz, Juan (vice-provincial jesuita de Concepción)	7/11/1668	recibe poder en Santiago de Chile para cobrar 900 pesos del situado correspondiente a su orden
Lúcas, Pablo de; y Alonso Ximenez	8/4/1663	recibe poder de Francisco Martínez Andosilla, en Portobello, para cobrar 16,680 pesos
	4/12/1664	cobra la suma indicada
Lucén, Pablo de	9/12/1664	cobra 16,680 pesos a nombre de Enrique Enriquez de Guzmán
Mallavia Cavañas, Juan de (maestre de campo)	14/11/1664 25/1/1666	le presta 2,800 pesos dé partida para Carangas y La Paz, le presta 2,344 pesos
	fines 1666	da varios poderes para cobrar ambas deudas
Mieres Garcés, Fernando de (maestre de campo, general)	20/9/1668	recibe poder en Concepción, para cobrar el situado y hacer varios pagos, por un valor total de 56,298 pesos
	10/3/1669	entrega la suma de 700 pesos al hijo del referido maestre de campo, Diego Montero del Aguila, colegial del San Martín
Navamarcuanda, Marqués de	20/9/1668	en Concepción, recibe un libramiento por 16,859 pesos con 5 reales, a cobrar del Real Situado para Chile
	8/3/1669	el Real Situado le paga dicho libramiento
O, María de la (parda libre soltera)	2/11/1662	le presta 200 pesos
Ortiz, Pedro (pardo de 25 años)	21/6/1663	de partida para Potosí, le presta 300 pesos
Ozoeta, Pedro de; y Francisco de Desbarona	26/4/1661	en Portobello le presta 13,000 pesos, quedando como fiador Mateo Gutiérrez Coronel

	1664	enjuicia al fiador por falta de pago
Pardo, Isabel de	1662	le vende a María, negra esclava de casta biachio, en la suma de 572 pesos
	15/11/1663	le presta 128 pesos
	7/9/1671	le cancelan el préstamo
Paz Granados, Francisco	25/8/1667	le vende a Domigna, negra panameña de 25 años, por 800 pesos
Porter Casanate, Pedro (almirante)	antes de 1665	le presta 3,400 pesos para la alimentación de su hijo y otros gastos de su casa
	26/11/1665	le da poder a Guillermo Chavarría para cobrar esa deuda
Prado, Pedro de	12/12/1665	de partida para Chile le presta 24,726 pesos con 2 reales
	24/4/1665	le pagan 11,623 pesos con 6 reales
	5/3/1666	le cancelan la diferencia 13,102 pesos con 4 reales
Quesada, Alonso de	26/4/1667	le reconoce en el testamento una deuda de 200 pesos
Real Caja de Huancavelica	28/5/1666	le da poder a José Marquez de M. para cobrar en su nombre la suma de 11,132 pesos
	2/9/1666	cobra la suma señalada
Reyes de Arévalo, Juan	3/9/1664	le otorga poder para cobrar 1,500 pesos
Rivera, Fernando (gobernador)	20/11/1664	junto con Diego de Berganza reciben 16,667 pesos para efectuar comprar en Panamá, debiendo reponer dicha suma con un interés del 14%
	27/12/1667	cancelan el precio pactado, resultando 19,000 pesos
	24/7/1670	le transpasa una deuda de 7,026 pesos y 4 reales, que le debía Sebastián de Atienza
Rodriguez Bravo, Diego	5/12/1665	le presta 1,100 pesos
Roldán, Josefa	21/11/1663	le presta 200 pesos

Ruiz Bustamante, Antonio (general)	22/4/1667	le cobra 4,000 pesos a nombre de Manuel de Benavides, quien a su vez se los debía a él
Salanova, Juan de	28/12/1665	le presta 4,230 pesos
Sánchez de Arévalo, Juan	26/10/1664	le presta 6,510 pesos
	26/10/1664	le presta 300 pesos para el avío de su recua
Sánchez de Oliarte, Alonso	22/1/1665	en Santiago de Chile, Pedro Alvarez de Inostroza le otorga poder para cobrar 3,200 pesos
	16/4/1666	cobra la referida deuda
Sánchez Salvador, Alonso; y Baltazar de Andrade y Benavides	1/7/1665	les presta 1,664 pesos
	20/1/1666	le cancelan la deuda
Sandoval, Manuel de (presbítero)	13/11/1666	le presta 640 pesos
	29/3/1670	le cancelan la deuda
Sarmiento, Agustín (cura de la Parroquia de San Sebastián)	9/7/1663	le compra por 900 pesos algunas casas en Santiago de Chile, de propiedad de Josefa Arenas
Sarmiento, María (parda libre)	20/3/1663	le presta 100 pesos para comprar a una negrita mandinga llamada Isabel
Sarria, Lorenzo de	5/2/1662	en Panamá, le presta 14,160 pesos
	8/9/1662	le cancelan dicha deuda
Segres y Lara, Luis de	12/7/1667	le presta 8,226 pesos
	6/9/1670	le cancelan dicha deuda
Segura y Lara, Lucas (abogado de la Real Audiencia de Lima y corregidor de Riobamba)	1662	de partida para España, le presta 2,442 pesos para comprar mercaderías, con un interés del 50%
	12/7/1667	le entrega la suma de 8,838, que aún le adeuda en setiembre de 1670
Siganoa, Salvador de; y Diego de Aranibar	11/4/1661	en Portobello les presta 600 pesos
	11/11/1662	otorga poder a Agustín Dávila para cobrar dicha suma
Suárez, Alonso	8/1/1663	en Santiago, Simón de Acuña le otorga poder para cobrar 367 pesos

	2/1/1664	cobra dicha suma
Suasso, Juan de	1661	en Portobello, le presta 1,200 pesos
	24/7/1664	le cancelan dicha deuda
Tello de Guzmán, Francisco (general)	1662-1663	a nombre de Manuel de Benavides, recibe 3,500 pesos
Valdivia, Juan de	12/2/1666	le presta 1,136 pesos
	5/12/1669	le adeuda 2,000 pesos
Valenzuela, Diego Laurencio	5/10/1667	le presta 2,000 pesos, "a medias con Francisco de Quiroz"
Vargas Machuca, Francisco (prior del Convento de la Merced)	16/6/1664	recibe poder para administrar las propiedad del convento
Vaste, Juan de; y Julio López Serrano	26/4/1661	en Portobello, le presta 13,000 pesos
Vega, Antonio de la (capitán)	3/10/1664	Luis Guillén lo otorga poder para cobrar una suma de dinero
Velasques de Oliver, Thomas	2/5/1661	en Portobello, le prestó 26,400 pesos
	8/9/1662	le cancelan dicha deuda
Ximenez Lobatón, Juan (licenciado)	13/4/1667	a nombre de Manuel de Benavides, recibe 600 pesos
Ximenez de H., Francisco	21/9/1668	en Concepción, le entrega medicinas por valor de 728 pesos con 4 reales
	8/3/1669	el Real Situado le paga dicha suma
Zamudio, Ordoño de (regidor)	26/11/1664	junto con Diego de Berganza y Basombrio, recibieron 11,500 pesos para compra de mercaderías, retornandola con un interés del 8%, lo que sumaba 12,400 pesos.

