

*Derroteros
de la
Mar del Sur*

Año 5

1997

Núm. 5

**Lima (Perú) - Mulazzo (Italia) - París (Francia)
Santo Domingo (República Dominicana)**

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Patronato Faro a Colón, Santo Domingo, República Dominicana
- Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 París Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú.

telefax (1) 447-8501

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Sumario

| | |
|---|-----|
| Editorial | 5 |
| Normas Editoriales | 6 |
| <i>Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento: son Séjour en France (1586-1590)</i> , José Miguel Barros | 9 |
| <i>Expediciones en el Pacífico y etimología ultramarinas en el siglo XVIII</i> Enrique Carrión Ordoñez | 21 |
| <i>El Naturalista José Mariano Moziño y su viaje en 1792 a Nootka y las Californias con Juan Francisco de la Bodega y Quadra</i> , Iris H.W. Engstrand | 31 |
| <i>Horizontes marítimos, horizontes mentales: las islas y archipiélagos (siglos XIV-XVI)</i> , Cristina Flórez Dávila | 39 |
| <i>Un cuadrante fabricado en La Habana en el siglo XVII</i> , J.M. Goicochea Portuondo | 49 |
| <i>La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno</i> , Cristián Guerrero Lira | 55 |
| <i>Facetas marítimas del "Mensaje a García"</i> , Carlos E. Martínez Figueras | 67 |
| <i>Lazos Marítimos entre Francia y el Perú. Siglos XVIII al XX</i> Jorge Ortiz Sotelo | 71 |
| <i>La crisis de Nutka en las sesiones de la Junta de Estado. 1790</i> , Emilio Soler Pascual | 87 |
| <i>Noticias Diversas</i> | 101 |
| <i>Comentario de Libros</i> | 119 |
| <i>Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana</i> | 127 |

Editorial

Por quinto año consecutivo y gracias al aliento de nuestros lectores y colaboradores, y al permanente apoyo de nuestro equipo editorial, hemos logrado publicar nuestra revista.

Quizá lo más destacable en este año es que hemos logrado sumar un nuevo organismo a los editores de la revista. Se trata del Centre Franco-Ibero American d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), creado al seno de la Facultad de Letras del Instituto Católico de París por el empuje del historiador marítimo francés Christian Buchet, su actual director. El presente número trae las dos conferencias que miembros de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana pronunciaron con ocasión de la inauguración del referido centro.

Asimismo, se incluyen algunos artículos correspondientes a ponencias presentadas a eventos como el Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra, llevado a cabo en la Pontificia Universidad Católica del Perú, en 1994; y el Primer Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, realizado en el Instituto Raúl Porras Barnechea en 1996. Se cuenta también con la colaboración de dos investigadores cubanos residentes en Estados Unidos, y de algunos otros investigadores de distintos países que nos han hecho llegar sus colaboraciones.

Uno de los temas que introducimos en este número, con mayor insistencia que en los anteriores, es el referido a la Arqueología Submarina o Subacuática, actividad científica que aún está poco desarrollada en América Latina. Para ello ha sido particularmente valiosa la colaboración del arquitecto Javier García Cano, de la Fundación Albenga, de Argentina, a quien hemos invitado para que se haga cargo de una sección especialmente dedicada a este tema a partir del próximo número de *Derroteros de la Mar del Sur*.

Cabe destacar el apoyo que hemos recibido de varios agregados navales y de defensa acreditados ante el gobierno peruano, entre ellos el vicealmirante Pablo Vázquez Vázquez y el capitán de navío Pedro Niklitschek Raddatz, de México y Chile respectivamente; y el coronel de aviación Manuel Montes, de España.

No deseamos concluir sin agradecer de modo particular a nuestros auspiciadores, ya que sin su apoyo sería materialmente imposible sacarla y distribuirla entre nuestros lectores.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

El Consejo Editorial ha acordado las siguientes normas para nuestros colaboradores:

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de que el tema a tratar sobrepase dicha extensión, podrá ser publicado en dos partes o editado por el Comité o por el Editor, previa consulta con el autor.
- También se publicarán documentos e ilustraciones, siempre que sean inéditos y de una calidad que amerite su publicación. En el caso de las ilustraciones, estas deberán ser remitidas al editor preferentemente en diapositivas, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aprobados serán publicados en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Fijar en cincuenta años atrás el límite temporal para los trabajos a ser publicados. Dicho límite sólo podrá ser obviado en casos de excepción y sólo con la aprobación expresa del Comité Editorial.
- Las colaboraciones podrán ser en todos los idiomas que se hablan en América (castellano, inglés, portugués y francés), apareciendo en su idioma original.

Asimismo, se acordó dejar constancia expresa que las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y que no necesariamente reflejan los puntos de vista del Comité Editorial.

Siglas utilizadas en la revista:

| | |
|------|---|
| AGI | Archivo General de Indias, Sevilla, España |
| AAB | Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España |
| AGNM | Archivo General de la Nación, México. |
| AGN | Archivo General de la Nación, Lima, Perú. |
| AHNC | <i>Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile</i> , Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. |
| AN | <i>The American Neptune</i> , Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A. |
| ANCh | Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile. |
| BACH | <i>Boletín Antártico Chileno</i> , Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Thayer Ojeda n° 814, Providencia, Santiago, Chile |
| BCN | <i>Boletín del Centro Naval</i> , Buenos Aires, Centro Naval, Argentina. |
| BL | British Library, Londres, Gran Bretaña |

| | |
|-------|---|
| CCM | Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia. |
| CSIC | Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España. |
| DM | <i>Revista "Del Mar"</i> , Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina. |
| DMS | <i>Derroteros de la Mar del Sur</i> , Lima - Madrid - Mulazzo-París-Santo Domingo, publicación anual. |
| GC | <i>The Great Circle</i> , Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre). |
| HC | <i>Historia y Cultura</i> , Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú. |
| HM | <i>Historia Mexicana</i> , El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral. |
| IEHMP | Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú |
| IJMH | <i>Internacional Journal of Maritime History</i> , |
| IJNA | <i>International Journal of Nautical Archaeology</i> , Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña. |
| MM | <i>The Mariner's Mirror</i> , The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña |
| Mi | <i>Militaria. Revista de Cultura Militar</i> , Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense. |
| MNM | Museo Naval, Madrid |
| Ne | <i>Neptunia</i> , Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia. |
| NH | <i>Naval History</i> , United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A. |
| NSNR | <i>Newsletter of the Society for Nautical Research</i> , suplemento a <i>The Mariner's Mirror</i> . |
| OI | <i>Oleaje</i> , Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana. |
| PRO | Public Records Office, Londres, Gran Bretaña. |
| PT | <i>Pull Together</i> , Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A. |
| RAM | <i>Rumbo al Mar</i> , Liga Marítima Uruguay, Montevideo, Uruguay. |
| RAME | <i>Revista Secretaría de Marina - Armada de México</i> , México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México. |
| RAV | <i>Revista de la Armada</i> , Caracas, Venezuela. |
| REEP | <i>Revista Española de Estudios del Pacífico</i> , Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España. |
| RGM | <i>Revista General de Marina</i> , Armada Española, Madrid, España. |
| RHM | <i>Revista de Historia Marítima</i> , Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador. |
| RHMP | <i>Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú</i> , Lima, Perú. |
| RHN | <i>Revista de Historia Naval</i> , Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España |
| RMB | <i>Revista Marítima Brasileira</i> , Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil. |
| RMCh | <i>Revista de Marina</i> , Armada de Chile, Valparaíso, Chile. |
| RME | <i>Revista de Marina</i> , Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador. |
| RMP | <i>Revista de Marina</i> , Dirección de Información, Lima, Perú. |
| RNU | <i>Revista Naval</i> , Club Naval, Montevideo, Uruguay. |
| Ru | <i>Rumbos</i> , Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A. |
| U. | Universidad o University |
| SH | <i>Sea History</i> , Nat. Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A. |
| WSR | <i>World Ship Review</i> , World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña. |

Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento: son séjour en France (1586-1590)

José Miguel Barros *

L'élection du thème

Avant de parler sur le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento et son séjour en France, il serait approprié de raconter pourquoi et comment il arriva ici. Mais j'aimerais, tout d'abord, expliquer pourquoi j'ai choisi le sujet que je développerai aujourd'hui.

Quand on me fit l'honneur de m'inviter à donner une conférence dans le cadre du Centre Franco-Ibero Américain d'Histoire Maritime de cet Institut, naturellement je me suis demandé quel pourrait en être le sujet.

L'association d'idées entre histoire, mer, France, et Amérique Latine m'amena directement à Sarmiento de Gamboa, ce navigateur, explorateur, cosmographe, historien, et fondateur de villes, qui, vers la fin de sa vie, avait passé trois ans en France...hélas comme prisonnier!

Mais ce thème, qui pourrait sembler aujourd'hui dénué d'importance, était-il approprié?

D'un point de vue historique, je me permis de répondre affirmativement. Et j'espère que vous partagerez cette opinion quand vous écouterez les raisons pour lesquelles, en son temps, les activités de Sarmiento préoccupèrent à la fois la Reine Elisabeth d'Angleterre, Philippe d'Espagne; Henri le Béarnais, Catherine de Médicis, Henri III, Walter Raleigh, Lord Burghley, et M. Walsingham, le tout-puissant Secrétaire de la Reine anglaise.

Sarmiento en Amérique

Avant d'aborder ces développements, il me semble nécessaire de me référer, même brièvement, à la vie et à l'œuvre de Sarmiento préalablement à son arrivée en France.

Pour être conforme à la sage leçon d'un personnage de Lewis Carroll, on doit "commencer par le commencement". Je dirai donc qu'on ignore la date et le lieu de sa naissance. On pense qu'il est né en Galice, aux environs de 1532.

Agé d'un peu plus de vingt ans, il émigra au Mexique où il vécut deux ans. De là, il alla au Pérou où il semble avoir occupé la chaire de grammaire au couvent de

* Miembro de la Academia Chilena de Historia. Conferencia inaugural del Centre Franco-Ibero Américain d'Histoire Maritime, Institut Catholique de Paris, 2/12/1997.

Saint-Dominique, à Lima.

La première référence documentaire concernant Pedro Sarmiento se trouve dans un procès de l'Inquisition péruvienne auquel il fut soumis pour avoir fabriqué certains talismans astrologiques destinés au Vice-Roi du Pérou.

Après ce procès, duquel heureusement il put échapper sans majeur châtement, nous pouvons signaler les étapes les plus importantes de sa vie entre 1567 et 1581: voyage depuis le Pérou à la découverte des Iles Salomon; rédaction d'une *Histoire des Incas*; participation dans la guerre des autorités viceroyales contre l'Inca Tupac Amaru; expédition contre les indiens *chiriguano*s, aux côtés du Vice-Roi Francisco de Toledo; second procès et emprisonnement dans les cachots de l'Inquisition de Lima; reconnaissance des côtes australes du Chili et du Détroit de Magellan, suivie d'un voyage en Espagne par l'Océan Atlantique; organisation de l'expédition ordonnée par Philippe II pour fortifier ce Détroit...

Ce n'est pas tout. À juste titre put-il dire, dans un moment de détresse, qu'il n'avait jamais eu "un jour pour lui".

Projets de peuplement et fortification du Détroit

Je m'arrêterai un moment sur les projets de peuplement et de fortification du Détroit de Magellan, dans lesquels Sarmiento a eu une participation importante.

Très vite après la découverte de cette voie interocéanique, naquit en Espagne l'idée de la défendre pour empêcher l'entrée de navires ennemis dans la Mer du Sud: on la croyait, à l'époque, la seule voie entre les deux océans. Pourtant, ce ne fut que l'expédition pirate de Francis Drake en Amérique Espagnole en 1578-79 qui déclencha ce projet.

Sarmiento, qui comme nous l'avons rappelé, avait exploré le Détroit en voyage depuis le Pérou, fut l'un de ceux qui purent convaincre Philippe II de l'intérêt de le peupler et d'y construire des forteresses pour en contrôler le passage.

Dans ce but, on organisa en Espagne une importante expédition qui, sous le commandement de Diego Flores de Valdés, conduisit les gens et l'armement nécessaire. Sarmiento en faisait partie à titre de Gouverneur et Capitaine Général du Détroit. Les navires quittèrent l'Espagne à la fin de 1581 et passèrent l'hiver au Brésil.

Après plusieurs tentatives, seulement début 1584 Sarmiento réussit à débarquer près de l'embouchure orientale du Détroit (Cap Vierges) avec trois cents trente huit personnes et une artillerie importante. Là, le 11 février, il fonda, avec toutes les solennités de rigueur, la "ville" de *Nombre de Jesús*. Quelques jours plus tard, il envoya vers l'intérieur du Détroit l'unique navire qu'il lui restait, afin de chercher un endroit adéquat pour la fondation de la seconde "ville".

Dans le même but, il partit lui-même accompagné de quatre-vingt hommes, par voie terrestre. Ils marchèrent pendant plus de deux semaines jusqu'à ce qu'ils rencontrèrent ceux qui Sarmiento avait dépêchés auparavant.

Le 25 mars, il fonda sa seconde "ville" magellanique, à laquelle il donna le nom de *Rey Don Felipe*.

Après avoir donné des instructions générales pour la bonne marche de sa fondation, Sarmiento voulut retourner à *Nombre de Jesús* avec le navire, mais une grande tempête le renvoya jusqu'à l'Océan Atlantique. Poussé par les vents, sans ancres et avec très peu de vivres, il arriva au Brésil.

Là, il essaya plusieurs fois d'envoyer des secours aux habitants et soldats qui, presque nus et sans provisions, étaient restés dans le Détroit. Tous ses efforts échouèrent.

Ne recevant aucune aide de l'Espagne, Sarmiento décida de s'y rendre personnellement afin de la chercher. Ainsi quitta-t-il le Brésil, le 26 avril 1586: Une vingtaine d'hommes l'accompagnait.

Prisonnier en Angleterre

Le 11 août, au large des îles Açores, trois embarquations anglaises fortement armées encerclèrent le navire espagnol. Sarmiento comprit qu'il serait inutile de résister et essaya, en vain, de jeter à la mer ses documents, cartes et routiers.

Les anglais s'emparèrent du navire et le dévalisèrent totalement. Sarmiento et trois membres de son équipage furent faits prisonniers et conduits en Angleterre. Là, Sarmiento fut amené à Hampton Court et puis à Windsor, où il connut le propriétaire des vaisseaux qui l'avaient capturé: il s'agissait de Walter Raleigh, alors courtisan favori de la Reine Elisabeth.

Quand la Reine sut de la présence en Angleterre de cet important captif espagnol, elle le fit conduire à l'un de ses palais, et s'entretint avec lui pendant plus d'une heure ("En latin, la Reine est élégante", contera plus tard Sarmiento).

Même s'il n'existe aucun document qui décrive cette conversation, plusieurs antécédents concordants révèlent que la Reine demanda à Sarmiento de transmettre au Roi Philippe une proposition d'entente pacifique entre les deux Couronnes.

Précisant l'intention de cette démarche, Lord Burghley - Trésorier d'Elisabeth et figure capitale de la Cour anglaise - dit à Sarmiento que la Reine désirait la paix et qu'il serait possible de l'assurer si l'on voulait bien oublier certains incidents passés entre anglais et espagnols, et si Philippe devenait un bon ami; en contrepartie, les forces anglaises se retireraient de la Hollande et de Zélande.¹

Telle fut la démarche - diplomatique dans le sens le plus strict du terme - que la Couronne anglaise confia à Sarmiento de Gamboa.

Ainsi fut-il remis en liberté et autorisé à quitter l'Angleterre direction l'Espagne, muni d'un passeport spécial délivré par la Reine. Croyant qu'il devait montrer sa reconnaissance, il fit don à Walter Raleigh d'un somptueux présent: mille écus et des perles d'Inde qu'il finança grâce à un prêt.

Sarmiento arrive en France

Il quitta Londres le 30 octobre 1586. Depuis Calais, il partit pour Dunquerque

¹- Lettre de l'Ambassadeur Bernardino de Mendoza à Philippe II, 8/1/1587 (*Archives de Simancas*, Doc. K. 1566)

par les Flandres espagnoles, pour voir s'il y avait quelque chose à rapporter à son Roi, et, aussi, pour informer le Duc de Parme de certaines choses concernant l'Angleterre.

Sarmiento profita de ce voyage pour visiter Valentin Pardieux (qu'il appelait Señor de la Motta), dans la ville de Bergen d'où il repartit pour Calais. Là, il parla à M. de Gourdan, gouverneur de cette ville pour le Roi de France, qu'il décrivait plus tard comme une personne fidèle à Philippe II, tout en précisant que le gouverneur lui avait donné de nombreuses poignées de mains qu'il avait interprétées comme "*un penchant manifeste pour notre Nation*".

Le 21 novembre, Sarmiento arriva finalement à Paris. Il s'entretint aussitôt avec M. Bernardino de Mendoza, Ambassadeur d'Espagne, à qui il devait remettre des lettres d'Antonio Vega, "agent double" qui résidait à Londres.

Dans une de ses dépêches, l'Ambassadeur décrivait l'état de Sarmiento lors de son arrivée à Paris:

... si pauvre et si mal accommodé comme on pouvait s'y attendre ayant été enlevé et fait prisonnier des Anglais. En considération de l'importance de sa personne au service de Votre Majesté dans le détroit de Magellan, ainsi que des services qu'il a rendus aux Indes, je n'ai pu que l'accueillir et le soigner de mon mieux. Pour continuer sa route il m'a demandé 300 écus dont je lui ai fait crédit.

Dans cette même dépêche, Mendoza relatait au Roi Philippe d'autres détails concernant le séjour de Sarmiento en Angleterre et lui suggérait d'accepter certaines propositions que Raleigh transmettait par l'intermédiaire de Sarmiento. Il ajoutait:

(Sarmiento) m'a fait part de l'état des choses en Angleterre comme toute personne entendue l'aurait fait. Bien que prisonnier, il prêta beaucoup d'attention à ce qui se passait autour de lui. Aussi m'a-t-il rapporté ce que la Reine, le Trésorier et Raleigh lui avaient communiqué. Il serait bon que Votre Majesté considère la faveur que ce dernier vous demande, en le remerciant de la bonne disposition dont il fait preuve à votre égard. Possédant entièrement le cœur de la Reine, Raleigh pourrait avoir quelque influence sur les expéditions des pirates ainsi que sur les machinations de Don Antonio...²

Sarmiento resta seulement quelques jours à Paris. Il est probable qu'ici, dans un contexte d'espionnage et de contre-espionnage, il ait parlé plus qu'il le fallait.

Sans doute y a-t-il eu quelques indiscretions.

En effet, dans une lettre envoyée à Lord Burghley, Stafford, Ambassadeur anglais en France, fait allusion à Sarmiento:

...Je crois que jamais brigand aussi astucieux n'était arrivé à ce côté-ci de l'océan. Il dit que de toutes les personnes avec lesquelles il a traité, vous seul avez manifesté de la méfiance à son égard. Ceci est tout à l'honneur de Votre Seigneurie puisqu'il se vante d'avoir trompé tout le monde très facilement. Et je le crois bien volontiers.³

²- Lettre de l'Ambassadeur Mendoza à Philippe II, 28/11/1586 (Archives de Simancas, Doc. K 1564.)

³- Lettre de Stafford à Lord Burghley, Paris 20/11/1586 (Calendar of State Papers, Foreign

Cinq jours plus tard, l'Ambassadeur écrivait à Walsingham et Davison, tous deux Secrétaires d'Elisabeth. Selon lui, Don Bernardino de Mendoza avait profité de la présence de Sarmiento à Paris pour faire croire que l'Angleterre et l'Espagne cherchaient un terrain d'entente - et ce au détriment de la France. Et d'ajouter que l'Ambassadeur vénitien était venu l'interroger à ce sujet. Bien évidemment, Stafford nia le tout avec aplomb.⁴

Stafford rapportait aussi que les Français surveillaient Sarmiento et que l'Espagnol jouait double jeu en changeant ses propos dès qu'il soupçonnait que ces derniers seraient transmis à l'Ambassadeur anglais:

Ou bien cet Espagnol feint avec le Roi et son Ambassadeur ici, ou bien il s'agit d'un évident escroc contre l'Angleterre. En effet, quand il croit que ses mots peuvent être rapportés, il parle monts et merveilles de Sa Majesté la Reine et de tous ceux qui l'ont bien traité. En revanche, lorsque son entourage ne nous est pas favorable, il se moque de votre attitude, de Sa Majesté et de tous ceux qui l'ont bien traité.

Aussi a-t-il déclaré à M. l'Ambassadeur ici qu'il avait promis de mettre tous ses efforts au service de la paix...et qu'en Angleterre il avait fait croire que, pour lui, il n'y avait dans toute la Chrétienté princesse plus puissante que Sa Majesté la Reine, mais que là il avait découvert qu'elle était la plus faible des Princesses; qu'il préférerait qu'on le coupe en mille morceaux plutôt que d'inciter son maître à faire la paix avec elle; que la Reine s'était tellement engagée qu'elle ne pourrait pas satisfaire tout le monde et se résignerait à dire 'Peccavi'...Ceci parmi d'autres expressions concernant Sa Majesté la Reine et l'état général que je n'oserais pas écrire....J'ignore qui il trompe, mais pour ma part, je pense la pire qui est plus probable que le meilleur.

La toile d'araignée de la diplomatie avait perçu les vibrations de ces nouvelles et elle ne cessait de les transmettre aux principales capitales européennes.

Tout ceci alarma bien évidemment les Français à qui une entente anglo-espagnole ne convenait pas. Cette possibilité préoccupait aussi les Anglais non partisans de la paix entre Elisabeth et Philippe II.

Même si je ne connais aucun document qui puisse le prouver, je flaire que cette situation n'est pas étrangère à ce qui allait bientôt arriver à Pedro Sarmiento.

Son séjour à Paris dura à peine neuf jours. Puis, il poursuivit son voyage vers l'Espagne, porteur du message d'Elisabeth, des offres clandestines de Sir Walter Raleigh, de l'information recueillie par lui principalement en Angleterre, et, enfin, des dépêches de l'Ambassadeur Mendoza. Celui-ci, qui n'ignorait pas les dangers existant sur les chemins de France, lui avait conseillé d'emprunter la voie maritime de Nantes, certes plus longue mais plus sûre; mais Sarmiento n'écoula pas ces bons conseils et partit sur les routes terrestres, via Bordeaux, accompagné d'un courrier habitué aux enchevêtrés chemins de province.

Malheureuse décision!

Papers, Elizabeth, p. 150)

⁴- Stafford à Walsingham et Davison, 25/11/1586 (*Ibid.*, p. 155)

Prisonnier des huguenots

Le 9 décembre, alors qu'il passait la nuit dans une auberge située entre Dax et Bayonne, donc proche de la frontière espagnole, un capitaine du Béarnais le fit prisonnier (Inutile de vous rappeler que le futur Henri IV était alors à la tête des huguenots, dans les guerres qui dévastaient le pays).

Lorsqu'on l'arrêta, on lui retira tous ses documents. Ainsi disparurent, entre autres papiers, toutes les cartes de navigation du Détroit de Magellan et les plans des "villes" que, par ordre de son Roi, il avait fondés dans ces lointaines régions. Les huguenots s'approprièrent aussi d'autres documents et instructions relatifs à l'action espagnole au Détroit ainsi qu'à la démarche confiée par les Anglais.

Grâce à ces papiers, Henri de Navarre saisit l'importance du rôle de Sarmiento. Il dépêcha immédiatement l'un de ses hommes, M. de la Roche Giffard, en mission confidentielle en Angleterre.

A ce sujet et au nom d'Henri, M. du Pin informait Lord Burghley, Trésorier de la Reine, dans une lettre écrite depuis La Rochelle, que son maître se croyait obligé d'envoyer tout de suite ce messenger à cause d'une mémoire dont Sarmiento était porteur "pour que la Reine et vous entendiez ce que cet Espagnol brasse contre Sa Majesté et son Royaume".⁵

Deux jours après sa capture, Sarmiento fut conduit à Mont de Marsan, place forte des huguenots, et mis sous la surveillance d'un certain M. de Castelnau, lieutenant d'Henri de Navarre.

Bientôt la nouvelle de la détention de Sarmiento se répandit en France et puis en Europe. Un de ceux qui relevèrent l'évènement et sa portée a été l'anglais Richard Hakluyt -le célèbre géographe et compilateur de relations de voyages- qui exerçait alors les fonctions d'aumônier de l'Ambassadeur anglais en France. Depuis Paris, Hakluyt adressa à Sir Walter Raleigh une lettre où il disait:

*Votre infortuné Pedro Sarmiento a été arrêté par les protestants et ce, à deux pas de la frontière espagnole. Je ne connais pas encore très bien le lieu de sa détention. Sa rançon a été fixée à 10.000 couronnes. J'attribue cette seconde disgrâce au juste châtement divin à son ingratitude envers mon lord l'Amiral et envers vous-même, auteurs de sa libération imméritée. On lui trouva un paquet contenant de hautes trahisons de Peter Sibures contre l'Angleterre.*⁶

Quelques semaines plus tard, la Reine Catherine de Médicis écrivait à son fils, le Roi Henri III, pour l'informer au sujet de "ce Portugais" que "ceulz de la nouvelle opinion" avaient capturé "ès landes de Bordeaux". Dans sa lettre Catherine fait une description des papiers qu'on lui avait saisis, dans l'intention que son fils sache "la mauvaise volonté que le dict Roy [Philippe II] et icelle royne [Elisabeth] ont envers vous et votre royaume". D'après ces références ce "portugais" était sans doute Pedro

⁵- Lettre de Dupin à Lord Burghley, 3/1/1587 (*Ibid.*, 3/7, p. 167)

⁶- Lettre de Richard Hakluyt à Sir Walter Raleigh, 30/12/1586 (Dans *The original writings and correspondence of the two Richard Hakluyts*, avec notes et introduction par E. G.R.Taylor, Londres 1935).

Sarmiento.⁷

Détenu à Mont de Marsan, le prisonnier estime que son arrêt est contraire à toutes les règles. Aussi adresse-t-il une lettre à Henri de Navarre dans laquelle il qualifie cette situation d'injurieuse et insensée. Et d'ajouter que la paix entre les royaumes de France et d'Espagne et ses princes respectifs n'était à remettre en question; et, outre, que le passeport que lui a délivré la Reine d'Angleterre, son alliée, devait lui suffir pour traverser les territoires des alliés. Ainsi, le supplie-t-il de prendre bonne note de tout cela, de le libérer et de réparer le tort qu'on lui faisait.⁸

Cette réaction du prisonnier est digne d'un des épisodes de Don Quichotte, si toutefois on m'autorise l'anachronisme d'une métaphore basée sur une œuvre que Cervantes n'avait pas encore écrite.

En effet, en Europe régnait alors un véritable trafic de prisonniers et seule la rigidité foncière de Pedro Sarmiento lui permettait d'invoquer en sa faveur des règles de paix au moment où les êtres humains étaient l'objet d'un commerce à peine dissimulé. Michel de Montaigne illustre parfaitement la situation, quand, à la même époque il parlait de "*ces misérables prisonniers qui tombent es mains des vilains bourreaux soldats de ce temps, desquels ils sont tourmentés de toute espèce de cruel traitement pour les contraindre à quelque rançon excessive et impossible, tenus cependant en condition et en lieu où ils n'ont moyen quelconque d'expression et signification de leurs pensées et de leur misère*".⁹

En ce qui concerne Sarmiento, avant d'exiger une rançon on pensa tout d'abord l'échanger contre un prisonnier français.

En effet, à ce moment-là, Odet de Teligny, jeune poète et guerrier huguenot, était prisonnier en Flandres. Fils du célèbre "Bras de Fer", François de la Noue, Teligny était tombé dans les mains des espagnols aux Pays Bas et attendait sa libération depuis plus de deux ans.

Lorsque "Bras de Fer" apprit qu'Henri de Navarre avait appréhendé un espagnol, il vit là l'opportunité d'un échange de prisonniers et fit ainsi la demande correspondante. Telle fut la réponse qu'obtint Sarmiento à sa pétition d'être libéré. Comme nous le verrons bientôt, les huguenots se sont adressés à la Cour anglaise sous le même ton.

Suite à ce premier refus, Sarmiento adressa une seconde lettre à Henri de Navarre, alléguant que, dans ce cas, on empruntait un chemin erroné et que la comparaison entre les deux hommes, Sarmiento et Teligny, était disproportionnée, "Sarmiento étant

⁷- Catherine au Roi Henri III, 7/2/1587 (Transcrite dans *Lettres de Catherine de Médicis*, Imprimerie Nationale, Paris, T. IX, 1905).

⁸- Nous ne connaissons pas la date de cette lettre. Elle a été résumée par Sarmiento dans *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de la Madre de Dios, antes nombrado de Magallanes, y de las poblaciones en él hechas y que se han de hacer por Vuestra Majestad* (En *Viajes al Estrecho de Magallanes*, Buenos Aires, 1950, T. II, pag. 163). Mentionnée d'ici en avant comme "*Sumaria Relación...*"

⁹- Michel de Montaigne, *Essais* (livre II, chapitre 6).

un homme de paix et Teligny, un homme de guerre".¹⁰

Comme nous avons vu, la nouvelle de l'emprisonnement de Sarmiento arriva très vite à Paris. Hakluyt ne fut pas le seul à en être informé. Quand l'Ambassadeur espagnol l'apprit, il communiqua aussitôt cette nouvelle à un neveu de Walter Raleigh qui se trouvait à Paris pour y étudier les langues. Ce neveu, dont nous ignorons le nom (mais qui était probablement un des Gilbert) répondit à Don Bernardino qu'il partirait en Angleterre afin d'avertir la Reine et son oncle.¹¹

Ce même jour l'Ambassadeur écrivait à Don Juan de Idiáquez, Secrétaire de Philippe: "*Ici les huguenots commencent déjà à affirmer que la remise en liberté de Don Pedro Sarmiento de Gamboa ne se fera sans l'échange avec le fils de Monsieur de la Noue. Sa Majesté en jugera. Je déplore sincèrement sa détresse, car lors de son séjour ici il m'a donné l'impression d'être un honnête gentilhomme et zélé serviteur de Sa Majesté.*"¹²

Dès qu'il le put, Mendoza entama des négociations pour obtenir la libération du prisonnier. Le 24 janvier, il informa Philippe qu'il avait abordé le sujet avec le Roi de France en le suppliant d'intervenir en faveur de la liberté de Sarmiento. Deux semaines plus tard, dans une dépêche cryptée, l'Ambassadeur expliquait les premiers résultats de sa démarche: Henri III lui avait demandé de parler avec son Secrétaire d'Etat, M. de Villeroy; celui-ci lui avait répondu que Sarmiento était prisonnier de ceux qui se soulevaient contre le Roi et la seule chose qu'on pourrait essayer serait d'écrire "très chaudement" à la Reine Mère ainsi qu'au Prince de Béarn pour obtenir sa libération.¹³

Entre-temps, de l'autre côté du Canal, dès que Raleigh sut que Sarmiento était prisonnier des huguenots, il dépêcha deux gentilhommes de son service vers Henri de Navarre afin que lui soient remises des lettres dans lesquelles la Reine Isabelle le suppliait de libérer l'espagnol.

Nous n'avons trouvé trace des dites lettres, ni dans les archives françaises, ni dans les archives d'Angleterre; pourtant, l'Ambassadeur Mendoza semble avoir été au courant de leur contenu. D'après lui, elles étaient très pressantes parce que la Reine disait que non seulement Raleigh s'intéressait à cette question, mais elle-même voulait que Sarmiento allât immédiatement en Espagne.¹⁴

La réponse d'Henri de Navarre à la démarche d'Elisabeth se trouve dans une lettre qu'il adressa à M. de Walsingham, Secrétaire de la Reine. Henri disait:

J'ay reseu les lettres par lesquelles la reyne vostre souveraigne m'escrye pour la delyvrance de Pedro dy Sarmiento, ausquelles je porte tant de respect quencores que lors quyl a este pryns sur mes terres et par les myens, il ayt este trouvé chargé de plusyeurs memoyres, ynstructyons et lettres de l'ambassadeur despagne et autres partyculyers contre lestat de ladyte dame et contre moy et ma personne, je le

¹⁰- "*Sumaria relación...*", p. 164.

¹¹- Lettre de Mendoza au Roi d'Espagne, 8/1/1587 (*Archives de Simancas*, doc. K. 1566).

¹²- Lettre de Mendoza à Idiáquez, 8/1/1587 (*Archives de Simancas*, doc. K. 1566).

¹³- Lettre de Mendoza à Philippe II, Paris 24/1/1587 (*Archives de Simancas*, doc. K. 1566).

¹⁴- Lettre de Mendoza à Philippe II, 18/2/1587 (*Ibid.*)

*delyvreray volontyers pourveu quyl fase aussy delyvres le Sieur de Telygny et discharger la parolle de Mr. Delanoue. Vous saves de quel meryte yl est et combyen il a souffert pour ce party, et avec quelle cruauté et barbarete yl est treté. Je luy ay dautre part oblyge ma parolle premyer qu'avoyr reseu les lettres de sa Mayeste. Je vous pryé Monsieur de Vualsynghan tenyr la meyn a ce que nous puyssions parvenyr a cela par quelque fason que ce soyt, luy donnant moyan de fere servyse a sa Mayesté et a moy comme yl en a de volonté. A dyeu, Monsieur de Vualsynghan. cest vostre afectyonne et assure amy Henry.- De la rochelle, ce x davril.*¹⁵

Plus de sept mois s'étaient écoulés depuis la détention de Sarmiento en France. On comprendra que, face à des négociations si infructueuses, le souverain espagnol ait pensé intervenir dans cette affaire par une démarche directe. Dans un document qui se trouve aujourd'hui aux archives napolitaines, Philippe II autorise Alexandre Farnèse, gouverneur des Pays Bas, à faire libérer Odet de Teligny, à condition qu'il satisfasse les exigences du Duc de Savoie et obtienne la liberté de Pedro Sarmiento.¹⁶

Le résultat fut négatif. Sarmiento étant au courant, il en parla à Henri de Navarre, lors d'une visite de celui-ci à Mont de Marsan, à la fin de 1587.

Dans ces circonstances, les huguenots demandèrent une fois encore que Sarmiento écrive à Philippe à propos de la libération de Teligny, mais le prisonnier répondit -comme il le raconterait plus tard au Roi- qu'il mourrait en prison plutôt que d'importuner celui qu'il se devait de servir. De plus, Sarmiento raconta que Castelnau avait exprimé des jugements si blessants à l'égard du Roi d'Espagne qu'il l'avait provoqué à un duel, mais Castelnau ne l'a avait accepté.

Depuis lors, les mauvais traitements se multipliaient à l'égard de l'Espagnol. Très vite, on lui ôta l'autorisation d'aller à la messe et de communier. Plus tard on le jeta dans l'obscur oubliette d'un château. Ainsi le décrivait le prisonnier:

*... ils le plongèrent dans les ténèbres infernales, privé de toute communication humaine, accompagné de la musique jouée par les crapauds et les rats provenant d'un fossé du château proche l'enfer dans lequel il était prisonnier. L'odeur était si nauséabonde que ceux qui lui portaient la nourriture ne pouvaient pas la supporter. Il resta là plus de treize mois.*¹⁷

La défaite de la grande flotte espagnole dans le Canal de La Manche (juillet-août 1588), vint modifier le cadre de la mission de paix que la Couronne anglaise avait confiée à Sarmiento. De plus, avec l'afflux en Angleterre des naufragés et prisonniers espagnols suite à ce désastre naval, on ne parla plus de son échange avec Teligny. (Ce dernier serait libéré plus tard en échange de quatre prisonniers de l'Armada).

Il fut alors question de payer une rançon pour obtenir la liberté du malheureux

¹⁵- Lettre d'Henri de Navarre à Walsingham, 10/4/1587 (*Add. Endd. 1 p [France XVIII. 47] Calendar of State Papers 3/7*, Public Record Office. Elle a été publiée dans le *Recueil des lettres missives de Henri IV*, T. VIII (Paris, 1872).

¹⁶- Lettre codée de Philippe II à Alexandre Farnèse, 23/7/1587. (Dossier n° 258 aux *Archives Farnésiennes* de Naples).

¹⁷- *Sumaria Relación...*

Sarmiento. Afin d'y parvenir, Henri de Navarre le livra à Castelnau et à une dame que Sarmiento mentionne comme "Madama de Agramonte". (Nous avons pu identifier cette dernière: il s'agit de Corisande d'Andoins, la célèbre maîtresse d'Henri, veuve du comte de Gramont).

Il faudrait remettre des chevaux et de l'argent: les chevaux pour Henri; l'argent pour Castelnau et Corisande.

Entre-temps, Sarmiento avait reçu l'ordre d'attendre le résultat de démarches que ferait Don Domingo Esporin, chanoine de la ville de Jaca, dans les Pyrénées espagnoles. Même si Sarmiento croyait qu'Esporin l'avait trompé, le chanoine avait réellement écrit au Maréchal de Matignon, en juillet 1588, en lui demandant d'intervenir pour aider à la libération de l'espagnol. Encore une fois, cette démarche fut infructueuse.

Avaient passé ainsi de longs mois, voire des années. Castelnau écrit à Sarmiento que s'il ne paye pas quinze mille écus (ou 10.000 écus et 4 chevaux), il devra choisir entre la mort et la prison à perpétuité.

Commença alors un marchandage qui ne prendra fin que lorsque Sarmiento, accablé par les menaces et le long emprisonnement, aura accepté la dernière offre des geôliers: le paiement de 6.000 écus et la remise de 4 chevaux de leur choix. Hélas! le prisonnier était dans l'impossibilité de satisfaire cette exigence. En dernier recours, il écrit à Philippe et à Don Juan de Idiáquez, Secrétaire du Roi.

Dans ces lettres, conservées dans les Archives des Indes, à Séville, Sarmiento fait le récit de tous les services qu'il a rendus à la Couronne espagnole et des sommes d'argent que celle-ci lui doit.