"Memoria de los peltrechos que yo el Capitan nicolas de espionssa tengo para el avio de mi fragata nombrada *San Juan de Dios y Santa Rosa* y asimesmo de los sueldos de piloto, maestre, escrivano, contra maestre, marineros y grumetes que estan de presentes.⁸⁸

peltrechos

- quatro anclas, seis cables, los quatro en las anclas, y los dos de respeto
- treinta quintales de jarcia nueva para cabos de laborar
- toda la esquifason de lona nueva para todas la belas, fuera de las que estan enbergadas
- Una posaberga
- Seicientas botijas para aguada
- estopa, cebo, clabasones, motoneria con todo lo de demas necesario para si se ofreciese dar carena

gente de mar y sueldos

- Piloto yo el capitan Nicolas de espinosa con cien pesos al mes navegando y ciento treinta y seis en tierra
- Maestre Sevastian davila con cinquenta pesos de sueldo al mes navegando y ochenta y seis pesos en tierra
- Contra maestre sevastian martinez con treinta y cinco pesos de sueldo al mes
- escrivano Juan Gomez con veinte y dos pesos y medio de sueldo al mes naveganbo y en tierra treinta y siete pesos y medio
- Juan Castilla marinero treinta pesos
- Miguel dominguez marinero treinta pesos
- Manuel Pelaes marinero treinta pesos
- Doce Grumetes de los nombres siguientes que cada uno gana veinte pessos de sueldo al mes: Josephe Lopez, negro criollo; Ramon de Moncada, negro criollo; francisco Congo; Matheo Congo; Antonio, negro criollo; Juan Lopez, negro criollo; Andres de Toledo, mulato; Andres nicaragua, mulato; Diego chacon, mulato; Pasqual, negro criollo; Juan de Berganza, negro criollo."

88.- A.G.I. Escribanía de Cámara 536-A, ff. 1038v-1039.

Noticias Diversas

Argentina:

En el mes de noviembre, el Departamento de Estudios Histórico-Navales editó dos bellos tarjetones dedicados a los buques museos que tiene a su cargo, la fragata *Presidente Sarmiento* y la corbeta *Uruguay*. Cada uno de ellos presenta, además de la figura del buque respectivo, sus principales características y una síntesis de su historial.

Australia

Organizada por el gobierno español y bajo el comisariato de Mercedes Palau, una interesante exposición sobre la expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794) fue inaugurada hacia finales de 1993, habiéndose programado su presentación también en Nueva Zelanda. La muestra ha sido elaborada en forma temática, conforme se desarrolló el viaje, contando con numerosas piezas y documentos originales provenientes de las siguientes entidades españolas: Museo Naval, Museo de América, Real Jardín Botánico, Editora Naval, Instituto Hidrográfico de la Marina y Biblioteca Nacional, así como el Vancouver Maritime Museum y la British Library.

Bélgica

En el mes de setiembre ambos secretarios permanentes del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana efectuaron una visita al profesor John Everaert, director del Instituto de Historia Colonial y de Ultramar, de la Universidad de Lieja. Se pudo apreciar las instalaciones de dicho instituto y su magnífica biblioteca.

Organizada por el Comité Científico para la Historia Marítima de la Real Academia de Bélgica, y por la Real Academia Belga de Ciencias de Ultramar, la Conferencia Internacional sobre navegación, factorías y colonización ha sido programado del 24 al 26 de noviembre de 1994, en Bruselas. Los interesados pueden escribir a Royal Academy of Overseas Sciences, Rue Defacqz, 1 bte. 3, B-1050 Bruselas.

Canadá

El Congreso Internacional de Historia Marítima sobre Puertos, ciudades y comunidades marítimas tendrá lugar en Montreal entre los días 27 de agosto y 3 de setiembre de 1995. Está siendo organizado por la Comisión Internacional de Historia Marítima en el marco del Congreso de la Comisión Internacional de ciencia Históricas.

Los interesados pueden dirigirse al profesor Lewis Fisher, Maritime Studies Research Unit, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland, A1C 5S7.

David F. Marley, de Sandwich, P.O. Box 7092, Windsor, Ontario N9C 3Z1, Canadá, está preparando un *Diccionario de piratas y corsarios de las Américas*, en el cual desea incluir a aquellos marinos coloniales que se distinguieron combatiendo a los piratas y corsarios durante el siglo XVII y principios del XVIII.

Ha considerado en su trabajo a personajes como los almirantes Andrés de Pez y Antonio de Astiña, a los corsarios guipuzcoanos Pedro de Castro y Juan Corzo, algunos capitanes de la Armada de Barlovento como Mateo Alonso de Huidobro. Quien pueda brindarle alguna información adicional sobre otros personajes de merecimiento puede escribirle a la dirección arriba señalada.

David M. Williams y Andrew P. White han compilado y se-

leccionado las tesis presentadas entre 1792 y 1990 a las universidades británicas e irlandesas que están vinculadas a historia marítima. Los interesados dirigirse a la International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland.

Chile

El Segundo Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, tuvo lugar entre el 16 y 19 de noviembre de este año, en Valparaíso, bajo la responsabilidad de la Universidad Marítima de Chile. La Comisión Organizadora estuvo presidida por el rector de dicha universidad vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza. Hubo un total de 42 expositores, procedentes de 11 países.

Al final del evento fueron aprobadas las siguiente conclusiones generales:

- a) Iberoamérica constituye una comunidad histórica y cultural única e indivisible, que por diversas circunstancias no ha logrado amalgamarse aún en un nivel apropiado a los retos del mundo moderno;
- b) Esfuerzos como el presente Simposio contribuyen significativamente a cobrar conciencia de la necesidad de construir esa unidad iberoamericana, ya que el mar es un punto común sobre el cual se puede basar un mejor futuro para nuestras respectivas naciones;
- c) Con tal finalidad manifestamos nuestro compromiso de participar activamente en las siguientes líneas de acción:
 - Intercambiar información de carácter histórico;
 - Proponer programas de investigación conjuntos desde una perspectiva multi e interdisciplinaria;
 - Fomentar la participación de nuevos investigadores en los futuros simposios, tanto en el ámbito de la historia propia-

mente dicha como de la arqueología marítima, museología naval y otras disciplinas afines;

Fomentar, en nuestras respectivas instituciones, posibles acuerdos de cooperación;

- d) Encomendar a la Secretaría Permanente la elaboración de una bibliografía general marítima y naval iberoamericana y de un catálogo del patrimonio marítimo y naval iberoamericano, el mismo que será enriquecido con el aporte de todos los participantes.

Organizada por la Embajada de Portugal en Santiago y la Biblioteca Nacional, una exposición sobre descubrimientos portugueses se encontraba abierta al público en el salón azul de la Biblioteca durante el mes de noviembre. Formada por una treintena de paneles, incluía a varias de las numerosas publicaciones efectuadas por la Comisión para la Conmemoración de los Descubrimientos Portugueses.

El Instituto Antártico Chileno y la Universidad de Zaragoza han suscrito un convenio para efectuar trabajos arqueológicos en Playa Media Luna, Punta Shirreff, Isla Livingstone, donde se han ubicado restos de una nave que presumiblemente corresponderían al navío *San Telmo*, buque insignia de la división española destinada al Apostadero Naval del Callao bajo el mando del brigadier Rosendo Porlier. Dicho buque se perdió durante el cruce del Cabo de Hornos en setiembre de 1819.

Por su parte, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha manifestado su interés en tomar parte en el proyecto, debido a que Porlier era natural de Lima y la referida división venía destinada a reforzar las defensas del virreinato durante las luchas de independencia. Para ello se están haciendo gestiones ante el Instituto Antártico Uruguayo para llevar a cabo una investigación paralela en la zona alejada a la base Artigas, en Isla Rey Jorge o 25 de Mayo, donde existen

otros restos que podrían corresponder al *San Telmo*. De ese modo, los equipos chileno-español y peruano-uruguayo, podrían intercambiar información en el mes de julio, en el curso de la II Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, en Lima, y decidir si empeñar sus recursos en el lugar de mayores posibilidades o en continuar con investigaciones independientes.