Dans la lettre à Idiáquez, datée "du château infernal", il utilise des phrases qui décrivent admirablement son cas et pourraient s'appliquer aussi à celui d'autres espagnols dans la conquête d'Amérique:

Je n'ai reçu au Pérou ou ailleurs aucune aide d'installation ou prêt de Sa Majesté. Je passe sur les milliers de pesos d'or dépensés avec ma vie, pour son service Je ne compte pas non plus les frais occasionnés lors de ce dernier voyage: je ne parle pas de moi, ni des domestiques, ni de dons aux soldats et officiers. Je me réfère seulement aux dépenses en munitions, poudre, plomb, arquebuses, épées, cables, étoupe, goudron, semelles, vêtements pour les soldats, renfort aux marins et pilotes, équipement de navires et mille choses encore: bref, autant de munitions pour Sa Majesté et son service dont on ne pouvait se passer si l'on voulait arriver à ses fins, naviguer et vivre. Diego Flores et ses officiers ont tout détruit et m'ont abandonné. J'ai donc dû vendre tous mes effets personnels, y compris mes chemises, pour nourrir soldats, marins et colonisateurs et, enfin, pour lui trouver de nombreux amis et serviteurs au Brésil, véritable puits sans fond...

Après avoir énoncé ainsi ses services à la Couronne et les dettes que celle-ci avait envers lui, Sarmiento déclare qu'il veut seulement qu'on retire de ce qu'on lui doit la somme équivalente à la rançon exigée par Castelnau. Il assure qu'il ne réclamera pas le reste.

Dans cette lettre à Idiáquez, Sarmiento lance un appel pathétique: *Pour l'amour*

*de Dieu, pour l'amour de Dieu, pour l'amour de Dieu!, mon père et mon seigneur, faites de ceci une affaire personnelle, puisque je vous appartient! Faites que je reçoive rapidement une réponse.*¹⁸

Dans la lettre qu'il écrit au Roi, il dit que les huguenots "*tuent chaque jour des innocents si on ne leur donne pas ce qu'ils exigent; ainsi l'ont-ils fait avec un flamand il y a un an et demi, et avec d'autres chaque jour...*" Ainsi implore-t-il au monarque de "*se souvenir de sa bonté naturelle et ensuite de son serviteur, mêmes'il est ver et cendre, et qu'il vienne à son secours, car enfin, il ne convient pas au seigneur de perdre un serviteur, puisque si l'on trouve l'argent dans les mines, on n'y trouve pas les hommes...*"¹⁹

Suite à ces pressantes communications, la Cour espagnole décide d'agir et ordonne le paiement de la rançon.

C'est la fin du séjour de Sarmiento en France.

Il avait quitté le Brésil en 1586. Des hommes, femmes et enfants qu'il avait voulu sauver en rentrant dans son pays, il ne restait alors qu'une poignée de gens affamés qui parcourait les rives du détroit de Magellan en attendant une aide qui n'arriverait jamais. En 1590, quand il revint enfin en Espagne, il ne restait au Déroit aucun survivant.

Ces fantômes tragiques le hanteraient pour le reste de sa vie.

Sarmiento mourut à Lisbonne le 17 juillet 1592, au service du Roi Philippe.

¹⁸.- Lettre de Sarmiento à Juan de Idiáquez, 27/9/1589 (Archives des Indes, Seville).

¹⁹.- Lettre de Sarmiento à Philippe II, prison de Mont-de-Marsan 2/10/1589 (Archives des Indes, Seville).

Expediciones en el Pacífico y etimologías ultramarinas desde el siglo XVIII

Enrique Carrión Ordóñez *

Aparentemente no son muchas las voces de nuestro idioma que procedan de las islas del Pacífico. Dejemos por ahora las semejanzas ultramarinas que sustentan conjeturas sobre el intercambio prehistórico de América, a través de ignotas rutas oceánicas, con pueblos de origen polinesio, melanesio, australasio.¹ Aquí presentamos algunas huellas de los contactos transoceánicos desde la introducción del castellano. Pasemos por alto también las voces de las Islas de Santa Isabel en las Salomón reunidas por el marino y cronista Sarmiento de Gamboa que figuran entre ciertos papeles del Museo Naval de España. Las estudió Roberto Ferrando² y no se proyectan a nuestro castellano. Vengamos a algunos términos cuyo uso está vinculado a la historia de las relaciones modernas del Perú y las islas del Pacífico.

Tabú

De las islas llamadas antaño de Sandwich, donde se hablaba una lengua polinesia, ha venido a las lenguas occidentales un término muy frecuentado inicialmente por los etnólogos, más tarde por los sicólogos y siquiatras -especialmente los seguidores de

* Profesor de la Pontificia Universidad Católica del Perú. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994. Una versión didáctica de esta conferencia fue ofrecida a la Sociedad de Estudios Latinoamericanos de Papeete, Tahiti, 1995; y una síntesis se publicó bajo el título "La musa paradisiaca y otras etimologías ultramarinas", en *Hueso Húmedo* (Lima, 1995) n°31, pp. 109-22.

¹.- Bástenos con esta conclusión sintetizadora de Paul Rivet, *Los orígenes del hombre americano* (México, Fondo de Cultura Económica, 1963) Col. Popular, n° 20: "En definitiva, el Pacífico no debe aparecernos ya como una inmensa extensión vacía, barrera infranqueable tendida entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Migraciones humanas lo atravesaron, a costa de cuántos esfuerzos y cuántos dramas, para arribar a América y colonizarla; hubo después comerciantes audaces que lo cruzaron en forma más o menos regular hasta la época del descubrimiento, y estas travesías se efectuaron sin duda en ambos sentidos. -Mucho antes que las naves de los grandes descubridores europeos, las sorprendentes piraguas melanésicas y polinésicas, y quizás también las primitivas balsas peruanas había surcado las rutas de este inmenso desierto marino."

².- Roberto Ferrando, "Un vocabulario inédito de Sarmiento de Gamboa", en *Miscellanea Paul Rivet octogenario dicata* (México 1958), II, pp. 179-85. Antes: "Un vocabulario inédito de

Freud- e incluso por los sociolingüistas. Me refiero a *tabú*.³

Hasta ahora la datación de *tabú* en castellano se remonta a los primeros años del presente siglo [Juan Corominas y José Pascual, *Diccionario Crítico Etimológico Español e Hispánico* (Madrid, Editorial Gredos, 1980-, 6 vols]. Todavía no lo traía la Academia en 1884. Por lo pronto el catedrático y parlamentario peruano Mariano H. Cornejo empleó profusamente el término como tecnicismo en su viejo tratado sobre las ciencias sociales publicado el año 1910.⁴

El *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua* (1984) se limita a remitir a un origen polinesio y a describir la acepción etnológica y su extensión prohibitiva en el campo moral. Al parecer el préstamo es indirecto. El castellano parece haberlo tomado del inglés, donde está documentado desde el tercer viaje del capitán J. Cook. En efecto, Corominas/Pascual, repitiendo James A. H. Murray et al. (editores), *The Oxford English Dictionary* (Oxford, U. of Oxford, 1965, 2. Ed.), hacen venir la difundida expresión del inglés *taboo*, que a su vez la tomó de un grupo de islas de Tongatabu, en el archipiélago de Tonga, donde se practicaba una lengua igualmente polinesia. El inglés extrajo un sustantivo y un verbo del uso originalmente adjetivo o adverbial de *tabú*, pero en castellano oficial solamente se admite el sustantivo, aunque en tratados técnicos se use *tabuizar, -ado*.

Un curioso testimonio peruano de finales del XVIII que vamos a comentar, hecha por el teniente de fragata Manuel Quimper Benites del Pino, "Descripción sucinta de la Isla de Sandwich y de sus naturales..." no sólo presenta una muy temprana y directa adopción del vocablo polinesio, sino que contrasta la etimología de Corominas y otros en favor de una procedencia hawaiana. Data de 1791 y fue publicada en el *Mercurio Peruano* de Lima, t. VI, n° 175, 6/9/1792, fols. 9-15. Viene entre los fragmentos de cartas presumiblemente dirigidas a su hermano en Lima e impresas en desorden cronológico. La fechada en Santa Cruz de Nootka [Notka] a 31 de mayo de 1790 (pp. 12-15) resume su viaje en la balandra *Princesa Real* que parte desde el Puerto de San Blas en México y llevado de los elementos recorre América Septentrional desde el grado 50° hasta el 51°10' en la accidentada costa canadiense del Pacífico y vuelve al Estrecho de Juan de Fuca. Por tal, guarda estrecha relación con Bodega de la Cuadra.

Otra carta nos interesa, sin embargo, de julio de 1791, que relata un viaje del mismo peruano desde el mismo San Blas hacia las islas Sandwich⁵ y describe las características naturales y humanas del archipiélago. Como capitán entabla buenas rela-

S. de G." *Noticiero Indigenista Español* (Madrid), n° 11/12, pp. 1-6.

3.- En el autorizado repertorio dirigido por M. Eliade, *The Encyclopedia of Religion* (Londres, 1987), vol. 14, encontramos: "*Taboo*. is a social prohibition or restriction sanctioned by suprasocial (innate) means or a socially sanctioned injunction alleged to have the force of such prohibition" [...].

4.- M. H. Cornejo, *Sociología general* (Madrid, Imp. de Prudencio Pérez de Velasco, 1910), t. II, pp. 170 y sigs. Es muy característico de este momento alienado de la cultura peruana el que una de las pocas referencias al Perú de los Incas se obtenga, no de fuentes históricas o etnológicas directas, sino de la obra de Tyler, *Primitive culture*.

5.- Un error de interpretación sobre la identidad de la isla de Sandwich, que creo nace de la

ciones con los régulos isleños, ya familiarizados con los británicos. Refiriéndose a ellos declara:

Los Eries se particularizan en el alimento de los demás, en comer carne de perros, y no de puerco, y a la inversa el común de los naturales; siendo esa prohibición impuesta de los Sacerdotes a unos y a otros, con la palabra Tabú o Tapú que es el significado entre ellos de un precepto de su Dios Oro, cuyo privilegio tiene también el Ery ['régulo local'] para imponer el Tabú en otras cosas que quiere que no ejecuten sus súbditos.- También tienen una especie de bebida que llaman Aba compuesta de una raíz, la que solamente pueden tomar ellos y algunos otros Capitanes, que se nombran Tohua, que para todos los demás es Tabú o cosa prohibida; lo que les lleva privar el sentido, como a nosotros el aguardiente o vino, con la diferencia de que a estos se les cubre todo el cuerpo de una especie de caspa o escamilla. (p. 11)

La significación básica de la palabra está claramente diseñada. Sin denegar que Cook hubiese conocido la voz al pasar por la Tonga y la hubiese introducido al inglés desde 1777, como es opinión difundida,⁶ este curioso testimonio peruano de 1791, catorce años después, merece tomarse en consideración en la historia europea de *tabú*, tanto más por venir de un arriesgado navegante del Pacífico Norte. El clásico libro de Sir James G. Frazer, *The Golden Bough* -citado ya entre nosotros por Mariano H. Cornejo- trae un análisis antropológico y material comparativo sobre estos jefes y reyes con *tabú* de Tonga y otras islas polinesias.⁷ Por su parte, la expansión del concepto a la psicología colectiva, con su carácter ambivalente de execración y sacralidad, fue desarrollado por Sigmund Freud en diversas entregas de la revista *Imago*, reunidas en su *Totem und Tabu* de 1913.

Canaca

El único término del español peruano que Benvenuto Murrieta (1936) atribuía a una lengua insular era éste:

El pueblo denominó canacas, voz hawaiana que significa hombre, y que todavía se oye en Lima, empleada para calificar a uno de los tipos de nuestra miscegenación étnica, por su parecido con el tipo polinesio. La influencia de estos inmigrantes,

biografía de Quimper (Lima, 1740-1844) por Mendiburu, *Diccionario histórico biográfico del Perú* (Lima, 1936), vol. IX, p. 267, se repite en las dos biografías insertas en Milla (ed.) *Diccionario Biográfico Peruano* y en otros autores que atribuyen a Quimper una expedición a Tahití.

6.- Eliade, loc.cit., "The word taboo (from the Tongan *tabu*, a variant of the more general Polynesian term *tapu* and the Hawaiian *kapu* reached the West through Captain James Cook's account of his third voyage. [El *Oxford English Dictionary* da la cita exacta: *Voyage to Pacific II*, vii (1785) I. 286.] He was introduced to the term at Tongatapu, in the Tonga, or Friendly Islands, and commented that the word had a very comprehensive meaning but generally signified a thing that is forbidden [H. Webster *Taboo*...1942]. En inglés es adj. y verbo transitivo. Se extendió a la terminología etnológica en 1883 (LANG), según el mismo *Oxford English Dictionary* .

7.- Trad. castellana: *La Rama Dorada. Magia y Religión* (México, FCE, 1961), pp. 244-47.

*salvo la citada palabra, es nula por su fugaz permanencia en el país*⁸

El jurista Francisco García Calderón, autor del conocido *Diccionario de la legislación peruana* 2º ed. Lima-París, 1879, t. I, sub colono, nos daba una inquietante imagen jurídica del asunto:

Por los decretos de 1º de abril y 10 de junio de 1862 se dio permiso a un empresario para que introdujera colonos naturales de las islas del Sud-Oeste del Pacífico; y por la resolución de 20 de febrero de 1863 se indicaron los requisitos que debían llenarse para la introducción, y las precauciones que se debían tomar para que constara que los colonos venían contratados libremente y no seducidos o robados.- A mérito de estas disposiciones se han introducido al Perú polinesios, o canacas como se les llama vulgarmente. Esta introducción, hecha sin observar las leyes, ha traído dificultades y complicaciones, por lo cual el Gobierno se ha visto precisado a prohibirla y aun costear el regreso de los polinesios a su país, terminando de este modo las reclamaciones hechas por el Encargado de Negocios de Francia [... p. 444b]

El trasfondo real fue una mancha negra de nuestra historia republicana que remeda la bajeza de las grandes potencias colonialistas. Se puede comenzar con la lectura de las sobrecogedoras páginas de Basadre, temperamento ponderado y crítico.⁹ Puede continuarse con el interesante artículo reciente de Zanutelli.¹⁰ Había una autorización legal de 15 de enero de 1861 que la fragata *Empresa* aprovechó abusivamente. Al amparo de aquella disposición un tal J. C. Byrne consiguió traer polinesios como fuerza de trabajo para las haciendas de donde se habían liberado a los negros. Engañados y prácticamente esclavizados con mayor inhumanidad que los chinos -migración persistente sobre la que hay abundante bibliografía- pero con menor capacidad de supervivencia, este millar y medio de *canacas*, sin una bandera que los amparase, sufrió y pereció en las naves de venida, en las chacras, en la devuelta a sus islas después de que protestas nacionales e internacionales denunciaran tamaño abuso. Estos acontecimientos ocurrieron básicamente entre 1862 y 1863. El enganche, agrega Basadre, se extendió a la isla de Pascua, cuya población quedó después cruelmente diezmada. Esto explica la difusión chilena del término. Algo similar iban cometiendo los ingleses al llevar polinesios a Australia para cultivar el algodón durante la crisis de producción que la Guerra de Secesión provocaba en los estados sureños de EE.UU. Peor aun fue la repatriación a cuenta del Erario y en nombre de la libertad de trabajo y demás principios humanitarios. La barca *Adelante* condujo unos centenares de polinesios a la Isla

⁸- *El lenguaje peruano* (Lima 1936), p. 64; *ibid.* p. 100.

⁹- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1969), t. V, pp. 175-76.- Una nota complementaria se incluye en el vol. I, asiento n° 4667 de su *Introducción a las bases documentales para la historia de la República del Perú con algunas reflexiones* (Lima, Ediciones P.L.V., 1971). Sobre el asunto de Pascua anuncia una investigación en curso del profesor Ramón Campbell en Chile. Más adelante remite a la obra de F. Maziere, *Mysteris of the Eastern Island* (Nueva York 1969).

¹⁰- Manuel Zanutelli Rojas, "Chinos y Canacas", *Revista Histórica*, Lima, t. XXXV, 1985/86, pp. 299-309.

de los Cocos, vecina a Costa Rica contagiados de mortal viruela, "botados en el mencionado punto sin provisiones de ninguna clase y desnudos", dice un oficio archivado en la Capitanía de Puerto que extracta Zanutelli. Otras embarcaciones conducidas por capitanes inescrupulosos de distintas nacionalidades continuaron regando por el Pacífico a estos tristes sobrevivientes.

La primera documentación castellana hasta ahora será esa que hemos leído en los informes de archivos navales peruanos desde 1863 gracias a las pesquisas de Zanutelli. Veinticinco años después, García Calderón la consideraba ya de uso vulgar. Pero sorprende comprobar que no se limitaba al Perú esta palabra, hoy olvidada:

- A. Malaret *Diccionario de Americanismos*. Buenos Aires 1946, p. 200, da tres acepciones para Chile: 1. 'Chino dueño de restaurante' 2. 'Cualquier dueño de burdel'; 3. 'Burdel'. Como adj. de Ecuador y Chile, 'pálido, amarillo'. La etimología es la de Lenz.

- M. Morinigo *Diccionario de Americanismos*, Buenos Aires, 1966, da para *canaca* 'individuo de raza amarilla' en Chile, Ecuador y Perú. Eso mismo, sin referencia al Ecuador repite J. Alvarez Vita, *Diccionario de peruanismos*. Lima, 1990.

- A. N. Neves, *Diccionario de Americanismos*, Buenos Aires, 1975, sub *canaca* m. recoge lo dicho por la Acad.; sub *canaco*, ca asigna 'Pálido, amarillo' a Ecuador y Chile.

- Por su parte M. Alonso, *Enciclopedia del idioma*, Barcelona, 1958, da tres entradas: I. Como 'ave marina' más las dos acepciones chilenas, presumiblemente traslaticias de esa primera: 'individuo de raza amarilla' y 'dueño de burdel o casa de diversión indecorosa'. II. Como nombre etnográfico de los indígenas de Hawai, en forma de pl. masculino. III. Como adj. de Chile y Ecuador, en acepción de 'pálido, amarillo'.

- Esto mismo básicamente repiten la *Enciclopedia Universal Sopena*, Barcelona, 1974, María Moliner y otros.

- La *Enciclopedia Espasa*, citada por Zanutelli menciona "Canacos o Kanaks" como autodenominación de los indígenas de Hawai que los europeos han extendido a otros polinesios y micronesios.

- El Diccionario de la Real Academia de la Lengua (1984) informa que la misma voz, sustantivo masculino originada vagamente en una lengua de Oceanía, tiene dos acepciones: 1. Chile "Nombre despectivo que se da al individuo de raza amarilla" 2. Chile "Dueño de un burdel".

El fundamento lexicográfico que parcialmente sirvió a la Real Academia debió de ser el excelente diccionario de indigenismos redactado por Lenz.¹¹ A este filólogo se debe la etimología de la lengua de Hawai que acepta Benvenuto. Pero la Academia no comparte esta puntualización y se limita a señalar que viene de una lengua de Oceanía.

¹¹- R. Lenz, *Diccionario etimológico de las voces chilenas derivadas de lenguas indígenas americanas* [1905-1910]. Reed. de M. Ferreccio Podesta (Santiago, Universidad de Chile, s.d. [a. 1986]): "122. Canaca =*canáca, m. i f. tb. adj. fam. Denominación despreciativa

Enrique Carrión Ordóñez

Corominas no la estudia en su *Diccionario Crítico Etimológico de la Lengua Castellana* (Madrid, Editorial Gredos, 1954-57), 4 vols.

Hay motivos para disputar el presunto origen hawaiano, que Lenz apoyaba en un viejo manual de lingüística. Ni siquiera resulta clara la etimología de alguna lengua polinesia a la luz de algunos datos que he tomado de la *Encyclopedia of World Cultures. Oceania*,¹² sub Ajié, donde se consigna sobre los étnicos *Canaque, Houilou, Kanak, Kanaka* esta interesante información:

Today, Ajié speakers call themselves 'Kanak' which has deep political meaning for them because along with the vast majority of the other native people in New Caledonia they are asking for independence from France ... 'Canaque' was introduced to the territory [de Nueva Caledonia] by Polynesian sailors, and in the local contexts it had a pejorative meaning. In the early 1970s the native peoples of New Caledonia changed the spelling to 'Kanak' and this marked the birth of Black-Power type of consciousness. If they are successful in their quest for independence, their new country will be named 'Kanyak'.

El mismo repertorio académico presenta, dos entradas después de la anterior, el mismo vocablo, pero como sustantivo étnico de doble terminación: *canaco, ca. m. y f. "Nombre que se da a los indígenas de varias islas de Oceanía, Taití y otras"*.¹³

Será necesario enmendar esta separación de entradas. Sin duda se trata del mismo étimo -cualquiera sea su procedencia- y en consecuencia deben agruparse ambos artículos en uno solo, colocando como primera acepción el uso genérico y como acepciones consecutivas los usos extensivos, pero no limitados a un solo país. Han de agregarse el uso peruano que consigna Benvenuto, y el ecuatoriano, que recogieron otros diccionarios. Entre nosotros parece que solamente se usó *canaca* como sustantivo masculino en el sentido recto y en el traslaticio.

La significación variada de la voz fuera del Perú, los datos de Nueva Caledonia, la inseguridad de fundamento en que basaba Lenz su propuesta etimológica son razones para comprender que la Academia se mantenga discreta pero razonablemente renuente a la etimología hawaiana.

Esta palabra se encuentra representada en otras lenguas europeas más bien como tecnicismo etnológico.¹⁴

Plátano de la isla

Esta variedad de la *Musa paradisiaca* es apreciada en la mesa peruana y se la para los chinos que en los puertos chilenos i tb. en Santiago a menudo son propietarios de cocinerías, pequeños restaurants, burdeles "cafées chinos o asiáticos". Ejemplo: De allí a un café canaca // se fue con la damisela // *Cancionero popular* IV 17. Stgo 1894. PS. En el Coloquio sobre Bodega y Cuadra celebrado en Lima (17-19/8/1994) D. José Ramón García recordaba haber leído repetidas menciones a *canacas* en documentos españoles relativos a expediciones de la primera mitad del XIX.

¹².- Vol. II, dir. por Terence E. Hays (Boston, G. K. Hall, 1984, p. 6 y sigs.),

¹³.- Al respecto es interesante añadir el siguiente dato del *Campano ilustrado* (París, s.d. [p.1909]), organizado por el erudito peruano M. González de la Rosa [m. 1912]: "kanaka. m. Nombre de la raza indígena de Hawai. Según censo de 1897, sólo quedaban 31.000".

¹⁴.- En portugués se da la acep. étnica, según Buarque de Hollanda. Debe existir en francés,

considera más delicada de sabor y fácil de digerir que los plátanos de seda, de Guayaquil, guineos, manzanitos, etc. Es recomendado para los bebés y convalecientes.¹⁵

Hace buen tiempo me venía preguntando de qué isla pudieran venir esos plátanos de pulpa rosada y consistente, de dulzor discreto, mezclado a cierto olor característico. La locución nominal está ausente del repertorio oficial. Creo que es la "Isla de Amat", nombre que le dieron a Taití hacia 1772 los expedicionarios enviados desde el Callao para reclamar los derechos de España sobre las islas descubiertas por Mendaña y Fernández de Quirós, por entonces visitadas de los franceses (Louis-Antoine de Bougainville, 1766-69) e ingleses (Samuel Wallis, 1767; James Cook) ávidos y curiosos. A continuación nuestras pruebas.

El virrey Amat despachó inicialmente a Felipe González de Haedo, comandante de la *San Lorenzo* para averiguar qué pretensiones llevaban los ingleses infiltrados por el Sur de Chile. Llegó a la isla de Rapa-Nui (o Pascua, antes Davis), la llamó San Carlos, y estableció formalmente la soberanía española en 1770.¹⁶ Una segunda expedición fue confiada a Domingo de Boenechea en la fragata *Aguila*, con el paquebote *Júpiter* a las órdenes de José de Andía y Varela. Partieron del Callao en setiembre de 1772. Hacia fines de noviembre la fragata avista la isla de Otaheiti, rebautizada como Isla de Amat en honor del virrey que había dispuesto la expedición. Activo colaborador fue el franciscano José Amich, antiguo piloto de la mar. Otra isla se llamó San Cristóbal por presentar el aspecto del cerro de Lima. En cumplimiento de las órdenes, trajeron a bordo cuatro indígenas que se avinieron a viajar libremente para servir más tarde como intérpretes; pero también semillas y brotes de las plantas provechosas y estimables, con otras muestras de la industria isleña. Por mayo de 1773 volvieron. Quedaron dos frailes encargados de labores misionales. Amat acogió a los naturales con modos admisibles a la antropología del Siglo de las Luces. Una nueva expedición, al mando de Cayetano de Lángara, volvía con uno de los isleños a Tuamotú en setiembre de 1775. Al llegar a su destino los misioneros franciscanos manifestaron su deseo de volver a Lima ya que sentían no haber efectuado progreso alguno en la misión. El tornaviaje terminó en el Callao en febrero de 1776. Las costosas exploraciones de los Mares del

pero como término raro o tecnicismo especializado como para no figurar en el *Petit Robert*. La misma razón explicará su ausencia del *Webster Ninth New Collegiate Dictionary* (1985). En cambio H. Müller y Günther Haensch, *Langenscheidts Handwoerterbuch Spanisch* (Berlín 1971), dan en alemán *Kanake* remitiendo al esp. *canaco*, que en la parte española no está terminado en -o, aunque consignan las acepciones americanistas sub *canaca*.

¹⁵.- No aparece en el *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua* (1982). Juan Alvarez Vita, *Diccionario de peruanismos* (Lima, 1990), sub plátano menciona "De la isla. Variedad de plátano guineo cuyo fruto tiene pulpa rosada y aromática." Y se le ocurre asignar la denominación a la Isla La Española (Santo Domingo). No existe indicio de que la palabra se usara antes de las expediciones a Oceanía. No me ha sido asequible un viejo y breve trabajo de T.E. Pennard "Note on words used by South Americans for banana" *De West indische Gids* (La Haya) 8, (1926/27) pp. 375-77.

¹⁶.- Del piloto existía una relación guardada por la familia española López de Arellano; un

Sur acabaron sin un balance colonial positivo. La Corona volvió al empeño para que Lima emprendiera nuevas expediciones, pero Jáuregui alegó la dificultad del erario por los gastos que demandara la sublevación de Túpac Amaru. Con cadencias de valse criollo, comenta el P. Vargas: "vino a ser un sueño vano que murió al nacer".¹⁷

Algo quedaría, sin embargo, amén de oficios, gastos y memoriales. El coronel Alcedo, autor del muy conocido *Diccionario geográfico histórico de las Indias Occidentales*, sub Otahiti, [= Otaheiti] resume en 1788 algunos datos de las expediciones y añade que aquellas islas "son muy frondosas y pobladas de árboles, producen muchos cocos, plátanos, ñames"¹⁸

La *Relación histórica del viage que hizo a los Reynos del Perú ... en el año 1777 hasta el de 1788...* el botánico español Hipólito Ruiz, trae esta clara noticia: "Son cinco las especies que hay en Lima de Plátanos; y son: el plátano largo, o de la tierra; el dominico, o guineo; el anaranjado y amarillo de Otaheti".¹⁹

El ilustrado camilo González Laguna envía al *Mercurio Peruano*²⁰ una lista de las plantas que se han tratado de aclimatar en Lima desde 1760. Entre ellas hay cinco especies de "Musas o Plátanos" procedentes de la "Isla de Amat ú Otahiti", de las cuales "El *Meya* ó *Mehia*, ó aromático blanco, en que se asemeja y distingue del Guineo. El *Aráu*, ó gallardo hinchado y grande. El *Oréa* de hoja tornasolada en su dorso y carne rogiza. Estas dos especies como los más excelentes se hallan más propagadas."

Tales parecen ser los primeros antecedentes del plátano de la Isla [de Amat]. Posteriormente la forma abreviada de esta locución nominal produjo el derivado *isleño*.²¹

Años más tarde A. von Humboldt, que pasó por Lima hacia 1800, dedica a la familia de los plátanos, las *Musae*, unas páginas de su *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España* [orig. francés de 1811] y ahí prefiere este nombre indígena del plátano de Oceanía:

"En las colonias españolas no se conocen todos los musas o *pisang* descritos por Rumphius y Rheede; sin embargo se distinguen tres especies que los botánicos no han determinado sino muy imperfectamente: el *plátano* o *artón* (*Musa paradisiaca* Linn.), el *camburi* (*Musa Sapientium* Linn.) y el *dominico* (*Musa regia* Rumph.) Yo he visto

descendiente y su hijo la visitaron a fines del XIX y comienzos de este siglo. (*Enciclopedia Universal Sopena*, t. VII, 1974, p. 6451a)

17.- Mendiburu, *Diccionario...*, t. III, pp. 77-8.- G. Lohmann Villena, *Historia marítima del Perú*, IV, "Siglos XVII y XVIII" (Lima 1973), pp. 182-92, con fuentes y bbl., pp. 210-11.- R. Vargas Ugarte, *Historia General del Perú. Virreinato (1689-1776)*, IV, pp. 322-25.

18.- Apareció en las "Adiciones" al t. III (1788), pp. 494-5; en la reedición de la *Biblioteca de Autores Españoles* n° 207, t. III, pp. 71-72, fue reordenada alfabéticamente.

19.- Ed. Jaramillo Arango 1952, I, p. 34

20.- T. XI, p. 171.

21.- Además del uso peruano recogido por Soukoup, *isleño* aparece al lado de *isla* entre los nombres de las diferentes *Musaceae* en R.A. Rutter, *Catálogo de plantas útiles de la Amazonia peruana*. Yarinacocha. Pucallpa, ILV, 21990, p. 155a. Este último término se documenta, fuera del Perú, en Bolivia: J. Muñoz R. e Isabel Muñoz R. *Dic. de bolivianismos*

cultivar en el Perú una cuarta especie, de un gusto muy exquisito, el *meiya* del Mar del Sur, que en el mercado de Lima se llaman plátano de Tahití, porque la fragata *Aguila* llevó los primeros plantones de la isla de Otahiti".²² (p. 241b)

Si alguna duda quedara todavía sobre la supervivencia de estas plantas y su difusión agrícola en el resto del país, en Camaná el médico Cano [1845]²³ precisa: "Hay [...] diferentes variedades de plátanos [que] fueron introducidos acá por los primeros misioneros que se mandaron a Otahiti, llegándose a contar hasta quince variedades de esta última tan apreciables especies [sic]".

Para mayor abundamiento, hemos encontrado vivientes aún fuera del Perú designaciones cercanas al nombre indígena de la Isla de Amat: [Ecuador] "De *otahiti*, una variedad de plátanos, se ha formado *otayote*, y la falsa percepción de un aumentativo ha dado el erróneo primitivo *otayo*".²⁴

La Paz, 1982, 237; el derivado en cambio lo trae N. Fernández Naranjo, *Dic. de bolivianismos*, La Paz, 1980, p. 83.

22.- Lib. IV, cap. ix. Tr. esp. 1822, reed. México, 1966, pp. 240-46. Carcer y Disdier, *Disertaciones* (1955) p. 39, se hace un enredo por creer que *otahiti* es un galicismo desconocido para "los quechúas" que usaron correctamente *taití*. Las formas ecuat. desmienten esa suposición.

23.- *Observaciones médico-topográficas sobre el valle de Camaná*. Publicado en: J. M. Morante *Monografía de la provincia de Camaná* (Arequipa, Universidad, 1965), p. 683.

24.- H. Toscano Mateus, *El español en el Ecuador* (Madrid, CSIC, 1953), p. 421, §252. La explicación es menos acertada que la de su compatriota Carlos R. Tobar, *Consultas al Diccionario de la Lengua* (Barcelona 1911), quien al registrar esa voz, acertó con su origen al escuchar su aparente derivado *otayete*, que parece sacado directamente de la pronunciación quechuzante de *otaiti* (apertura de altas, consonantización antihiática, desplazamiento del acento a la posición grave), después de la cual aparece el regresivo *otayo*. La forma **otayote* de Toscano, de existir, sería derivación aumentativa. Es valioso lo que consignaba Alejandro Mateus, *Riqueza de la lengua castellana y provincialismos ecuatorianos* (Quito, 1933), p. 242: "*Otaite*, *Ecdr.* y *Otayo*, *Ecdr.* Una variedad de plátano."



CHADWICK WEIR NAVEGACION S. A.

**Agentes Marítimos
Seguros Marítimos Mutuales
Controles de Carga**

Colón 1498 - Of. 502 - P.O. Box 451 - 11000 Montevideo Uruguay
Tel. 916 11 68 - Fax 916 22 65 - Telex 22447 CHAWEIR UY

El Naturalista José Mariano Moziño y su viaje en 1792 a Nootka y las Californias con Juan Francisco de la Bodega y Quadra

Iris H.W. Engstrand *

José Mariano Moziño es uno de los investigadores más sobresalientes del siglo XVIII, aunque se sabe poco de él hoy día. En el año de 1792 acompañó a Juan Francisco de la Bodega y Quadra en su viaje a la comisión de límites. Por su gran contribución al desarrollo e historia de las ciencias naturales, el nombre de Moziño debería de aparecer junto al de personajes como Joseph Banks, Archibald Menzies y Alexander von Humboldt, no solo por su extenso trabajo como botánico sino también como médico y etnohistoriador. El mexicano Alberto Carreño escribió en 1913 que Moziño fue "una de las personalidades científicas más conspicuas que México produjo en el siglo XVIII cuando todavía era la Nueva España; en ese siglo en que tantos mexicanos ilustres vinieron al mundo para ser honra y prez del país".¹

Como asistente principal del Dr. Martín de Sessé, aragonés director de la Real Expedición Botánica a Nueva España, Moziño trabajó como botánico desde 1789 hasta 1803, cuando acompañó la expedición a su vuelta a España. Humboldt, al encontrar los resultados del trabajo de la expedición en México, escribió en su *Ensayo Político*: "El señor Mociño, que acabamos de nombrar como uno de los colaboradores del señor Sessé ... y que llevó sus penosas excursiones desde el reino de Guatemala hasta la costa N.O. o la isla de Vancouver y Cuadra ... [ocupó] un lugar muy distinguido entre los sabios [de México] ... antes de haber dejado su patria".² Debido a que murió en Barcelona y por otras circunstancias, hoy Moziño es poco conocido en México, su propio país, y casi desconocido tanto en el resto de América como en Europa. Es excelente que ahora, en Perú, en este honorable coloquio, y junto a la memoria de su famoso comandante y compañero de expedición don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, se rinda home-

* Profesora de la Universidad de San Diego, California. Ponencia presentada al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994.

¹- Alberto Carreño, ed. *Noticias de Nutka; Diccionario de la lengua de los Nutkeses; Descripción del Volcán de Tuxtla por Joseph Mariano Moziño Suarez de Figueroa*. (México, D.F.: Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1913), p. v.

²- Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* (primera edición en español, 1822), ed. por Juan A. Ortega Y Medina (México, D.F.: Editorial Porrúa, S.A., 1966).

naje a la labor de este botánico criollo, y es un acto de merecida justicia que honra su vida dedicada a la ciencia.

Moziño nació en Temascaltepec, México, en el año 1757, "hijo legítimo de legítimo matrimonio de Dn. Juan Antonio Mosiño y de Da. Manuela Losada," se le dió al niño el nombre de José Mariano.³ Es casi seguro que los primeros estudios los hiciera en Temascaltepec, porque su nombre aparece por primera vez en los registros escolares del año 1774, cuando ingresa en el Real y Pontificio Seminario Tridentino, de la capital de Nueva España, donde su tío, José Luis de los Ríos, era catedrático de Escolástica. En 1777, a los veinte años de edad, Moziño concluye sus estudios de teología y se gradúa con el título de bachiller en Filosofía. Al año siguiente se casa con María Rita Rivera y Melo Montaña, asistente de la casa de su tío. La pareja viaja a Oaxaca donde Moziño empieza una carrera de profesor de teología.