España

Con ocasión de los 50 años del traslado de la Escuela Naval Militar de San Fernando a Marín, en Pontevedra, el Museo Naval llevó a cabo una exposición sobre el pasado de dicha escuela, que se remonta a principios del siglo XVIII con la fundación de la Real Compañía de Guardiamarinas, en Cádiz. Dicha exposición fue del 20 al 23 de setiembre, habiendo publicado un sobrio pero bien ilustrado catálogo al respecto.

Bajo el título "Méndez Núñez y la campaña el Pacífico (1865-1866) en los fondos del Museo Naval", la Diputación de Pontevedra y el Museo Naval organizaron una exposición sobre Méndez Núñez, la misma que fue mostrada del 12 al 24 de octubre. El catálogo está bellamente impreso, y aumenta su valor al ir precedido de una breve pero bien hilvanada presentación.

El Congreso de la Asociación Internacional de Museos de Armas y de Historia Militar se llevó a cabo del 5 al 11 de setiembre de 1993 en Madrid y Toledo. El programa consideró la visita a varios museos, entre ellos el Naval. Entre los asistentes hubo representantes de Argentina, España, Italia Paraguay, Perú y Portugal.

A través de la *Revista de Historia Naval* n° 41 tomamos conocimiento de un reciente libro de María Pilar de San Pío, *Expedicio-*

nes españolas del siglo XVIII. *El paso de Noroeste*, Madrid, editorial Mapfre, julio 1992. A decir del comentarista de este trabajo, si bien el libro está centrado en el siglo XVIII, al trabajar los antecedentes del tan ansiado paso, va hasta las expediciones de Cortés.

Estados Unidos

El XI Simposio de Historia Naval tuvo lugar en la Academia Naval de Annapolis entre el 21 y el 23 de octubre. Por primera vez en los largos años de este evento, gracias a la colaboración de los doctores Robert Love y Daniel Masterson, se logró dar una importante cabida a historiadores latinoamericanos, habiendo sido incluidos en el programa la licenciada Falcone y el capitán de navío Montenegro, del Departamento de Historia Naval de la Armada de Argentina; el doctor Pinto, de la Universidad de la Frontera, en Chile; el licenciado Dargent y del capitán de fragata Ortiz, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Asimismo, participaron el Dr. Carlos López, chileno profesor en Menlo College, California; así como el Dr. Braulio Muñoz, peruano del Swarthmore College, Pennsylvania.

La Reunión de Historiadores Navales oficiales tuvo lugar día 21 de octubre en el Naval Historical Center, en Washington, teniendo como objeto reunir a los jefes de los servicios históricos de las marinas. Asistieron representantes de 15 países, entre los cuales figuraron los vicealmirantes Luiz Brigido, del Brasil, y Mario Lavallo, de México; los capitanes de navío Guillermo Montenegro, de Argentina y Carlos Tromben, de Chile; y el capitán de fragata Jorge Ortiz, de Perú.

Cada uno de los asistentes tuvo ocasión de hacer una breve exposición sobre las labores que lleva a cabo su respectiva oficina, encontrando que era un lugar común las dificultades económicas y la escasa atención que el gran público presta a los temas navales. A propuesta de uno de los asistentes se acordó editar un boletín para compartir las experiencias de cada servicio histórico.

Llamó la atención la ausencia de países como España y Portugal, cuyos servicios históricos navales son bastante reputados.

Sabemos que el Mystic Seaport Museum ha publicado recientemente un libro de Tim Joyner sobre Magallanes, así como el diario de Cristóbal Colón, editado por Robert Fuson.

Finalmente apareció *A Buccaneer's Atlas. Basil Ringrose's South Sea Wagoner* (U. de California 1992), editado por Derek Howse y Norman J.W. Throver. Edita el derrotero que Ringrose tomara de un buque capturado a la altura de Guayaquil.

Gran Bretaña

La Asociación Internacional de Historia Marítima Económica tendrá una sesión dentro de XI Conferencia Internacional de Historia Económica, dedicada al tema de "Administración, finanzas y relaciones industriales en las industrias marítimas". El evento tendrá lugar en una fecha por definir entre agosto o setiembre de 1994. Los interesados pueden escribir a David M. Williams, Department of Economic History, Leicester University, Leicester LE1 7RH.

Italia

Conforme se anunciara en el número anterior del *Boletín de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, el congreso titulado "Alessandro Malaspina y su expedición científica-política, 1789-1794" tuvo lugar los días 24 al 26 de setiembre, en Mulazzo, provincia de Massa Carrara, a cargo del activo Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina".

Asistieron a este evento, realizado en el Palazzo Malaspina, investigadores de Italia, España, Inglaterra, Canadá, Australia y Perú. En el marco de la ceremonia inaugural el alcalde de Mulazzo fue dis-

tinguido con la medalla cívica de la ciudad de Lima, entregada por uno de los representantes peruanos que es miembro de ese Concejo Metropolitano. Asimismo, fue develada una lápida en honor del navegante y se pudo apreciar una parte del especial que la Televisión Española realizara sobre la expedición. Asistió como invitado especial el Sr. Alex Malaspina, miembro de una rama de la familia Malaspina que dejó la Lunigiana hace más de dos siglos y que eventualmente emigró a los Estados Unidos de América.

Se visitó los lugares relacionados a Malaspina, en su provincia natal, lo cual incluyó una inolvidable velada en Castiglione del Terziere y otra en Lerici. Asimismo, fueron presentados el libro de Blanca Saiz *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina*, Madrid, Ediciones del Museo Universal, 1992, y el editado por el Museo Naval de Madrid sobre Tadeo Haenke, en el cual le cupo especial participación a Dolores Higuera y a Victoria Ibañez.

El Congreso internacional de geografía "Momenti e Problemi della Geografia Contemporanea" tuvo lugar en la ciudad de Roma, entre el 24 y el 26 de noviembre, en conmemoración del I Centenario del nacimiento del ilustre geógrafo e historiador italiano Giuseppe Caraci. El evento fue organizado por la Università degli Studi di Roma, la Sociedad Geográfica Italiana, el Instituto Italo-Latino Americano, el Instituto de la Enciclopedia Italiana y el Centro Italiano para los Estudios Históricos y Geográficos.

Se presentaron cuarenta ponencias y comunicaciones, de las cuales mencionaremos las directamente vinculadas a los temas de interés de esta revista: Paolo Emilio Taviani (Giuseppe Caraci, estudioso de Colón y del descubrimiento de América), Luisa D'Arienzo (Giuseppe Caraci, estudioso de Vesputio), Luciano Lago (Giuseppe Caraci, estudioso de la cartografía), Nicola Bottiglieri (Luci squardi, colori nel diario di Cristoforo Colombo), Marina Sechi (Carta de la América Latina realizada por Salesiani), Leonardo Rombai (Actividad marítima y aspiraciones coloniales toscanas en el Nuevo Mundo en el tiempo de Fernando I de Médici, 1587-1609), Simonetta Ballo Alagna

(América en la relación de Orazi della Rena), Dario Manfredi (Labor de la expedición Malaspina en América Central), Remo Terranova (Groenlandia e Islandia: dos mundos árticos confrontados), Nunzo Famoso (El redescubrimiento científico del Nuevo Mundo después de las "celebraciones"), Franco Farinelli (El rol de la imagen cartográfica en el descubrimiento del Nuevo Mundo), Graziella Galliano (Algunas observaciones sobre la carta anónima catalana de la Biblioteca Estense de Modena), Cinzia Palazzolo (La toponimia de la carta anónima catalana de la Biblioteca Estense de Modena), Simonetta Conti (La carta doppia de la familia Oliva), Claudio Cerreti y Carla Masetti (Por una mejor catalogación del patrimonio cartográfico nacional: catalogación y schedature), Gaetano Ferro (Giuseppe Caraci, geógrafo humanista), Vincenzo Cappelletti (Giuseppe Caraci y la Historia de la Ciencia).