Después de algunos años de vivir en Oaxaca, el joven maestro se cansó de la vida escolástica y, dejando a su esposa María en casa, en 1784 volvió a la capital para estudiar medicina.⁴ Se inscribió como estudiante de medicina y como prueba de su talento, "cursó meteóricamente por el tercero y cuarto con actos públicos que produjeron historia en la Facultad, hasta que en abril de 1787 obtuvo el grado de bachiller en Medicina, calificado como *Nemine discrepante*, evaluación que no había dado la Universidad a nadie en los últimos veinte años".⁵

Durante los meses finales de sus estudios en medicina, Moziño, frecuenta la casa del científico y naturalista el doctor José Antonio Alzate. De ésta manera, empieza a interesarse en las plantas medicinales y el sistema de clasificación botánica de Lineo. Se siente totalmente fascinado con el Jardín Botánico y el Instituto Botánico fundado por los miembros de la Real Expedición Botánica de Nueva España en 1787 bajo de la dirección del doctor Martín de Sessé.⁶

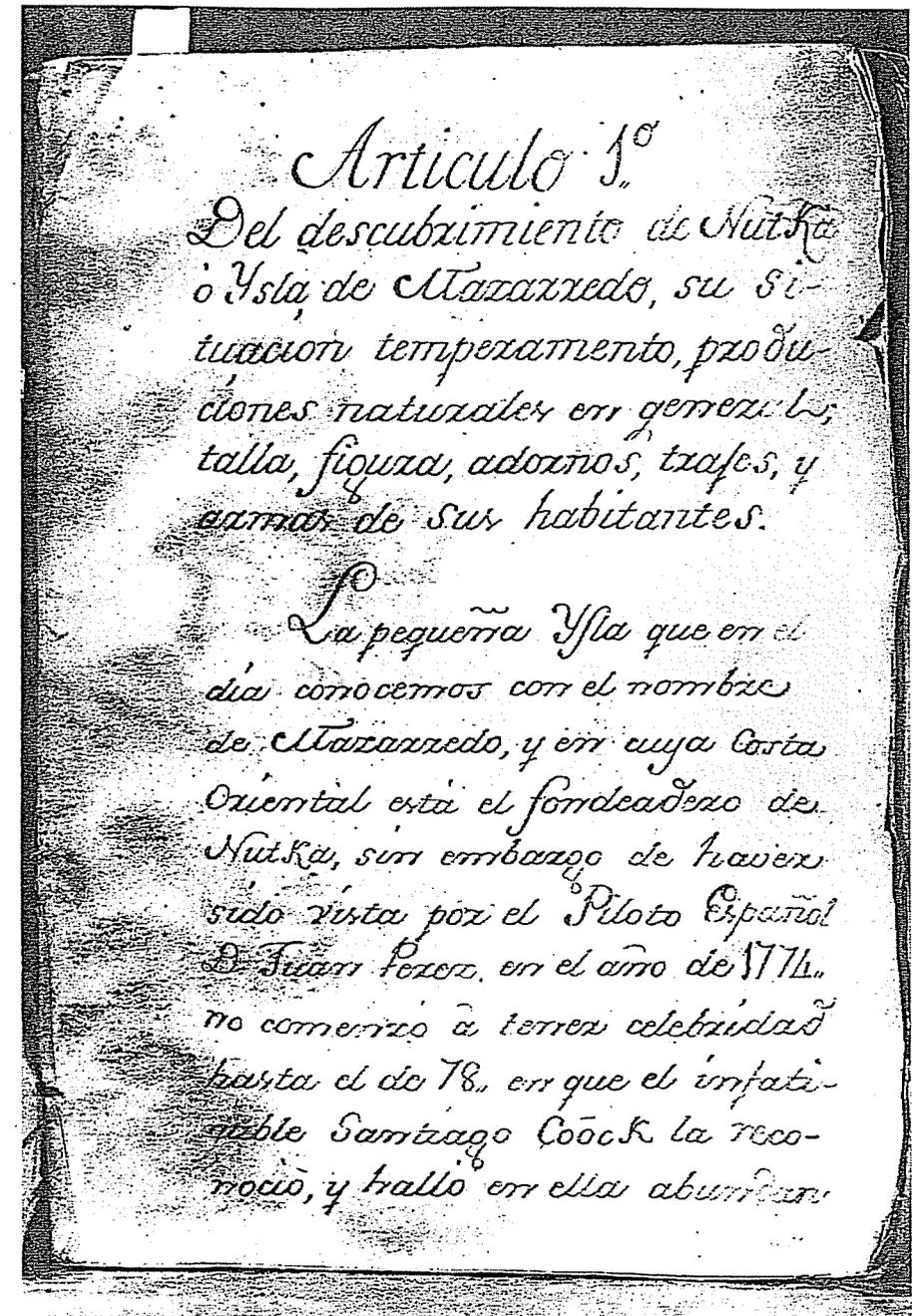
Después de su llegada a Nueva España, los españoles de la Real Expedición pasaron su primer año en busca de un lugar apropiado para establecer un jardín botánico en la capital mexicana. También se organizaron clases para los primeros alumnos de botánica en México. Las actividades de la expedición comenzaron oficialmente en

3.- Libro de Bautismos de Españoles en el Real y Minas de Temascaltepec (México), en Carreño, ed., *Noticias de Nutka*, p. vi. He adoptado la z para escribir este apellido porque es la forma que usó él mas comúnmente. Otras formas son Mociño, muy común en la literatura botánica, Mosiño, Moziño Suares, Moziño Suarez Lozada y Moziño Suarez y Figueroa.

4.- José Mariano Beristain de Souza, *Biblioteca hispano-americana septentrional o catalogo y noticia de los literatos que, o nacidos o educados o florecientes en la América septentrional española*. 3 vols. 1816-1821 (México, D.F.: Editorial Amecameca, 1833), p. 138.

5.- Xavier Lozoya, *Plantas y luces en México: La Real Expedición Científica a Nueva España, 1787-1803* (Barcelona: Ediciones del Serbal, 1984), p. 42.

6.- Juan Carlos Arias Divita, *La Expediciones Científicas Españolas durante el siglo XVIII* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1968), p. 22. Los otros que integraron originalmente la expedición fueron: Vicente Cervantes, en calidad de catedrático de Botánica; José Longinos Martínez, naturalista y director; Juan del Castillo, botánico, y Jaime Senseve, como profesor farmacéutico.



Noticias de Nutka, por José Mariano Moziño



TAISA DE NUTCA CON UN NIÑO EN LA CUNA.

Taisa de Nutca, con un niño en la cuna

mayo de 1788. Un año después, como fruto de la enseñanza de la Cátedra de Botánica, se incorporaron dos destacados mexicanos: José Mariano Moziño y José Maldonado, discípulos del profesor Vicente Cervantes, quién antes fuera el boticario mayor del Hospital General de Madrid. El profesor Cervantes era natural de Zafrá en la provincia de Badajoz.⁷ En una carta del 23 de noviembre de 1789 dirigida al Conde de Revillagigedo, virrey de México, Sessé escribió que entre los estudiantes, "el Medico Dn. Josef Moziño se ha manifestado el más sobresaliente, tanto por su notoria instrucción literaria, como por las pruebas que en los últimos ejercicios dió al publico de su aprovechamiento en la Botánica" y debe de participar en la expedición "con los mil pesos de gratificación".⁸

Según una nota de Sessé, Moziño era considerado ya oficialmente miembro de la expedición científica el 24 de marzo de 1790 y pocos días después de su incorporación, empezó a trabajar con los otros miembros en la tercera excursión que comenzó en los alrededores del Valle de México.⁹ La primera excursión, que duró hasta fines de diciembre de 1788, reunió 550 plantas sin contar las corrientes que se podían encontrar en las huertas cerca de la capital. Los dibujantes de la expedición, Atanasio Echeverría y Vicente de la Cerda, hicieron láminas de 187 plantas.¹⁰ Una parte de los dibujos está en el Real Jardín Botánico de Madrid y otra parte se conserva en el Hunt Institute of Botanical Documentation en Pittsburgh, Pennsylvania, EE.UU.¹¹

Moziño empezó a viajar con los botánicos en la tercera excursión y en junio de 1790 ellos se hallaban en Guanajuato, donde se quedaron un mes. Después pasaron por Valladolid (ahora Morelia) y Apatzingán. Durante el verano de 1791 estaban en Guadalajara y luego fueron a Tepic, Alamos y Durango siguiendo un rumbo al norte de la capital hasta la zona de Tarahumara. Cuando el grupo realizaba la tercera excursión, Sessé recibió orden del virrey el Conde de Revillagigedo que Moziño, Maldonado y el mejor de los pintores pasasen a la Expedición de Límites de Nutka. Se le encargó a Moziño obtener toda la información relativa a la historia natural de la isla, y también se

7.- Gómez Ortega al Virrey de México, Madrid 21/9/1786, Flora Española -1786, Archivo de Museo Nacional de Ciencias Naturales, Madrid; Vicente Cervantes, Discurso pronunciado en el Real Jardín Botánico de México, Historia 462, Archivo General de la Nación, México, D.F.; *Gazeta de México*, Vol. 3 (6/5/1788), pp. 75-77.

8.- Historia 527. Archivo General de la Nación, México, D.F.; Iris H. W. Engstrand, *Spanish Scientists in the New World: The Eighteenth Century Expeditions* (Seattle: University of Washington Press, 1981), pp. 25-26; Harold W. Rickett, "The Royal Botanical Expedition to New Spain," *Chronica Botanica*, Vol. 11, n° 1, 1947.

9.- Arias Divita, *Las Expediciones Científicas*, p. 42; Sessé al Virrey, 27/10/1788, AGN, México, Historia 460; Rogers McVaugh, *Botanical Results of the Sessé & Mociño Expedition (1787-1803)*; Contributions from the University of Michigan Herbarium, Vol. II, No. 3, 1977, pp. 136-138.

10.- Una lista parcial está en el Archivo del Jardín Botánico de Madrid y la lista completa se encuentra en el Archivo de Museo Nacional de Ciencias Naturales en Madrid.

11.- Iris H. W. Engstrand, "The Unopened Gift: Spain's Contributions to Science during the Age of Enlightenment," *Terra*, 22 (July/August 1984).

Iris H.W. Engstrand

le encomendó realizar un análisis de la situación del comercio de pieles en aquel lugar. Maldonado cumpliría con la función de asistente de Moziño y al mismo tiempo desempeñaría las funciones de cirujano de a bordo. A Echeverría se deben los dibujos del paisaje de Nutka y de las costumbres de sus habitantes, así como los dibujos de la flora y fauna de esa lejana posesión española. Así, pues, los dos botánicos y el dibujante Echeverría desembarcaron el 2 de febrero de 1792 en el puerto de San Blas, viajando hasta Nutka y las Californias en el *Activa* al mando de Juan Francisco de la Bodega y Quadra.¹²

El viaje a Nutka realizado por Bodega y Quadra con Moziño y sus compañeros durante la primavera y el verano de 1792 se ha conservado en el manuscrito que escribió el propio Moziño a su regreso en 1793. Este manuscrito trae "un breve diccionario de los términos que se pudieran aprender del idioma de los naturales de Nutka" y, según Bodega y Quadra, un "catálogo de los Animales y Plantas que han reconocido y determinado según el sistema de Linneo los Facultativos de mi Expedición Don José Moziño y Don José Maldonado ilustrado con láminas de Echeverría". El manuscrito, titulado "Noticias de Nutka, de su descubrimiento, situación y producciones naturales, sobre las costumbres de sus habitantes, gobierno, ritos, cronología, idioma, música, poesía, pesca, caza, caza y comercio de la peletería, con la relación de los viajes hechos por los europeos especialmente españoles y del convenio ajustado entre estos y los ingleses", es muy completo y fue publicado por primera vez en fragmentos en la *Gazeta de Guatemala*, vols. VII y VIII del 1803 y 1804. La única edición completa en español es la de Alberto Carreño publicado en México en 1913. La primera edición en inglés fue la mía en 1970.¹³

Según Moziño, la isla de Nutka, también conocida por el nombre de Mazarredo, tiene en su costa oriental un fondeadero donde el navegante español Juan Pérez arribó en 1774. En aquella ocasión, Pérez y sus marineros no saltaron a tierra ni reconocieron puertos, "contentándose solo con determinar la latitud de aquella entrada que llamaron de San Lorenzo," pero tomando posesión del lugar en nombre de la corona española. Pocos años después, en 1778, el infatigable explorador inglés Cook arribó a la misma isla y tomó posesión de ella en nombre de la corona británica. Sin embargo, los españoles, al mando del piloto graduado Esteban Martínez, establecieron un presidio llamado Santa Cruz de Nutka para proteger el lugar contra la presencia de los ingleses y de otros extranjeros que querían aprovecharse de la abundante peletería. Otros participantes de este coloquio hablarán sobre el resto de esta historia.

Ahora quisiera presentar algunas selecciones de las Noticias de Nutka escritas

¹².- Iris H. W. Engstrand, trans. y ed., *Noticias de Nutka: An Account of Nootka Sound in 1792* (Seattle: University of Washington Press, 1991), Introduction. Engstrand, *Spanish Scientists in the New World*, pp. 148-49.

¹³.- Copias del manuscrito de las Noticias de Nutka existen en las bibliotecas de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística en México, el Museo Naval en Madrid y la Universidad de Yale en New Haven, Connecticut. El diccionario y el catálogo se hallan en el archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores en Madrid.

por Moziño:

Nuestra mansión de más de quatro meses en aquella Isla, me facilitó el informarme de varias costumbres de sus naturales, de cuya religión, y sistema de gobierno, creo haber sido el primero que ha recabado las noticias posibles, después de haver aprendido de su idioma lo preciso para mantener con ellos algunas conversaciones.

La talla de la gente común es mediana; la de los gefes regular; proviniendo acase esta diferencia de los diversos egercicios a que aplican a los primeros casi desde su niñes. Jamás pude observar entre ellos un obeso, y aun de los que decimos estar en buenas carnes, vi muy pocos.¹⁴

La mucha graza con que se embarnizan el cuerpo, y el almagre con que lo pintan, no permite descubrir en ellos el color primitivo. Con todo eso, el de los niños me había hecho presumir que era menos obscuro que el de los Mexicanos, y pude confirmarme en esta sospecha por la casualidad de haver encontrado mui aseada á la Princesa Yztocotilemóc en uno de los días de ceremonia ... y le vimos el rostro con un tierno rosado, que inclinaba un poco á pálido.¹⁵

No tienen bebida alguna fermentada, ni habían saciado su sed más que con agua, hasta que comenzaron á tratar con los Europeos. De entonces acá han tomado bastante afición al vino, á la aguardiente, y á la cerveza, á todo lo qual se entregan con demasía siempre que hay quien los provea livalmente, pues hasta ahora no parece haverles ocurrido el pensamiento de procurarse por medio del comercio estos licores.

Nuestra comunicación les hizo conocer el pan por el que han manifestado particularísimo gusto. A ella deven el que tienen por el chocolate, azúcar, panocha, y todas las confituras. Aman excesivamente el Tee, y Cafee, pero les causa imponderable fastidio la leche, la manteca, el queso, el azeyte de Oliva, el Vinaigre, y toda la especiería de que nos servimos ordinariamente. Ya iban superando en gran parte la repugnancia que les causaban nuestros Alimentos; se habían acostumbrado ya á la sopa, como no fuese de fideos, tallarines, etc., á la olla, excluyendo únicamente las coles, a los asados de carnero, baca, o corzo, pero no á los de gallina, á las ensaladas de solo lechugas o brocalis, los frijoles son para ellos el plato más delicioso, Tais-frijoles los llaman, que es decir, plato de Reyes.¹⁶ Llegamos con efecto á aquella Isla en 29 de abril de 1792 y desde aquel momento comenzó á consolidarse más y más la amistad y buena correspondencia entre los naturales y nosotros. Jamás nos dieron aquellos, en todo el tiempo de nuestra larga mansión, el más leve motive de disgusto.¹⁷

Después de su estancia en Nutka, Moziño investigó el Volcán de Tuxtla cerca de Veracruz, en el sudeste de México. Luego viajó a Guatemala y otros sitios de Centro América. Al iniciarse 1800 los expedicionarios se disponían a viajar a España con sus

¹⁴.- Carreño, ed., *Noticias de Nutka*, p.8.

¹⁵.- Ibid., pp 9-10.

¹⁶.- Ibid., pp. 18-19.

¹⁷.- Ibid., p. 67.

manuscritos y la versión inicial de la Flora Mexicana que contaba con más de 2,000 dibujos incompletos y 400 estaban solamente delineados en borrador. Moziño deseaba embarcarse a principios del año 1803 pero primero tuvo que iniciar la defensa legal de su divorcio desde Veracruz. Finalmente, se embarcó en la fragata *Nueva Mahonesa* y llegó a Cádiz el 31 de julio de 1803.

Durante los primeros años en España, Moziño ayudó a combatir la fiebre amarilla en varios sitios de Andalucía.¹⁸ Luego la Real Academia de Medicina de Madrid le admitió como miembro el 2 de mayo de 1805 y tomó parte activa hasta septiembre de 1812. En 1811, Moziño fue nombrado director del Real Gabinete de Historia Natural por el gobierno francés, pensando que "la ciencia debe de estar al margen de las ideas políticas." Debido a este nombramiento y por su amistad con médicos franceses, Moziño se atrajo la enemistad de los españoles y tuvo que abandonar la Península en 1812, llevando consigo los manuscritos y dibujos, y encontró refugio en Montpellier. Pasó tiempo con el botánico suizo Alphonse De Candolle hasta que decidió volver a España en 1817. Cansado y enfermo, inició Moziño su regreso a España, dejando copias de sus dibujos a De Candolle. Llegó solamente hasta Barcelona donde murió el 9 de mayo de 1819. El herbario de la expedición, con más de 4,000 plantas llegó a Madrid en 1820. Los 2,000 dibujos quedaron en Barcelona hasta 1981, cuando el Hunt Institute adquirió la colección original de ilustraciones botánicas y zoológicas de Moziño.¹⁹ Su muerte dió una nota final a la Real Expedición Botánica a Nueva España.²⁰ La *Flora Mexicana* y *Plantae Novae Hispanae* (los dos sin láminas) no se publicaron hasta los años 1888 y 1893 en México.

Sin embargo, hoy se le reconoce a José Mariano Moziño como botánico de la expedición de Juan Francisco de la Bodega y Quadra en el año 1792 y como autor de las Noticias de Nutka, la historia de una pequeña isla muy al norte de Lima.

¹⁸- María Luisa Muñoz Calvo, "La Aventura Española de Martín Sessé y José Mariano Moziño," en Belén Sánchez, ed., *La Real Expedición Botánica A Nueva España* (Madrid: Real Jardín Botánico, 1987), p. 22.

¹⁹- Los dibujos que Moziño dejaron con De Candolle formaba la base de 17 géneros y 271 especies nuevas incluidas en el *Systema* y *Prodomus* escrito por De Candolle. 400 dibujos y láminas se encuentran en Madrid, pero casi 1,800 de las pinturas de ésta y las siguientes expediciones están en Pittsburgh. Cuando Moziño murió en Barcelona tenía con él dos mil dibujos de la expedición: 1,800 de flora y 200 de fauna. Entre 1862 y 1869, el director del Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid trató de recogerlos. Algunos años después, la colección llegó a manos de la familia Torner de Barcelona y permaneció en su biblioteca desde 1880. En el año 1981 los hermanos Jaime y Luis Torner Pannochia colocaron los dibujos en los Estados Unidos.

²⁰- Juan del Castillo murió en 1793. Los socios de la Real Expedición decidieron honrar su compañero fallecido dando el nombre de *Castilla elastica* al importante árbol de hule que da tan grandes cantidades de goma o resina elástica. José Longinos Martínez murió en Yucatán en 1802; Martín de Sessé volvió a España en 1803 y murió en Madrid en 1808 sin terminar su trabajo. Vicente Cervantes quedó en México hasta su muerte en 1829.

Horizontes marítimos, horizontes mentales. Las islas y archipiélagos (siglos XIV-XVI)

Cristina Flórez*

Este trabajo desea aportar al mejor conocimiento de las mentalidades de Europa occidental en el período correspondiente al llamado 'otoño de la Edad Media' e inicios de la Modernidad; no obstante, he preferido referirme a 'horizontes mentales' en vez de 'mentalidades colectivas', debido a las siguientes razones:

1. La existencia de un trabajo colectivo sumamente importante: *Horizons marins, horizons spirituels*, así como la ayuda que ha significado el libro *Before Columbus* del profesor Fernández Armesto, de la Universidad de Oxford, quien utiliza dicho término.

2. La consideración de que el término horizonte se relaciona estrechamente con la extensión que observan los navegantes de la época de los descubrimientos.

En cuanto al marco teórico he utilizado -con las limitaciones del tiempo y los materiales disponibles- lo que plantea la historia de las mentalidades y en especial el profesor Duby. Así, hemos considerado la importancia de conocer:

a) Las estructuras mentales existentes en la época de nuestro análisis, sin olvidar que, pese a sus perennidades, han sufrido modificaciones a través del tiempo.

b) Las coyunturas mentales o climas de sensibilidad existentes en una sociedad y su importancia para comprender los cambios en las mencionadas estructuras.

c) Las estrechas relaciones existentes entre lo individual, incluyendo lo biológico, y lo colectivo.

Nuestro objetivo fundamental es presentar someramente el utillaje mental de las sociedades estudiadas, conformado por el lenguaje, las medidas espaciales y temporales, los medios de información y educación, y las representaciones del mundo. Para lograrlo hemos recurrido a diversas fuentes, en especial a los relatos de viajes, textos literarios y hagiográficos, documentación jurídica y testimonios artísticos. Sin embargo, este trabajo no hubiera sido posible sin la ayuda brindada por la Facultad de Ingeniería de Sistemas de la Universidad de Lima para realizar la investigación *Expansión*

* Profesora en la U. de Lima y miembro de Thalassa-Perú. El presente trabajo fue presentado al I Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima, 6-7/11/1996.

geográfica europea: un proceso de larga duración, gracias a la cual pude tener una mayor información de la ciencia y técnica de la época de los grandes descubrimientos, en especial lo concerniente a cartografía, naves y rutas de navegación.

*Venient annis saecula seris quibus Oceanus
vincul rerum laxet, et ingens pateat tellus,
Tethysque novos detegat orbes,
nec sit terris Ultima Thule¹*

[“Vendrá un tiempo en el curso de los siglos
en que el Océano abrirá las barreras que cierran el mundo
y hará descubrir un inmenso continente.
Entonces Tetis, reina de las ondas revelará nuevos mundos
y sobre la tierra no existirá ya más una última Tule”].

Al tomar como punto de partida este texto de Séneca, debemos considerar, en primer lugar, la perennidad de las estructuras mentales y en especial el legado de la Antigüedad clásica que ha nutrido al mundo medieval con sus tradiciones y, sobre todo, con su información geográfica.

Referirse a ese mundo clásico es considerar el papel del mar Mediterráneo y, naturalmente, sus conexiones con las islas del Egeo y el mundo cretense, los logros de los fenicios traspasando el estrecho de Gibraltar (650-630 a.C.) y comerciando al igual que los griegos con los habitantes de la península ibérica, una especie de El Dorado de la época. Continuando este avance, están los cartagineses, quienes realizaron las primeras exploraciones atlánticas documentadas (inicios del siglo IV a.C.), llegando a una isla fértil y grande según Diodoro de Sicilia. ¿Sería tal vez Madera como señala Céspedes del Castillo?²

Esos viajes no son los únicos. A ellos se suma el realizado por Pytheas de Massalia (330-315 a.C.), quien efectuó un extenso viaje por Europa septentrional hasta las regiones escandinavas, y cuyos resultados expuestos en un tratado ya perdido, fueron mencionados por autores como Diodoro, Plinio, Polibio y Estrabón.

Es posible que en estos momentos iniciales se llegara a las Islas Canarias pero hay dudas al respecto. Lo que sí es seguro es la realización de viajes de cabotaje por las costas atlánticas, aunque no en las septentrionales, salvo en lo referente a la limitada incorporación de Inglaterra por los romanos.

En realidad, durante este período se tiene la imagen del Atlántico como el ‘mar tenebroso’, y la curiosidad e interés por lo desconocido tienen como contraparte el temor y la atracción por lo fantástico en las narraciones. Es el caso de aquellas de Plinio el antiguo (23-79 d.C.) en la *Historia natural*, en los *mirabilia* o en los tratados

1.- Séneca, *Medea*, Acto II, Escena III. Traducción de José María Pemán en Prólogo de *Obras de Séneca* (Madrid, E.D.A.F., 1964).

2.- Guillermo Céspedes del Castillo, *La exploración del Atlántico* (Madrid, Ediciones Mapfre, 1991).

como, por ejemplo, *De situ Orbis*, de Pomponio Mela (41-45 d.C.), compilado en el siglo III por Cayo Julio Solino con el título de *Collectanea Rerum Memorabilium*, que tuvo gran difusión durante la Edad Media e incluso fue editada en el siglo XVI.

A inicios de la llamada Edad Media, el papel de los monjes irlandeses es muy importante, pues une el factor religioso con la expedición geográfica. Hacia el siglo VII visitan islas o se establecen en los archipiélagos septentrionales: Hébridas, Orcadas, Shetland, entre otras, y sus relatos didácticos, pero al mismo tiempo poéticos, deben ser analizados detalladamente, teniendo en cuenta que poseen los aportes de uno de los imaginarios más ricos de la historia de la civilización: el celta, que cristianizado o “domesticado”, hasta cierto punto, va a combinarse con los otros elementos preexistentes: clásico grecorromano y judeocristiano, a los que más tarde se unirán los del mundo islámico, dando así forma al imaginario medieval tan rico en variedad, colorido y belleza.

¿Cómo se presentaron las categorías del espacio y el tiempo en el mundo medieval? En realidad de manera muy diferente; evolucionaron lentamente y sobre todo de forma muy perceptible en los últimos siglos. Su concepción del universo liga los mundos celestial y terrenal, lo espacial se une a lo religioso y moral, no hay uniformidad en esa imagen del universo: esfericidad, disco plano o combinación de ambos están presentes, sin olvidar la imagen de las esferas concéntricas.

Existe la unión fácil entre lo terrestre y lo temporal; no se presenta una distinción clara entre lo real y lo imaginario pero se dan, sin embargo, claras oposiciones entre lo positivo y lo negativo, con una marcada verticalidad y diferencia entre alto y bajo. Cabe señalar también que a partir del siglo XII el movimiento adquiere importancia. Esta movilidad está relacionada con la aventura y la experiencia religiosa, y además esos viajeros atraídos por lo maravilloso e inesperado ven en lo lejano lo extraño, lo sorprendente e inimaginado, porque se trata de ‘lo otro’; incluso temen que sea semejante.

Es posible que esas mentalidades consideren en el espacio terrestre el cromatismo, la hibridez y la ambigüedad, y en el espacio sobrenatural la pura luz o las completas tinieblas, homogéneas e inmutables. Esos ‘más allá’ son muy alejados a nivel de lo horizontal, mientras que son muy elevados o profundos en lo vertical. Al hablar de lo literario veremos cómo es su espacio, sin olvidar que las creencias populares perciben este mundo y el ‘más allá’ como continuidad y similitud (es el caso de las hadas y encantamientos celtas que revelan el espacio pagano de los difuntos) a diferencia de la religión oficial que los percibe en clara distinción.

Ese espacio medieval tiene un elemento atemorizador por excelencia: el mar. De ahí que hasta el siglo XIII la expansión europea estaba volcada claramente a lo territorial, en los límites de lo conocido o poco conocido. Se necesitan condiciones que favorezcan la apertura a lo marítimo y a lo insular pero no es la coyuntura desfavorable del siglo XIV la que permita esa búsqueda de ‘lo otro’; por el contrario, la gran depresión aumenta aún más los temores en sociedades que tienen miedos espontáneos y permanentes al mar, y esto se aprecia en los diferentes grupos sociales que cuentan

con diferentes utillajes técnicos y mentales hasta más allá del siglo XVI.

*C'est l'espace, c'est la mer. Pour quelques uns, très hardis –les découvreurs de la Renaissance et leurs épigones–, la mer c'est la provocation. Mais, pour le plus grande nombre, elle est restée longtemps dissuasion et par excellence le lieu de la peur.*³ ["Es el espacio, es el mar. Para algunos, muy atrevidos –los descubridores del Renacimiento y sus epígonos– el mar es la provocación. Pero para la mayoría, ha permanecido durante mucho tiempo como disuasión y por excelencia, el lugar del miedo"].

¿Por qué ese miedo? Es cierto, el mar es peligroso porque trae una serie de males como las pestes, las invasiones o incursiones no deseadas, pero las leyendas acrecientan los temores. Así, por ejemplo, las olas enormes son consideradas los fantasmas de las esposas de los marinos, los instrumentos musicales interpretan el *Dies Irae*, la leyenda del holandés errante y del buque fantasma que mantiene la supervivencia del bajel como fúnebre; esa nave es el infierno y su capitán el demonio. Es un cuento antiguo que asocia el bajel con el depósito funerario pero también por la existencia de barcos fantasmas sin tripulación y por quienes se debe rezar el *Requiescat in pace* o celebrar misas por el descanso de su alma. Asimismo, el temor a los accidentes a causa de los arrecifes, los vientos o las tempestades (es un tema literario por excelencia), los oleajes, los bancos de arena, las luces y pillajes en las costas –sobre todo sardas, sicilianas y bretonas– y, especialmente, a la enorme extensión del mar.

Las advertencias continuas de poetas clásicos, romances medievales y relatos de viajes acrecientan el miedo, y así lo confirma el material documental que he trabajado sobre el tráfico comercial entre Castilla y Flandes o Carrera a Flandes.⁴

Los relatos aumentan el miedo a un símbolo claro de peligro (caso del diluvio universal), locura (nave de los locos), desorden, muerte y de seres amenazadores como Circe, Leviatán, Lorelei y Polifemo, sin olvidar que los marinos son gente que teme a lo desconocido (como lo muestra el caso del Cabo Bojador y su característica como obstáculo psicológico en el avance costero africano).

Asimismo, es importante recordar lo analizado por Le Goff en su artículo *L'Occident médiéval et l'Océan Indien: un horizon onirique*⁵ respecto de la situación de temor y atracción que se siente en la Edad Media por ese mundo oriental, donde están presentes las islas numerosas, felices, exuberantes y plenas de riquezas, y donde no existen restricciones.

Y en ese mar cerrado (medieval), enorme y desconocido que se abre en los inicios de la modernidad se encuentran las islas y archipiélagos; la isla como un tema universal que se rejuvenece y revitaliza, fascinante o repelente, íntimo y cerrado, extraño y diferente, refugio, aislamiento, soledad y muerte, belleza, luminosidad, plenitud de riquezas, aparición y ocultamiento, lugar de protección, extraño y temible pero

3.- Jean Delumeau, *La peur en Occident* (París, Éditions Fayard, 1978), p. 49.
4.- Gloria Cristina Flórez, "La carrera a Flandes". En: *Sociedad y expansión*, Tomo I, Universidad de Lima, Lima, 1994, p. 26.
5.- Jacques Le Goff, *Pour un autre Moyen Âge* (París, Éditions Gallimard, 1977), pp. 280-98.

también el Edén e incluso la morada de los muertos, el Avalón de los celtas.

Lugar de virtudes, según *De Universo* de Rábano Mauro (856), la isla es centro espiritual, mundo de riquezas, y simboliza la felicidad en los sueños, deseos y literatura pero es también de difícil acceso.

*Peut-être la figure d'île, en un moment où basculaient les vieilles épistémies, rendait-elle plus facile le passage entre avant et après, offrant au discours des découvreurs un lieu commun propre à contenir identité et différence dans un espace neutralisé.*⁶ ["Quizás la figura de la isla en un momento donde se volcaban viejas epistemias hacía más fácil el paso entre antes y después, ofreciendo al discurso de los descubridores un lugar común, adecuado para contener identidad y diferencia en un espacio neutralizado"].

Esas islas, por lo general alejadas del continente, antes del siglo XIV se colocan de manera arbitraria y en número exagerado en los mapas, por ejemplo en Marco Polo; a veces son inexistentes o duplicadas.

Durante la Edad Media se han considerado múltiples islas y entre ellas se pueden señalar como las más importantes:

- a) la isla perdida mencionada por Honorato de Autun o Pseudo Honorio (siglo XII) y que solamente es posible verla cada siete años;
- b) las maléficas como el Infierno, Brasil, considerado el antiparaíso, y, sobre todo, la Antilia o Antilla. Esta última, cuyo significado es anteisla, se registra por primera vez en 1424 en numerosas cartas náuticas de la época, si bien en ciertos casos se le da el nombre de isla de las siete ciudades;
- c) las islas que tienen estatuas protectoras o amenazadoras; tal es el caso citado en el relato de Simbad en *Las mil y una noches*, pero igualmente otras islas cercanas a la costa africana;
- d) las bíblicas de Ofir y Tarsis relacionadas con Salomón y sus riquezas;
- e) la de los Reyes Magos ¿serían tal vez las islas de San Bartolomé del viaje de Álvaro de Mendaña?;
- f) la isla Taprobana (Sumatra);
- g) las islas asiáticas, como Cipango, Java y Molucas, famosas por sus riquezas e importantes para el comercio;
- h) las del ciclo artúrico: las islas lejanas, Pino Verde, Isla Giratoria, Ínsula Firme o Ínsula Dudada, Isla Perdida, Isla de Oro y la famosa Avalón, equivalente al Paraíso;
- i) las islas míticas galesas, como Inis Gutrin (Isla de Cristal o Glastonbury);
- j) la Thulé griega, identificada en ciertos casos con Islandia y, en otros, con las islas Shetland;
- k) las islas clásicas, como la Ea de Circe, que se identifica posteriormente con un promontorio situado en las costas de Campania; la Oigia de Calypso, a la que se relaciona con la isla de Malta pero también con alguna isla situada cerca de las columnas de Hércules; la Chryse de la *Ilíada*, ubicada cerca de

6.- Paul Zumthor, *La mesure du monde* (París, Éditions du Seuil, 1993), p. 251.

Troya; las Afortunadas (Islas Canarias) y las Hespérides, y especialmente los Campos Elíseos, situados según Hesíodo y Homero en las Islas de los Bienaventurados;

l) la isla maldita del Lai José de Arimatea.

Sin embargo, considero que una de las islas más interesantes está relacionada con el llamado Ulises medieval, San Brendano (Brendán y Borondón, entre otras apelaciones), de quien contamos con ciertas informaciones sobre su vida y obra.⁷ Se trataba de un monje irlandés que vivió entre los años 484-576 y realizó sus estudios en la región de Gales (Inglaterra). Ordenado presbítero por San Acadio el año 512, logra posteriormente ser abad y finalmente obispo de Allth. Entre sus logros se cuenta la fundación del monasterio de Clonfert, con más de 3.000 monjes, además de sedes religiosas y episcopales, así como la influencia que ejercerá en personajes de la época como san Malo, otro famoso santo ligado al mundo de los marinos. Aparte de su labor evangelizadora en Gales e Inglaterra, que le permitirá ser canonizado posteriormente, su fama se ha perennizado gracias a la aventura de sus viajes. Éstos nutrieron la imaginación de innumerables generaciones, desde las primeras elaboraciones basadas en la *Navigatio Sancti Brendani*, que se redactaron hacia el siglo X, en el entorno de los emperadores otomanos, continuando con la reelaboración hecha por el obispo Benedeit para la reina Matilde de Inglaterra el año 1130, hasta las traducciones con múltiples variantes a otros idiomas desde el siglo XIII.

El relato del viaje puede resumirse brevemente:

Brendano ha oído hablar de una "tierra de promisión" que está habitada por santos y que se encuentra más allá del océano. Así, decide abandonar el monasterio que dirige para ir a la búsqueda de esa tierra bienaventurada donde se ubicarán los buenos. Luego de un período de purificación construye una nave y se embarca con 17 compañeros. En el recorrido que realiza encuentra islas desiertas y también habitadas, en las que son bien acogidos. Encuentra también una isla brumosa y pestilente que parece toda de fuego, rodeada de agua hirviente que consideran que es el infierno con feroces herreros, además de otras escenas impresionantes que se les presentan, como el suplicio de Judas. ¿Se tratará de islas volcánicas y géisers en la zona de Islandia? Finalmente, llegan a la tierra de promisión de los santos, recogen frutas maravillosas (piedras preciosas) en un lugar de eterna primavera y donde hay calor, comida y escalera al cielo (referencia al árbol cósmico), y luego de siete años, es decir de realizar siete veces el circuito, regresan a su monasterio, donde escriben el relato de sus aventuras.

Los elementos más interesantes para nuestro trabajo son:

a) las variadas islas que encuentran: las que tienen ovejas de lana blanca; la que resulta ser una ballena; las islas con pájaros blancos (los ángeles caídos); la de Albea, donde los monjes de la abadía fundada por San Albán son alimen-

7.- Régnie Pernoud, *Les saints au Moyen Age*; José A. del Busto, *Historia de los descubrimientos geográficos*; Jean Favier, *Los grandes descubrimientos*; Jean Marx, *Las literaturas célticas*, A. Rivoallan, *Présence des Celtes*.

tados directamente por Dios; la isla que se asemeja al infierno y aquella con agua espesa, peces en abundancia y cuyas hierbas intoxican, ¿alguna relación con la región de los Sargazos?

b) las fuentes, los árboles, el castillo con muros de cristal, la torre que se eleva en el mar hasta las nubes, blanca como el cristal, dura como el mármol y transparente como el agua ¿es acaso un iceberg de las regiones septentrionales como se ha afirmado?; los animales fantásticos que nos recuerdan el rico bestiario del imaginario medieval, la columna de cristal con el tabernáculo y el cáliz.

El relato que hemos presentado con tanta brevedad tiene relación, al parecer, con el género *Imrama*, propio del mundo irlandés cristianizado (Visión Tundal o Tyndal). Es la navegación hacia la isla de los dioses y los hombres, realizada a inicios del mundo medieval y donde no es posible descartar las relaciones con el mundo clásico y el cristianismo, pero considerando siempre lo fundamental del aporte celta, como es el caso de otros relatos: la navegación del héroe Bran (siglo VIII), la navegación de Maël Duin (siglo IX), el viaje Tergne, el viaje de Sneldgus (siglos IX-X), y las influencias de los monjes de San Columbano, Los Doce Apóstoles de Irlanda y las sagas de Cuchulain y de Cormac.

Prueba de la importancia de este relato para las mentalidades del Occidente la encontramos en referencias existentes en la Edad Media como, por ejemplo, en las historias de Raúl Glaber y en otros manuscritos; igualmente en cartas náuticas (la de Dulcert en 1339 la confunde con la de Santa Ursula y Merlín, la catalana de 1375), mapas (desde el de Herford hasta el siglo XVII) y en frescos en Prusia e Italia. Sus ediciones, incluso con grabados, se han prolongado hasta la actualidad.⁸

Si bien en el texto se mencionan imágenes reales: volcanes, géisers, islas, pingüinos y focas o bancos de hielo, existen también innumerables elementos legendarios como el gigante Polifemo, la roca de Prometeo, la ballena o la fuente que adormece. De tal manera que a partir del siglo XIII ha comenzado a ser rechazado como relato fidedigno y considerado más bien como un texto que ayuda a la imaginación, cristianiza lo maravilloso, enseña y moraliza al lector y lo impulsa a la búsqueda no solamente de islas lejanas sino también de su perfección espiritual, sin olvidar que en muchos casos ayudó, sobre todo, a fomentar una enorme credulidad en lo geográfico. Y esta característica se vio incrementada por la existencia de otros relatos medievales como las narraciones de viajes -islámicos y cristianos-, o de peregrinaciones, poemas (especialmente los relacionados con la materia de Bretaña y los relatos sobre el rey Arturo y sus caballeros), baladas, sagas, poemas de caballería y crónicas, incluso falsificadas.

A partir del siglo XIV se presenta una situación clara en la península ibérica. En primer lugar se debe mencionar el ascenso de la casa de Avis en Portugal, que significó para este reino la consolidación de su política internacional, especialmente con relación a Castilla e Inglaterra pero, sobre todo, una política interna cohesionada, con

8.- La última edición del relato de Benedeit es la realizada por Editorial Siruela en 1995.

aspectos jurídicos importantes, como la unificación de normas y la introducción del derecho romano, así como lo relacionado con los enfrentamientos al Islam. Así, la toma de Ceuta, en 1415, está ligada tanto a la expansión del cristianismo y al ideal de Cruzada como al deseo de controlar nidos de piratas en el Magreb e impedir cualquier posible invasión de musulmanes procedentes de África. Pero, son los móviles económicos los que son sumamente importantes en la política expansiva portuguesa: la búsqueda de oro proveniente del Sudán, en estrecha relación con la economía de las caravanas transaharianas, pero igualmente la necesidad de completar el comercio costero africano con la búsqueda de tierras, importante para la economía azucarera; el prestigio del naciente Estado; la obtención de mano de obra esclava; las concesiones a los diferentes estamentos de la sociedad portuguesa e incluso la posibilidad de realizar pillajes en las embarcaciones o zonas costeras africanas. Ese proyecto nacional, como podría denominarse, integró variados factores y, sobre todo, combinó lo social y personal con factores accidentales, en lo cual fue sumamente importante la labor de Enrique el Navegante como pionero en el avance atlántico y en la colonización, comercio y explotación de las islas. Para ello se apoyó en la labor realizada por intelectuales y marinos en Sagres, quienes integraron con éxito los aportes de la especulación con los avances prácticos de la navegación costera e isleña y que favorecieron las innovaciones técnicas fundamentales para que los descubrimientos fuesen exitosos.

Posteriormente, el reino castellano participará activamente en la expansión geográfica marítima. Este hecho se ve motivado por una serie de factores que están en juego en dicho proceso, entre ellos, la necesidad de solucionar dificultades existentes con Portugal, agravadas especialmente por el enfrentamiento entre Isabel la Católica y Juana la Beltraneja. Asimismo, evitar cualquier intromisión del reino de Aragón en los asuntos castellanos; aumentar el poderío castellano frente a otras potencias europeas como Inglaterra o la Hansa, debido a que es vital para Castilla proteger las rutas septentrionales europeas, fundamentales para su tráfico comercial con Flandes; al mismo tiempo era necesario buscar nuevas rutas hacia las Indias, que no hubiesen sido concedidas a Portugal.

Lo anterior nos explica la trascendencia, a partir del siglo XV, de las concesiones otorgadas a quienes descubrieran tierras, en especial islas y, sobre todo, las concesiones pontificias, porque esas bulas son concesiones, donaciones o investidura de tierras amparadas en el derecho público europeo vigente a fines del siglo XV, siendo las bases jurídicas de esta doctrina omniinsular el *Privilegium Constantini* o donación constantiniana, sustento legal del poder temporal de la iglesia. Éste se basaba en la concesión hecha por el emperador Constantino de sus insignias temporales al Papa Silvestre I al abandonar Roma y dirigirse a la Nueva Roma o Constantinopla. Es así como el Papa se convirtió en el depositario del poder temporal en Occidente, transmitiéndolo a sus sucesores al mismo tiempo que sus poderes espirituales. Este documento, considerado auténtico en el siglo XI, afirmaba que: "Constantino... concede al Papa y a los sucesores de éste una larga serie de privilegios, potestades e insignias y, con ellas, el palacio y la soberanía sobre la porción occidental del Imperio... cuyo

objeto es el procurar la manutención de las iglesias, en Roma, de los apóstoles, Pedro y Pablo".⁹

De tal manera que los pontífices realizarán las siguientes concesiones:

- a) Bula *Cum Universal Insulae*, del 3 de junio de 1101, concediendo el Papa Urbano II la isla de LÍpari.
- b) Bula *Omne Insulae*, del 28 de junio del mismo año, por el citado pontífice, quien concede al obispo de Pisa la isla de Córcega.
- c) En 1155 Adriano II entrega a Enrique II de Inglaterra la isla de Irlanda a cambio de un tributo temporal, porque las islas pertenecen *jus proprium* a la Iglesia (es una dependencia de tipo feudal).
- d) En 1344 Clemente VI concede las islas Canarias a Don Luis de la Cerda.
- e) En 1455 el Papa Nicolás V concede a Portugal, por medio de la Bula *Romanus Pontifex*, la posesión de las islas Azores, Cabo Verde, Madeira, etc., recién descubiertas frente a las costas africanas, y la confirma Calixto III en 1456, Sixto IV en 1481 e Inocencio VIII en 1485.
- f) Bulas concedidas por Alejandro VI, en 1493, a raíz de los descubrimientos colombinos.

Por lo general, estas concesiones fueron hechas en época de dificultad del papado con el objeto de obtener el apoyo del poder civil.

En el proceso descubridor americano tendrán enorme importancia las islas, lugares remotos y sobre todo llenos de riquezas y de maravillas; ellas formarían un puente entre Europa y Asia. Esas Islas Afortunadas serían de enorme ayuda en el viaje: proveen agua, alimentos e incluso mantienen la ilusión de lo ya escuchado anteriormente respecto de San Brandán y otras islas, cercanas o lejanas de la península ibérica.

Ese imaginario de fines de la Edad Media en el que están mezclados lo fabuloso, extraño, monstruoso o maravilloso no desaparece sino que da paso a otra transformación importante en cuanto a lo mental: el nuevo imaginario que surge del encuentro entre *salvajes* y *civilizados*.

En los años siguientes a los grandes descubrimientos geográficos se va precisando mejor la ubicación y características de las islas y archipiélagos, pero han seguido estando presentes, como ya se ha anotado, una serie de informes erróneos e ideas absurdas sobre las islas lejanas. Por suerte, las exploraciones realizadas en los siglos siguientes ayudarán a tener un mejor conocimiento de ellas, así como de su representación cartográfica.

A pesar de los años, las islas se mantendrán en ese imaginario americano; prueba de ello son sus transformaciones y la persistencia en un relato de Washington Irving en el siglo XIX: *El adelantado de las siete ciudades o la isla fantasma*. El autor ubica la historia en la época de Enrique el Navegante, en la primera mitad del siglo XV, cuando un piloto ve la isla desconocida en la que siete obispos se han refugiado en el siglo VIII luego de abandonar la península ibérica ocupada por los árabes. En esa isla

9.- Luis Weckemann, *Constantino el Grande y Cristóbal Colón* (México, Fondo de Cultura Económica, 1992), pp. 29-30.

han fundado siete ciudades (siempre el número siete). Este relato impactó a un gentil-hombre de la corte portuguesa, Fernando de Ulmo,¹⁰ quien obtuvo la comisión del monarca Juan II como adelantado o gobernador de la tierra que descubriera, bajo ciertas condiciones. Este proyecto resulta atractivo para los aventureros pero también acarrea la burla de su entorno, recibiendo Ulmo el apelativo de "adelantado del país de las nubes".

Una vez preparada la expedición se dirigen a las Canarias, pero el viento separa la carabela del adelantado que llega a una bella isla montañosa, con un paisaje maravilloso y gente vestida al estilo visigodo, que habla castellano. Un diálogo se repite continuamente:

- ¿Quién va?
- El adelantado de las siete ciudades.
- Bienvenido, señor adelantado.
- Adelante.

Luego de un festín en la isla, se inicia el regreso a la nave y nuevamente se escuchan las voces que dicen:

- Buenas noches, señor adelantado.

Al despertar, Fernando de Ulmo está en un velero que lo ha recogido de un bote a la deriva y descubre al regresar a Portugal que ha pasado un siglo y tres generaciones se han dado en ese período. No creen en su aventura y solamente despierta burla e incredulidad. Vuelve a las Canarias y quienes lo ven dicen: "Ha ido a la isla de San Brandán donde cada noche es un siglo".

En este cuento de Irving encontramos tópicos muy interesantes, entre ellos: las islas que aparecen y desaparecen, bienvenida y festín, arrullos y cantos que adormecen, tiempo que transcurre sin sentir (al igual que en el cuento Rip Van Winkle) y siete obispos (¿monjes irlandeses u obispos godos?).

Hoy día, las islas no han desaparecido del imaginario colectivo: ¿quién no habla de esas islas cercanas, como aquellas de nuestra costa que favorecieron el boom guanero del siglo pasado?; ¿quién no sueña con aquellas islas llenas de animales exóticos, como las galápagos?; ¿o con mujeres encantadoras y maravillosas playas como Tahití o Hawaii, sin olvidar lo que puede significar para los estudiosos el descifrar los enigmas de la isla de Pascua? Y, por último, ¿quién no ha soñado en algún momento de su vida con tener una isla en el Egeo como Onassis? No creo que alguien diga que no le gustaría.

10.- En su obra *Before Columbus*, Fernández Armesto se refiere a un flamenco en la corte portuguesa, Fernando Van Ulmen, quien recibió mercedes reales.

Un cuadrante fabricado en La Habana en el siglo XVII

J.M. Goicochea Portuondo*

En la extensa bibliografía náutica española de los siglos XVI y XVII aparecen dos obras de navegación escritas en América Latina, la primera en el siglo XVI y la segunda en el siglo XVII. La primera de estas obras titulada *Instrucción Náutica para el buen uso y el regimiento de las naos*, escrita por el Dr. Diego García de Palacio, oidor de la Real Audiencia de México, fue publicada en esa ciudad en 1587. La segunda de estas obras tituladas *Arte de Navegar, Navegación Astronómica, Teórica y Práctica*, la escribió el Dr. Lázaro de Flores, residente en la ciudad de La Habana, y se publicó en Madrid, en 1673.

Por su indudable interés, desde el punto de vista latinoamericano, reproducimos a continuación, en español moderno para facilitar su lectura, y con la autorización de la Biblioteca Pública de Boston, en cuyo departamento de libros raros se guarda uno de los pocos ejemplares existentes de esa obra, la descripción que el Dr. Lázaro de Flores hace de un cuadrante que se fabricaba en La Habana en el siglo XVII.

En el capítulo XVII de su obra titulado: "De los instrumentos que son a propósito para observar las Estrellas y el Sol", Flores dice lo siguiente:

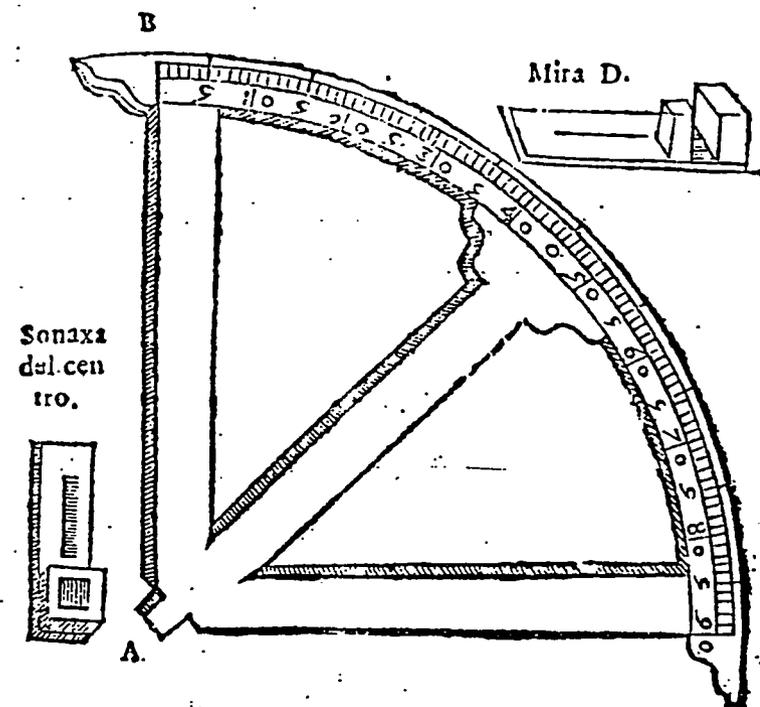
He querido dilatar hasta ahora el tratar de los instrumentos que son a propósito para observar las Estrellas, y el Sol, por tratarlo aquí todo junto, y los que hoy más se usan son el Astrolabio, Ballestilla, y Cuadrante; y en cuanto a lo primero que es el Astrolabio, es muy a propósito para observar el Sol, de el cual, y su fábrica escriben muchos, y muy bien: por lo cual no trataremos aquí de él, solo advertiremos que para observar la altura a las Estrellas en la Mar no es instrumento a propósito, porque la inestabilidad de el Navío no puede dar lugar por el frecuente balancear a que la vista pueda asegurar la Estrella por los agujeros de las pínulas, por ser tan pequeños, que aun estando en tierra con mucha quietud no se puede observar por ellos; salvo por los Astrolabios grandes que de semidiámetro tienen una vara, que éstos son a propósito para la observación de las Estrellas en tierra. En los que toca a la Ballestilla, que otros llaman radio Astronómico, hallo ser mejor instrumento para observar las Estrellas y su particular uso fue para

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Estados Unidos.

ello. De la fábrica de la cual trata Céspedes con mucha erudición; por lo cual excusaré el tratar aquí de ella, remitiéndome a él, y a otros, que en la Latinidad tratan de su fábrica, salvo lo que diremos después de ella.

El otro instrumento con que se observa el Sol, y las Estrellas, y el más verídico, y cierto para observarlas, es el Cuadrante, y aunque hay muchos de diversas fábricas, éste que pondremos aquí es el más práctico, y fácil, y cópiolo para muchos usos en la Astronomía, el cual hoy se fabrica en esta Ciudad con mas perfección que hasta ahora ha hábido; y aunque es muy semejante a el que escribe Céspedes, todavía diferencia mucho de él, pues con éste que aquí se fabrica se puede observar el Sol en la Mar, y las Estrellas también con mas comodidad que con otro instrumento, y con el de Céspedes solo se observa en tierra; la fábrica de este cuadrante, es en la forma siguiente: En un pedazo de tabla bien labrada, y pulida, que sea de madera fuerte, y seca, porque no tenga que embeber, se tirarán dos líneas rectas, que en una punta de la tabla se corten en ángulos rectos; supongamos, en el cuadrante presente en A. en el cual tocamiento se hará el centro desde el cual punto con un compás de puntas delgadas, y aceradas a distancia de una tercia poco más, o menos, y cuanto mayor fuere será mejor, se tirará una cuarta parte de un círculo, que tocará a aquellas dos líneas rectas antes tiradas; supongamos, en el cuadrante presente en B. y en C. y quedará formado el cuadrante, para que en él se pueda hacer la graduación, la cual se hará dividiendo la línea Curva que forma el cuadrante con el compás en tres partes iguales, y luego cada una de estas tres en otras tres partes iguales, con que toda la circunferencia quedará dividida en nueve partes iguales, que cada una valdrá diez, de lo que toda la circunferencia vale noventa; con que vuelta a dividir cada parte por mitad valdrá cada división 5, grados, los cuales se dividirán en la propia línea de las divisiones con una misma abertura de compás, dando a cada división cinco, con que quedará todo el cuadrante dividido en 90 grados y después a cada uno de estos grados se pueden volver a dividir por mitad, con que quedarían divididos en medios, y estos medios si se volvieran a dividir quedarán en cuartos de grados, y si se le pudieren dar mas divisiones, como en los cuadrantes grandes, también se le pueden dar para que quede más perfecto; advirtiéndole, que las líneas de cada división han de ser tiradas, de suerte, que caigan perpendiculares al centro: porque así miden los grados con más perfección. También que las líneas que dividen los grados se diferencien de las que dividen los medios, y cuartos, porque con facilidad se conozca cuales son los unos, y los otros, y quedará así: [ver figura en p. opuesta]

A este cuadrante en la parte de el centro se le hará una espiga cuadrada de el grueso de un dedo, o de el grueso del mismo cuadrante, como se ve pintada en el punto A. y su largo, que sea igual con el centro, para que se pueda poner en la cuenca de el ojo, para que el centro de el cuadrante venga a quedar igual con el humor cristalino, que está en el medio de el ojo situado, que es donde hacen pirámide, y centro los rayos visuales. Y también para que en esta parte se le pueda encajar una sonaja semejante a la G. que queda pintada, con la cual se observa el Sol, así en la mar, como en tierra.



Formado así el cuadrante se harán dos pínulas, o sonajas, semejantes a la mira D. que queda dibujada con sus encajes, que ajusten a lo grueso de el cuadrante, y puedan correr por una parte, y otra, de tal suerte, que dos tojinos que abrazan el cuadrante, particularmente el que cae a la banda de la graduación estén iguales con la misma pínula, y miren por la línea recta a el centro de el cuadrante, como mira a el centro también la graduación, para que los grados que cortare el tojino sean los propios que los corta la pínula. Dispuesto así este instrumento, con todas estas dos pínulas se observan las estrellas fielmente, y con mucha facilidad, en esta forma.

Puesta la una pínula encajada en la circunferencia de el cuadrante, que quede en división de grado, la segunda pínula se pondrá mas arriba en la misma circunferencia, y puesto en la cuenca del ojo derecho el centro del cuadrante que está en A. y cerrando el ojo izquierdo procurara descubrir con la vista el Horizonte, que quede justo con la pínula de abajo, y con la pínula de arriba descubrir el centro de la Estrella, y estando así ajustado, que cuando la una pínula está en el Horizonte, la otra parte el centro de la Estrella, los grados, y minutos que hubiere entre la una, y la otra pínula, según que señalan los tojinos de ellas, que caen en la graduación, serán los grados, y minutos que dista la Estrella a el Horizonte. Y también se puede coger la Estrella, y el Horizonte por todas partes de las pínulas, y los grados, minutos que por aquellas partes señalaren en el cuadrante, serán las que tiene la Estrella a el Horizonte. Advirtiéndole, que para excusar yerros que se suelen cometer se ha de procurar descubrir el Horizonte igualmente por toda la sonaja, porque si se tuerce el cuadrante, y se descubre por una parte, y por otra

no, la distancia que se le observare a la Estrella no será verdadera, como acontece cuando se observa una Estrella con otra, que si no se coge igualmente en una línea que esté equidistante con el cuadrante, será distinta la distancia que tienen las dos Estrellas a la que se observa con el instrumento. Como si el rayo visual por donde se ve una Estrella parta por el ángulo que hace la pínula con el cuadrante; y el radio visual de la otra Estrella pase por la extremidad de la otra pínula, es evidente que aquella distancia que aquí se tomare con el cuadrante no será igual a la distancia verdadera que tienen las dos Estrellas; antes será menor cuanto mayor es la línea que se opone a el ángulo recto, que aquella línea que es del cuadrante que abraza a el ángulo recto con el triángulo rectángulo que se forma de la línea de el instrumento y la línea de la pínula, y la que hacen la distancia verdadera de las dos Estrellas, que es como hemos dicho la que se opone a el ángulo recto.

De la misma manera cuando se observa con la Ballestilla se ha de procurar descubrir el Horizonte igualmente con la sonaja de la Ballestilla, que así quedará la Estrella en una línea recta con la sonaja de la Ballestilla; y cuando una Estrella se observa con otra se procurará también que la una coja igual parte de la sonaja que cogiere la otra, para que entreambas queden en una línea recta equidistante, y paralela a la sonaja, para excusar los yerros que en esto puede haber.

Con este cuadrante así fabricado se observa el Sol en la Mar, haciendo una sonaja en esta forma: En un pedazo de palo fuerte labrado en cuadro, se hará un agujero cuadrado, que venga justo a la espiga que se hizo a el cuadrante en el centro, y se cortara para que quede justo con el centro, y teniendo una tablita aparejada de el ancho de dos dedos se procurará ajustar a el encaje que se hizo a el cuadrante; de suerte, que quede tocando a el centro de el cuadrante, y buscando con el compás la mitad de la tablilla, que será aquella parte que toca a el centro; y en otra parte de la tablilla más adelante, buscando también la mitad en los puntos, puesta la regla se tirará una línea derecha, que corte la tablilla en iguales partes, según lo largo de ella, que pase por los dos puntos tomados. En esta línea algo apartado de el cuadrante se ha de hacer una abertura por donde pueda descubrir el Horizonte; la que se debe hacer con tal disposición, que no se tome ninguna madera por la banda de arriba: más si por la banda de abajo se le dará un chaflán, que corte hasta la banda de atrás de la tablilla, en la cual parte también se tirará otra línea que sea igual con la tirada, y justamente pase por la misma parte, lo que será término de la cortadura de el chaflán que se da por la banda de abajo. Désele otro chaflán por la banda de arriba a la misma tabla, para que ajuste también a la parte de la línea tirada, que cae mirando a el cuadrante, y quedarán entre ambos chaflanes encontrados, para que entre uno y otro se pueda descubrir el Horizonte, y quede la línea Horizontal de la sonaja ajustada a el Horizonte. Clavar esta tablilla en el encaje que se hizo para el centro de el cuadrante para que quede más firme; de calidad, que la línea que dijimos tirada caiga en el centro del instrumento, para que ajustando esta línea con el Horizonte quede el centro de el cuadrante en él; y en fin la sonaja quedará formada, como se ve pintada junto a el cuadrante con la letra G.

Esto así hecho se hará otra sonaja, o pínula semejante a las que pusimos para observar las Estrellas, más con una diferencia que por aquella parte que encaje en la circunferencia de el cuadrante, aquel tojino que cae a la parte de la graduación se ha de cortar por la mitad, y por la cortadura se ha de tirar una línea por medio de la sonaja, o pínula a lo largo; la cual línea se ha de abrir por la parte de detrás, que es lo que se ha de poner en el ojo, y la abertura no ha de ser mayor que lo que puede comprender el ojo, y ha de quedar tan sutil por la parte que mira a el cuadrante, que no exceda a lo ancho de la línea tirada siendo sutil; mas por la banda que cae hacia el ojo se puede ensanchar tanto de arriba, como de abajo, para que el ojo pueda con desenfado mirar la sonaja que se pone en el centro, y el Horizonte. Advirtiéndolo, que la cortadura que se le ha de dar a el tojino, que cae a la banda de la graduación mire perpendicularmente a el centro, y que corte igualmente el grado que cortare la línea tirada por la cortadura de él, en la cual se da la abertura que hemos dicho, y quedará formada en la forma que está pintada la sonaja D. que llamamos mira.

Esta sonaja que sirve de mira se acomoda en lo último de abajo de la graduación de el cuadrante; de suerte, que corte igualmente la cortadura de el tojino el último grado: y porque la línea que se abrió no tiró por junto a la cortadura, estará puesta también en el propio grado, y encajada la otra sonaja G. en el centro de el cuadrante, y puesta la mira a el ojo, y por el agujero hecho mirando a la que está en el centro, y por la abertura descubriendo el Horizonte; de suerte que la línea Horizontal que se tiró en la sonaja de el centro quede igual con el Horizonte, quedará así el cuadrante nivelado con el Cenit, y el Horizonte, y representará a aquella cuarta parte de círculo que hay desde el Cenit a el Horizonte que cae a las espaldas de el observador, porque la Circunferencia de el cuadrante cae hacia aquella parte.

Por lo cual si puesta otra sonaja movable, como la que describimos para observar las Estrellas en la circunferencia de el cuadrante; la cual mediante el Sol haga sombra, y se fuere levantando, o bajando, hasta que quede igual a la línea Horizontal que se sacó en la sonaja de el centro: y en este punto la línea Horizontal de la sonaja quede justa, y igual con el Horizonte; de forma, que la sombra, línea Horizontal de la sonaja, y el Horizonte queden todos juntos en un radio visual, será cierto que los grados, y minutos que hubiere desde el tojino de la sonaja que sirve de mira, hasta los que corta la que sirve de hacer sombra, contados por aquella parte por donde ajusta la sombra serán los grados, y minutos que tiene el Sol sobre el Horizonte, y los que se hallaren desde la sonaja que hace la sombra, hasta lo último de el cuadrante será la distancia de el Sol a el Cenit.

El padre Clavio en diversas obras Astronómicas que hizo, prueba que toda la tierra, respecto de la esfera de el Sol, es como un punto de donde saca en el libro que compuso de relojes, que la punta de el estilo, o señalador en el reloj tiene la misma proporción que tiene la tierra: y así se debe reputar el señalador por el centro de ella, por el consiguiente que el Horizonte, y particularmente el que vemos en la Mar es el Horizonte verdadero, y dista de el Cenit 90 grados. Ptolomeo prueba lo propio, y es común tendencia de todos. Por lo cual si es el centro de el

cuadrante estuviere igual con el Horizonte, y el cuadrante tendido por el plano Horizontal, lo que así se hace por hace por beneficio de la vista, que pasando por las dos sonajas le pone a nivel con el plano Horizontal, y la parte que en el cuadrante hace Cenit queda el Cenit verdadero perpendicular sobre el Cenit de el cuadrante; de aquí se sigue, que puesto en esta forma el cuadrante si la sombra de la sonaja movable igualarse con la línea Horizontal, los grados que cortare por aquella parte que se ajusta la sombra, serán los grados que tendrá el Sol sobre el Horizonte, y su complemento a 90, lo que dista de el Cenit.

Hasta aquí lo que dice Flores del cuadrante habanero del siglo XVII. Su descripción de este instrumento nos parece doblemente interesante, por tener lugar su diseño y fabricación en América Latina y por considerarlo Flores superior aún a los que se fabricaban entonces en Europa, y segundo, porque la forma en que está escrita nos ofrece un ejemplo peculiar y dificultoso uso del idioma típico de esa época en que el mismo se hallaba en plena evolución hacia su forma moderna.

La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno

Cristián Guerrero Lira *

Según Diego Barros Arana, el origen de la empresa corsaria comanda por Guillermo Brown se relaciona directamente con los preparativos navales emprendidos por las autoridades de Buenos Aires ante las noticias del envío de una fuerza militar desde España en 1815. Dice el historiador

cuando comenzaron a hacerse los aprestos, se reconoció que las naves que quería armar el gobierno patriota, eran simples barcos de comercio que podían utilizarse con ventaja en empresas atrevidas de corso o contra buques de condiciones semejantes, pero que habría sido una temeraria imprudencia el lanzarlos contra una flota que contaba con verdaderos navíos de guerra. Fue, pues, necesario renunciar a todo pensamiento de hacer una seria guerra marítima, y pensar en empresas de otra clase.¹

A esto agrega que fueron algunos de los exiliados chilenos, que habían buscado refugio en las Provincias Unidas del Río de la Plata tras la derrota infringida por las armas realistas en Rancagua, quienes propusieron a las autoridades la realización de un corso en la costa del Pacífico, empresa que en el plano económico reportaría grandes beneficios. Así, en setiembre de 1815 se finiquitó el convenio entre los armadores y el gobierno del Río de la Plata y el 15 de octubre siguiente, la primera división de fuerza corsaria zarpó de Buenos Aires.

Nuestro interés no se centra en las aventuras y desventuras militares que enfrentó esta empresa, que ya han sido detalladas por muchos historiadores, sino en su proyección sobre el comercio chileno-peruano, plano en que el análisis encuentra mayor fecundidad, ya que la necesidad de mantener este tráfico aparece como el elemento que, junto al marcado fidelismo del virrey Abascal, impulsó la intervención contrarrevolucionaria en Chile, en consideración de su esencial importancia para la economía del Perú en aquella época, no sólo por su valor intrínseco, sino que también proporcionaba parte de los ingresos que el Estado necesitaba para mantener su actividad militar. Fue por la conjunción de estos elementos que se inició la intervención

* Profesor de la U. de Chile y la U. Blas Cañas. El presente trabajo fue presentado al I Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima, 6-7/11/1996.

¹- Diego Barros Arana, *Historia General de Chile* (Santiago, Rafael Jover y otros editores, 1884-1902), t. X, p. 207.

armada en Chile y que la empresa de Brown causó tanta alarma en los círculos monarquistas.

Analizando la oposición enfrentada por las distintas juntas del gobierno que surgieron en el ámbito meridional sudamericano, se concluye claramente señalando que el gran centro contrarrevolucionario estuvo radicado en el Perú, territorio que bajo la conducción de Abascal prestamente las combatió. De manera curiosa, Chile parece escapar a esta respuesta inmediata. De hecho, la Junta de Gobierno se constituyó en setiembre de 1810 y las hostilidades militares recién empezaron a desarrollarse en enero de 1813. Cabe entonces preguntarse ¿Qué factor explica esta tardanza? A nuestro juicio, la respuesta debe buscarse en las vinculaciones económicas que existían entre ambos territorios. Desde la perspectiva monarquista, una intervención precipitada en contra de la revolución chilena podía dañar los intereses económicos peruanos, especialmente los de exportadores e importadores, trabando el abastecimiento del territorio. En mayo de 1811 Abascal decía al Ministro de Estado del Despacho Universal de Indias que los chilenos acababan

*de declarar sus puertos libres para el comercio de todas las naciones con cualesquier género de Europa y Asia. Aquél país, por su pobreza y falta de recursos, es muy poco el comercio que puede hacer con los extranjeros, infiero que su objeto es de que pase a éste clandestinamente por sus manos con gravísimo perjuicio del nacional y a fin de impedir un mal tan grave, quedo tomando las medidas conducentes sin interrumpir el trato recíproco, mientras el decoro o alguna necesidad no me estreche a ello, porque esta gran población recibe de allí los trigos, carnes saladas y sebos, renglones todos de primera necesidad, dando en cambio sales y azúcares sin cuya extracción quedarían arruinadas muchas haciendas considerables lo que causaría tal sensación que en las circunstancias actuales es preciso evitar.*²

En su *Memoria de Gobierno*, refiriéndose al periodo 1810-1812, manifestó la misma idea: "Entretanto este reino -Perú- por la necesidad que tiene de ciertos artículos del reino de Chile, y este mismo de las utilidades que le rinde, subsistieron sin hacer movimiento en sus relaciones de comercio".³

²- Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, *Colección Documental de la Independencia del Perú* (en adelante CDIP) (Lima, 1971 y años siguientes), t. XXII, vol. 1, p. 221.

³- Fernando de Abascal, *Memoria de Gobierno* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 1944), t. I, p. 165. Desde la perspectiva revolucionaria la subsistencia de estos vínculos también era cuestionada. A fines de noviembre de 1812, Bernardo de Vera y Pintado, representante de Buenos Aires en Santiago, hacia presente a su gobierno los esfuerzos realizados en pro de su suspensión, ya que, entre otras cosas, el trigo chileno que salía hacia Lima, terminaba abasteciendo a los realistas sitiados en Montevideo. En carta del 7 de enero de 1813 hacia presente que los miembros de la Junta de Gobierno Chilena "sólo se inclinan a la causa americana cuando ella exclusivamente les proporcione la mejor venta de sus trigos, harinas y carnes". Ambos textos en Fernando Márquez de la Plata, *Correspondencia de Don Bernardo de Vera y Pintado que se Conserva en el Archivo General de la Nación Argentina y Biblioteca Nacional de Buenos Aires*

Así, Abascal radicaba la importancia de la vinculación económica chileno-peruana, en los beneficios que reportaba al propio Perú, pues si bien los mercaderes limeños salían favorecidos con la importación de trigo chileno, era mucho más importante la colocación de la producción local, preferentemente de azúcar, en los mercados chilenos.⁴ De esta última, según las propias palabras de Virrey, dependía en gran parte la subsistencia de "muchas haciendas considerables". En este sentido es importante destacar que el azúcar peruano alcanzó en Chile un precio que ascendía a cuatro pesos y cuatro reales por arroba, debido a que en su mayor parte era remitido a las Provincias Unidas del Río de la Plata.⁵

El abastecimiento de trigo chileno en los mercados peruanos era un elemento de tal importancia para Lima, que cualquier esfuerzo por mantenerlo se justificaba, aunque implicara la postergación de la adopción de medidas punitivas por el momento. Basta sólo con revisar las cifras de este tráfico para comprender su importancia: entre 1800 y 1808 Chile exportó al Perú un promedio anual de 196,232 fanegas del cereal.⁶ Otra prueba de la importancia que para el Perú tenía el tráfico triguero chileno a inicios del siglo XIX es el oficio que Abascal dirigiera al Consulado limeño en 1807, tras la invasión inglesa al Río de la Plata, en el que instaba a la institución, a modo de precaución ante un eventual ataque británico a Chile, a estimular "a todos los dueños de buques [para que] procuren adelantar su envío a Concepción y Valparaíso a efecto de que transporten todo el trigo que puedan y nos proveamos en tiempo en un renglón tan necesario y conducente a la defensa y seguridad de esta capital".⁷

La misma conciencia de la necesidad de reintegrar al territorio chileno a los circuitos comerciales del Perú fue posteriormente expresada por el Virrey Pezuela, tras la nueva pérdida del territorio y del mercado chileno en 1817:

en circunstancias de ser de absoluta necesidad pensar en la recuperación de Chile, pues en otra manera era muy difícil subsistir el Virreinato de Lima, y especialmente esta ciudad, que siempre recibió los principales artículos de aquel reino y

(Buenos Aires, Sebastián de Amorrortu e Hijos, 1941), pp. 85 y 87-92.

⁴- Según Armando de Ramón y José Manuel Larraín, *Orígenes de la vida económica Chilena*, pp. 161-162, el aislamiento chileno respecto del tráfico de azúcar se mantuvo hasta fines del siglo XVIII. Agregan los siguientes datos para la importación de este producto por la vía de Valparaíso: 1762 19,430 arrobas; 1766 38,170 arrobas; 1768 39,275 arrobas, 1769 23,105 arrobas y 1770 39,875 arrobas, señalando que "estas cantidades fueron superiores, ya que hay constancia de que los años citados entraron al puerto de Valparaíso procedentes del Perú un número mayor de barcos que el indicado y registrado por nuestras fuentes [Archivo Nacional de Chile, Capitanía General, tomos 358-362, 367 y 379]. Según otros [Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, tomo 2 (vols. 3 y 4 de sus *Obras Completas*), p. 250], la importación de azúcar de Valparaíso habría sido en 1793 de 57,272 arrobas, con un valor de 157,500 pesos".

⁵- El dato en *El Peruano*, 18/2/1812. CDIP, t. XXIII, vol. 3. Se trata de una carta datada en Santiago el 27/12/1812, pero la edición del periódico lleva la fecha que señalamos arriba. Probablemente la diferencia se deba a un error de imprenta del periódico.

⁶- Ramón y Larraín, p. 288.

⁷- Archivo General de la Nación, Lima (en adelante AHP), Tribunal del Consulado, 11.

*los hacendados no tenían dónde dar salida a sus frutos y azúcares especialmente.*⁸

Por ello, en las instrucciones que diera al general Osorio, al momento de emprender por segunda vez la reconquista de Chile, Pezuela le señalaba que:

*La recuperación del reino de Chile, absolutamente necesaria por la íntima conexión de éste con aquel reino, para la recíproca subsistencia de ambos y seguridad de éste, así porque los frutos de primera necesidad como son trigos, sebos, charques, jarcias y otras materias que produce aquel suelo sostienen éste, como porque de éste salen las producciones de azúcares y otros artículos que mantienen la multitud de haciendas, y sobre este recíproco y necesario comercio hay la circunstancia de que de no tenerle pierde esta aduana medio millón anual en los derechos y de consiguiente, dificultad el poder mantener la guerra y traer indispensablemente la aniquilación de innumerables comerciantes y hacendados que viven solo de este cambio.*⁹

La importancia de este comercio hizo que en las dos oportunidades (1814 y 1817) el Consulado de Lima fuese el principal sostén económico de las expediciones militares. Para dimensionarlo, basta con un par de datos: unos pocos días después de recibir una petición de auxilio monetario realizada por Pezuela en 1817, los comerciantes le hicieron presente que según sus cálculos, la entrada de los revolucionarios en Chile había implicado la pérdida de cerca de “un millón de pesos de resultas de sus negociantes pendientes en aquel reino”;¹⁰ por otro lado, las cifras registradas por la Real Aduana de Santiago, que tenía jurisdicción sobre Valparaíso, refieren claramente una balanza comercial favorable para los importadores: el valor de las mercaderías colocadas en Chile entre 1801 y 1810 ascendió a 2'964,397 pesos; para 1813 fue de 1'591,225 y, finalmente, entre 1814 y 1816 fue de 2'326,775. Por su parte, las exportaciones chilenas, en los mismos años eran, respectivamente de 96,175 pesos, 293,100 pesos y 164.700 pesos.¹¹

Si bien las cifras anteriores se refieren a internación y extracción por la vía marítima en general -es decir, sin discriminación de puertos de origen (para las importaciones) y destino (para las exportaciones)- una revisión de las anotaciones realizadas por los oficiales de la Aduana demuestra que hasta 1816, aquél tráfico se efectuaba fundamentalmente con la ciudad de Lima, aún en aquellos años en que las relaciones políticas no eran del todo armoniosas, tal como sucedió en 1812, en que la mayoría de las salidas por mar se dirigieron hacia El Callao. En esas notas figuran cuantiosas cargas de sebo, harina, almendras, nueces, pellones, estribos, esclavos y mulatos, cobre, pasas, charqui, cecina, mantequilla, efectos medicinales y, curiosamente, algunos artículos venidos desde Buenos Aires y jabón proveniente de Mendoza, que habían entrado legalmente a Chile, figurando el correspondiente número de las guías de

⁸.- Joaquín de la Pezuela, *Memoria de Gobierno* (Sevilla, Escuela de estudios Hispano-Americanos, 1944) p. 158..

⁹.- Pezuela, pp. 195-196.

¹⁰.- AHP, Consulado, 24.

¹¹.- Archivo Nacional de Chile (en adelante ANCH), Contaduría Mayor, 2 serie, tomos 1956, 1957, 1974, 1982, 1984, 1989, 1990, 1994, 1997, 1999, 2002, 2005 y 2006.