Perú

La exposición "Iberoamérica en la Antártida" fue inaugurada el 11 de noviembre de 1993, en la galería del Banco Wiese, en Miraflores. Con el propósito de mostrar las vinculaciones iberoamericanas con el continente blanco, así como el esfuerzo llevado a cabo por su mayor conocimiento, la Marina de Guerra del Perú y la Universidad de Lima viene preparando esta exposición. Se invita a los interesados en temas antárticos de los países iberoamericanos a entrar en contacto con nosotros sobre este tema.

Una vez realizada la exposición en Lima, pasará a otras ciudades del país y a partir de julio de 1994 quedará disponible para ser prestada a otros países de la comunidad iberoamericana.

Están en proceso de edición por parte de la Dirección de Intereses Marítimos los siguientes libros: Jorge Ortiz Sotelo, *El vicealmirante Martín Jorge Guise*, que trata sobre este marino británico que fuera uno de los fundadores de la marina peruana; y el primer tomo (letras A, B y C.) del *Diccionario biográfico marítimo peruano*, obra

conjunta del referido Ortiz y Alicia Castañeda.

Cumpliendo el encargo recibido en la reunión que tuvo lugar en la base argentina Esperanza, en la Península Antártica, el mes de noviembre de 1992, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la Universidad de Lima han convocado a la II Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, que tendrá lugar del 20 al 22 de julio de 1994, en Lima. Los interesados escribir a la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. Salaverry 2487, Lima 27, Perú, fax 632030.

Se adelanta, asimismo, que la III Reunión sería organizada por el Instituto Antártico Chileno, en 1996, posiblemente en la Base Antártica Presidente Frei.

Como un merecido homenaje al capitán de navío de la armada española Juan Francisco de la Bodega y Quadra, nacido en Lima hace 250 años y muerto en México hace 200, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, los Museos y Archivos de Vancouver del Norte, y la Pontificia Universidad Católica del Perú, han organizado un coloquio internacional en el que participarán diversos especialistas en el personaje y en la época que le tocó vivir. El evento ha sido programado del 17 al 19 de agosto de 1994. Los interesados pueden escribir a la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. Salaverry 2487, Lima 27, Perú, fax 632030.

Uruguay

Hemos tenido noticia que en el mes marzo de 1994, con motivo de la visita del buque escuela español *Juan Sebastián Elcano*, se ha organizado unas jornadas nacionales sobre la expedición Malaspina. Dicho evento se llevará a cabo en el Palacio de Gobierno

en fecha que será fijada oportunamente.

Junto a la base antártica Artigas, en la isla Rey Jorge o 25 de Mayo, del grupo de las Shetland, se han ubicado los restos de una nave, aparentemente naufragada en el primer cuarto del siglo pasado. Se sabe, asimismo, que se está preparando un equipo de arqueólogos para efectuar un levantamiento de la zona, ante la posibilidad de que dichos restos correspondan al navío San Telmo, de la armada española, naufragado en la zona en setiembre de 1819. Ese buque formaba parte de la división destinada al Callao, al mando del brigadier Rosendo Porlier, natural de Lima. Similar esfuerzo, en otra isla está haciendo Chile.

Libros y Artículos

Archivo Histórico Naval, *Vicealmirante Lord Thomas Alexander Cochrane. Tomo I Mando y Organización Naval*, Santiago, Armada de Chile, 1993.

Este primer volumen, de los seis que se tienen previstos, comprende la transcripción de documentos conservados en el Archivo Nacional de Chile sobre la actuación del Almirante Cochrane como Comandante en Jefe de la Primera Escuadra Nacional Chilena y algunas de las medidas que adoptara; asimismo, se incluyen algunos documentos de carácter personal y contractual. Los documentos originales en inglés han sido convenientemente traducidos para facilitar los trabajos de investigación, aunque respetando el lenguaje de la época.

Los siguientes tomos incluirán: II. Génesis, desarrollo y consecuencias del Primer Crucero; III. Génesis, desarrollo y consecuencias del Segundo Crucero; IV. Organización, zarpe y operaciones navales durante la Expedición Libertadora del Perú; V. Último crucero del vicealmirante Thomas Cochrane a través del océano Pacífico septentrional; VI. Variados índices sobre la documentación publicada en los tomos del Archivo vicealmirante Thomas Cochrane.

José Baila y José L. Luzón (coordinadores), *Latinoamérica. Territorios y Países en el umbral del siglo XXI*, Tarragona, Grupo de Trabajo de Geografía de América Latina, 1993.

Este libro reúne las ponencias presentadas en el I Congreso Nacional de Geografía sobre Latinoamérica. Se recomiendan los siguientes trabajos: J. José Cabrera de la Colina, "Instrumentos Espaciales en la geografía «ovidiense» para las descripciones - Nueva Galicia"; Dario Manfredi, "Noticia sobre unos inéditos geográficos del oficial de

la Real Armada Fabio Ala Ponzzone"; Manuel Molla Ruiz-Gómez, "Estudio comparativo de la cartografía indígena y española durante el descubrimiento"; Gerardo Vivas Pineda, "La Guajira y el Golfo de Venezuela: de la tierra de nadie al mar de las ambiciones".

Evelina Bellotti y Dario Manfredi, *Contributo alla biografia di Ciriaco Cevallos (lettere inedite 1803-1814)*, Cuadernos n° 3, Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo 1993.

Los autores han seleccionado un conjunto de doce cartas del fondo documental Alaponzzone, conservado en el Centro Malaspina, de Mulazzo, mediante las cuales el interesado puede encontrar información poco conocida sobre Ciriaco Cevallos (teniente de navío durante la expedición, alcanzando el grado de capitán de navío).

Boletín Antártico Chileno, órgano del Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Thayer Ojeda n° 814, Providencia, Santiago, Chile.

Su número correspondiente a octubre de 1993 (vol. 12 n° 2) tiene la segunda parte del interesante trabajo de Jorge Berguño "Las Shetland del Sur: el ciclo lobero" (pp. 2-9), en el cual el autor hace una excelente presentación de las vicisitudes de los loberos reportados en la zona de las islas Shetland del Sur hacia 1820.

Peter T. Bradley, "The ships of the Armada of the Viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century", en *The Mariner's Mirror*, vol. 79, n° 4 (noviembre - diciembre 1993): 393-402).

Autor de varios trabajos sobre el mundo marítimo colonial peruano, Bradley presenta los tipos de buques que empleó la Armada del Mar del Sur en el siglo XVII (galeones, galeras, galeotas, fragatas, pataches y fustas), poniendo énfasis en los costos que conllevaron para la Real Hacienda. Resalta asimismo la larga duración de los buques de la Armada, hecho que atribuye a la mezcla de buenos materiales, poco dinero para reemplazos y un especial diseño para navegar en las aguas

del Pacífico.