Cuadro I
Comercio marítimo chileno en 1813
(ANCH, Contaduría Mayor, 2° serie, tomo 1994)

| Fecha | Cargamento | Comerciante | Puerto de Destino |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| 7/1 | Frutos del País | Lucas Arriarán | Lima |
| 8/1 | Negros (2) | José Martínez | Lima |
| 9/1 | Cobre | Pedro N. Chopitea | Londres |
| 16/1 | Efectos | Manuel Carrera | Lima |
| 18/1 | Charqui | Francisco Mate | Lima |
| 19/1 | Bayetas | Manuel José Semín | Lima |
| 25/1 | Efectos | Pedro Botet | Lima |
| 2/2 | Efectos, Esclavos | Manuel Undurraga | Lima |
| 5/2 | Almendras | Diego Bezanilla | Lima |
| 5/2 | Esclavos | Pedro Arrué | Lima |
| 6/2 | No identificado | Celedonio Villota | Lima |
| 18/2 | Efectos | Pedro N. Chopitea | Lima |
| 20/2 | Efectos | Manuel Garbino | Lima |
| 22/2 | Efectos | [ilegible] | Lima |
| 3/3 | Efectos | Pedro Botet | Lima |
| 6/3 | Mulato | José M. Rufino | Lima |
| 8/3 | Charqui | Agustín Alcérreca | Lima |
| 17/3 | Jarcia | José Trucios | Lima |
| 27/3 | Mulata | Juana Puente | Lima |
| 29/3 | Efectos | Judas T. Reyes | J. Fernández |
| 1/4 | Pesos Fuertes | Antonio del Sol | Nueva York |
| 3/8 | Plata, Cobre | Rafael Beltrán | Londres |
| 25/9 | Cobre | Rafael Beltrán | Londres |
| 13/12 | Jabón | Francisco Zuaragoytia | Coquimbo |

despacho extendidas, una en Buenos Aires y la otra en Cuyo. Igual situación se presentó en 1813 hasta el inicio de las hostilidades militares, ocasión en que el comercio si fue interrumpido, tal como se evidencia en el cuadro I.

Antes de la interrupción ocasionada por la guerra, el principal puerto del destino era El Callao. La gravitación del comercio realizado por vía marítima en la adopción de una posición más agresiva por parte de las autoridades peruanas fue fundamental y por ello contó con el apoyo del Consulado de Lima, corporación que jugó un rol fundamental en el sostenimiento económico del accionar contrarrevolucionario de Abascal, tal como lo demuestra, por ejemplo, el Acta de la Junta de Comercio realizada el 17 de mayo en 1814, en la que se señala que los consulares se comprometieron a aportar una serie de elementos para el avituallamiento del Regimiento de Talaveras de la Reina, por un importe de entre 5 y 6 mil pesos. En otra, la del 18 de junio del

mismo año, se da cuenta de la discusión de un oficio de Abascal relativo a los cursos de acción que se abrían tras la firma del Tratado de Lircay, entre los que se consideraba la posibilidad de desconocerlo y enviar otra expedición militar, lo que en opinión del Virrey no se podría efectuar por falta de dinero¹²; por ello, los consulares

*pulsaron los medios más convenientes para que la contribución fuese pronta y efectiva, pues teniendo a la vista un plan demostrativo de los actuales fondos en este Tribunal y gastos que necesita impedir en descargo de las obligaciones que reconoce, era inexcusable un empréstito que debían hacer los comerciantes en la suma de ciento cuarenta mil pesos que resolvían contribuir al Superior Gobierno para socorro de la expedición.*¹³

Los fondos colocados a disposición del Virrey por parte del Consulado fueron claves para el mantenimiento del esfuerzo bélico. En mayo de 1813, Abascal agradecía un aporte de 200,000 pesos; y unos meses después el de 16,000 pesos mensuales entre agosto y octubre. En 1815 hacía lo mismo por una cantidad de 60,000 pesos. Por otra parte consta, según los cálculos de los Ministros de la Real Hacienda limeña, realizados en 1811, que desde febrero de ese año el organismo consular aportaba 16,000 pesos para la manutención de tropas.¹⁴ Estas cifras no resultan irrelevantes si consideramos que en febrero de 1810 se calculaba que los gastos que irrogaría la defensa del Callao durante ese mes ascendían a 6,000 pesos.¹⁵

Es en medio de estas circunstancias que debe insertarse cualquier consideración que se haga sobre el impacto de la acción desarrollada en las costas del Pacífico por las fuerzas comandadas por Brown. No basta simplemente la consideración militar para comprenderla cabalmente. El Perú, tras la expedición de Mariano Osorio en 1814, había logrado restablecer los circuitos comerciales con el territorio chileno, y la expedición de Brown representaba, en ese entorno, un importante reto al control de los mares ejercido por los monarquistas, con las consecuentes dificultades que la actividad comercial podía enfrentar.

La escuadrilla del Almirante Brown la conformaban los bergantines *Hércules*, *Trinidad* (que fuera puesto a disposición de los organizadores por las autoridades), y *Halcón* (que era de propiedad de su capitán, Hipólito Bouchard). A ellos se agrega la goleta *Constitución*, que fue adquirida por un grupo de exiliados chilenos. Además de proporcionar una de las embarcaciones, el gobierno de las Provincias Unidas aportó la suma de 4,000 pesos para solventar los costos de preparación de la empresa.

Los objetivos de esta fuerza naval eran: hostilizar la actividad comercial que se desarrollaba en el Pacífico; capturar embarcaciones y cargamentos; atacar puertos;

¹².- En su *Memoria de Gobierno*, ya citada, t. I, p.182, Abascal señala que "los ingresos de las Tesorerías no alcanzaban ni para el pan de la tropa de las guarniciones".

¹³.- AHP, Tribunal del Consulado, 23.

¹⁴.- CDIP, tomo 22, vol.,1, pp. 195 -196. Entre 1805-1815 el Consulado aportó, por concepto de donativos y servicios al Rey la cantidad de 3.365.024 pesos, Brian R. Hamnett, *Revolución y Contrarrevolución en México y el Perú: Liberalismo, Realeza y Separatismo (1800-1824)* (México, Fondo de Cultura Económica, 1978), p. 408.

¹⁵.- CDIP, tomo 7, vol.1, p. 394.

realizar acciones de desembarco en distintos lugares a fin de revitalizar la causa revolucionaria y, finalmente, intentar el rescate de los confinados chilenos que se hallaban detenidos en el presidio de la isla de Juan Fernández. De los cinco propósitos, todos fueron intentados con distinto grado de éxito, fracasando, debido a las condiciones marítimas imperantes, el último.

Prueba de la efectividad de la empresa en cuanto se refiere a lograr la alteración del tráfico comercial en las costas del Pacífico lo constituyen las capturas realizadas. En efecto, en las cercanías de la Isla Mocha fue capturada y hundida la goleta *Mercedes*, que se desplazaba desde Chiloé; en la navegación hacia las costas peruanas se capturó a la fragata *Candelaria*, que cargada con frutos del país, había salido desde Chile hacia El Callao; y ya en los días previos al ataque a ese mismo puerto, se capturó un bergantín, que fue desarmado y transformado en pontón; la fragata *Gobernadora*, que circulaba desde Guayaquil con una importante carga de cacao y otros productos; y un pailebot que fuera sorprendido zarpando del mismo puerto. A ello debemos agregar que en el ataque efectuado el día 21 de enero de 1816, los corsarios hundieron la fragata *Fuente Hermosa*, y que en el día siguiente capturaron a la fragata *Consecuencia*, que llegaba desde Cádiz.

Sin embargo, esta no fue la única consecuencia de la presencia de esta fuerza. Debemos considerar, las temporales suspensiones del tráfico. Con anterioridad al zarpe de Brown, y ante las noticias que llegaban desde Mendoza sobre la preparación de su empresa, el Virrey había ordenado que no zarpasen embarcaciones hacia Chile y puntos intermedios. De hecho, aunque las fechas no coinciden, situación que evidentemente se produjo por la llegada de informaciones que hablaban de la "preparación" de la escuadrilla, y no de su zarpe, pero que fueron consideradas verdaderas, temiéndose que en cualquier momento se presentaran, Abascal ordenó, a mediados de marzo de 1815, a Pascual Vivero, comandante de Marina, que el puerto de Callao fuese cerrado a ese tráfico:

*Por noticias que tengo de Mendoza han salido del Río de la Plata en diciembre último cuatro fragatas con bandera de aquel insurgente gobierno, mandadas por ingleses y tripuladas por marineros de la misma nación, americanos y algunos del país, y en todas ellas 300 hombres de tropa emigrada y natural de aquellas provincias, mandadas según se dice por el traidor O'Higgins, con destino a piratar en las costas de Chile y naturalmente de volver a seducirle. El día 9 de febrero se avistaron desde San Pedro y Coleumo cuatro buques que salieron de la isla Santa María con rumbo al norte, los que con dificultad pueden ser los mismos de que se ha hecho mención, según, me lo comunica el señor Presidente de Chile. Por si recalasen a intermedios tengo tomadas mis disposiciones para rechazarlos en caso de intentar algo contra alguno de aquellos puertos; y a fin de que en el Callao haya la vigilancia posible para que no sea sorprendido en él ninguno de los buques dados a fondo, y para que Vuestra Señoría no permita dar a la vela a ninguno con dirección a las costas amenazadas hasta tener mejores noticias.*¹⁶

¹⁶.- Carta de Abascal al Comandante de Marina, 15/3/1815. Archivo Histórico de Marina, Lima

Al poco tiempo, al desestimarse la efectividad de las noticias (producto de la confusión experimentada por el comandante del bergantín *Vigilante*, quien en la isla de Santa María había divisado algunas embarcaciones y, creyéndolas corsarias, dio el correspondiente aviso, cuando en realidad se trataba de naves inglesas) el puerto fue reabierto al tráfico,¹⁷ manteniéndose, empero, las autoridades atentas a cualquier novedad que se presentara, tal como se desprende de una carta que el ya mencionado Vivero dirigiera, el 15 de abril siguiente, al Secretario del Despacho Universal de Marina.¹⁸

Cuando la expedición comandada por Brown ya había zarpado, empezaron a circular noticias sobre ella¹⁹, iniciándose las conversaciones del Virrey con el Consulado (20 de enero de 1816) para arbitrar distintos medios de defensa. Antes que estos pudieran empezar a implementarse, los corsarios atacaron el puerto del Callao (21 de enero de 1816).

En Chile, entretanto, la situación era similar. En diciembre de 1815 arribó a Valparaíso la fragata norteamericana *Indus*, a bordo de la cual venía el capitán José Manuel Leaniz, portador del aviso del zarpe de Brown y sus embarcaciones, y la

(en adelante AHMGP), copias del Archivo Alvaro Bazán, 20.

¹⁷.- AHMGP, copias Archivo Bazán, 18.

¹⁸.- Dicho texto es el que sigue: "Excelentísimo señor: El 7 del corriente entró en Concepción un buque de este comercio, que salió el 24 de marzo sin novedad allí de buques enemigos de Buenos Aires, y noticia a la anterior sobre lo mismo que indiqué a Vuestra Excelencia en el parte anterior, que el no haber vuelto a Valparaíso las fragatas de guerra inglesas que habían salido a reconocer las avistadas sobre la ensenada de Lagunillas el 27 de febrero, cuando desde dicha fecha a haber novedad de consideración lo hubieran sabido en Concepción de oficio, o por cartas particulares en los correos ordinarios de la capital; y ayer entró de Mollendo el pailebot *Saeta* que encontró de 10 a 12 leguas de la isla de San Gallán cuatro fragatas balleneras inglesas, y habló a una de ellas, aunque sin estos antecedentes no examinó sobre lo mismo. Por ello solicitaron su salida para Concepción desde el día 8 tres buques de este comercio, a quienes se permitió sin embargo a tardar los que se hayan en Valparaíso, y estar pendiente por su demora el esclarecimiento y resultado de dicha noticia. Y lo aviso a V.E. en el modo posible por la fragata *Primera Cantabria* que pendiente de este gobierno pudiera verificar su salida hoy o el lunes próximo 17 del corriente omitiendo el estado de buques del apostadero por no haber ocurrido novedad. Dios Guarde a V.E. muchos años, Lima 15 de abril de 1815.- Excelentísimo señor José Pascual de Vivero. Excelentísimo señor Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina". AHMGP, copias Archivo Bazán, 2.

¹⁹.- Por ejemplo en noviembre de 1815 y desde Río de Janeiro Francisco Berenguer informaba a Luis María Salazar, Ministro de Marina, lo siguiente: "Considero de mi obligación participar a Vuestra Excelencia haber dado la vela del puerto de Buenos Aires, los corsarios de aquellos insurgentes; la *Hércules*, fragata de 30 cañones, la *Ospot* de igual porte, y las goletas *Constitución* y *Trinidad*, también armadas en guerra, parece que su objeto, a mas de interceptar nuestro comercio, el hostilizar las costas de Chile y Lima, e introducir de nuevo la rebelión en el primer reino, a cuyo fin transportan varios individuos a propósito para su intento, entre otros a unos llamados Carreras, que han sido ya directores de rebeldes y muy conocidos en Chile". AHMGP, copias de Archivo Bazán, sin clasificación.

noticia de haberse avistado embarcaciones sospechosas en la Isla Mocha.²⁰ El gobernador Marco del Pont, temiendo que esta fuerza naval estuviese actuando en combinación con fuerzas terrestres, decretó una serie de medidas y realizó varias gestiones paralelas. Entre las primeras ordenó el redoblamiento de las guardias cordilleranas, el afianzamiento de la vigilancia y seguridad de los puertos, la remisión de armamentos a Valparaíso; dispuso el regreso a puerto de la *Sebastiana*, que se hallaba en el sur del país y el cese de los zarpes desde Valparaíso. Simultáneamente envió dos oficios al comandante de la fragata inglesa *Indefatigable*, John Fyffe, a fin de lograr que con su embarcación se enfrentara a corsarios, proposición que el marino inglés rechazó amparándose en las obligaciones que le imponía la neutralidad,²¹ y además trató de lograr que los capitanes de barcos norteamericanos que se hallaban en Valparaíso despachasen las noticias del Virrey, a lo que se negaron en vista de la falta de compensaciones de la propuesta del Gobernador. También fracasó en su intento por lograr que los capitanes de los mercantes españoles se armasen para combatirla.

De que la presencia de los corsarios causó preocupación entre las autoridades realistas de Santiago, tanto por los probables efectos militares como comerciales, encontramos varias pruebas en la *Gaceta Ministerial del Gobierno de Chile*. Por ejemplo, en su número extraordinario del 2 de enero de 1816, este periódico abría sus páginas con un desmentido acerca de las noticias que la *Indus* había llevado:

Ayer [se refiere al 28 de diciembre de 1815] ha fondeado en el puerto de Valparaíso la fragata Candelaria, procedente de Talcahuano, la que no ha tenido novedad, ni divisado ningún buque enemigo en su viaje. Este hecho parece convencer la falsedad de la voz que tanto se ha difundido y creído en vuestro pueblo de que dos corsarios del Río de la Plata se hallaban en la isla de Santa María, destinados a bloquear los puertos de Talcahuano y Valparaíso. Se ha dicho que la fragata americana Indus, afirma haberlos visto, lo que tampoco es cierto [...].

Posteriormente, en la edición del 13 de febrero se afirmaba que tanto la fragata *Sacramento*, procedente del Callao, y anclada en Talcahuano, así como la *Paula*, surta en Valparaíso, no habían "visto buque alguno que pueda obstruir nuestro comercio". Igual noticia se daba respecto de la *Sebastiana*, que fondeó en Valparaíso el 2 de marzo, procedente de Chiloé (edición del 5 de marzo 1816). Sólo en la edición del día 2 de abril de 1816 aparece la primera relación del ataque al Callao, efectuando en enero anterior. En ella se advierte que tanto el bergantín *Fernando VI* como un lanchón, estaban atentos a notificar a las embarcaciones que se aproximaban, especialmente "a los buques que se esperan de Cádiz".

Al tiempo en que las fuerzas corsarias ya habían atacado Guayaquil, la preocupación subsistía. En la edición del 12 de abril se publicó la noticia, fechada el 8 de abril de 1816, en Valparaíso, en la que se señalaba

²⁰.- Esta noticia no fue difundida al público. De hecho la *Gaceta Ministerial del Gobierno de Chile*, en su edición del 28 de diciembre, sólo comunicó el arribo de la *Indus*.

²¹.- El texto de ambos oficios se puede consultar en Diego Barros Arana, *Historia General de la Independencia de Chile* (Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1857), t. III, pp. 463-465.

estar tres velas a vista de aquel puerto con indicio de ser corsarias. En el momento la activa providencia de nuestro activo jefe que conoce el imprudente atrevimiento de los piratas del Río de la Plata dio la mas oportunas disposiciones para la seguridad de esta capital y defensa de su puerto. Se mandaron salir tropas para que lo asegurasen de cualquier sorpresa y escarmentasen a los rebeldes si tenían atrevimiento de atacarlo.

Mientras tanto, en Lima, las autoridades procedieron en acuerdo con el Consulado a organizar una fuerza naval capaz de oponerse a la de Brown, pero la suerte corrida por éste en Guayaquil, sumada a las decisiones internas experimentadas, hicieron que finalmente se dirigiera, a partir de junio, hacia Buenos Aires. Esto, evidentemente no fue conocido por los monarquistas, quienes se esmeraron en su búsqueda y en adoptar todas las medidas de defensa. Prueba de ello son los siguiente textos,²² el primero remitido por Francisco de Berenguer, desde Río de Janeiro, al Secretario de Marina, en el que informaba sobre el "bloqueo" de los puertos chilenos por los corsarios:

Excelentísimo Señor: Por la fragata de guerra inglesa La Infatigable que ha entrado en este puerto, el 14 del mes último procedente de las costas de Chile en 46 días, se ha sabido que bloquean los puertos de aquel reino, tres buques armados en guerra por los insurgentes de Buenos Aires y son los mismos de que ha dado a Vuestra Excelencia parte en 10 de noviembre último, habían salido del Río de la Plata con este objeto. Dios Guarde a Vuestra Excelencia muchos años. A bordo de la fragata de Su Majestad La Soledad, en el Río Janeiro a 1 de abril de 1816. Excelentísimo señor Francisco de Berenguer.- Excelentísimo señor don Luis María Salazar.

El segundo, es una carta de Vivero al mismo destinatario, informando de la habilitación de la escuadrilla del Consulado y del envío de refuerzos a Guayaquil:

Excelentísimo señor: [...] Conseguido el pago por el Real Tribunal del Consulado se hallan listas bien armadas de balandras las cuatro cañoneras, y espero lograr de igual modo el aparejar en queche según sus proposiciones el lanchón cañonero, y estoy en las diligencia de que pague el mismo Real Tribunal las tripulaciones de dos de ellas, porque de otro modo apenas tienen todas para su conservación y la de sus cargos y armamentos los patrones, condestables y cuatro hombres cada buque con que se hace el servicio en la vigilancia del puerto del modo posible. He podido remitir a Guayaquil según indiqué a Vuestra Excelencia con el número 373 la parte de víveres y útiles más precisos con el teniente de navío don Juan Pareja, el alférez de dicha clase don Joaquín Rodríguez de Rivera, el contramaestre del arsenal, un guardián del Potrillo y tres individuos de artillería e infantería para rehabilitar y traer al bergantín Trinidad en el modo más económico y bajo la protección de aquel Gobernador que lo propuso, y he solicitado para poder conseguirlo [...]. Dios Guarde a Vuestra Excelencia muchos años, Callao 22 de junio de 1816.- Excelentísimo señor José Pascual de Vivero.- Excelentísimo Señor Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina.

²².- Ambos en AHMGP, copias del Archivo Alvaro Bazán, sin clasificación y 10,

Una vez que la fuerza de Brown se alejó del Pacífico, la aparición de cualquier embarcación causaba zozobra, tanto desde el punto de vista militar como comercial. El 1° de diciembre de 1816 Marcó del Pont escribió al Virrey Pezuela señalando que por informes que había obtenido desde Mendoza, la próxima expedición de San Martín se combinaría con operaciones corsarias, e incluso proporcionaba la fecha de su zarpe desde Buenos Aires. El agente que había transmitido las informaciones y que firmaba simplemente como "T", decía el Gobernador:

Ésta expedición [de San Martín], según cálculos, debe obrar de acuerdo con otra marítima de varios corsarios y otros buques mercantes al mando de un inglés, cuyo nombre no tengo presente. Esta salió de Buenos Aires el 25 del mes pasado; lleva tropa de desembarco, cuyo número ignoro; pero se asegura no pasan de cuatrocientos hombres, así como un crecido armamento. La voz que se ha hecho esparcir es la que se dirigen a Arequipa; pero el hombre me asegura que es para desembarcar en el puerto de San Vicente o Talcahuano.²³

No sabemos si estas noticias formaban parte de aquellas que el Libertador artíficilmente infiltraba en Chile, pero lo concreto es que la novedad causó preocupación entre las autoridades. De hecho, algunos días después, Pezuela escribía al Consulado de Lima solicitando auxilios para armar otra escuadrilla, señalando los peligros que enfrentaba el comercio:

Se ignora el número de éstos [buques corsario] y la calidad de su armamento, y por lo mismo, aunque haya fundamento para no creerla muy superior, la prudencia dicta que lo que haya de contrarrestarla no se aventure, y los gastos que necesitan emprenderse, por una economía mal entendida, o por falta de conocimientos y de experiencia para darles dirección. Las contestes noticias que se han adquirido sobre tan atrevida tentativa parecen seguras; así importa acudir desde luego al remedio para evitar que los quebrantos que amenazan al comercio puedan realizarse [...]. Tal debe V.S. considerar que es el [difícil] sostenimiento de tres embarcaciones que se hallan sirviendo, y son la fragata Venganza, corbeta Sebastiana y bergantín Potrillo, más otro que se comprará inmediatamente [...] pero hace mucha falta otra que sea capaz de recibir igual o mayor fuerza [24 cañones] para que, unida a las anteriores, asegure el éxito de la empresa y precava de todos riesgos a los mercantes que hacen el tráfico de estas mares [...] con estas cinco embarcaciones, de las que solo dos serán costeadas por el Consulado, me prometo hacer un servicio provechosos a los intereses del comercio y el que conviene al Estado para acabar de destruir los importantes esfuerzo de sus enemigos.²⁴

Por último, al Comandante de Marina le señalaba que "serían irreparables los perjuicios que resultarían al Estado y al comercio si no se tratase de oponer a esta

respectivamente.

²³.- Colección de Historiadores y de Documentos Relativos a la Independencia de Chile (en adelante CDHI), t. X, pp. 237-238.

²⁴.- CDHI, t. X, pp. 241-243.

escuadrilla la resistencia que corresponde"²⁵

Con su presencia en las costas del Pacífico, la expedición de Brown logró, directa e indirectamente, crear dificultades al control marítimo que hasta ese momento habían detentado, en forma exclusiva, las fuerzas realistas. Por otra parte, sus presas demostraron la fragilidad de la seguridad, en época de conflicto bélico, del comercio realizado entre Perú y Chile, elemento clave de la economía peruana en esa época. Por último es posible concluir que también puso de relieve la conciencia de las autoridades realistas de la fragilidad de su dominio militar en Chile.

²⁵.- CDHI, t. X, p. 244.

Facetas marítimas del "Mensaje a García"

Carlos E. Martínez Figueras *

Durante la guerra de Independencia de Cuba (1895-98) se produjo un incidente que fue posteriormente divulgado, incluso por la industria cinematográfica norteamericana, la cual tiene alcance universal. Se trata de la misión secreta dispuesta por el gobierno norteamericano cuando aún tenía relaciones normales con España, para coordinar con el Ejército Libertador de Cuba las operaciones proyectadas contra el ejército español durante la Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana. A este fin se designó al teniente Andrew Summer Rowan, de la Oficina de Información Militar del general Miles. El 7 de abril de 1898 inició su misión, viajando en tren desde Washington a Nueva York para abordar el vapor *Adirondack*, que lo llevó a Jamaica para de allí pasar a Cuba y entrevistarse con el general Calixto García Iñiguez, jefe militar de la provincia de Oriente, en la cual era más fuerte la posición del Ejército Libertador.

El objetivo principal incluía asegurarse la cooperación cubana, ofreciendo ayuda logística en cambio. El obstáculo fundamental era el dominio del mar por los españoles, que era burlado con grandes sacrificios por los cubanos, en su propósito de aprovisionar a sus fuerzas desde el extranjero, principalmente desde Estados Unidos, violando así la ley de neutralidad.

Al llegar a Kingston, Rowan se percató de la magnitud del problema al encontrarse con serias dificultades. Con un enfoque más racional de la situación, el cónsul norteamericano en dicha ciudad, Louis A. Dent, solicitó la ayuda de José Francisco Pérez, agente local del Partido Revolucionario Cubano, el cual manifestó su necesidad de recibir órdenes expresas del delegado de dicho partido en Nueva York, don Tomás Estrada Palma. Por este motivo, Dent se dirigió al Secretario de Estado, William R. Day, el que a su vez usó como intermediario al Secretario de Guerra, Rusell A. Alger, para conseguir la autorización de Estrada Palma, lo que este último envió por cablegrama a su agente en Kingston.

Este procedimiento de la diplomacia de Estados Unidos, el no comunicarse directamente con el representante del gobierno en armas, encajaba perfectamente en el propósito de no reconocer la existencia de la estructura política del separatismo cuba-

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Estados Unidos.

no. Investigadores cubanos de la talla de Portell Vilá y Roig de Leuchsenring también hacen énfasis en la aparente intención norteamericana de incidir entre el jefe del Ejército Libertador, generalísimo Máximo Gómez, y su subalterno, el general Calixto García, ya que debió ser al primero y no a este último a quien debió dirigirse el mensaje en cuestión, a través de la junta que en Nueva York representaba al gobierno cubano en armas. Por su parte, García recibió a Rowan por conducto reglamentario, a través de sus subalternos, pero de inmediato notificó a Gómez, el cual a la vez informó a su gobierno.

Se soslayó de este modo la cuestión de forma, pero fue un indicio más de las intenciones de la política norteamericana respecto a Cuba y España.

Mientras esto ocurría, en Kingston surgió tal discrepancia entre el teniente Rowan y su cónsul que este último abandonó la empresa, en vista de lo cual el agente cubano asumió total responsabilidad de la misma y a ese fin extrajo doscientos dólares de los fondos de la revolución, para sufragar los gastos de transportar a Rowan, con la condición de que fueran reembolsados por éste al llegar a la Bahía de Santa Ana, al norte de Jamaica. Desde allí zarpaba periódicamente el balandro *El Mambí* (también conocido por *El Patriota*), para llevar correspondencia, medicinas y hombres al Ejército Libertador. Este balandro estaba a cargo del comandante Gustavo Sabio, español valiente que había abrazado con ardor la causa cubana.

La historia colocaba así a este hombre en la posición de oficial naval, responsable de uno de los primeros buques de la incipiente marina militar de Cuba. En la anterior contienda independentista (1868-78) ya se habían producido dos casos en que los insurrectos cubanos habían empleado embarcaciones en calidad de unidades navales, específicamente la goleta *Galvanic* y el vapor *Comandario*.¹ En *El Mambí* se satisfizo a plenitud la correspondiente definición, ya que estaba comandando por un oficial y tripulado por un sargento y dos alistados, además de que operaba en coordinación con el Ejército de Oriente.

En Santa Ana, a Rowan le fue imposible conseguir las cuarenta libras esterlinas que esperaba para saldar la deuda con el gobierno cubano y que debían ser entregadas a Octavio Lay, a través del sargento Arturo Barrios, a las órdenes de Sabio. En estas circunstancias, Lay dio en forma expedita la orden de zarpar de todos modos. La noche del 23 de abril de 1898, *El Mambí* se hizo a la mar con el teniente Rowan como pasajero. Su pasaje fue eventualmente pagado por el gobierno norteamericano al gobierno cubano en armas, a través de la Junta de Nueva York, con lo cual se reconocía de facto la existencia de este último. Así se contrarrestaba una maniobra diplomática con otra. A la mañana siguiente arribó *El Mambí* a la Ensenada de Mora, cerca de Cabo Cruz, extremo sudoriental de la Provincia de Oriente, Cuba, zona constantemente patrullada por las fuerzas cubanas que recibieron a Sabio con su carga y pasajero, como habían hecho en anteriores ocasiones.

¹.- Jorge Navarro Custín, "Juan B. Osorio y la captura del *Comandario*", *Rumbos*, año 22, n° 4 (Miami, julio-agosto 1995), pp. 4-6.

De inmediato, el grupo de soldados cubanos, que no hablaban inglés, siguieron las instrucciones transmitidas por el comandante Sabio y escoltaron a Rowan cuesta arriba por territorio completamente desconocido por él, hasta encontrarse con la patrulla comandada por el teniente de caballería Eugenio L. Fernández Barrot, el cual hablaba inglés y en seguida condujo al norteamericano por la Sierra Maestra hasta su superior inmediato, del cual era ayudante de campo, el general Salvador Hernández Ríos, jefe de la Primera División. Este ordenó a su ayudante que continuara conduciendo a Rowan por valles y crestas hasta cruzar la Sierra y llegar a la Ciudad de Bayamo, ya que en el camino se enteraron de que había sido tomado por el general Calixto García.

García también podía comunicarse en inglés y conversó con el norteamericano directamente. El mensaje en cuestión era puramente verbal pues cualquier documento al respecto habría sido comprometedor a la neutralidad norteamericana si caía en manos de los españoles. Después de la entrevista, el general García envió a Rowan con una comisión de varios oficiales a fin de que se entrevistaran con el general Miles en Washington, para conectar la coordinación y ayuda logística esbozadas en su conversación con Rowan.

Atravesando hacia el norte por la parte más ancha de Cuba, la comisión llevó a Rowan a un lugar costero conocido por Mono Ciego, en la Bahía de Sabanalamar, donde los cubanos tenían oculto un bote de catorce pies de eslora, construido de chapa galvanizada, en el cual embarcó Rowan con la comisión. Esta se hallaba encabezada por el general Enrique Collazo, seguido por el coronel Carlos Hernández y el teniente coronel Dr. Gonzalo García Vieta, portando mapas y otras informaciones, datos sobre términos y condiciones, así como un mensaje al Secretario de Guerra fechado en Bayamo el 1° de mayo de 1898, escrito en su defectuoso inglés por el general García.

Pero el bote resultaba demasiado pequeño y el teniente coronel García Vieta tuvo que regresar a Bayamo para dejar espacio a otros miembros. El práctico marítimo teniente Nicolás Balbuena actuó como patrón y dirigió la embarcación a una isla del grupo de la Lengua del Océano, en las Bahamas. Allí se rentó otro bote mejor a un pescador y se zarpó para llegar a la Isla Andros en la noche del 8 de mayo de 1898. Al día siguiente el grupo llegó a Nassau, donde fue internado por las autoridades británicas por falta de documentación. De nuevo salió al rescate el Partido Revolucionario Cubano en la persona de su agente local, Indalecio Salas, quien resolvió el problema legal y facilitó que la comisión y Rowan salieran para Cayo Hueso a bordo de la goleta *Fearless*, que arribó en la mañana del 16 de mayo. Esa misma tarde continuaron todos hacia Tampa, a bordo del vapor *Mascote*, desembarcando al día siguiente.

Ya en Tampa, el grupo tomó el tren hasta Ibor City, muy cerca, (ahora incluida en Tampa), lugar en que los cubanos quedaron a la espera, mientras Rowan continuaba viaje solo hacia Washington. Cuatro días después, el delegado Estrada Palma ordenó, a través de su agente en Tampa, que la comisión militar cubana prosiguiera viaje a Washington cuanto antes, donde fue recibida por el general Miles. Ya Rowan había rendido su informe, el cual sentó las bases para la especie de novela épica que se tejió alrededor de una misión que ya tenía suficientes méritos, sin necesidad de pasar por alto el papel

imprescindible del gobierno de Cuba y de sus fuerzas armadas, sin los cuales Rowan y su famoso mensaje habrían quedado varados en Jamaica.²

²- Max Tosquella, *The truth about the message to García* (La Habana, 1955). Frank Freidel, *The splendid little war* (Nueva York, 1958).

Lazos marítimos entre Francia y el Perú siglos XVIII al XX

Jorge Ortiz Sotelo*

Los contactos marítimos entre el Perú y Francia han pasado por algunos momentos más o menos definidos. Su inicio puede ubicarse a finales del siglo XVII, cuando bajo el auspicio del ministro Colbert fue constituida la Compañía de la Mar del Sur. Durante casi tres décadas, varias naves francesas, principalmente del puerto del Saint Malo, se dirigieron al Pacífico para comerciar clandestinamente con el virreinato peruano. La presencia francesa decayó en el resto del siglo y sólo se restableció al producirse la independencia, aún cuando diversificada, pues no se redujo a buques mercantes, sino que también implicó la participación de algunos hombres de mar en la lucha por la independencia nacional, y la presencia de naves de guerra que debían brindar protección a sus nacionales en esas distantes aguas.

Dichos buques llegaron a constituir el Escuadrón del Pacífico, que tanta participación tuvo en la expansión francesa en Oceanía. A bordo de esas naves se formaron algunos oficiales de la armada peruana, que eventualmente llegaron a influir en un mayor acercamiento naval peruano hacia Francia.

Luego de la Guerra del Pacífico, en la cual merece ser destacada la participación del contralmirante Abel Bergasse du Petit Thouars, vino una etapa en la cual el Perú mostró una notoria cercanía con Francia, que también se recuperaba de los estragos de la desafortunada guerra con Prusia. En ese marco se produjo la contratación de la misión naval francesa, cuya actuación en la Armada Peruana se extendió por nueve años de meritoria labor en el Estado Mayor, en la Escuela Naval y en la adquisición de algunas unidades de superficie y submarinas. Posteriormente, la Armada Peruana ha vuelto a adquirir tecnología naval francesa, tanto a través de los misiles Exocet como mediante las lanchas misileras construidas en Lorient.

Tratar de hacer un recuento detallado de todo este dinámico proceso sería imposible en el tiempo disponible, es por ello que limitaré mi exposición a dar una idea general del mismo y a concentrarme en un momento representativo de cada siglo: el comercio clandestino francés del siglo XVIII, la estación naval francesa en el XIX y la misión

* Secretario General de Tahalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Conferencia inaugural del Centre Franco-Ibero American d'Histoire Maritime, Institut Catholique de Paris, 2/12/1997.

naval francesa a principios del XX.

Siglo XVIII

Durante el siglo XVI y XVII, la presencia francesa en el Pacífico americano estuvo limitada a unos pocos marineros en buques españoles y a un número mayor de filibusteros que a finales de ese periodo cruzaron el Darién para asolar las costas del virreinato peruano. Solo en 1692 una nave de esa nacionalidad pudo cruzar del Atlántico al Pacífico, y su retorno contribuyó a despertar el interés de los comerciantes de La Rochelle para enviar una expedición a esas remotas aguas. Tras un fracaso inicial (1695-97), una nueva expedición al mando de Beauchesne-Gouin logró cruzar el Estrecho de Magallanes y tocar en varios puertos peruanos donde pudo vender las mercaderías que traía, abriendo así un nuevo y lucrativo mercado para los productos franceses.¹

No obstante que tal actividad resultaba claramente ilegal, las autoridades y los propios comerciantes locales la encontraron igualmente beneficiosa para la economía virreinal, resentida por la definitiva declinación del sistema de flotas anuales y la feria de Portobelo. Esto se tornó más sencillo aún a partir de 1701, pues en enero y setiembre de ese año se emitieron sendas autorizaciones para que naves francesas pudiesen fondear en puerto americanos y abastecerse de víveres y aparejos, recibiendo protección en caso necesario; y para que los franceses se beneficiaran de las naves corsarias que pudieran capturar en dominios españoles. De nada valió que en 1704 y 1705 se reiterase la prohibición de todo comercio con naves francesas, puesto que continuaron encontrando formas de llevar a cabo dicha actividad.²

En los años siguientes, hasta 1725, se registraron al menos 251 ingresos de naves de esa nacionalidad a los puertos peruanos de Ilo, Arica, Pisco y el Callao, aportando a las cajas reales casi el 65% de sus ingresos por concepto de importación de mercadería. Dicha cifra podría elevarse si consideramos otros puertos y el siempre presente contrabando, al cual no eran extraños los poderosos comerciantes limeños e incluso las autoridades más altas en el virreinato. Estos personajes no sólo se interesaron en las mercancías sino también en los buques que las transportaban, siendo así que unas 26 naves francesas que arribaron a costas peruanas cambiaron de propietarios y de bandera. Esta cifra es bastante elevada si consideramos que en total 168 naves partieron de Francia hacia el Pacífico en el periodo 1695-1726.³

1.- Quien ha trabajado con extensión este tema es E. W. Dahlgren, "Voyages français a destination de la Mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires* (París, 1907), t. XVI; y *Les Relations commerciales entre la France et les cotes de l'Océan Pacifique* (París, 1909). Recientemente lo ha hecho Carlos Daniel Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Jerez de la Frontera, Diputación Provincial de Cádiz, 1986).

2.- Guillermo Lohmann Villena, "Siglos XVII y XVIII", *Historia Marítima del Perú* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973), t. IV, pp. 325-38, 333.

3.- Malamud, pp. 138-45, 212-14. Lohmann, p. 336.

Esta primera presencia marítima francesa en el Perú tuvo dos momentos. El primero corre entre 1701 y 1713, años en que esa actividad comercial se vio claramente facilitada por la alianza hispano francesa en el marco de la Guerra de Sucesión Española. En ese lapso, la corona española llegó a emplear naves francesas para proteger sus embarcaciones mercantes en el largo y peligroso cruce del Atlántico, recompensando tales servicios con la autorización para vender los artículos que traían a bordo, como fue el caso de *L'Aimable*, en mayo de 1708. También participaron activamente en la persecución de corsarios ingleses que ingresaban al Pacífico, como ocurrió con el *Saint Joseph*, *Le Baron de Breteuil* y el *Saint Esprit*, que persiguieron a la expedición de William Dampier en 1704.⁴ Cinco años después, el *Saint Esprit* y la *Notre Dame de l'Assomption* perseguirían a la expedición de Woodes Rogers; y en 1713 el *Sainte Rose* fue alquilada al virrey logrando capturar la nave corsaria inglesa *Saint John*.⁵

El segundo momento se inicia en enero de 1712, cuando el rey Luis XIV prohíbe expresamente a sus súbditos navegar hacia el Pacífico, procurando así facilitar las negociaciones de paz con Gran Bretaña y los Países Bajos, que culminarían al año siguiente con el Tratado de Utrecht.⁶ Naturalmente, dicha prohibición no fue fácilmente acatada, y si bien el virrey Príncipe de Santo Buono logró apresar algunas naves francesas, fue necesario que el gobierno de Madrid despachara una expedición para eliminar a las naves francesas y holandesas que se dedicaban al comercio ilegal en las costas del Pacífico. Los escasos medios navales españoles entonces disponibles llevaron a que se encomendara lo grueso de esta tarea a Jean Nicol Martinet, quien con licencia de su rey pasó al Perú en 1717 al frente de dos naves francesas, capturando seis naves de sus compatriotas antes de retornar a Francia en 1719.⁷

Este último año estalló la guerra entre Francia y España, situación que dificultó pero no extinguió de inmediato la presencia de naves galas en aguas del virreinato peruano. De hecho, aún en 1725 se presentó en Iquique, Arica, Ilo y Huanchaco la nave de esa nacionalidad *La Providencia*, la misma que no logró colocar sus bienes y fue alejada de las costas peruanas por una nave corsaria peruana.⁸

Pero al margen de lo económico, la presencia de estas naves y marinos galos trajo consecuencias en otros campos, siendo una de las más importantes el referido a la exploración de las aguas australes. Fue en ese marco que Beauchesne-Goin descubrió en 1701, al sur de las Malvinas, las islas que llevan su nombre; que Verunne (1706) y Darquistade (1715) exploraron la Tierra del Fuego y gracias a sus observaciones astronómicas popularizaron la ruta del Cabo de Hornos. En el Pacífico, los franceses también hicieron algunas contribuciones importantes, resaltando entre ellas la labor cartográfica de Louis de Brunet (1708), del padre Louis Feuillié (1709-11) y del inge-

4.- Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)* (Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988), pp. 17-19.

5.- Malamud, pp. 250-51. Lohmann, pp. 358-59.

6.- Lohmann, p. 339.

7.- Malamud, pp. 159-77.

8.- Lohmann, p. 344.

niéro Frézier (1712-14). De modo comprensible, los puertos fueron los lugares que mayor atención merecieron a estos cartógrafos, siendo así que Pisco, Ilo, Arica y el Callao merecieron sendas representaciones.⁹

Aquellos aportes podrían ser el prelude de las expediciones científicas que Francia envió al Pacífico durante ese siglo, algunas de las cuales se vincularon con el Perú, como fue el caso de la medición del meridiano, en la cual participó Luis Godín, quien luego sería cosmógrafo mayor del virreinato peruano, así como los tenientes Antonio de Ulloa y Jorge Juan.

Como colofón de la vinculación marítima francesas con el Perú durante el siglo XVIII podemos mencionar la arribada que en abril de 1770 hizo el *Saint Jean Baptiste*, cuyo capitán Jean de Surville encontró la muerte al voltearse el bote en que pretendía desembarcar en Chilca, al sur de Lima. Dicha nave pasaría luego al Callao donde fue carenada y reabastecida, partiendo de regreso a Francia en abril de 1773, al mando de Guillaume Labé. A bordo iban sesenticuatro tripulantes embarcados en el Callao, entre ellos el padre Miguel Tenorio, nacido en el Perú. La presencia de esta nave motivó al virrey peruano Amat y Juniet a enviar en 1770 una expedición en busca de la isla de David, que finalmente arribó a Pascua; y una segunda expedición al año siguiente que llegó a Tahiti.¹⁰

Siglo XIX

Los contactos marítimos franco-peruanos volverían a establecerse durante la etapa final de las guerras por la independencia, impulsados tanto a través de viajes oficiales y comerciales, como mediante la presencia de algunos marinos franceses en las filas patriotas.

Imposibilitado de competir en paridad de condiciones con el dominante comercio británico y el emergente Estados Unidos, el comercio francés se especializó en determinados artículos suntuarios que alcanzaron cierta importancia por su valor más que por su cantidad, al punto que fue necesario brindar protección a sus comerciantes enviando un pequeño escuadrón naval a estacionarse en aguas del Pacífico.

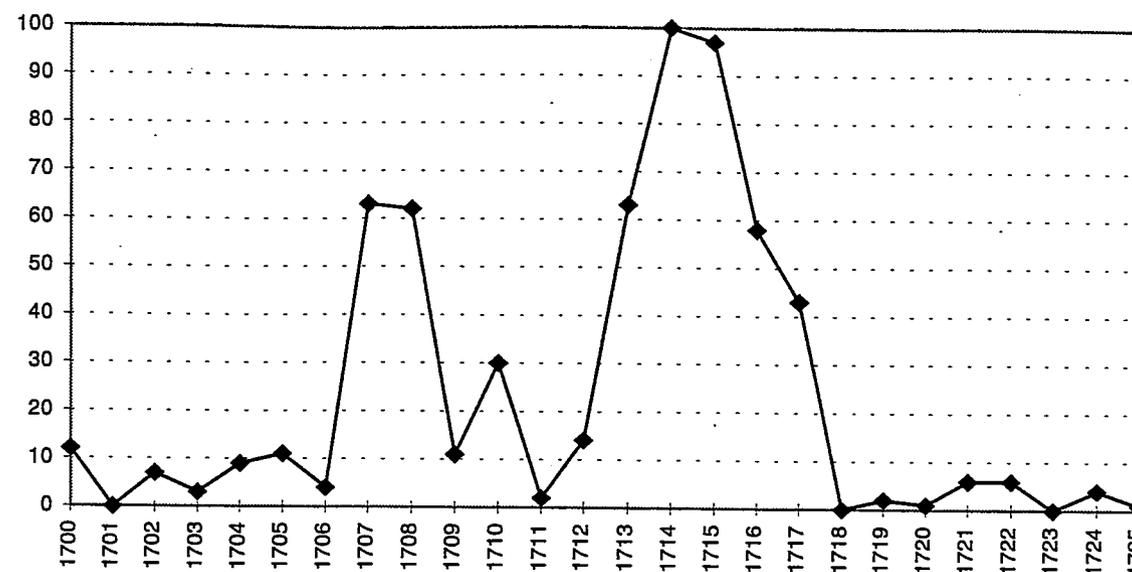
El comercio ultramarino francés demoró en restablecerse luego de las largas guerras que vivió Europa desde finales del siglo XVIII, pero ello no impidió que tan temprano como 1817 arribase al Callao el *Bordelais*, que al mando del teniente de navío Camille de Roquefeuil permaneció en ese puerto casi tres meses, cumpliendo una misión comercial privada que culminaría en la tercera vuelta al mundo de una nave francesa.¹¹ Durante su estada en el Callao Roquefeuil visitó el depósito hidrográfico,

⁹- Francois Frézier, *Plan de la rada du Callao* (París, 1716); *Plan de la Ville de Arica* (París, 1716); *Plan de la Ville du Callao* (París, 1717). Luis de Brunet, "port de Pisco tiré du Journal du St. Louis de Brunet... 1708". Anónimo, "Plan de la Rade de Pisco", "Plan des Environs du Port et de l'Isle du Callao" (Biblioteca Nacional de París).

¹⁰- John Dunmore (editor), *The Expedition of the St Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770. From Journals of Jean de Surville and Guillaum Labé*, (Londres, Hakluyt Society, 1981): 44-48, 52, 271-272.

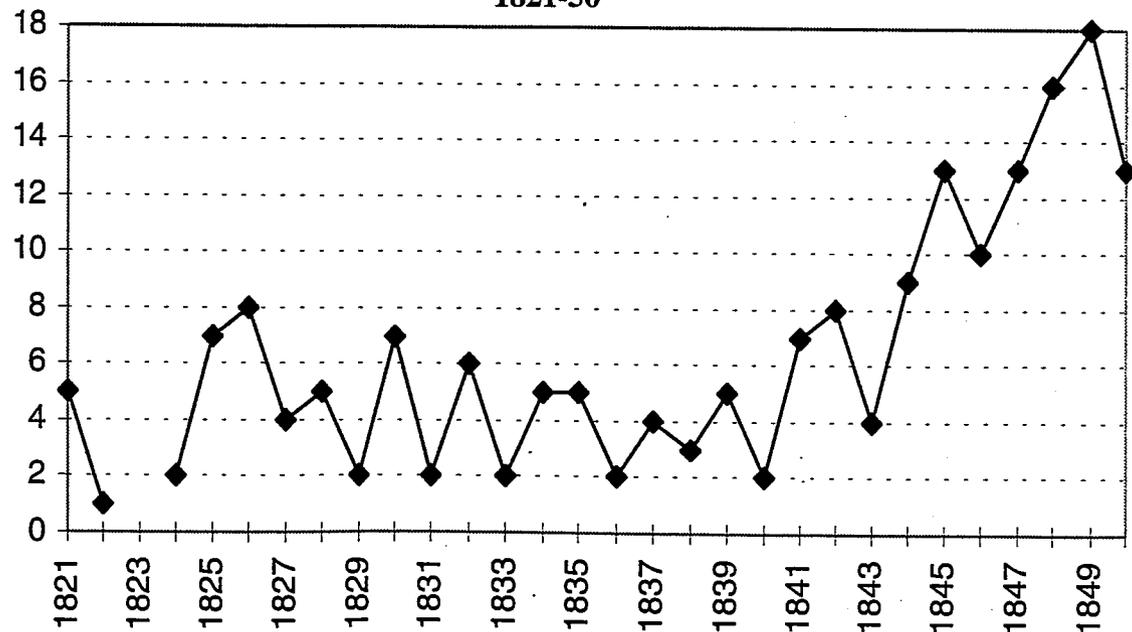
¹¹- Estuardo Núñez, *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú* (Lima, 1989), pp. 238-240.

Movimiento de naves francesas 1700-25



Fuente: Malamud, *Cádiz y Saint Malo...*
Elaboración Jorge Ortiz Sotelo

Naves partidas de puertos franceses hacia el Perú 1821-50



Fuente: Schneider, *Frankreich-Spanisch Amerika...*
Elaboración Jorge Ortiz Sotelo

Jorge Ortiz Sotelo

dejando un valioso testimonio sobre la labor de ese centro. Conversó con el piloto Andrés Baleato y encontró "las mejores cartas que existen sobre el Mar del Sur, así como interesantes materiales manuscritos".¹² Hubo otros marinos franceses que arribaron a nuestras costas por aquellos años, dejando testimonio escrito de ello, tal como Gabriel Lafond de Lurcy, quien estuvo en el Perú en 1822.¹³

Con el afán de propiciar su prestigio y facilitar las labores de comercio en el Pacífico, el gobierno francés dispuso en 1820 que el contralmirante Pierre Jurien de la Graviere, quien se hallaba en Brasil, pasara a la costa oeste americana. En cumplimiento a esas órdenes el navío de línea *Colosse*, la fragata *Galatee* y la corbeta *L'Echo*, constituyeron el primer escuadrón francés del Pacífico. Dicho escuadrón se iría renovando en los años siguientes y aún cuando no llegó a superar en número al británico fue bastante activo en la defensa de los intereses franceses.¹⁴

En el ejercicio de esas funciones, hubo más de una oportunidad en que se produjeron incidentes con el gobierno peruano, muchos de los cuales se motivaron por la inestabilidad política de las primeras décadas de vida independiente. Esto fue particularmente agudo entre 1835 y 1839, cuando estalló la guerra civil entre los generales Salaverry y Orbegoso, seguida por la Confederación Peruano-Boliviana y la lucha que contra ella llevó a cabo Chile.

Así, en 1835 el capitán Nonay, del bergantín *Acteon*, fue uno de los jefes navales extranjeros que protestaron contra el bloqueo decretado por Salaverry, obligando a su rectificación. A pesar de esto, cuando Salaverry fue derrotado por Santa Cruz, sus familiares encontraron asilo en la fragata francesa *La Flore*, del comodoro Maulac, mientras que infantes de marina franceses, británicos y norteamericanos, desembarcaban en el Callao a pedido del canciller peruano para proteger a sus respectivos nacionales ante la amenaza de desórdenes que pudiesen afectarlos.¹⁵

En medio del caótico estado de la política peruana, la presencia del mariscal Andrés de Santa Cruz como protector y gobernante real de la recién establecida Confederación Peruano-Boliviana despertó algunas esperanzas de estabilidad tanto en ciertos sectores de la sociedad peruana como entre la comunidad extranjera residente en el país. Fue por ello que obtuvo el respaldo del representante consular y de los oficiales navales franceses en el Pacífico, que lo apoyaron de muy diversas maneras, incluso llegando a sobrepasar los límites de la neutralidad que debían sostener ante la crítica

¹²- Camile Roquefeuill, "Le tour du monde 37 mois", Colección Documental de la Independencia del Perú (Lima, Comisión del Sesquicentenario de la Independencia, 1971), t. XXVII, vol. 1: 132.

¹³- Núñez, pp. 250-51.

¹⁴- Jorge Ortiz Sotelo, "Peru and the British Naval Station 1809-1839" (Ph. D. thesis, U. of St. Andrews, 1997), p. 72 y siguientes. Ver también Margarita Guerra Martiniere, "La Confederación Perú-Boliviana en el testimonio de los informes de marina franceses" (Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1967).

¹⁵- Ortiz, "Peru and the British Naval Station...", p. 119, 121-22. Alfredo Guinassi Morán, *General Trinidad Morán 1796 a 1854. Estudios Históricos y Biográficos* (Caracas, 1954), pp. 519-520.

situación que desde un primer momento vivió la Confederación con Chile. Esto llegó a su punto más crítico a principios de 1837, cuando ya se habían roto las hostilidades con Chile, en que a instancias del agente consular francés en Lima, Santa Cruz se embarcó en la fragata *La Flore* para ir del Callao a Arica.¹⁶

A pesar de las mutuas desconfianzas, propias de la larga guerra que habían sostenido ambas potencias, los oficiales navales franceses y británicos encontraron formas de cooperación en las distantes aguas del Pacífico sudamericano. Una de ellas fue la protección que brindarían a las naves mercantes de ambos países. Este acuerdo, establecido de manera informal en 1835,¹⁷ alcanzó una de sus mejores expresiones en enero de 1881, cuando los almirantes Petit Thouars y Stirling, secundados por los comandos norteamericano, alemán e italiano, acordaron batir a las victoriosas fuerzas chilenas que avanzaban sobre la última línea de defensa de Lima si no se respetaban las vidas y propiedades neutrales.¹⁸

Si bien la tarea inicial de la Estación Naval del Pacífico fue la protección de sus nacionales en las costas americanas, hacia los años cuarenta esta misión cambió de dirección, pues se inició una feroz carrera con Gran Bretaña y luego con Estados Unidos por ganar influencia o simplemente anexarse las numerosas islas de Oceanía. De ese modo, las Marquesas, Tahiti y varios otros archipiélagos fueron incorporados al imperio que la Francia de la época procuraba rehacer. Esa labor fue llevada a cabo por el escuadrón naval francés, que llegó a sumar cinco naves de guerra, para las cuales la costa sudamericana, en especial Valparaíso y el Callao, constituyeron los puntos de apoyo logístico más cercanos.¹⁹

Además de las expediciones navales con claro objetivo político, hubo varias otras cuya finalidad estaba matizada por aportes científicos de diverso género. Entre las que arriban a las costas peruanas destaca la de *La Coquille*, que al mando del teniente de navío Duperry recorrió la costa peruana entre enero y mayo de 1823, dejando, entre otras cosas, un buen mapa de Paita. Entre sus integrantes se encontraba el de igual grado Dumont D'Urville y el naturalista Lesson, quienes brindaron sus propios aportes sobre la situación del Perú de la época. D'Urville regresó a esas costas en 1827 al frente del mismo buque, rebautizado *Astrolabe*, volviendo por tercera vez en 1838 en compañía de la *Zélée*.²⁰ Cuatro años antes, la corbeta francesa *Le Bonité*, al mando del capitán de corbeta Vaillant, había recorrido la costa oeste americana registrando su sociedad y algunas costumbres en numerosas láminas dibujadas por Alcides D'Orbigny

¹⁶- Hammond to Wood, *Dublin* Rio de Janeiro, 23/4/1837, ADM 1/48, Public Records Office, Londres.

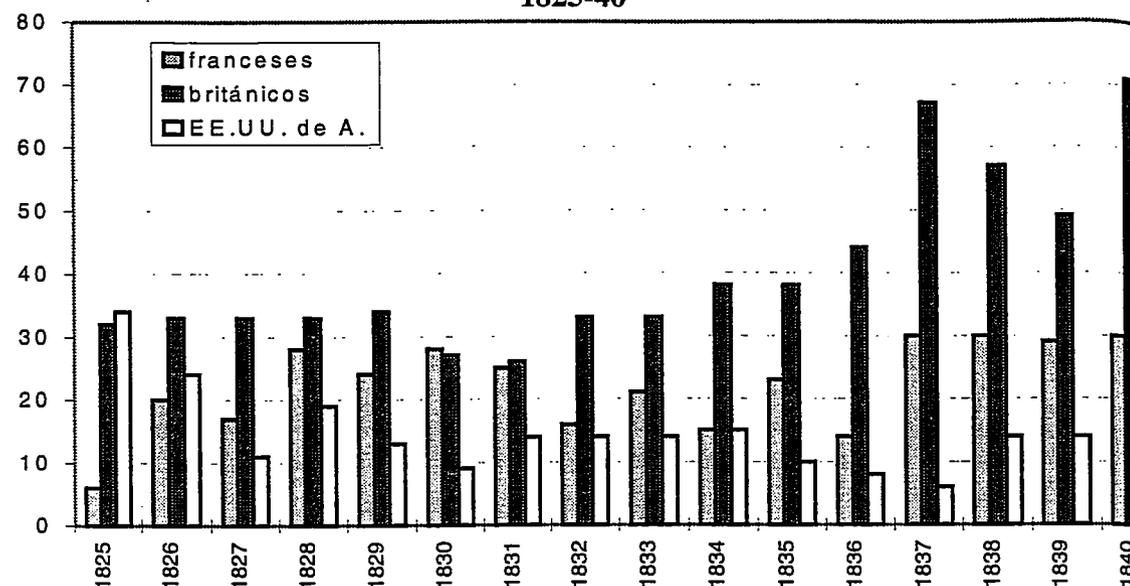
¹⁷- Hammond to Wood, *Dublin* Rio de Janeiro, 31/8/1835, ADM 1/44, Public Records Office, Londres.

¹⁸- Celia Wu Brading, *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima* (Lima, Editorial Milla Batres, 1986), p. 18-19.

¹⁹- Jorge Ortiz Sotelo, "América y Oceanía en el juego de las potencias marítimas (siglo XVIII y XIX)", *Derroteros de la Mar del Sur* (Lima-Mulazzo-Santo Domingo, 1996), n° 4, pp. 75-83.

²⁰- Núñez, pp. 254-56, 262. Jean-Paul Faivre, *L'Expansion Française dans Le Pacifique*

**Movimiento comercial de Arica
1825-40**



Fuente: Schneider, *Frankreich-Spanisch Amerika...*
Elaboración Jorge Ortiz Sotelo

que aparecieron publicadas en París en 1836.²¹ Ya en los años cuarenta, estuvo en el Perú el teniente Max Radiguet, de la dotación de *La Reine Blanche*, quien escribió uno de los más interesantes testimonios de la sociedad peruana de esa época. Estuardo Núñez señala que fue “uno de los viajeros franceses más afortunados en su visión de la realidad social del Perú ... el encanto de su prosa y el vigor de su genio literario lo han puesto en primer fila dentro del conjunto de los viajeros franceses que han escrito sobre el Perú”.²²

El aporte cartográfico de los marinos franceses tuvo varias expresiones, como la descripción de la costa sur peruana realizada en 1822 por el alférez de navío J. Lartigue, de la dotación de *La Clorinde*, publicada cinco años después “para favorecer a los marinos que por primera vez frecuentan esos parajes”. La descripción está acompañada de una carta entre los 16°20' y 19°5' sur (Ocoña y Camarones), así como de portulanos de Arica, Ilo, Mollendo, Islay y Quilca.²³ Todos estos planos sirvieron después al gran geógrafo peruano Mateo Paz Soldán para ilustrar su *Atlas del Perú* (París 1879), empleando además el levantamiento de Paíta hecho por Duperry (1822), el de Huacho

1800-1842, (París, Nouvelles Éditions Latines, 1953).

²¹- Una de ellas se dedica al Callao, cuatro a Paíta, una Arica y otra al Lago Titicaca [Alcides D'Orbigny, *Voyage pittoresque dans le deux Ameriques ...* (París 1836)]

²²- Núñez, pp. 545-55.

²³- Eduardo Jahnsen Friedrich (editor), J. Lartigue, *Descripción de la costa sur del Perú 1822* (Lima, Cofide, 1992), p. 2.

Algunos buques de la Estación Naval Francesa

| almirante | tipo | buque | Comandante | años | |
|------------------------------|-----------|------------------|---------------------|---------|------|
| Pierre Julien de la Graviere | navío | Colosse | | 1820 | |
| | fragata | Galatee | | 1820 | |
| | corbeta | L'Echo | | 1820 | |
| | fragata | L'Amazon | | 1823 | |
| Rosamel | fragata | Marie Thérèse | | 1825 | |
| | fragata | La Clorinde | Armand de Mackau | 1822-24 | |
| | fragata | Vestale | Neuquer Ducamper | 1830-31 | |
| | fragata | La Flore | Maulac | 1833-36 | |
| | fragata | La Victoreuse | | 1834 | |
| | bergantín | Actaeon | Nonay | 1835 | |
| | fragata | Venus | Petit-Thouars | 1832-39 | |
| Petit-Thouars | fragata | La Bonite | Auguste N. Vaillant | 1837 | |
| | bergantín | Alacritie | Clery | 1837 | |
| | fragata | La Reine Blanche | Petit-Thouars | 1841-44 | |
| | | Andromede | Villeneuve | 1838 | |
| | | Serieuse | | 1851 | |
| | | Algerie | | 1851 | |
| | | Magiciene | | 1851 | |
| | | L'Entropenant | | 1851 | |
| | Bonard | bergantín | L'Entropenant | | 1851 |
| | | fragata | Andromede | | 1859 |
| vapor | | La Mergere | | 1859 | |
| Petit-Thouars | fragata | Penélope | | 1852 | |
| | | Victorieuse | | 1880 | |
| | | Decres | Chevalier | 1880 | |
| | aviso | Hussard | | 1880 | |
| | | Dayot | | 1880 | |
| Brossard | | Triomphante | | 1881 | |

realizado por Rosamel (1839), los de Petit-Thouars (1843) y Penaud (1844) para el Callao, y el de Grandiere (1853) para Pisco.²⁴

De este grupo de marinos cabe destacar a Abel Aubert du Petit-Thouars, de notable actuación en la expansión francesa en Oceanía, quien estuvo en el Perú por primera vez en 1837, al mando de la fragata *Venus*. Durante su estada peruana reconoció las islas de Sangallán y San Lorenzo, y realizó estudios hidrográficos en el Callao, involucrándose en la política local en apoyo al mariscal Santa Cruz en su esfuerzo por establecer y consolidar la Confederación Peruano-Boliviana.²⁵

La razón de este tipo de actitud estaba en las facilidades que Santa Cruz podía brindar al comercio francés con el Perú y con Bolivia, respaldado en ambos casos por

²⁴- Mateo Francisco Paz Soldán, *Atlas Geográfico del Perú* (París, 1879), p. 65.

²⁵- Núñez, pp. 534-36.

Jorge Ortiz Sotelo

agentes consulares que el gobierno de París había designado a partir de 1826. Si bien falta una estadística completa de ese comercio, conocemos algunas cifras que pueden darnos una idea aproximada de su volumen. Así, sabemos que entre 1821 y 1850 zarparon de cuatro puertos franceses (Le Havre, Bordeaux, Nantes y Marseille) un total de 182 navas con destino a puertos peruanos. Una cantidad mayor partió hacia Valparaíso y algunos más lo hicieron con el impreciso destino a los Mares del Sur.²⁶ Por otro lado, sabemos que entre 1842 y 1848 ingresaron al Callao 227 buques franceses, la gran mayoría de los cuales habían tocado previamente en Valparaíso y en los Puertos Intermedios (Arica, Ilo e Islay), pero 31 provenían directamente de puertos franceses posiblemente atraídos por el valioso guano de las islas y por el salitre de la zona de Tarapacá. Asimismo, conocemos que entre 1825 y 1840 arriban a Arica 356 navas francesas, cifra realmente considerable pues las navas británicas, que en ocasiones las triplicaban en número, en este caso llegaban solo a 648. Esto evidencia la gran importancia que el sur peruano y la cercana Bolivia, tenían como mercado para ciertos productos franceses (principalmente telas, papeles, licores, perfumes y otros), llevando de retorno (lanas, plata, cacao, cascarilla, salitre y otros).²⁷ Finalmente, sabemos que en los años sesenta la balanza comercial peruano francesa se incrementó de manera significativa, llegando a colocarse en algunos años por encima del intercambio comercial con Gran Bretaña.²⁸

Como es natural, esta interacción creó diversos vínculos humanos que fueron haciendo cada vez más densa las relaciones entre Francia y el Perú. Entre estos vínculos podemos mencionar a dos marinos franceses que pelearon por la independencia peruana: Hipolito Bouchard y Guillermo Prunier. El primero había nacido en Saint Tropez, en 1780, sirviendo en la armada francesa y en la joven marina de Buenos Aires antes de incorporarse a la armada peruana en plena guerra de independencia. Tras casi una década de servicios, en los que tomó parte en la guerra contra Colombia (1828-29), se retiró a las haciendas San Javier y San José, en Nazca, que el gobierno peruano le había asignado en muestra de gratitud.²⁹ Prunier había nacido en Tancarville, cerca a Le Havre, incorporándose al servicio naval peruano en 1821 como capitán de corbeta. Sirvió bajo el pabellón peruano catorce años, lapso en el cual mando varios buques y se distinguió en la captura del puerto de Arica, en 1823, así como en la guerra con Colombia.³⁰

²⁶- Jürgen Schneider, *Frankreich und die Unabhängigkeit Spanisch-Amerikas. Zum französischen Handel mit den entstehenden Nationalstaaten (1810-1850)* (Stuttgart: Klett-Cotta, 1981), II.

²⁷- Schneider, II, pp. 418-23.

²⁸- Perú, *Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y comercio presenta al Congreso Nacional de 1868* (Lima, Imprenta del Estado, 1868); *Memoria que el Ministro de Hacienda y comercio presenta al Congreso Nacional de 1862* (Lima, Imprenta de La Epoca, 1862).

²⁹- Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda de Gutiérrez, *Diccionario Biográfico-Marítimo Peruano* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1993), I, pp. 103-04.

³⁰- Germán Leguía y Martínez, *El Protectorado* (Lima, Comisión Nacional del

Cabe también destacar a un grupo de franceses que tripularon las últimas fuerzas navales de la Confederación Peruano-Boliviana, que al mando de Jean Blanchet atacaron a la flota chilena en la bahía de Casma el 12 de enero de 1839. También es justo mencionar varios de ellos sirvieron en navas peruanas durante la Guerra del Pacífico, ente ellos el artillero de preferencia Francisco M. Maze, que tuvo una heroica actitud durante el combate de Angamos (8/10/1879),³¹ y los dos anónimos tripulantes del submarino que Blume construyera para atacar la flota chilena que bloqueaba el Callao en 1880.³²

También hubo peruanos que se entrenaron profesionalmente en buques franceses, como los guardiamarinas que en 1851 sirvieron durante varios meses en las fragatas *Algerie*, *Serieuse* y el bergantín *L'Entrepenant*, pasando con ellos a Oceanía y luego a Europa. En los años posteriores, otros marinos peruanos fueron recibidos en los buques franceses, creándose así una especial relación entre la armada peruana y la francesa, relación que tradujo en la adopción de algunas doctrinas, como las de Charles Eugene Lewal para las maniobras de la escuadra peruana.³³

Esta relación se tornó más intensa luego de la Guerra del Pacífico, cuando el gobierno peruano acrecentó sus vínculos con Francia. Fruto de ello fue la adquisición de algunas navas y la contratación de una misión naval. Ya la Armada Peruana había tenido dos corbetas construidas en Francia en 1865 -*América* y *Unión*-³⁴ así como una lancha de guerra a vapor para el río Amazonas en 1894 -*Cahuapanas*-. Más importante fue la presencia de la misión naval francesa, que se constituyó en el principal elemento de vinculación marítima entre nuestras naciones en el siglo XX.

Siglo XX

En total fueron cinco los marinos que formaron la misión naval francesa en el Perú en un periodo total de nueve años. En marzo de 1905, poco después que el presidente José Pardo iniciase su mandato, se solicitó al gobierno francés un teniente de navío para que dirigiese la Escuela Naval. La petición fue aceptada y el 25 de mayo de ese mismo año se contrató al teniente de navío Paul de Marguerye, con el grado de capitán de fragata de la armada peruana, quien partió poco después con rumbo a su nuevo destino.³⁵

Marguerye renovó su contrato en 1908 y fue promovido a capitán de navío,

Sesquicentenario, 1971), I: 636 y 644; II: 195; V: 458.

³¹- En el fragor del combate, Maze salió entre los restos de la torre para volver a izar el pabellón peruano que había caído al romperse la driza que los sostenía.

³²- Watt Stewart, "Federico Blume's Peruvian Submarine", *Hispanic American Historical Review* XXVIII (agosto 1948), p. 473.

³³- Melitón Carvajal Pareja, "La República 1870-1876", *Historia Marítima del Perú* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992), t. IX, vol. 2, p. 387.

³⁴- La primera se había perdido en el maremoto de Arica, en 1868; la segunda prestó muy valiosos servicios durante la Guerra del Pacífico.

³⁵- Louis Charles Damase Guilleux, "Une mission navale au Perou (1905-1914)", *La Revue*

siendo sustituido en diciembre de 1910 por el teniente de navío Pierre Napoleón Augustin Lucien Guette,³⁶ quien vino acompañado por el de igual grado Joseph Alexandre Jean Theron,³⁷ este último para hacerse cargo de la inspección de los dos sumergibles tipo Laubeuf que estaban siendo construidos en Francia.³⁸ Ambos recibieron el grado de capitanes de fragata de la marina peruana. En 1913, Guette logró aumentar la misión francesa con el alférez de navío Louis Charles Damase Guilleux³⁹ y con el ingeniero Enrique Mareschal,⁴⁰ igualmente promovidos en el escalafón peruano. Estos tres últimos se encontraban presentes en el Perú en agosto de 1914, cuando estalló la Primera Guerra Mundial, retornando rápidamente a su patria para cumplir con su deber.

Maritime (Julio 1957), p. 1027. No tenemos información sobre la carrera francesa de Marguerye.

³⁶- Natural de Nanteuil, egresó de la Escuela Naval 1894 y ascendió a teniente de navío en 1905. Sirvió en varias unidades y en la infantería de marina, y comandó una torpedera estacionada en Dunkerque. Al estallar la Primera Guerra Mundial pasó a comandar un grupo de automóviles provistos de cañón y luego sirvió en el crucero *Gloire*. En 1917 fue ascendido a capitán de corbeta y tomó el mando del torpedero de escuadra *Sakalave*. Al concluir la conflagración mundial, ya como capitán de fragata, pasó a ocupar un cargo en el Ministerio de Obras Públicas hasta 1921, en que tomó el mando del crucero *Victor Hugo*. Serviría luego en la base naval de Brest, en el crucero *Voltaire*, y finalmente en el Estado Mayor General, retirándose en 1928 [Archivo del Ministerio de Defensa, Vicennes, Francia. Resumen preparado por E.L.M. en junio de 1986, copia en el Archivo Histórico de Marina, Lima, donde también se cuenta con su expediente personal peruano].

³⁷- Nació en Pierre-Bénite, egresando de la Escuela Naval en 1901. Sirvió en varias unidades en Europa y Asia, y dos años en submarinos antes de estudiar en la Escuela Superior de Electricidad. Al estallar la guerra se le dio el mando de una cañonera en el Sena, participando en 1915 en la campaña sobre Dardanelos como comandante del *Ville de Rabat*. En 1916 sirvió en la División Naval de Oriente y al año siguiente pasó al crucero *Ernest Renan*. En 1921 fue ascendido a capitán de corbeta y entre 1924 y 1927 sirvió como agregado naval en Madrid, ascendiendo en ese cargo a capitán de fragata. Falleció dos años después en Toulouse [Archivo del Ministerio de Defensa, Vicennes, Francia. Resumen preparado por E.L.M. en junio de 1986, copia en el Archivo Histórico de Marina, Lima, donde también se cuenta con su expediente personal peruano].

³⁸- Jorge Ortiz Sotelo, "Los sumergibles Ferré y Palacios", *Revista de Marina* (Lima, Marina de Guerra del Perú, noviembre-diciembre 1988), pp. 205-220.

³⁹- Nacido en Segrè, egresó de la Escuela Naval en 1906. Sirvió en varias unidades y fue distinguido en la campaña sobre Marruecos (1908 y 1909), siendo destinado luego a los submarinos estacionados en Cherburgo. Al estallar la guerra se le dio el mando de una de las cañoneras del Sena. A partir de 1915 sirvió en submarinos, tanto en Cherburgo como en el Adriático, La Mancha y la Bretaña. Al finalizar la guerra era teniente de navío, siendo destinado al Servicio de Meteorología Marítima. Retirado en 1924, falleció en 1959, como capitán de corbeta [Archivo del Ministerio de Defensa, Vicennes, Francia. Resumen preparado por E.L.M. en junio de 1986, copia en el Archivo Histórico de Marina, Lima, donde también se cuenta con su expediente personal peruano].

⁴⁰- Llegó al Perú en abril de 1913, retirándose en junio de 1914. Su estada fue muy accidentada, pues luego de una breve comisión al Pará va a sufrir varias desgracias seguidas, pues en once meses pierde a su madre, esposa e hijo. A consecuencia de esto, se ve sumergido

Marguerye asumió la dirección de la Escuela en los primeros días de 1906, presentando de inmediato un proyecto de reforma del reglamento, referido a la admisión y al programa de estudios. Comprendiendo que toda reforma debía descansar en la preparación y calidad del personal que conformaba la institución naval, coordinó con el director de la Escuela de Grumetes a fin de que este también reformase su plan de estudios.⁴¹

Marguerye también apoyó las gestiones para que algunos marinos peruanos efectuaran sus prácticas profesionales en buques franceses, logrando embarcar a los diez guardiamarinas egresados en 1906 y 1907. Los resultados de esta experiencia fueron provechosos para esos jóvenes oficiales peruanos, pero los reportes franceses indicaban una deficiencia en su formación práctica. Marguerye atribuyó que una de las causas de esto era la propia ubicación de la Escuela, en Bellavista, descrita por Guilleux como "a medio camino entre la capital y el Callao, en un bello local, mitad hacienda, mitad residencia señorial."⁴² Había necesidad de hacer cambios profundos, no sólo en los programas sino también en la preparación práctica de los futuros oficiales. El no pudo llevarlos a cabo, entre otras razones porque dejó la Escuela a principios de 1908, cuando esta pasó a funcionar a bordo del transporte *Iquitos*, pero Theron lo intentaría a partir de 1911, aún antes de asumir la dirección de la Escuela, proponiendo y estableciendo varias reformas, que incluían una estrecha coordinación con la Escuadra, así como diversos ejercicios prácticos. Más aún, Guette y Theron lograron impulsar la idea de construir la Escuela Naval en su actual ubicación en La Punta, cuyas obras se iniciaron en 1912, para finalmente ser ocupadas en 1915.⁴³

Durante buena parte de 1908, Marguerye estuvo como asesor del ministro de Guerra y Marina, y a principios de 1909, tras algunos meses de licencia en Europa, fue designado Director de Marina, el cargo político y ejecutivo más alto de la Armada.⁴⁴

Sobre el estado de la marina peruana de ese momento, Guilleux nos da algunas referencias:⁴⁵

Prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario. A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba de su manera la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos (...) La pequeña fuerza naval, sin bases ni

en una fuerte depresión que lleva a dar por terminado su contrato [Archivo del Ministerio de Defensa, Vicennes, Francia. Resumen preparado por E.L.M. en junio de 1986, copia en el Archivo Histórico de Marina, Lima, donde también se cuenta con su expediente personal peruano].

⁴¹- Perú, Ministerio de Guerra y Marina, *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina* (Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907) IV, pp. 220-226.

⁴²- Guilleux, p. 1034.

⁴³- Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)* (Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), pp. 76-76. Guilleux, pp. 1034-1035.

⁴⁴- Archivo Histórico de Marina, Personal 1909.

⁴⁵- Guilleux, p. 1032.

servicios en tierra vivía, de algún modo, en la rada del Callao, como si viviera en una rada extranjera (...) la obtención de fondos y créditos necesarios descansaba en los comandantes, ejerciendo sus talentos diplomáticos (...) directamente ante el gobierno, sin que una persona representara a la escuadra.