Leoncio Cabrero Fernández, "La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización de la isla Cesárea Karoli", en *Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Tomo II, 1992.

Acompañando a la transcripción de algunos documentos existentes en el Archivo de la Torre do Tombo, el autor hace una descripción del fallido intento de Villalobos de colonizar la isla Mindanao, así como del conflicto luso-hispano por la posesión del archipiélago filipino.

Cabo de Hornos, Santiago de Chile, Norton Ediciones, 1993. Edición bilingüe (castellano-inglés).

Un bello libro que nos fuera obsequiado por el vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza, presidente de la sección chilena de la Cofradía Internacional de Capitanes del Cabo de Hornos. Está dedicado a esa remota región del continente americano y a los hombres que, a través de los siglos, emprendieron la difícil aventura de vencerlo al impulso de los cambiantes vientos que imperan en la zona.

Con numerosas ilustraciones a color, el libro nos lleva a través del tiempo desde Magallanes, pasando por las expediciones científicas de principios del XIX, los actos de soberanía que Chile ejerciera en dicha zona y varios otros tópicos relacionados, hasta las actuales condiciones de navegación en la zona y una breve descripción de las instalaciones en isla Hornos.

Ricardo Capdevila, *Veintinueve hombres del norte y un argentino (Dos años entre los hielos de José María Sobral)*, Buenos Aires, Instituto Antártico Argentino, 1993.

Con el propósito de rescatar una obra un tanto olvidada, el autor ha transcrito pasajes del diario que el alférez argentino José Sobral

publicara a su retorno de participar en la expedición científica sueca a la Antártida entre los años 1901 y 1903, que, intercalados con resúmenes del mismo, dan como resultado un relato ágil que recoge las experiencias y vicisitudes por las que pasaron los expedicionarios durante el año de estudios que habían previsto y durante un año más, no planeado, que debieron permanecer aislados, hasta ser rescatados por un barco argentino, ya que el que debía recogerlos, se hundió entre los hielos antes de llegar a su destino.

Luis Carreño Silva, "Iberoamérica y el Pacífico: mito e historia", en *Revista de Ciencias Sociales*, Valparaíso n° 31 (1987): 177-190, y n° 36/37 (1991-1992): 265-279.

El autor hace un análisis del rol del mar en la construcción de los imperios ultramarinos portugués y español, pasando luego a ver como sus respectivos poderes marítimos fueron declinando uno antes que el otro. Esa situación permitiría la emancipación americana, de la cual surgieron varias naciones independientes que también vivieron un rápido decrecimiento de sus medios marítimos.

Nicolás del Castillo Mathieu, *Las 18 Flotas de Galeones a Tierra Firme (1650-1700)*, Separata del tomo XLVII, n° 2 del *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1990.

Interesante trabajo donde se hace un estudio de cada una de las flotas, dejando ver cómo la aparente disminución del comercio entre España y América esconde tras de sí un enorme incremento del contrabando, que responde tanto a los impuestos a que eran sometidas las mercaderías, como a la creciente participación de comerciantes extranjeros en las transacciones; además, señala cómo esto determina un cambio en la estructura de los navíos que realizan la carrera de las Indias, lo que a su vez desemboca en la paulatina sustitución del Puerto de Sevilla por el de Cádiz.

Paul H. Chapman, *Discovering Columbus*, California, Institute for the Study of American Cultures, 1991.

En este libro, Chapman trata de ofrecer una visión del Almirante que difiere substancialmente de las versiones que mayor difusión han tenido, principalmente de la biografía que trazara Samuel Eliot Morison. No se trata de una reconstrucción completa de la vida de Colón, sino que se centra en aspectos que, aceptados o no, siempre han constituido interrogantes, como su lugar de nacimiento, su familia, su educación y sus conocimientos náuticos, que según el autor eran bastante amplios y fueron decisivos para que llegara a América.

Oscar Cucurullo, Jr., *Obras Escogidas*, Santo Domingo, Sociedad Dominicana de Geografía, vol. XX, 1993.

Volumen que reúne algunos trabajos del ingeniero Cucurullo, uno de los fundadores de la Sociedad Dominicana de Geografía. Valdría la pena revisar "Geografía de Santo Domingo", especialmente los apartados sobre trabajos geodésicos y cartográfico y la reseña histórica sobre conocimientos geográficos de la isla.

John G. Evaraert, "Off the Beaten Track. The Dunkirk Slave Trade 1763-1778", en *Slavery in the Americas*, Königshausen & Neumann.

Trabajo que estudia el comercio de esclavos de un puerto menor francés, teniendo en cuenta tanto las zonas de operación en el África, así como los compradores en América Central. Para el periodo estudiado, se divide el comercio en dos fases: una primera vinculada a tratos con comerciantes ingleses y que opera principalmente en zonas "marginales" de África para dicho comercio, y una segunda que sigue los patrones que se dan en otros puertos franceses. Finalmente, se señalan las causas por las que los comerciantes de Dunkerque dejan este tipo de actividad.

Ex Cadetes Navales del Perú, Tomo II, Asociación de Ex Cadetes

Navales, Lima, 1992.

A diez años de la publicación del primer tomo, aparece este segundo volumen, que actualiza las listas de cadetes ingresados a la Escuela Naval del Perú, incluyendo las promociones que van de 1899 a 1992. Incluye además notas sobre las actividades de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, los cruceros realizados por la Asociación entre 1964 y 1992, los viajes de instrucción de 1983 a 1992 y una sección de anécdotas navales.

Flotas de Indias: el primer sistema de comunicación universal a través de sus naufragios, Madrid, Comisión Nacional del Quinto Centenario, 1992.

Se trata de un hermoso catálogo de la muestra itinerante preparada por la Sociedad Estatal del Quinto Centenario, dentro de su programa de difusión de la Arqueología Naval y Submarina.

Gilberto Harris Bucher, "Una fuente para la historia de la Marina Mercante chilena", *Notas históricas y geográficas*, Valparaíso, Universidad de Playa Ancha, n° 3, 1992:

Con algunos acertados comentarios del autor, la fuente en cuestión, publicada íntegramente, es el informe del cónsul de Chile en Londres al ministro de Marina, fechado a principios de 1861. La información contenida corresponde a la labor usual que los cónsules deben ejercer respecto a la marina mercante, por lo cual resulta interesante como elemento de comparación para quienes estudian casos similares de sus respectivas marinas de comercio.

Hispanoamérica y las Academias de Medicinas Españolas, Real Academia de Medicina de Cádiz, Cádiz, 1992.

Se trata de las actas de la III Jornadas de Historia de Medicina Hispanoamericana y como resultará obvio, los trabajos se centran en

temas médicos; sin embargo podrían resultar de interés para nuestros lectores los siguientes: Juan Riera Palmero, "Médicos y Cirujanos en la Expedición de Cevallos al Plata (1776-1778)"; Alonso de la Sierra Nogueroles y Pedro Piniella Corbacho, "Incidencia de la Epidemia de Cólera Morbo de 1833-34 en los correos marítimos entre Cádiz y Ultramar"; Eduardo Estrella, "Las ciencias naturales y la cultura quiteña en los primeros años del siglo XIX"; José María Massons, "Hospitales de La Habana durante el siglo XVIII".

The International Journal of Nautical Archaeology, Londres, the Nautical Archaeology Society, vol 22, n° 1, febrero 1993.

El presente número contiene tres artículos referidos al *Grace Dieu*, buque de la escuadra de Enrique V de Inglaterra, construido en 1413 y ubicado recientemente en el río Hamble, en Hampshire, Inglaterra. Dichos trabajos presentan información sumamente valiosa para quien se interese en la evolución de la construcción naval.

Otros artículos de interés son el de Paul Forsythe Johnston "Treasure salvage, archaeological ethics and maritime museums"; y el J. Barto Arnold III "Matagorda Bay surveyr, applications of inexpensive satellite navigation".

Marquis James, *Merchant Adventurer. The Story of W.R. Grace*, Wilmington, Scholarly Resources, 1993.

A mediados del siglo XIX arribó al Perú joven irlandés William R. Grace, estableciendo un negocio para proveer de repuestos navales a los cientos de buques que acudían a esas costas para el transporte del guano de las islas Chincha. En pocos años logró desarrollar una interesante fortuna, que le sirvió para sentar las bases de una las compañías multinacionales más importantes de la actualidad. Sus intereses pasaron por el establecimiento de una línea de navegación que unía Nueva York con la costa oeste de América del Sur, y posteriormente de una de las primeras líneas aéreas que unía esas

mismas zonas, la compañía Panagra. También se involucró activamente en la Guerra del Perú contra España (1866) y en la Guerra del Pacífico (1879-1883) entre Perú y Bolivia contra Chile.

El libro comentado fue escrito hace más de 40 años, pero por razones de orden familiar y en procura de evitar dañar los intereses de la compañía en Sudamérica, permaneció como manuscrito hasta el presente año. Tiempo después de escribir este libro, el autor ganó hasta dos ocasiones el premio Pulitzer por sus biografías.

Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1991-1992, 2 tomos.

En un esfuerzo verdaderamente meritorio, el vicealmirante Lavalle ha logrado reunir una gran cantidad de información documental sobre la historia naval mexicana desde su formación en 1821 hasta el año 1991. Resulta particularmente interesante las noticias que da sobre los diversos buques de la armada mexicana y los viajes que estos han llevado a cabo, ya que incluye, además de fotografías, los gráficos respectivos.

Elisabetta Malpezzi y Stefania Valettini, *Prima addizioni alla bibliografia su Alessandro Malaspina*, Cuaderno nº 1 del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, 1993.

En el marco de las jornadas malaspinianas de setiembre último, organizadas por el Centro de Estudios Malaspinianos de la Comuna de Mulazzo, fue presentado esta compilación que procura aportar nueva información al trabajo que Blanca Sáiz publicara en 1991 (véase más abajo), atendiendo a la invitación que la referida autora hiciera en el prólogo de su libro. Siguiendo el mismo esquema (libros, revistas e inéditos) las investigadoras italianas complementan el trabajo de la Sáiz y lo actualizan, pues incluyen información hasta principios de 1993.

Dario Manfredi, *Italiano in Spagna, spagnolo in Italia. Alessandro Malaspina (1754-1810) e la piu importante spedizione marittima del Secolo dei Lumi*, Turín, Ediciones de la Radio-Televisión Italiana, 1992.

Si bien se trata de un trabajo divulgatorio, la información del mismo es de utilidad para el investigador y el especialista, pues presenta una síntesis de la vida y viajes del navegante italiano al servicio de la corona española. Sería recomendable contar con un trabajo de similar carácter en castellano.

Mar, Valparaíso, Liga Marítima de Chile, nº 178, 1992.

La mayor parte de sus breves artículos tiene carácter divulgatorio sobre temas contemporáneos. Sin embargo, también se incluye algunos de carácter histórico, tal como el de Luciano Figueroa sobre la cañonera *Magallanes* y el combate de Chipana, del de Don Stock sobre Colón, el de Franco Mangini sobre mascarones de proa, el de Carlos Novi "Dimensión cultural y científica de los comandantes españoles en los océanos de América", referido a la última expansión española en la costa oeste norteamericana.

David F. Marley, "The Great Galleon: The Santísima Trinidad (1750-1765)", en *Philippine Studies*, vol. 41 (1993), Manila, pp. 167-181.

El autor comienza haciendo una síntesis de las transformaciones de que fueron objeto los galeones que hacían la derrota Acapulco-Manila y se centra en el caso del Santísima Trinidad, el mayor que cubriera dicha ruta, haciendo una detallada relación de los seis viajes que realizara hasta 1765, año en que fue capturado por los británicos.

David F. Marley, *Pirates and Engineers. Dutch and Flemish Adventurers in New Spain (1607-1697)*, Ontario, Netherlantic Press, 1992.

Libro que narra una serie de acontecimientos aislados, cuyo vinculado es el dar testimonio de la presencia de holandeses y flamencos de diversa procedencia -trátase de naufragos, comerciantes, desertores, técnicos, etc.- en México y Centro América a lo largo del siglo XVII, donde si bien llegaron a ser admitidos por la corona, no dejaron de ser siempre sospechosos de herejía, motivo por el cual corrieron diversas suertes.

Héctor A. Martini, *Historia de La Aviación Naval Argentina (Conflicto del Atlántico Sur)*, tomo III, Buenos Aires, Instituto Aeronaval, 1992.

Luego de hacer una breve relación de los antecedentes que dieron lugar al conflicto con Gran Bretaña por la posesión de la islas Malvinas, en el libro se hace una minuciosa descripción de la participación de la Aviación Naval en el conflicto, ciñéndose estrictamente al aspecto militar y detallando con precisión lo referido a operaciones, alistamiento, comandos, así como bases, talleres y arsenales aeronavales.

Antonio Menchaca, *De California a Alaska. Vida y descubrimientos de D. Juan Francisco de la Bodega-Quadra*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989.

En breves páginas se da cuenta de la vida de este marino, detallando el entorno de su infancia y adolescencia, que probablemente condicionaron su posterior vocación, así como las expediciones que realiza al noroeste del Pacífico y las negociaciones que le fueron encomendadas con el capitán inglés George Vancouver sobre la posesión de los territorios que él mismo había descubierto.

Antonio Menchaca, "Presencia española en América en el siglo XVIII" en *Estudios Internacionales - 1992*, Madrid, Sociedad de Estudios Internacionales, 1992.

Ponencia que trata sobre las peculiaridades de la Ilustración Española y la forma cómo ésta se traslada hacia América, dando paso a una serie de reformas e impulsando un conjunto de expediciones cuyos fines de investigación tuvieron objetivos muy variados, ciclo que se podría decir concluye con la gran expedición de Alessandro Malaspina alrededor del mundo.

Militaria, revista de cultura militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense, nº 4, 1992.

Junto con una carta de su director, Francisco Castrillo Mazerés, recibimos el último ejemplar de esta interesante revista dedicada a temas militares en su más amplio sentido. Entre los artículos que pueden interesar a nuestros lectores encontramos uno del conocido especialista español en fortificaciones Juan Manuel Zapatero, titulado "El Castillo San Lorenzo el Real de Chagre (Panamá) 'Llave de la mar del Sur'". Asimismo proporciona un lista de las publicaciones del Ministerio de Defensa, así como noticia del primer curso de "Experto en Museología Militar", que tuvo lugar en la Universidad Complutense de Madrid. Finalmente, como un aporte por demás interesante, brinda un listado de las entidades culturales de las fuerzas armadas iberoamericanas. Por creerlo de interés, vamos a reproducir aquellas referidas a las armadas

Argentina

Departamento de Estudios Histórico-Navales, Avda. Almirante Brown 401-1155, Buenos Aires.

Museo Naval de la Nación, Paseo Victoria 602 (1648), Tigre (Buenos Aires).

Buque Museo Fragata *Presidente Sarmiento*. Costanera Sur y Viamonte. Dársena Norte 1053, Buenos Aires.