Lo primero que Marguerye hizo fue elaborar un proyecto de ley orgánica, buscando así evitar que se cometiesen arbitrariedades contra los miembros de la Armada. Se obtuvo así el *Reglamento orgánico para el servicio a bordo de los buques de guerra de la Armada Nacional*, publicado en 1909, copiado casi literalmente de textos franceses. Planteó, asimismo, la necesidad de “estudiar a la brevedad posible diferentes asuntos de organización, instrucción y administración”, para lo cual fueron constituidas tres comisiones de carácter permanente, una de efectivos y administración, presidida por el capitán de navío Ernesto de Mora, comandante del crucero *Lima*, y otras dos bajo su presidencia, una de artillería y torpedos, y la otra de táctica naval y señales.⁴⁶

A principios de diciembre de 1910, cuando Marguerye fue reemplazado por Guette, se logró modificar la organización de la escuadra, poniéndola bajo el mando de un comandante general, asistido por un pequeño estado mayor. Esta medida restó mucho de la autonomía que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, llevando a que algunos de estos se sintieran afectados. Tras no pocas maniobras en las esferas políticas, la Comandancia fue abolida dos años más tarde, en diciembre de 1912, cuando Guette se hallaba en Europa gozando de licencia.⁴⁷

Al frente de la marina peruana a partir de 1911, Guette logró crear el Estado Mayor General de Marina, la Intendencia de Marina y poco después la aprobación de un reglamento de señales. Por otro lado, consideró importante plantear lo que podríamos llamar una estrategia defensiva. Aquellos años eran difíciles para el Perú, pues sosteníamos diferencias fronterizas con muchos de nuestros vecinos, y en algunos casos con serias tensiones, como con Ecuador y Chile en 1910. Se hallaba convencido de que la única opción viable para el Perú era la de una estrategia basada fundamentalmente en el adecuado empleo de sumergibles. Era necesario traer un especialista en este tipo de armas, siendo esa la razón de la venida de Theron, en noviembre de 1911, y del joven alférez de navío Guilleux, que llegó a principios de 1913. Theron fue como comandante de la Estación de Sumergibles, siendo nombrado además a cargo del servicio de torpedos y presidente de la Junta de Explosivos. En abril de 1913 fue ascendió a capitán de navío y se hizo cargo de la Escuela Naval. Guilleux, por su lado, en marzo de 1914 fue nombrado instructor de Estrategia y Táctica e Historia de las Guerra Navales.⁴⁸

Por la misma época surgieron problemas con el crucero acorazado *Elías Aguirre*, ex-*Dupuy de Lôme*, que había sido adquirido junto con el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*.⁴⁹ El *Dupuy de Lôme* había estado en el Callao en 1911, de regreso a Fran-

⁴⁶- Perú, Ministerio de Guerra y Marina, *Legislación Militar...* VI, pp. 322-323.

⁴⁷- Guilleux, p. 1033.

⁴⁸- Archivo Histórico de Marina, Expedientes Personales de Guette, Theron y Guilleux.

⁴⁹- El *Rodríguez* fue enviado inicialmente al Amazonas y debía arribar al Callao en 1913, pero

cia tras servir en la División de Extremo Oriente,⁵⁰ impresionando vivamente al presidente Leguía quien se interesó en la adquisición de esa nave o de algún otro crucero francés. Tras algunos altibajos, y pese a las objeciones de Guette, quien señalaba que un crucero acorazado no era la mejor manera de empezar un programa naval, a finales de 1911 se logró cerrar el trato por dicho buque por tres millones de francos, 15% de su valor de reventa, suma que debería pagarse en un periodo bastante prolongado y con determinadas facilidades.⁵¹

El estado real del buque al momento de su adquisición parece haber sido bastante bueno para el precio pactado, como bien señalaba la prensa francesa de entonces, al calificar al *Dupuy de Lôme* como “más fuerte que los más rápidos, más rápido que los más fuertes”. Lamentablemente, surgieron múltiples dificultades para poder traer ese buque al Perú, pues mientras que los franceses argumentaban que las demandas de la comisión naval peruana eran exageradas, en el Perú se creaba un ambiente desfavorable para la misión naval francesa, llegando a comentarse abiertamente que habíamos sido estafados. Tal parece que ya en 1912 se pensó que era más realista deshacerse de este buque, intentando entonces venderlo a Grecia. El rechazo de esta nación, por considerarlo inadecuado para oponerse a los buques turcos aumentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú.⁵²

Lo cierto es que el *Elías Aguirre* era una nave que no podía ser considerada moderna. No obstante esto, su precio era realmente atractivo y su adquisición fue una tentación demasiado grande para Leguía. Creemos que realmente la misión naval francesa no influyó en esa determinación del presidente, que por su parte actuó con excesiva precipitación y sin atender las razones técnicas que el capitán de navío Guette le planteaba.

Cuando la Primera Guerra Mundial estalló en agosto de 1914, el buque aún permanecía con dotación peruana en el puerto francés de Lorient. Ante la gran necesidad de buques mercantes, el gobierno de Lima determinó vender el *Elías Aguirre* a una firma belga, que lo llamó *le Péruvien*. Naturalmente, todo este proceso contribuyó a desgastar la imagen pública de la misión naval francesa, atribuyéndole que habían inducido al gobierno peruano a adquirir una nave de escaso o nulo valor militar.

No obstante tales juicios o apreciaciones sobre la tarea cumplida por la Misión Naval Francesa, cabe señalar que actuaron con toda propiedad y lealtad hacia el gobierno peruano. Guilleux refiere que hubo una ocasión en que debieron informar en contra de una propuesta francesa para construir una nave para la flotilla fluvial cuyo diseño no obedecía a las características propias de la región amazónica.⁵³

debido a problemas diplomáticos con Brasil sólo llegó a este puerto en 1914, siendo el primer buque de guerra en cruzar el Canal de Panamá.

⁵⁰- *Variedades*, año VII, n° 190 (21/10/1911), pp. 1277-1278.

⁵¹- Guilleux, pp. 1040-1041.

⁵²- Perú, Cámara de Diputados, *Diario de los debates del Congreso Ordinario de 1911* (Lima, Cámara de Diputados, 1911), p. 943. Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1966), t. XII, p. 157.

⁵³- Guilleux, p. 1044.

Las tareas de los miembros de la misión naval francesa también incluyeron algunos hechos curiosos, como la supervisión a un rompeolas que una firma alemana construía en el norte del país, o una expedición para buscar una isla con grandes depósitos de guano que se suponía estar a la altura de Talara, en la cual, poco antes de la pérdida de Lima, durante la Guerra del Pacífico, había sido escondido un gran tesoro. Ambas tareas fueron llevadas a cabo por Guilleux.⁵⁴

El 6 de agosto de 1914, los miembros de la misión naval y la misión militar francesa zarparon del Callao para retornar a su patria, envuelta como estaba en una guerra que habría de durar mucho más de los que inicialmente se pensó. La despedida de sus miembros fue muy emotiva, y el capitán Guette escribió una carta agradeciendo estos gestos y las muestras de aprecio a la causa francesa.⁵⁵

En las décadas siguientes, las relaciones marítimas entre ambos países sufrieron diversos altibajos. No faltaron las cordiales visitas oficiales de buques de una u otra armada,⁵⁶ ni la presencia de una compañía naviera -la Compagnie Générale Transatlantique- que unió en forma regular el Callao con Francia,⁵⁷ pero ciertamente las dos guerras mundiales afectaron el intercambio comercial, empujando al Perú hacia un mayor acercamiento a Estados Unidos en todo orden de cosas.

Esta situación ha variado algo desde los años setenta, cuando la tecnología naval francesa despertó nuevamente el interés peruano, llevando a que la Armada Peruana sea una de las primeras en optar por misiles Exocet, y luego en ordenar la construcción lanchas misileras en astilleros de franceses. Pero esto, como la historia se encarga de demostrar, no es más que un hito más en unas vinculaciones que llevan ya tres largos siglos y que han sido muy intensas y diversificadas a lo largo de ese tiempo.

⁵⁴- Guilleux, p. 1047.

⁵⁵- *Varietades*, t. X, n° 336 (8/8/1914), p. 1074. *El Comercio*, n° 34681 (3/8/1914), p. 2, col. 4; n° 34683 (4/8/1914), p. 2, col. 4; n° 34686 (5/8/1914), p. 1, col. 5-6.

⁵⁶- El buque escuela *Jean D'Arc* visitó el Perú al menos en 1928, 1949, 1961, 1967, 1971, 1979 y 1980. Las tres últimas veces en compañía del destructor *Forbín*. Por su parte, el buque escuela peruano *Independencia* hizo lo propio al menos en 1965, 1972 y 1977 [Ortiz, *Escuela Naval del Perú*, pp. 101, 135, 145 y 206-11].

⁵⁷- Heraclio Bonilla, *Gran Bretaña y el Perú, informes de los cónsules* (Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1976), T. II, pp. 365-366.

La crisis de Nutka en las sesiones de la Junta de Estado. 1790

Emilio Soler Pascual *

Según la Instrucción de Floridablanca,¹ de 8 de julio de 1787, los oficiales españoles destacados en el Pacífico californiano recibieron órdenes estrictas para que repitieran sus reconocimientos hacia el norte y "fijaran y aseguraran los puntos que se puedan, aficionando los indios y arrojando cualesquiera huéspedes que se hallen establecidos". Los límites de las posesiones españolas fijados en el Tratado de Utrecht de 1713 corrían peligro de desaparecer, debido a la expansión de franceses y, sobre todo, de rusos e ingleses, que buscaban nuevas zonas para ensanchar su comercio.

El 5 de mayo de 1789, el comandante Esteban José Martínez, navegando por esta costa, al mando de la fragata *Princesa*, halló fondeados en el puerto de Nutka dos buques matriculados en Boston, el *Columbia* y la *Lady Washington*. Los capitanes de ambos veleros excusaron su presencia allí por las malas condiciones climáticas. El marino español aceptó sus explicaciones y les permitió continuar su periplo sin tomar represalias contra ellos.

También se encontraba en la rada el paquebote portugués *Iphigenia Nubiana*, que pertenecía al comerciante portugués Juan Carvalho, afincado en Macao² y titular de la *Merchant Proprietors*, firma comercial de la que era promotor el inglés John Meares, que había recorrido la costa de Nutka en varias ocasiones anteriores: en 1785 con el bergantín *Terrible*, en 1786 con el paquebote *Nootka*, y en 1788 con dos navíos de la compañía, el *Felice Aventurer* y el mismo *Iphigenia*.³ Durante su primera estancia en Nutka, en 1785, Meares coincidió con el capitán inglés George Dixon, compañero de Cook en su segundo viaje, que había recibido el encargo de la Compañía Inglesa de Comercio de fundar un establecimiento en la costa noroeste para el comer-

* Universidad de Alicante, España. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994.

¹- Conde de Floridablanca, *Escritos Políticos: La Instrucción y el Memorial* (Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982), CXXIX, pp. 158. Ed. de Joaquín Ruíz Alemán.

²- Andrés Muriel, *Historia de Carlos IV* (Madrid, Atlas, 1959), t. I, pp. 47.

³- José de la Sota, "Nootka: the crisis of 1789". en *To the Totem shore. The spanish presence on the Northwest Coast* (Madrid, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1986), pp. 190-216.

cio de pieles.⁴

Las desavenencias surgieron cuando, días después, el paquebote *Argonauta*, al mando del capitán inglés James Colnett,⁵ arribó a Nutka llevando sus bodegas atiborradas de mercancías. El deseo de Colnett era el de tomar posesión del puerto, formar establecimiento en él y fortificarse. Aunque Martínez le manifestara que este territorio pertenecía a la corona española, el capitán inglés se resistió y fue preciso retenerle con su navío y tripulación, al igual que al buque portugués. El territorio pertenecía a la soberanía española desde que el marino mallorquín Juan Pérez,⁶ al mando de la fragata *Santiago*, buscando el mítico paso interoceánico y tratando de fijar las posiciones rusas en la zona, descubrió el 8 de agosto de 1774 la bahía de Nutka, a los 49 grados 30 minutos de latitud Norte, a la que bautizó con el nombre de San Lorenzo.⁷

El hallazgo español fue anterior al paso por aquellas tierras del célebre capitán Cook que, al mando del *Resolution* y el *Discovery* y buscando un acceso fácil para comerciar con Oriente, llegó al canal Nutka, que separaba el pequeño islote homónimo de la gran isla de Vancouver, a finales de marzo de 1778. Permaneció allí hasta el 26 de abril aprovechando la abundancia de madera para reparar sus barcos.⁸ El profesor Wagner⁹ señala que Cook conocía las últimas expediciones españolas por la zona, entre ellas la de Juan Pérez.

Poco tiempo después del apresamiento del *Argonauta*, arribó a Nutka la balandra inglesa *Princesa Real*, comandada por el célebre marino Thomas Hudson y, con idénticos deseos, la goleta británica *Northwest América*.¹⁰ El comandante Martínez también las detuvo, el 5 de junio y el 2 de julio, enviando cautivos los buques, al departamento de San Blas.

Bodega y Quadra, que acababa de ser nombrado comandante de este Departamento californiano, fue el encargado por Revillagigedo, nuevo Virrey en México, de solventar el enojoso incidente. Llegó a Nutka el 23 de diciembre de 1789 y, según sus

4.- Alejandro Malaspina, *Viaje científico y político a la América Meridional, a las Costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94 a bordo de las corbetas Descubierta y Atrevida de la Marina Real, mandadas por los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José Bustamante* (Madrid, El Museo Universal, 1984), Ed. de Mercedes Palau, Blanca Sáez y Aránzazu Zabala. pp. 341.

5.- Archivo Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE). Bodega y Quadra, ms. 145 y 146. Citado por Salvador Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra: El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)* (Madrid, Alianza, 1990).

6.- Jaume Sobreques i Callico, *Els Catalans en els orígens històrics de Califòrnia* (Barcelona, Columna, 1991), pp. 87-97.

7.- Salvador Bernabeu, "Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)", en *Culturas de la Costa Noroeste de América*, Ed. de José Luis Peset (Madrid, Turner, 1989), pp. 277-90.

8.- James Cook, *Los viajes del Capitán Cook (1768-1779)*, Edición de A. Grenfell Price (Barcelona, El Serbal, 1988), pp. 304-05.

9.- Henry R. Wagner, *Cartography of the North West Coast of America to the year 1800* (Amsterdam 1968), pp. 254.

10.- AMAE. Bodega y Quadra, ms. 145 y 146.

propias palabras,¹¹ comenzó a "inspeccionar prolijamente el arsenal, embarcaciones, puerto y cuanto consideré oportuno..." Obsequió a los prisioneros y los puso en libertad, "satisfechos y gustosos". Más tarde continuó las tareas de fortificación de Nutka que había comenzado Martínez.

El virrey de Nueva España ratificó las medidas adoptadas por Bodega, no declarando los buques y su cargamento "de buena presa" por creer en sus manifestaciones de ignorancia e inocencia y por las cordiales relaciones existentes, por aquel tiempo, con Gran Bretaña.

La Corte española, al tener conocimiento del incidente con los buques ingleses, urgió a su embajador en Londres para que hiciese una exposición de lo ocurrido ante el gobierno inglés, cosa que realizó el 10 de febrero de 1790, reclamando castigo para los infractores y que se abstuviesen en lo venidero de intentar establecimientos y comercios en los territorios de soberanía española.¹²

El gobierno del Reino Unido respondió el 26 de febrero de 1790 afirmando que el "acto de violencia" lo había cometido la corona española, exigiendo la inmediata restitución de los navíos y, además, que el gobierno hispano le ofreciese una satisfacción justa y proporcionada sobre un "acto tan injurioso para la Gran Bretaña."¹³

Al mismo tiempo que una tormenta política se desataba contra España en el Parlamento inglés, el Reino Unido se armaba y preparaba para la guerra. El 5 de mayo se enviaba una nota al embajador en Londres, marqués del Campo, manifestando la negativa del rey de Inglaterra de acceder a las pretensiones españolas de soberanía absoluta, comercio y navegación; añadía la minuta que el gobierno de S.M. "miraba particularmente como obligación indispensable proteger a sus vasallos en el ejercicio del derecho de continuar su pesca en el Océano Pacífico."

El encargado de Negocios en Madrid insistió, con nota del 16 de mayo,¹⁴ en que se restituyesen los buques retenidos en Nutka, como también sus efectos. Pedía, también, el resarcimiento de los perjuicios y "una reparación proporcionada a la injuria hecha a los vasallos ingleses". Siguiendo instrucciones de Londres, se llegaba también al fondo del asunto dejando claro que los súbditos de SM Británica tenían "derechos inconcusos al ejercicio libre y sin interrupción de navegar, comerciar y pescar", pero, especialmente, "a la posesión de los establecimientos que formen con el consentimiento de los naturales de los países no ocupados por otras naciones europeas." Floridablanca, en su *Testamento Político*,¹⁵ era consciente del verdadero motivo que impulsó al Reino Unido a la disputa del territorio: "se valió la Inglaterra del pretexto del suceso de Nootka, en el Mar Pacífico, para armarse, amenazar y pensar en la ruina de nuestro comercio de Indias y de nuestra marina."

11.- AMAE. Bodega y Quadra, ms. 145 y 146.

12.- Andrés Muriel, *Historia de Carlos IV*, Op. cit. Vol. I. pp. 48.

13.- Muriel, I, pp. 48.

14.- *Ibidem*, I, pp. 49.

15.- Conde de Floridablanca, *Testamento Político* (Madrid, CSIC, 1961), pp. 80. Ed. de Antonio Rumeu de Armas.

La inmediata respuesta española fue tranquilizar a los ingleses en el sentido que España “estaría pronta a desarmar, con tal de que esto se hiciese recíprocamente y en proporción de las circunstancias de ambas cortes”.

No obstante los deseos de paz, el gobierno español decidió prepararse para un eventual enfrentamiento y, por Real Resolución del 29 de mayo de 1790, se confirió al marqués del Socorro el mando de la armada de Cádiz. Toda la escuadra debía componerse de 39 buques de guerra: 24 navíos, de ellos, dos de porte de 114 cañones, uno de 94, dos de 80, 14 de 74 y cinco de 64; 12 fragatas de a 34; dos bergantines y una balandra.¹⁶

También los británicos estaban armando su escuadra y así, el 9 de julio, Floridablanca envió a Valdés, ministro de Marina, un parte notificándole los movimientos de la escuadra británica: de la base de Spithead iban a salir 19 navíos y seis fragatas, al mando del almirante Barrington, “en el mejor estado material, con cuatro meses de víveres, pero muy incompleta de marinería.” En Portsmouth se tenía la evidencia que la escuadra española ya estaba en la mar.

El 31 de julio de 1790, el conde de Revillagigedo escribía desde México al conde de Floridablanca acerca de lo que él creía feliz desenlace al conflicto:¹⁷ “Mucho celebraré que mi resolución de declarar la libertad a las embarcaciones de Nutka haya sido parte para lograr la comparación en las diferencias suscitadas entre nuestra corte y la de Londres, acaeciendo y satisfaciendo a sus proposiciones sin comprometer el decoro y autoridad soberana ni el Ministerio: ya navega el capitán Colnett, como verá vuestra merced por la adjunta traducción de su carta, y también se enterará de lo satisfecho que va...”

El optimismo del virrey no se ajustaba a la realidad. Desconocía que el 13 de mayo de 1790, el capitán Meares, había presentado un memorial en la Cámara de los Comunes demostrando la compra de terrenos en Nutka a su cacique Macuina y la construcción de unas barracas, lo que daba legitimidad a su toma de posesión. También, Meares estimaba en más de 650.000 pesos el valor de la carga que Martínez había confiscado a sus compatriotas.¹⁸

Los preparativos para la inminente confrontación bélica con España costaron más de tres millones de libras esterlinas y pusieron, bajo el mando supremo del almirante Howe una poderosa escuadra de casi 100 embarcaciones; también se ejecutaron levas hasta el número de 30.000 marineros, dejando sin tripulación a los buques mercantes surtos en los puertos europeos.

Las escuadras, abandonaron los puertos de Spithead y Plymouth en agosto de 1790, recorrieron el canal de la Mancha haciendo ostentación de su poderío y ensayando un sistema de señales ideado por el almirante de la flota.¹⁹

¹⁶- Muriel, I, pp. 50-51.

¹⁷- Archivo General de Indias (AGI), Estado, Legajo 20, ff. 50-51.

¹⁸- John Meares, *The Memorial of John Meares to the House of Commons respecting the capture of vessels in Nootka Sound (dated April 30, 1790 and presented May 13, 1790)*. Editado por Nellie B. Pipes (Portland, Oregon, 1933).

¹⁹- José Gómez de Arteche, *Reinado de Carlos IV*. 3 vols. (Madrid, El Progreso Editorial, 1890),

Las reuniones de la Junta de Estado, según el AHN.

La reclamación de soberanía presentada por marinos ingleses complicó un poco más, si cabe, la solución presta que aquel incidente pudo haber tenido. Tres días después de la presencia de Meares ante el Parlamento británico, Floridablanca convocó una Junta de Estado con un punto monográfico: el asunto de Nutka. En la reunión,²⁰ Floridablanca comunicó a los presentes (Valdés, Lerena, Campo Alange) el contenido de una carta del embajador en Londres, “enviada por un extraordinario”, informando del grave giro que tomaba la situación: “y que valiéndose de este pretexto, la ofensa que se supone hizo Martínez al pabellón británico, y del armamento de Navíos que ha mandado hacer el Rey, se han dado órdenes para aumentar los que anticipadamente se hacían en los puertos de Inglaterra, se han hecho levas de gente de mar, y se han despachado muchos avisos: todo lo cual indica intenciones hostiles...”

Durante la reunión del Consejo de Ministros, Floridablanca también informó que el embajador español en París, el Conde de Fernán Núñez, se había entrevistado con el Conde de Montmorin al que “halló informado por medio del Embajador de S.M. Cristianísima en Londres”. Montmorin manifestó al embajador español que Francia debía actuar con honor al Pacto de Familia que le unía a España, “y hacer causa común con nosotros”. No obstante, la situación por la que atravesaba la monarquía francesa en aquellos momentos hacía aconsejable llevar el asunto a la Asamblea Nacional, “informarla de todo, hacerla presentes las obligaciones que nos debe la misma nación por lo que nosotros hemos hecho a favor suyo en casos semejantes, y ver que partido toma.”

Floridablanca, consciente del grave cariz que estaban tomando los acontecimientos, apremió a su gobierno para que se buscasen otras alianzas si, como era previsible, se producía el enfrentamiento con Inglaterra y Francia no podía acudir en ayuda de España.

El 28 de mayo, el Marqués del Campo escribía al Conde de Floridablanca y le daba una noticia²¹ que, tal vez, explicara la clave de la intransigencia británica: “...no lejos de Nootka han descubierto dichos navegantes dos minas de oro, y una de plata...” Bodega y Quadra, en su Diario de 1792 también participaba de este criterio, al hablar de los metales nobles que abundaban por la zona.

Durante la primera semana de junio llegó a Madrid el embajador plenipotenciario, lord Alleyne Fitzherbert. En la primera entrevista que sostuvo con Floridablanca adujo que Inglaterra estaba sumamente interesada en que no llegara a producirse el rompimiento. Según Floridablanca,²² el diplomático inglés le manifestó el deseo de la formalización de una alianza entre ambos países.

Al mismo tiempo, Floridablanca estaba tratando de conseguir la ayuda francesa para el caso que los ingleses continuasen con su intransigencia. Moñino apeló al Pacto

I, pp. 59. Historia General de España dirigida por Antonio Cánovas del Castillo.

²⁰- Archivo Historico Nacional (AHN). Estado. Legajo 2812-2.

²¹- AHN. Estado. Legajo 2812-2: Junta de Estado de 7 de Junio de 1790.

²²- AHN. Estado. Legajo 2812-2.

de Familia, a pesar de la pésima opinión que este Tratado le merecía,²³ y especialmente en las circunstancias por las que atravesaba Francia. Una carta de Fernán Núñez, del 28 de junio, fue leída por Floridablanca en Consejo de Ministros:²⁴ se trataba de las acciones diplomáticas que se habían emprendido en el país vecino; la primera con la Reina, manifestando que “su suerte” debía decidirse el 14 de julio próximo, destinado para la confederación general del Reino. Las otras dos, con Lafayette y Montmorin, coincidían también en que conseguir una respuesta antes de ese día “sería dar un nuevo motivo de fermentación, cuyas resultas no podrían ser favorables, y sí dañar al partido del Rey, y aún acaso a su personal existencia, y la de su familia...” Finalizaban los dos políticos galos afirmando que España se debía conformar con una respuesta personal del Rey, sin el respaldo de la Asamblea a la que no podía acudir en aquel momento.

Días después, el conde de Montmorin hizo presente la nota del embajador español a la Asamblea, que había concentrado todas las facultades políticas después de haberse declarado representante de la soberanía nacional. La Asamblea la pasó a examen de la Comisión diplomática y Mirabeau dio cuenta del parecer de la misma, el 25 de agosto. Dos eran los principios que sentaba: 1.- Que se cumplieren los Tratados. 2.- Que el desempeño de estos Tratados se entendiese, únicamente, en los aspectos defensivos.

Mirabeau hizo una cerrada defensa de la justa posición española y consiguió que la Asamblea Nacional, una vez discutido detenidamente el asunto, acordara que “se armasen 45 navíos, con el competente número de fragatas y buques menores para socorrer al rey de España, teniendo presente que los armamentos de los ingleses eran cada vez más considerables.”²⁵ Paralelamente al logro de España que la flota francesa se fletase en Tolón, Holanda ponía a disposición de su aliada Inglaterra un número considerable de buques de guerra.²⁶

Floridablanca en su *Testamento Político* señala que Francia solo empezó a armar quince de los cuarenta y cinco buques prometidos, debido a la “insubordinación y falta de disciplina de sus equipajes”, obligando al general nombrado para formar la escuadra a presentar “su dimisión, siguiéndole gran parte de sus oficiales.”²⁷

El fracaso de la alianza con Francia hizo reflexionar a Floridablanca sobre la necesidad imperiosa de llegar a un acuerdo con Inglaterra para evitar una guerra ruinosa.²⁸ Una vez más, la debilidad diplomática española se puso de manifiesto y, el 18 de junio, el mismo día que sufriera un atentado que estuvo a punto de costarle la vida,²⁹ Floridablanca sometió a la consideración británica una propuesta basada en tres pun-

²³- Floridablanca, *Testamento Político*.

²⁴- AHN. Estado. Legajo 2812-2.

²⁵- Muriel, I, pp. 54-55.

²⁶- Gomez de Arceche, I, p. 60.

²⁷- Floridablanca, *Testamento Político*, p. 80.

²⁸- *Ibidem*, p. 80.

²⁹- Gomez de Arceche, I, pp. 67-68.

tos:³⁰ 1.- Arbitraje por un monarca europeo; 2.- La concesión a Inglaterra de la indemnización pedida, aunque tan solo por hechos probados, y 3.- El otorgamiento por España de tal satisfacción e indemnización, sin perjuicio de exigir a la Gran Bretaña una satisfacción equivalente si se demostrase la culpabilidad de los ingleses.

El principio de acuerdo se plasmó el 24 de julio de 1790 con la firma en Madrid de dos documentos,³¹ una Declaración, firmada por Floridablanca, y una Contradecларación, rubricada por Fitzherbert.

La firma de estas exposiciones consiguió la desmovilización, casi total, de las dos escuadras. Por Real Orden del 18 de agosto³² se ordenó el regreso de la flota española a su base de Cádiz.

Pero este principio de acuerdo, señalado por el profesor Bernabeu, no debió ser aceptado, contra todo pronóstico, por el monarca español ya que, el 16 de septiembre de 1790, Floridablanca sometió a sus compañeros de Junta (Valdés, Porlier, Lerena y Campo Alange) una nueva minuta de Convención “en términos más moderados” que la anterior, con cuatro apartados:³³ Por el primero, los españoles y británicos podrían convivir en Nutka, devolviéndose a los ingleses los edificios y terrenos de que hablaba Meares. Por el segundo, se remitía a un futuro Reglamento que determinaría “los derechos de las dos Naciones en los mares del Sur, y en el Océano Pacífico”, absteniéndose los navíos ingleses “de acercarse a las costas y puertos de España...” Por el tercer apartado se sometían a las respectivas Cortes los motivos de queja o infracción de los artículos anteriores, advirtiendo severamente que los “oficiales de una y otra parte” se abstuvieran de cometer violencia alguna. El cuarto señalaba un plazo de seis semanas para ratificar los artículos anteriores y, una vez efectuada, se suspendieran “por una y otra parte todos los preparativos de guerra...”

Un mes más tarde, el 18 de octubre de 1790, Floridablanca informaba³⁴ a sus compañeros que el Gabinete de Londres no estaba de acuerdo con la Convención discutida con Fitzherbert, insistiendo “en las primeras pretensiones”. Floridablanca propuso que antes de tomar Carlos IV alguna decisión oyese a una Junta “compuesta de Consejeros de Estado, Gobernadores de los Consejos, y otros Ministros, a la qual se remitiesen todos los antecedentes, informándola también de nuestra actual situación interior y exterior, para que pudiese formar su consulta con pleno conocimiento de todo...” Parecía evidente que Floridablanca, conocedor de la debilidad política y militar de España, pretendía evitar una actitud equivocada del monarca.

En la Junta del 25 de octubre de 1790, estando presentes todos los secretarios excepto Porlier, se trató sobre la Convención con Inglaterra.³⁵ Floridablanca informó de la buena disposición del monarca para la formación de la Junta que se le había

³⁰- Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra...*, p. 47.

³¹- Muriel, I, pp. 55-56.

³²- *Ibidem*, I pp. 56.

³³- AHN, Estado, Legajo 2812-2.

³⁴- *Ibidem*.

³⁵- *Ibidem*.

propuesto y del acuerdo de transacción que, al fin, se había conseguido. La Junta acordó felicitar a Floridablanca por "el celo, la habilidad y el acierto con que el Sr. Conde ha trabajado por excusarnos una guerra ruinosa, sin objeto que pudiera disculparla."

Dos días después, el 27 de octubre, la Junta de Estado se reunía de nuevo. Ratificaron el Convenio con Inglaterra que José Moñino, conde de Floridablanca, caballero gran cruz de la real orden española de Carlos III, consejero de Estado de Su Majestad y su primer secretario de Estado y del Despacho iba a firmar con lord Alleyne Fitzherbert, del Consejo Privado de su Majestad Británica, en la Gran Bretaña y en Irlanda, y su embajador extraordinario y plenipotenciario cerca de su Majestad Católica.

El 28 de octubre de 1790, Floridablanca y Fitzherbert firmaron en El Escorial el Convenio que, por esta vez, había evitado la confrontación bélica entre ambos países. El Acuerdo constaba de ocho artículos y uno secreto, según transcripción del profesor Bernabeu,³⁶ que cita como fuente la obra de Alejandro del Cantillo.³⁷ Debemos señalar que en la documentación manejada en el Archivo Histórico Nacional,³⁸ se encuentra un expediente vacío con el sugerente título de *Convención y Transacción firmada con el Embaxador de Inglaterra sobre el asunto de Nootka*.

El Acuerdo comprometía a España a la devolución de los edificios y terrenos arrebatados por los españoles, indemnizando a los ingleses por los bienes secuestrados. Se insistía en el estrechamiento de los vínculos de amistad entre las dos naciones y se establecía la libre navegación y pesca, "en el Océano Pacífico o en los Mares del Sur", con algunas restricciones.

Bodega y la Expedición de límites.

El convenio con los ingleses fue notificado a Revillagigedo por Real Orden del 25 de diciembre de 1790.³⁹ Un año después, el virrey informó a Bodega y Quadra de su misión como comisionado español para la verificación del tratado,⁴⁰ iniciándose la expedición de Bodega hacia Nutka, "el 29 de febrero de 1792", al mando de la fragata *Gertrudis* y de la goleta *Activa*.⁴¹ Tras un mes de viaje, espléndidamente narrado en su Diario de 1792, Bodega arribó a Nutka el 29 de marzo.

Apenas anclado su navío, Bodega recibió la visita del cacique Macuina, manifestándole "el afecto que profesaba a los españoles y sus deseos de que los tuviese por amigos."⁴²

³⁶- Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra...* apéndice 5, pp. 256-260.

³⁷- Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenciones y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón* (Madrid, 1843), pp. 623-625.

³⁸- AHN, Estado. Legajo 2812-2.

³⁹- Archivo General de la Nación, México. Historia. Vol. 67: Año de 1792. Expedición de Límites.

⁴⁰- Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra...* p. 162.

⁴¹- AMAE, Bodega y Quadra, ms. 145 y 146.

⁴²- *Ibidem*.

El 4 de julio llegó a Nutka el primer navío británico de la expedición de Georges Vancouver, comisionado por el gobierno inglés para la señalización de límites. Se trataba de la fragata mercante *Daedalus*, cuyo capitán, Thomas New, presentó a Bodega un ejemplar de la convención firmada en El Escorial.

El 27 de agosto de 1792, llegó, por fin, Vancouver a Nutka. Dos días más tarde, Bodega le presentó un memorándum por el que negaba la veracidad de las reivindicaciones efectuadas por Meares. El día 31 de agosto, llegaron a Nutka las goletas *Sutil* y *Mexicana*,⁴³ al mando de Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, pertenecientes a la expedición del brigadier Alejandro Malaspina,⁴⁴ que también había estado en Nutka en 1791 comprobando la falsedad del descubrimiento de Ferrer Maldonado.⁴⁵ El día 1 de septiembre, Vancouver contestó a Bodega rechazando, cortésmente, sus argumentos, empezando las deliberaciones entre ambos comisionados. Los aspectos políticos de la comisión de Bodega han sido exhaustivamente estudiados por José de la Sota.⁴⁶

Como señala el profesor Bernabeu,⁴⁷ la indefinición de alguna cláusula, como la que trataba del límite de las posesiones españolas y la fijación de los territorios adquiridos por Meares antes de 1789, provocaron una larga negociación entre ambos comisionados.

A pesar de las excelentes relaciones que sostuvieron los dos marinos, recogidas fielmente por Bodega en su Diario de 1792⁴⁸ y por Vancouver en su *Voyage...*,⁴⁹ ambos terminaron su misión, en diciembre de 1792, sin llegar a ningún acuerdo al exigir Vancouver que el límite de las posesiones españolas no sobrepasara la latitud de San Francisco, en California.

La amistad entre ambos quedó sellada bautizando el lugar en que se encontraron, Nutka, como isla de Quadra y Vancouver. El paso del tiempo y el peso de la historia fue olvidando el nombre del ilustre marino limeño, permaneciendo en la actualidad solamente el del británico. La polémica sobre Nutka quedó resuelta por el acuerdo del 11 de enero de 1794: España la devolvía a Inglaterra y ésta, a su vez, renunciaba a sus derechos.

Tan solo dos meses después, y tras un año de penosa enfermedad, Revillagigedo informaba al ministro Valdés que "el 26 del corriente falleció de muerte natural en esta

⁴³- *Relacion del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año 1792 para reconocer el Estrecho de Juan de Fuca*. Estudio y Edición de María Dolores Higuera Rodríguez y María Luisa Martín Merás (Madrid, Museo Naval, 1991).

⁴⁴- Alejandro Malaspina, *Viaje científico y político...*

⁴⁵- Emilio Soler Pascual, "Alejandro Malaspina, un ilustrado español en la costa norte del Pacífico (1791)", en *Trocadero*, Revista de Historia Moderna y Contemporánea. Universidad de Cádiz, 1992. pp. 37-61.

⁴⁶- José de la Sota, *Bodega y Quadra y la Expedición de Límites* (Madrid, Universidad Complutense, 1985).

⁴⁷- Bernabeu, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra...*, pp. 48.

⁴⁸- AMAE. Bodega y Quadra, ms. 145 y 146.

⁴⁹- Georges Vancouver, *Voyage de decouvertes a l'Ocean Pacifique du nord et autour du monde...* 3 vls. y atlas. París, Imprimerie de la Republique, 1795.

ciudad el capitán de navío don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de marina de San Blas, a quien había permitido pasar a ella con el fin de restablecerse.”⁵⁰

APÉNDICES

1.-Junta de Estado de 16 de Mayo de 1790.⁵¹

Asistentes: Floridablanca, Valdés, Lerena, Campo de Alange.

Cartas de Inglaterra venidas por Extraordinario sobre el asunto de Nootka (No se trató ningún otro asunto).

“Por ser indispensable tener esta Junta la convocó el Sr. Floridablanca para hoy domingo, porque mañana lunes irán el Rey y Reina a Toledo, donde estarán hasta el miércoles, y los seguirá el Sr. Conde.

Trajo su Excia. una carta del Marqués del Campo, embajador del Rey en Inglaterra venida por un extraordinario, que llegó ayer, y es respuesta a la que con el mismo extraordinario se la escribió sobre el asunto de Nootka. Por ella, y por la copia que incluye de la respuesta de aquel Ministerio al oficio que en los términos que se expresan en el acuerdo del 29 de marzo, parece que lejos de ejecutarlo así por su pauta, insista, con expresiones bastante altaneras, en que se la ha de dar la satisfacción pedida: y que valiéndose de este pretexto, y del armamento de Navíos que ha mandado hacer el Rey, se han dado órdenes para aumentar los que anticipadamente se hacían en los puertos de Inglaterra, se han hecho levas de gente de mar, y se han despachado muchos avisos: todo lo cual indica intenciones hostiles; bien que al mismo tiempo se note, que han prevenido al Embajador nombrado para residir en nuestra Corte, que acelere su marcha de modo que pueda estar en ella a mediados de Junio.

Habiéndose detenido en París el Extraordinario algunas horas, se enteró el Señor Embajador Conde de Fernán Núñez de todo este asunto; y habiéndole parecido conveniente dar parte al Conde de Montmorin, lo halló ya informado por medio del Embajador de S.M. Cristianísima en Londres, y en la opinión de que la Francia por obligación que le impone el Pacto de Familia, por honor y por gratitud debía hacer causa común con nosotros: y dijo que sin embargo de las circunstancias difíciles en que actualmente se halla aquel Ministerio la había ocurrido la idea de ir a la Asamblea Nacional, informarla de todo, hacerla presentes las obligaciones que nos debe la misma nación por lo que nosotros hemos hecho a favor suyo en casos semejantes, y ver que partido toma.