Buque Museo Corbeta *Uruguay*. Vuelta de Rocha - La Boca-1169, Buenos Aires.

Museo de la IV Batería. Base Naval Puerto Belgrano. 8111 Prov. Buenos Aires.

Museo de la Base de Infantería de Marina - Baterías, Base Na-

val de Puerto Belgrano 8111. Prov. de Buenos Aires.
Museo de la Base Naval Puerto Belgrano. Base Naval Puerto Belgrano 8111. Prov. de Buenos Aires.

Brasil

Servicio de Documentacao Geral da Marinha (SDGM). Ilha das Cobras s/n, Centro, CEP 20091, Río de Janeiro R.J.
Museu Naval e Oceanográfico (MNO). Rua D. Manuel, 15 - Centro, nas proximidades da Praca XV de Novembro, Río de Janeiro R.J.

Canadá

Maritime Command Museum. Admiralty House, CFB Halifax, FMO Halifax, NS, B3k 2XO.
Shearwater Aviation Museum. CFB Shearwater, Shearwater, N.S., BOJ 3A!
CFB Esquimalt Museum. Fleet Mail Office, FMO Victoria, BC, VOS 1BO.

Chile

Museo Naval de Iquique. Cuarta Zona Naval. Correo Naval. Iquique.
Museo Naval y Marítimo. Correo Naval. Valparaíso.
Museo Santuario Cuna de Prat, Ninhue, Chillán. Departamento de Bienestar. Segunda Zona Naval. Talcahuano.
Buque Reliquia-Histórica *Huáscar*, Segunda Zona Naval. Talcahuano.

La Armada de Chile se encuentra en un proceso de estudio de la organización de un servicio histórico. En la actualidad, se encargan del tema: Dirección de Educación de la Armada. Centro de Cultura Naval. Correo Naval. Valparaíso.
Secretaría General de la Armada. Oficina de Historia Naval. Correo Naval. Valparaíso.

España

Instituto de Historia y Cultura Naval. Montalbán, 2. 28014 Madrid.

Archivo Alvaro de Bazán. Plaza del Pradillo, 13. Viso del Marqués (Ciudad Real).
Museo Naval. Montalbán, 2.28014 Madrid.
Museo Marítimo Torre del Oro. P. de Cristóbal Colón, s/n. 41001 Sevilla.
Museo Naval de El Ferrol. Cuartel de San Campio, Arsenal. El Ferrol (La Coruña).
Museo Naval de Cartagena. Menéndez y Pelayo, 8. Cartagena. 30002 Murcia.

Estados Unidos

Navy Memorial Museum. Washington, DC 20374.
Naval Aviation Museum. Pensacola, FL 32508 Florida.
Naval Supply Museum. Athens, GA 30601 Georgia.
Naval Academy Museum. Annapolis. MD 21402. Maryland.
Naval War College Museum. Newport, RI 02840. Rhode Island.
Naval Undersea Warfare Museum. Keyport, WA 98345-0580. Washington.

Perú

Museo Naval del Perú Avda. Jorge Chavez 123, Callao.
Archivo Histórico de Marina. Avda. Salaverry 2488. Lima.
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Avda. Salaverry 2487, Lima 27.

Portugal

Museu da Marinha. Praca do Imperio 1400. Lisboa.
Arquivo Gral. de Marinha-Arquivo Investigacao Historica. Praca da Armada 1300. Lisboa.
Biblioteca Central da Marinha. Praca do Imperio 1400. Lisboa.
Museu do Fuzileiro. Valo de Zebro-Palhais- 2030 Barreiro.
Academia de Marinha. Investgacao Historica. Edificio da Marinha. Praca do Comercio.

Militaria, revista de cultura militar, Asociación de Amigos de los Mu-

seos Militares, Madrid, Editorial Complutense, nº 5, 1993.

El presente número proporciona información sobre el Congreso de la Asociación Internacional de museos de Armas y de Historia Militar, así como un artículo de María Jesús Meleiro, sobre la "Evolución y empleo del armamento a bordo de los buques entre los siglos XIV al XIX", el cual corresponde a un extracto de la memoria sobre "Las armas en la historia de España a través de las salas del Museo Naval de Madrid". También trae un artículo de Ricardo Serrador y Añino titulado "Condecoraciones Militares".

Naval History, Annapolis, U.S. Naval Institute, vol. 7, nº 3, setiembre-octubre 1993.

Trae un interesante artículo de Edward L. Beach sobre el desastre del crucero pesado norteamericano *Memphis*, ocurrido el 29 de agosto de 1916 en la bahía de Santo Domingo.

Neptunia, París, Association des amis des musées de la Marina, nº 191, setiembre 1993, y nº 192, diciembre 1993.

Ambos números de esta prestigiosa revista no traen mayor información sobre el mundo marítimo o naval iberoamericano, sin embargo, la comentamos por los trabajos de Jacques Gay sobre las primeras naves acorazadas francesas, la *Gloire* y el *Aigle*, que marcaron un hito importante en la historia de la construcción naval. Resultan igualmente de interés para esa área el trabajo de Jean Boudriot al analizar los planos del navío el *Content* de 1716, así como el de Bernard Frölich sobre embarcaciones menores.

También hay noticias sobre publicaciones recientes, entre las que destacan el conocido *Dictionnaire de Marine. De la quille a la pomme de mat*, y el de Michele Battesti, *La Marine au XIXe siecle*, donde se refieren algunos aspectos de las intervenciones francesas en México y Colombia.

Con ocasión del cincuentenario de su instalación en el Palacio de

Chaillot, el número de diciembre está dedicado monográficamente al Musée de la Marine, presentando diversos artículos que recorren la historia naval francesa y de las ciencias navales bellamente ilustrados con piezas de la colección de ese museo. También incluye un trabajo sobre la maravillosa colección de naves extra-europeas del almirante François-Edmond Paris.

Oceanos, Lisboa, Comisión Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses, primer trimestre 1992.

Con motivo de la Expo 92, de Sevilla, se editó en castellano un número especial de esta magnífica revista portuguesa. A Los artículos que contienen notas de interés al mundo iberoamericano son los siguientes: José Manuel García "Colón y Portugal", Demetrio Ramos Pérez "De Lisboa huyó, a Lisboa volvió", Consuelo Varela "La influencia de Portugal", Ialria Luzzana Caracci "Colón: metas y proyectos", Jorge Borges de Macedo "El mar y la Historia", Artur Teodoro de Matos "Rutas portuguesas del Atlántico", Antonio Estacio dos Reis y Raul de Sousa Machado "Los instrumentos náuticos de los Descubrimientos", Luis de Albuquerque "Derrotero del Mar Rojo de D. Joao de Castro", Mario Ruivo "D. Carlos de Bragança. Naturalista e Oceanógrafo (1863-1908)", Antonio Mega Ferreira "Los Océanos, Portugal y el futuro EXPO'98".

Hugo O'Donell, *El Viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, Madrid, Editorial Naval, 1990.

Se trata de un interesante libro que, además de ocuparse de los detalles y el carácter de la expedición de Moraleda a Chiloé, aborda los antecedentes de la misma, exponiendo de manera clara y concisa el significado que tuvieron las reformas del siglo XVIII en la administración colonial, el impulso que se dio a las expediciones científicas y en la reorganización de la Real Armada, así como la importancia estratégica del territorio en cuestión frente a las constantes amenazas extranjeras, principalmente inglesa.

Alejandro Prenafeta, *La Armada de Chile*, Boulogne, Editions Delroise, 1985. Edición bilingüe (castellano-inglés)

Magníficamente presentado, la copia que comentamos nos fue obsequiada por al vicealmirante Alfredo Gallegos Villalobos, jefe de Estado Mayor General de la Armada de Chile.

El libro está dividido en dos secciones, la primera dedicada a la evolución histórica de la armada chilena y la segunda a su situación a la fecha de edición del trabajo. Pese a tener un carácter divulgatorio, el tratamiento hecho de ambos temas es bastante apropiado, lo que se ve bien complementado con las fotografías y grabados que a todo color acompañan el texto.

Revista de Historia Naval, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, n° 41, primer trimestre 1993.

El número que comentamos trae los siguientes artículos que consideramos de interés para nuestros lectores: Carlos Novi "Papel del mar en la transferencia del legado cultural hispánico a las Américas", Javier Moreno Rico "La enseñanza náutico en Barcelona entre 1769 y 1939", Fernando López-Ríos Fernández "La materia médica americana en la época de Colón", Pilar Ruiz-Fernández de Cañete "Don Miguel Lobo Malagamba en la escuadra del Pacífico 1868-1871", Amancio Landín Carrasco "La cuna de Alvaro de Mendaña", aquel distinguido navegante que partiendo del Callao incursionara dos veces en el Pacífico, descubriendo varias islas.

Asimismo, presenta un interesante documento fechado en noviembre de 1780, donde se refieren algunos detalles de la expedición de Gálvez sobre Panzacola, en la Florida.

Revista de Historia Naval, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1993, año XI, n° 42

Incluye los siguientes artículos de interés: Contralmirante Carlos Martínez Valverde, "Santiago en las antiguas Armadas de España"; Ricardo Cerezo Martínez, "La carta de Juan de la Cosa", segunda parte; María Dolores Merlin, "Santo Domingo y España: Historia de una reincorporación fallida"; María del Pilar Cuesta, "Una colección de Historiografía Náutica del siglo XVI"; Ana María García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur".

Blanca Sáiz, *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina*, Madrid, El Museo Universal, 1992, 470 pp.

Tras varios años de perseverante labor, en la que les cupo importante labor no solo a los editores sino al Centro Alessandro Malaspina, la autora pudo presentar este libro en el curso de las Jornadas Malaspinianas, el pasado mes de setiembre, en Italia. Con un límite temporal fijado en 1991, el trabajo presenta más de mil fichas organizadas en tres secciones, la primera dedicada a bibliografía propiamente dicha, la segunda a publicaciones periódicas y la última a trabajos inéditos. Cada ficha consigna la información básica y un brevísimo comentario sobre el trabajo propiamente dicho.

Sin lugar a dudas, es un aporte significativo para la historiografía no solo de la expedición sino de un momento trascendental en la historia de Iberoamérica, ya que la expedición Malaspina se ubica en los albores del movimiento libertario americano. Por cierto, la autora pide que se le hagan llegar comentarios y noticias sobre otros trabajos que pueden haber sido omitidos involuntariamente.

Sea History, Peekskill, EE.UU. de A., National Maritime History Society, n° 67, otoño 1993.

Si bien esta revista está dedicada principalmente al mundo marítimo norteamericano, a veces trae noticias de interés para nuestro contexto. Tal es el caso de una carta con información sobre Raúl Bennewitz, de Valparaíso, quien en 1946 realizó su último cruce del Cabo

de Hornos en el *Condor*, buque propulsado exclusivamente por el viento. Kevin Haydon escribe un artículo sobre la nueva edición del *International Register of Historic Ships*. Por otro lado Mark Wilde-Ramsing nos el proyecto de la Universidad de Carolina del Norte que procura compartir la Arqueología Submarina con los estudiantes de últimos de colegio.

Asimismo, trae una noticia de interés para el mundo de los museos marítimos. El Congreso Internacional de dichos organismos, conocido por su sigla en inglés ICOMM, ha acordado que los 323 museos que agrupa, en 37 países, adopten como norma el no adquirir ni exhibir objetos cuya procedencia sea dudosa o que hayan sido exportados ilegalmente de su país de origen o extraídos de lugares arqueológicos o históricos.

Charles R. Schultz, "The Gold Rush Voyage of the Ship *Pacific*: A Study in Ship Management", en *American Neptune*, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, vol 53, nº 3, verano 1993: 190-200.

El viaje del *Pacific*, entre Nueva York y San Francisco, en 1849, presenta varios puntos de contacto con Iberoamérica, pues en la ruta el referido buque debe ingresar a Rio de Janeiro, donde su capitán es depuesto de su cargo y retorna al puerto de salida en otro buque. Mientras tanto el *Pacific* cruza el Cabo y deja a un grupo de pasajeros a 70 millas de las islas Juan Fernández, para luego hacer escala en el Callao, y arribar finalmente a San Francisco.

Paolo Emilio Taviani, *Cristóforo Colombo. Genio del mare*. Roma, Comitato Nazionale per le Celebrazioni del V Centenario della scoperta dell'America, 1992.

El senador Taviani es, sin duda, uno de los más renombrados especialistas en la figura de Cristóbal Colón, habiendo escrito esta pequeña obra con fines básicamente divulgatorios pero sin perder de

vista la calidad académica que lo distingue. El trabajo fue impreso simultáneamente en varios idiomas, versando en buena parte en un estado de la cuestión en torno a la polémica sobre el lugar de origen del navegante, su familia y la ciudad de Génova donde vivió sus primeros años. Finalmente, provee al lector una útil bibliografía sobre los tópicos colombinos.

United States Naval History. A Bibliography. Revisada por Barbara A. Lynch y John E. Vajda, Washington, Naval Historical Center, 1993, VII edición.

Tras más de veinte años de la edición anterior (1972), la presente bibliografía constituye una magnífica herramienta para los interesados en temas marítimos y navales. Está organizado por periodos y temas específicos, contando además con un útil índice de autores, compiladores y editores. Constituye un buen ejemplo a seguir para llevar a cabo una bibliografía marítima y naval iberoamericana, conforme se acordó en el II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Roberto Villamil y Ricardo Rutsch, *Collado y los tesoros del Plata*, Buenos Aires, Ediciones San Isidro, 1992.

Los libros de hallazgos de tesoros siempre han cautivado al gran público, y el que comentamos en esta breve nota tiene todos los ingredientes para ello, pues trata sobre la historia de Rubén Collado y su larga búsqueda del tesoro del *El Preciado*, galeón francés al servicio español que se hundió en 1792, en Punta Gorda, cerca a Montevideo. A bordo traía desde el Callao un enorme cargamento de oro y plata, así como joyas de diversos orden, todo lo cual ha sido valuado en mas de trescientos millones de dólares. El buque fue encontrado por Collado y su grupo en abril de 1992 y aseguran que su contenido sería rematado por la casa Sotheby de Nueva York.

El libro trata sobre los largos años de búsqueda y la forma como

se condujeron las operaciones de recuperación del tesoro. Si hemos de ser estrictos, nos parece que lo efectuado en Punta Gorda no cumplió con las reglas aceptables para un proyecto de arqueología submarina. Sin embargo, el libro es bastante fluido como para atraer al lector a ese mundo fascinante que el de los buques sumergidos. El dilema siempre está en que muchas veces este tipo de literatura despierta inquietudes destructivas en otros lugares arqueológicos sumergidos, llevando a que los entusiastas los dañen irreparablemente.

Comune di Mulazzo (Massa Carrara, Italia)

Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina"

Per chi ama la storia, l'arte, la natura