El Sr. Floridablanca dijo, que le había ocurrido el pensamiento de que se pasen Oficios con la Francia sobre que declare, si podremos contar con su auxilio conforme al Pacto de Familia; pues de no poderse contar seguramente con ellos, le será preciso al Rey aceptar o buscar otras alianzas, y no le faltarán. Dijo también que acaso convendría que nuestro armamento se aumentase por ahora hasta 30 Navíos; pero que no habiendo

⁵⁰.- José Gómez, *Diario curioso y cuaderno de las cosas memorables en México durante el gobierno de Revillagigedo (1789-1794)* (México, UNAM, 1986), pp. 96. Ed. Ignacio González-Polo.

⁵¹.- AHN, Estado. Legajo 2812-2.

dado todavía cuenta al Rey de las cartas de Londres y París, lo ejecutará esta noche, y tomando las órdenes de SM formará sobre todo un papel, que traerá a la próxima Junta.

No concurrió a este el Sr. Porlier por ser día de su Despacho; y de orden de ella pasé yo, después de concluida, a informarle de todo lo leído y tratado.”

2.-Junta de Estado de 7 de Junio de 1790.⁵²

“Leyó el Sr. Conde de Floridablanca tres cartas del Marqués del Campo, embajador del Rey en Londres, de 28 de Mayo:

En la primera, remitiendo un extracto de varias noticias relativas a las primeras expediciones que se hicieron hacia Nootka después de la última paz: de tener los ingleses establecimientos en la costa de Buenos Aires hacia el estrecho: de que en una de las bahías situadas a la parte del sur de la América meridional, hallaban víveres y metales de plata en barra y de cobre de excelente calidad: y de que no lejos de Nootka han descubierto dichos navegantes dos minas de oro, y una de plata...”

3.- 14 de Junio de 1790.⁵³

La semana anterior se presentó el nuevo embajador de Inglaterra, Mr. Fitzherbert. En la conversación que sostuvo con Floridablanca, le manifestó que Inglaterra estaba sumamente interesada en que no llegara a “verificarse el rompimiento y en que continúe nuestra amistad con Inglaterra, y aún desearía que no hubiese amistad, sino alianza...”

4.- Carta del Sr. Fernán Núñez de 28 de Junio con la respuesta que se le dio en 5 de julio.⁵⁴

Consejo: “Se leyó una carta que trajo el Sr. Conde de Floridablanca del Sr. Conde de Fernán Núñez, embajador en París, en que refiere las instancias que se le han hecho sobre suspender el uso de la Memoria preparada para pedir los socorros y asistencia que nos debe la Francia en caso de una guerra con Inglaterra.

Estas instancias fueron: 1, con la Reina; 2, con el Marqués de Lafayette y 3, con el Conde de Montmorin:

La Reina le expresó la incertidumbre de su suerte, que debía decidirse el día 14 destinado para la confederación general del Reino. Que el tratar antes de pasado este día el asunto a que se dirige nuestra Memoria, sería dar nuevo motivo de fermentación, cuyas resultas no podrían ser favorables, y sí dañar al partido del Rey, y aún acaso a su personal existencia, y la de su familia; pues a tanto como esto se extienden sus temores; y su pretensión, y lo mismo la de Lafayette y Montmorin, se redujo, a que nuestra carta se satisficiera con una respuesta del Rey, sin acudir a la Asamblea...”

5.- Proyecto de Convención.⁵⁵

Es el segundo, con el qual, hechas algunas modificaciones, se ha conformado el

⁵².- Ibídem.

⁵³.- Ibídem.

⁵⁴.- Ibídem.

⁵⁴.- Ibídem.

⁵⁵.- Ibídem.

Rey, y se ha remitido a Inglaterra, para ver si aquella Corte executa lo mismo, en cuyo caso se firmará.

16 de septiembre de 1790:

“Dixo el Sr. Conde de Floridablanca, que el Embaxador de Inglaterra le había presentado nueva minuta de Convención en términos más moderados y que habiendo conferenciado con él, después de recibidas las órdenes del Rey, se había extendido la minuta que leyó; lo que había aprobado SM, dando la orden de firmar la Convención según ella; pero que el Embaxador tuvo reparo en firmarla hasta que le vea y aprueve su Corte; a cuyo fin la había remitido con correo extraordinario.

Aunque con esto era ya inútil toda discusión sobre la primera minuta, los Sres Valdés y Porlier leyeron sus dictámenes que traxeron por escrito; y los Sres. Lerena y Campo de Alange la expresaron de palabra.

Sus Magestades Católica y Británica, hallándose dispuestas a formar una Convención que terminando las diferencias que se han suscitado entre las dos coronas últimamente, alexase para lo venidero, y para siempre, semejantes motivos de disputa, han reconocido que el arreglo de los diferentes puntos necesarios a este fin pediría la más seria deliveración, como también informes tomados sobre el terreno y en países muy distantes, de que resultarían grandes delaciones perjudiciales al más pronto restablecimiento de la armonía y de la amistad, que se quisiera restablecer y afirmar quanto antes.

Con el deseo pues de obviar a estos inconvenientes, los infrascriptos, por orden expresa de sus soberanos, han convenido, que mientras que se puede arreglar y terminar la obra saludable de una Convención definitiva, qual se desea por ambas partes, sobre todo los puntos que interesan a las dos Naciones, declararían y declaran lo siguiente:

Primero, Que los respectivos súbditos de SS.MM. Católica y Británica, no serán inquietados en el puerto de Nootka, sus costas e islas adyacentes, sea por causa de su comercio, o por los establecimientos hechos o que hicieren; y que se les volverá a poner en posesión de los edificios y terrenos que se les hayan quitado a unos o a otros: además de que los súbditos británicos deberán abstenerse de acercarse a las costas de California y sus puertos; todo hasta la decisión que se dará en una Convención futura sobre los límites hasta que se deban extender los derechos exclusivos que la España pretende tener allí.

Segundo, Que hasta que se haga un Reglamento en la sobredicha Convención para determinar los derechos de las dos Naciones en los mares del Sur, y en el Océano Pacífico, los súbditos Españoles y Británicos no serán inquietados recíprocamente en los de la pesca: bien entendido, que los Navíos ingleses se abstendrán de acercarse a las costas y puertos de España: SM Británica promete por su parte emplear las medidas más eficaces para impedir todo comercio ilícito, o de contrabando entre sus súbditos, y las posesiones Españolas.

Tercero, En todos los casos de quexa o de infracción de los artículos de la presente declaración, los Oficiales de una y otra parte, sin permitirse desde luego ninguna violencia o vía de hecho, deberán hacer una relación exacta del caso, y de sus circunstancias a sus respectivas Cortes; las quales terminarán amistosamente estas diferencias.

Cuarto, Los presentes artículos se confirmarán y ratificarán en el término de seis semanas contadas desde el día de su fecha, o antes si se puede; y luego a punto se sus-

penderán por una y otra parte los armamentos, y en general todos los preparativos de guerra: y las marinas de las dos Coronas se pondrán en el pie del establecimiento de paz, y qual existía al principio del presente año.

Fecha en Madrid a... [no hay fecha al ser un borrador].

6.- 18 de Octubre de 1790.⁵⁶

“Dixo el Sr. Conde de Floridablanca que el Gabinete de Londres no se ha conformado con la Convención acordada con su Embaxador, y que insiste en las primeras pretensiones. Y siendo este asunto de los más graves que puedan ocurrir por sus consecuencias, era de dictamen, que antes de tomar resolución oyese el Rey a una Junta que mandase formar, compuesta de Consejeros de Estado, Gobernadores de los Consejos, y otros Ministros, a la qual se remitiesen todos los antecedentes, informándola también de nuestra actual situación interior y exterior, para que pudiese formar su consulta con pleno conocimiento de todo. Pareció, no solo prudente, sino absolutamente necesario por muchos motivos, se execute lo que el Sr. Conde propuso: y fue SE encargado de acordarlo con SM; a cuyo fin llevó entendido lo que pareció conveniente sobre la formación de la Junta.”

7.- Junta del 25 de Octubre de 1790.⁵⁷

Sres: todos menos Porlier.

Convención o transacción con Inglaterra:

“El Sr. Conde de Floridablanca dijo, que habiéndose conformado el Rey en que se formase la Junta que se expresa en el Acuerdo anterior para el examen de las pretensiones de la Corte de Londres, se formó en efecto, y con toda brevedad hizo y se remitió su consulta, que está en poder de SE. Pero que entre tanto el Embaxador de Inglaterra se trasladó a San Ildefonso durante los días que SM ha estado en aquel Sitio, para continuar las conferencias, de que resultó convenirse en una transacción que habían firmado, de la qual presentó y leyó SE una copia que volvió a recoger. Pareció que en las presentes circunstancias es todo lo favorable que se pudiera esperar, y que merece general gratitud el celo, la habilidad, y el acierto con que el Sr. Conde ha trabajado por excusarnos una guerra ruinosa, sin objeto que pudiera disculparla.

8.- Junta de Estado de 27 de Octubre de 1790.⁵⁸

Sres. todos menos Porlier.

Convención y Transacción firmada con el Embaxador de Inglaterra sobre el asunto de Nootka.

[No se encuentra: está vacío el expediente del AHN].

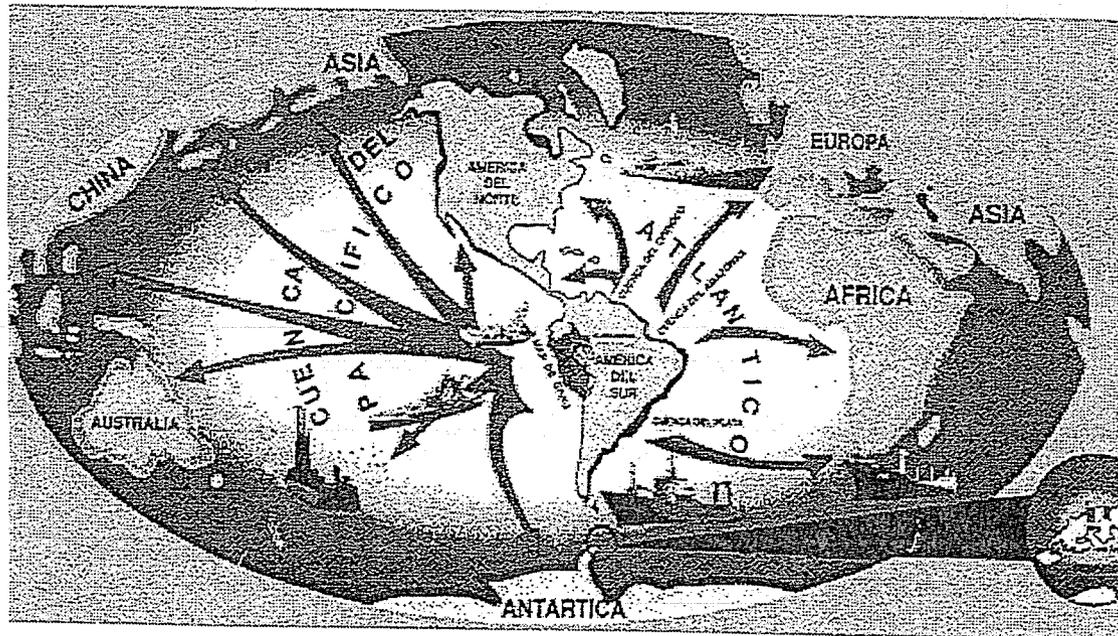
⁵⁶.- Ibídem.

⁵⁷.- Ibídem.

⁵⁸.- Ibídem.

Noticias Diversas

MARINA DE GUERRA DEL PERU



PERU MARITIMO
“EL MAR Y LAS CUENCAS,
UNA SOLUCION AL FUTURO”

Argentina:

El Instituto Universitario de Estudios Navales y Marítimos, entidad académica de la Armada Argentina, ofrece para 1998 maestrías en Dirección de Organizaciones y en Estudios Estratégicos.

La primera tiene como objetivo mejorar las habilidades y modificar actitudes que motiven un cambio cualitativo en la capacidad de gestión de funcionarios de grandes organizaciones. Su duración es de dos años, luego de los cuales se dispondrá de dos años más para presentar la tesis respectiva.

La maestría en Estudios Estratégicos, con orientación a la Negociación, brinda una formación que facilita la resolución de conflictos en niveles superiores de conducción. Su duración es de un año y la tesis debe completarse en un plazo adicional de dos años. En este último curso se incluye la asignatura “Evolución del pensamiento estratégico” así como “Estrategia”.

Para mayor información dirigirse al referido instituto en Avenida del Libertador 8071, Buenos Aires 1429, Argentina. FAX 702 4883 y e-mil ua-esgn@rina.ara.mil.ar

Australia

Del 21 al 24 de junio de 1997 tuvo lugar la Conferencia por el V Centenario de Vasco de Gama, en la Universidad de La Trobe, Melbourne, y en la Universidad de Curtin, en Perth. Mayor información a Tony Disney, School of History, La Trobe U., Bundoora, Vic 3083.

Canadá

Atendiendo a una invitación de la Fundación Canadiense para las Américas y de la Universidad de Calgary, Alberta, el 25 de setiembre el secretario general de Thalassa, Jorge Ortiz Sotelo, dio una conferencia en dicha universidad sobre historiografía marítima y naval iberoamericana.

Del 25 al 27 de junio de 1998 tendrá lugar la Conferencia Internacional de Historia Marítima organizada por la Canadian Nautical Research Society. El evento se realizará en la U. de Calgary, y tendrá como tema central la guerra naval: exploración y sociedades marítimas. Intenta abarcar aspectos como medicina marítima, soberanía y medio ambiente, motines, piratería, literatura, etc. Se pondrá especial énfasis a temas

fluviales y lacustres.

Hasta donde conocemos habrán varias ponencias sobre temas iberoamericanos, entre ellos: Christon I. Archer, "Propaganda and Old Prejudices: Anti-Spanish Attitudes in the Eighteenth Century History of the Northwest Coast."; Donald Cutter, "Alejandro Malaspina at Nootka in 1791: New Insights into Spanish-Indian Relations"; Douglas Cutter, "The Francisco Balmis Expedition to Mexico and the Philippines: An Experiment in Smallpox Innoculation"; Iris Engstrand, "Spain's Forgotten Marine Scientists: Pacific Exploration during the Late Eighteenth Century"; John D. Harbron, "Commodore Cosme Damián Churruca ... Spain's Forgotten Hero of the Age of Sail"; Luz Mara Hernández, "The Royal College of Cdiz and Its Impact on Mexican Naval Surgery"; John Kendrick, "The Spanish Lake: Sixteenth Century Spanish Exploration of the Pacific"; J. C. M. Ogelsby, "Army vs. Navy in the War of Jenkins' Ear"; Jorge Ortiz Sotelo, "Peruvian Expeditions to the South Pacific in the Eighteenth Century"; Freeman Tovell, "Exploration will Remove the Doubts: Spain and the Search for the Northwest Passage."

Para mayor información escribir a Christon I. Archer, Program Committee, CNRS Conference 1998, Department of History, University of Calgary, Calgary, AB T2N 1N4, Canada, Tel: 403-220-6401, Fax: 403 289-8566, Internet: cnrs@acs.ucalgary.ca

Chile

Del 25 al 28 de noviembre tuvo lugar en Santiago de Chile el primer conversatorio sobre Arqueología Submarina Latinoamericana, organizada por la Universidad Internacional SEK, organismo académico español que viene colaborando en esta área con la Universidad Marítima de Chile.

Según se nos ha informado, participaron seis especialistas latinoamericanos, algunos españoles y dos noruegos del Instituto de Arqueología de la Universidad de Ciencia y Tecnología.

Uno de los resultados de la reunión fue la creación de la Asociación de Arqueología Subacuática en Latinoamérica, entidad sin fines de lucro que aspira a reunir en su seno a los interesados en esta temática.

Ecuador

El 23 de julio se inauguró una nueva sala en el Museo Naval "Almirante Juan Illingworth", dedicada al buque escuela *Guayas*.

España

En 1996 la Fábrica de Moneda y Timbre emitió una colección de monedas en homenaje a la marina española. Los valores fueron: 1 ecu, con motivos de un timón y la corbeta *Nautilus*; 5 ecu, con la coca de Mataró y una nave castellana del siglo XIII; 25 ecu, con la fragata *Villa de Madrid* y los comandantes Antequera, Topete y Alvargonzález; y 100 ecu con el brigadier Casto Méndez Núñez y la fragata *Numancia*.

Del 12 al 15 de noviembre tuvo lugar el IV Congreso de la Asociación Española de Estudios del Pacífico, bajo el lema "Cien años antes y cien años después", sobre el

tema de la guerra hispano-norteamericana que puso fin a la presencia española en Filipinas y otras islas del Pacífico. Los interesados pueden pedir información a Florentino Rodao o Carmen Albalá, AEPP, Colegio Mayor Nuestra Señora de Africa, Av. De Ramiro Maeztu, s/n, 28040 Madrid. E-mail rodao.garcia@mad.servicom.es

Del 24 al 28 de noviembre tuvo lugar el IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, de la Armada Española. Participaron los ponentes que se indican a continuación. Argentina: Ricardo Capdevila, Carlos Guzmán, Miguel de Marco y Horacio Rodríguez; Bélgica: John Everaert; Chile: Miguel Barros, Ricardo Couyoumdjian, Alicia Dauvin, Hugo Rosati y Isidoro Vázquez de Acuña; Dinamarca: Birgitte Holten; España: Ricardo Arroyo, Eric Beerman, José M. Cano, Juan Castanedo, Alicia Castellanos, José Cervera, J.M. Cuenca, Hermenegildo Franco, José R. García, Manuel Gracia, Dolores Higuerras, Francisco Mellén, Consuelo Naranjo, Hugo O'Donnell, Enrique Otero, Rafael Palacios, Julio Pérez, Agustín Rodríguez, Miguel Serrano y Antonio de la Vega; Italia: Dario Manfredi; México: Oscar Flores y María F. García de los Arcos; Perú: Hilda Elías y Jorge Ortiz; Portugal: Antonio E. Dos Reis; Reino Unido: Peter Bradley; Uruguay: Ricardo Barbe, Alejandro Bertocchi y Daniel Castagnin; Venezuela: Gerardo Vivas.

El evento fue inaugurado y clausurado por el jefe de Estado Mayor de la Armada Española y se desarrolló en el auditorio del Cuartel General de la Armada. Los interesados en obtener mayor información pueden dirigirse al coronel José Cervera Pery, Juan de Mena 1, 28071 Madrid, fax 379-5250.

Del 23 al 27 de marzo de 1998 tendrá lugar un Congreso Internacional de Historia Militar cuyo tema central será el centenario de la guerra hispano-norteamericana en que España perdió Cuba y Filipinas. El evento está siendo organizado por la Comisión Española de Historia Militar, pudiendo pedirse información al coronel Longinos Criado Martínez, Secretario del Congreso Internacional de Historia Militar, Servicio Histórico Militar, Calle Mártires de Alcalá, 9, 28015 Madrid.

El 17 de enero fue presentado en el Centro de Estudios "Astillero de Guarnizo", en Cantabria, el libro *Malaspina y Bustamante, 1994* que son las actas de las Jornadas Internacionales que tuvieron lugar en Cádiz y Santander en 1995 con ocasión del bicentenario del arribo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*.

En el mes de abril tuvo lugar en el Cuartel General de la Armada un ciclo de conferencias organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval sobre "aspectos navales en relación con la crisis finisecular de 1895-1898".

El secretario de la Asamblea Amistosa Literaria, coronel Jorge Juan Guillén Salvetti, nos ha hecho llegar la siguiente información en lo referente a temas de historia marítima y naval iberoamericana abordados por esa entidad a lo largo de 1997. El 15 de abril se incorporó como asambleísta de honor el Duque de Veragua y capitán de fragata Cristóbal colón de Carvajal y Gorosabel, quien leyó un discurso sobre "La vida a bordo de carabelas y naos". El 19 de marzo, en el marco de los actos conmemorativos por los 185 años de la promulgación de la Constitución de 1812, popularmente conoci-

da como "La Pepa", hizo uso de la palabra Mariano Juan Ferragut, sobre "La marina en las Cortes de Cádiz".

En febrero se ubicó frente a las costas del sur portugués los restos de un fragata de la armada española, que se presume se trate de la *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en un combate contra los ingleses en 1804 cuando formaba parte de una flota que regresaba de América.

Estados Unidos

A fines de abril tuvo lugar en San Francisco, la III Conferencia Internacional sobre aspectos técnicos de preservación de naves históricas. Los interesados en mayor información contactar con Russell Booth, National Maritime Museum Association, PO box 470310, San Francisco California 94147-0310. E-mail pampanito@aol.com

La conocida revista de historia marítima *American Neptune*, publicada por el Peabody Essex Museum, en Salem, Massachusetts, cuenta con una página en internet en la siguiente dirección <http://www.pem.org/neptune>

Los días 3 y 4 de octubre de 1997 se llevó a cabo el XIII Simposio de Historia Naval, organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, Maryland. Latinoamérica estuvo presente en un panel sobre revoluciones navales en Brasil (1893), Chile (1931) y Perú (1932 y 1948), participando William Dudley, Carlos López y Jorge Ortiz. También tomó parte en el evento el capitán de navío Guillermo Montenegro, de la Armada Argentina, quien trató sobre los acorazados argentinos. Para mayor información comunicarse con William M. McBride, Dep. de Historia, Academia Naval, Annapolis, Maryland 21402-5044. E-mail navhstsy@nadm.navy.mil

El 2 de octubre se llevó a cabo una nueva reunión de historiadores navales en el Naval Historical Center, con el fin de compartir experiencias y puntos de vista sobre la forma como cada país está enfocando esa especialidad. Participaron el cap. J.P. Beauvois, jefe del Servicio Histórico de la marina francesa; el comodoro Erik Wihtol, de la marina finlandesa; el dr. Mihail Zahariade, del Instituto de Estudios Estratégicos-Operativos y de Historia Militar rumano; el sr. David Stevens, director del Programa de Historia Marítima y Naval, del Departamento de Defensa australiano; el cap. de navío José da Costa Cardoso de Melo, del Servicio de Documentación Naval brasileño; el cap. de navío Igor Amosov, del Instituto de Historia Militar ruso; el dr. Klaus-Richard Bohme, del National Defence College de Suiza; el cap. de fragata Jorge Ortiz, de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana; el dr. Alan Lemmers, de la marina holandesa; y el dr. William Dudley, director del Naval Historical Center.

Francia

El 25 de junio falleció en París el comandante Jaques-Yves Cousteau, uno de los principales promotores de la arqueología y la exploración del medio acuático. Los largos años que pasó a bordo del *Calypso* dedicados a promover el mar en todo el amplio sentido de la palabra, le merecieron el respeto de todo el mundo, pero en espe-

cial de quienes nos vinculamos con la actividad marítima de una u otra forma.

El 2 de diciembre tuvo lugar en la Facultad de Letras del Instituto Católico de París la inauguración del Centro Franco Ibero Americano de Historia Marítima (C.E.F.I.A.H.M.A.R.) El acto fue presidido por el rector monseñor Patrick Valdrini y por la decana Nathalie Nabert. La presentación del centro fue realizada por el vicedecano de la Facultad de Letras doctor Christian Buchet, y a continuación se llevaron a cabo dos conferencias. La primera a cargo del embajador José Miguel Barros, de la Academia Chilena de la Historia, titulada "La estada en Francia del navegante y cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa"; y la segunda a cargo del profesor Jorge Ortiz Sotelo, de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sobre "Lazos marítimos entre Francia y el Perú, siglos XVIII al XX".

Posteriormente se anunció la firma de un convenio entre el flamante Centro Franco Ibero Americano de Historia Marítima y la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana para que el primero se sume al grupo de instituciones que edita "Derroteros de la Mar del Sur" a partir del presente número (1997).

Del 28 al 30 de enero de 1998 tendrá lugar un coloquio sobre naufragios, organizado por la Facultad de Letras del Instituto Católico de París y el Laboratorio de Historia y Arqueología Marítima de la Epoca Moderna, del Museo de la Marina y la Universidad de París IV-Sorbona. Entre las ponencias anunciadas figura la de Pierre Chaunu, "Geografía de naufragios en la época moderna"; Philippe Haudrere, "Naufragios y la Compañía de Indias"; Etienne Taillemite, "El naufragio en la época de los grandes vapores"; Michele Battesti, "El desarrollo de las sociedades de salvataje"; André Zysberg, "La evolución de las mentalidades -sobre los naufragios- siglos XVI al XVIII"; Jean Balcou, "Un muerto que continúa vivo: el navío fantasma"; Jean Favier, "Seguros y naufragios siglos XIV y XV"; Francois Bellec, "El naufragio y la pintura". La dirección estará a cargo de Christian Buchet y Claude Thomasset, quienes pueden ser consultado en 21 rue de Assas 75270, París Cedex 06.

El 20 de diciembre el Dr. Christian Buchet sustentó su habilitación para dirigir investigaciones en la Universidad de París IV (Sorbona), presentando el tema "Los marinos franceses e ingleses en guerra entre 1670 y 1790"

Gran Bretaña

En el marco de los seminarios 1997-98 de la Comisión Internacional de Historia Marítima, que se lleva a cabo en el King's College, Londres, el 22 de enero de 1998 el Dr. Stephen Fisher disertará sobre "The Portugal Trade Revisited: Portugal, Brazil and the Atlantic Economy in the Eighteenth Century".

El archivo del National Maritime Museum ha recibido hace poco un diario anónimo de la expedición británica a Cartagena llevada a cabo en 1740 y 1741.

Del 24 al 27 de mayo se llevó a cabo una reunión en Bristol sobre diseño, restauración y mantenimiento de buques históricos, organizada por la Royal Institution of Naval Architects.

Holanda

El 8 de junio tuvo lugar en Amsterdam la reunión general de la Asociación de Historia Económica Marítima Internacional. Para más información contactar con Olaf V. Janzen, secretario del IMEHA, Dep. De Historia, Colegio Sir Wilfred Grenfell, Corner Brook, NF AZH 6P9, e-mail abeothuk@swgc.mun.ca

Italia

La Oficina Histórica de la Marina Italiana organizó un Coloquio Internacional de Historia Militar centrado en el poder naval en el Mediterráneo. El evento tuvo lugar a fines de octubre. Los interesados contactar a dicho servicio en Vía dell' Acqua Traversa n 151, 00135 Roma.

Lamentablemente, el Centro "Alessandro Malaspina", de Mulazzo, nos ha hecho llegar el siguiente reporte de sus actividades durante 1997. No obstante, podemos señalar que a principios de este año se constituyó la Asociación Domus Malaspina, con el fin de promover los estudios sobre esa familia y colaborar, a la vez, con el Centro Alessandro Malaspina. El secretario general de esta nueva institución, que funciona en el Centro Malaspina, es Dario Manfredi, contando con la colaboración de Evelina Belloti, como canciller, y Rossana Piccioli, como tesorera. En abril apareció el primer número de un boletín titulado *Malaspina en el mundo*, que aparece en tres idiomas: italiano, inglés y castellano. Los interesados en mayor información pueden dirigirse al Centro A. Malaspina, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo (MS, Italia).

Perú

Del 9 al 11 de setiembre de 1998 tendrá lugar el II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, cuyo tema central es "Aspectos sociales en la actividad marítima". Organizado por la Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Interesados pueden contactar a Cristina Flórez (cflorez81@hotmail.com) y/o Jorge Ortiz (thalassa@amauta.rcp.net.pe) o escribirles a la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18.

Los días 29 y de abril, así como 6 y 7 mayo tuvo lugar una exposición y ciclo de conferencias titulado "Expediciones a Oceanía desde el Perú". Fue organizado por el Instituto Nacional de Cultura del Callao con ocasión del 50 aniversario de la expedición de la balsa Kon Tiki. Entre los ponentes podemos mencionar a Lorenzo Huertas, "Embarcaciones y navegación tradicional en la costa norte del Perú"; María Rostworowsky, "Navegación chincha y mitología marina"; Jorge Ortiz, "navegación prehispánica". Se incluyó una mesa redonda sobre piratas, corsarios y filibusteros y otra sobre sociología e idiosincrasia del chalaco frente al mar.

El 6 de mayo de 1997, la Biblioteca Nacional del Perú presentó el libro de Thor Heyerdahl, *La expedición de la Kon Tiki*, que a diferencia de otras ediciones incluye un capítulo explicativo de las causas que llevaron a Heyerdahl a emprender dicho viaje. Además del autor y de la jefa de la Biblioteca, Sra. Martha Fernández, hicieron uso de

la palabra Ricardo Angulo, Jorge Ortiz, Ramón Arrospide y Luis Millones.

En el marco de la conmemoración de los 50 años de la expedición de Heyerdahl, el Museo Kon Tiki, de Oslo, trajo una exposición sobre el viaje que fue presentada en el Museo de la Nación, en Lima, en el mes de mayo. Dicha exposición fue complementada con una elaborada por la Marina de Guerra del Perú sobre navegación prehispánica.

Entre el 21 y el 27 de julio, Thalassa, la lista de interés Sub-Acuática y la Fundación Albenga, de Argentina, llevaron a cabo un seminario taller de arqueología submarina en el local del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia, en la ciudad de Lima. El objetivo del taller fue impartir conocimientos básicos de las técnicas empleadas en la arqueología submarina, familiarizando a los participantes con este tipo de labores. Se dieron tres asignaturas: historia de la construcción naval, técnicas de arqueología submarina y conservación de restos húmedos. Se realizó una práctica en el pecio del navío de guerra chileno *San Martín*, hundido en Chorrillos. Las clases estuvieron a cargo de Javier García, Jorge Ortiz, Luis Martos y David Diestra.

Del 16 de setiembre al 1° de octubre el Museo Naval del Perú presentó la Primera Exposición-Concurso de Modelismo Naval.

Polonia

Del 24 al 27 de setiembre se llevó a cabo el VIII Simposio Internacional de arqueología de botes y buques en el Centralne Muzeum Morskie, Gdansk. Informes y propuestas a Dr. Jerzy Litwin, Secretariat ISBSA 8, Centralne Muzeum Morskie, ul. Szeroka 67/68, 80-835 Gdańsk, Poland. Telefax: +48 58 318453.

Portugal

Del 6 al 10 de julio tuvo lugar en Lisboa la XVII Conferencia Internacional sobre Historia de la Cartografía, patrocinada por la Comisión Nacional para la Conmemoración de los Descubrimientos Portugueses y el Instituto para la Investigación de las Ciencias Tropicales. Los interesados pueden dirigirse a la referida Comisión en Casa dos Picos, Rua dos Bacalhaeiros, 1100 Lisboa, Portugal.

Ya es conocido que en el Museo Municipal de Peniche está basado el proyecto arqueológico del navío español *San Pedro de Alcántara*, naufragado en ese lugar la noche del 2 de febrero de 1786, con más de cuatrocientas personas a bordo, entre ellos el hijo de José Gabriel Condorcanqui, Túpac Amaru II, y varios indios principales prisioneros. Recientemente ha puesto a disposición de los interesados una página web, en la siguiente dirección: <http://www.ip.pt/sanpedro>

Organismos Internacionales

Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

El 27 de noviembre tuvo lugar en Madrid, la II Asamblea General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El Secretario General dio lectura a su informe de actividades 1995-97 y se aprobó elevar la cuota anual de 10 a 15 dólares. Para mayor información dirigirse a Jorge Ortiz Sotelo, Av. de la Aviación 224,

Lima 18, Perú. E-mail thalassa@amauta.rcp.net.pe

Thalassa también ha creado recientemente una lista de interés en internet, en la siguiente dirección l-thalassa@rcp.net.pe cuyos objetivos son: a) propiciar el conocimiento y la investigación de la historia marítima y naval iberoamericana, contribuyendo de esa manera a una mejor comprensión de nuestro pasado, que en muchas ocasiones ha sido común y que constituye la base de nuestra realidad actual; b) establecer grupos de discusión sobre temas específicos, propiciando el intercambio de información; y c) contribuir a orientar a quienes se interesen en temas de historia marítima peruana e iberoamericana.

Asociación de Arqueología Subacuática en Latinoamérica

Por creerlo de interés para nuestros lectores, reproducimos a continuación el reporte final de las Jornadas Latinoamericanas de Arqueología Subacuática, llevadas a cabo en Santiago de Chile, del 25 al 28 de noviembre de 1997.

La falta de información generalizada en la sociedad chilena, y en el sector académico en particular, sobre el manejo del Patrimonio Histórico-Arqueológico Subacuático, propiciada en gran medida por el escaso desarrollo de proyectos de intervención en cualquiera de sus modalidades (prospección, excavación, conservación, restauración), y puesta de manifiesto en la inexistencia de equipos de investigación que ejecuten líneas de acción en estas especialidades, así como en la ausencia de éstas en los planes de estudio de las carreras universitarias actuales, son factores que contribuyen a que hoy se confunda, quizá más de lo deseado, la intervención arqueológica subacuática con la "cacería de tesoros". Este problema se acusa aún más cuando, como consecuencia de este equívoco, los restos que yacen en el medio acuático no son considerados como elementos patrimoniales y por ello son presa fácil del expolio.

Ante esta situación común prácticamente para todos los países latinoamericanos, parece aconsejable apoyar acciones conducentes a proporcionar un mayor conocimiento de esta realidad tal que permita adquirir un mayor grado de sensibilidad frente a una parte del patrimonio casi olvidada. En este sentido, las acciones encaminadas a la difusión deben concebirse como prioritarias, toda vez que su ejercicio permite el intercambio de experiencias de las que emanen modelos concretos de aplicación.

De esta forma nace, como un punto de partida en el marco de este conjunto de acciones, la idea de constituir un encuentro que permitiera reunir en Chile a un grupo de investigadores que, en el contexto latinoamericano, están trabajando en el ámbito de la arqueología subacuática.

Así, las I Jornadas Latinoamericanas de Arqueología Subacuática organizadas por el Departamento de Ciencias Históricas y la Facultad de Estudios del Patrimonio Cultural de la Universidad Internacional SEK, con la colaboración de la Armada de Chile y el patrocinio del Comité chileno del ICOMOS, de su homólogo argentino; del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile; del Comité Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático (ICUCH-ICOMOS) y de la Corporación del Patrimonio Cultural chilena; surgen como un intento de contribuir a la sensibilización académica y so-

cial en torno a la actividad desempeñada por esta modalidad de la ciencia arqueológica hasta ahora no practicada por los distintos profesionales chilenos, ni suficientemente entendida por los diferentes sectores sociales como una disciplina científica. Su desarrollo se estructuró en base a la modalidad de ponencias y mesas redondas que se centraron en tres bloques temáticos: la gestión, la investigación y la conservación y difusión del patrimonio sumergido.

Las ponencias, encargadas a distintos especialistas del área con el fin de dar a conocer los trabajos realizados en los diferentes países latinoamericanos, estuvieron a cargo de Pedro Borrell, Secretario Ejecutivo de la Comisión de Rescate Arqueológico Submarino del Gobierno Dominicano; Ángel Cabeza Monteiro, Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales chileno (Ministerio de Educación); Patricio Herrera López, de la Dirección de Educación de la Armada de Chile; Raúl Buono-Core Varas, de la Universidad Marítima de Chile; Mauricio Obregón, del Museo Naval del Caribe (Colombia); para el primer bloque temático.

En el segundo bloque dedicado a la investigación, expusieron Pedro Pujante Izquierdo, de la Universidad Internacional SEK; Cruz Apestegui Cardenal, miembro de Navalía-Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (España); Pilar Luna Erreguerena, del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México; Carlos Alberto Hernández Oliva, del Gabinete de Arqueología (Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana-Cuba), y el argentino Javier García Cano, Director Científico de la Fundación Albenga.

El tercer y último bloque temático, destinado a la conservación y difusión del patrimonio sumergido, contó con la participación de Edwin Binda Compton, Presidente del Comité Chileno del ICOMOS; Eva Flandes Aguilera, de la Universidad Internacional SEK; Mónica Bahamóndez Prieto, del Centro Nacional de Conservación y Restauración, y Joseph Gómez Villar, museólogo de la Universidad Internacional SEK.

Las mesas redondas, foro de debate sobre los temas propuestos y marco de intervención de los ponentes y los distintos asistentes al encuentro, permitieron dejar en claro los siguientes aspectos: la investigación del Patrimonio sumergido se ha desarrollado de forma muy desigual en el conjunto de países latinoamericanos: mientras se constata una mayor trayectoria en el contexto caribeño, no ocurre lo mismo con el resto de países sudamericanos, caracterizados por una incipiente actividad investigadora y la carencia de especialistas que la desarrollen.

Lo mismo ocurre con la gestión, donde las normativas vigentes son muy dispares: conviven países que poseen legislaciones proteccionistas con países en los que la consideración del patrimonio cultural subacuático constituye un verdadero vacío legal. Con todo, la falta de un respaldo financiero estatal necesario para impulsar el estudio y protección del patrimonio sumergido, es una constante que todos los países deberían estar abocados a solucionar, pues los intentos de búsqueda de financiamiento privado como fórmula alternativa, ponen en serio peligro la integridad de este vulnerable patrimonio.

Las Jornadas tuvieron como base el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Dar a conocer los principios por los que se rige la disciplina arqueológica en el medio acuático, tal que permita distinguir esta actividad de la "cacería de tesoros", como más comúnmente es conocida.
- Difundir los trabajos que se están desarrollando en otros países sudamericanos, dando a conocer las formas empleadas para afrontar, desde los puntos de vista legal, metodológico y técnico, el estudio del Patrimonio sumergido.
- Crear una plataforma de contacto entre el sector científico y el sector empresarial/comercial, que permita aunar esfuerzos para futuros trabajos y sentar los lazos que permitan arbitrar fórmulas de conciliación entre los intereses comerciales y científicos suscitados en torno al Patrimonio Cultural Subacuático.
- Constituir una instancia supranacional -de ámbito latinoamericano- que, bajo el alero del ICUCH-ICOMOS (Internacional Council of Underwater Cultural Heritage, perteneciente al Internacional Council of Monuments and Sites), se encargue de dar continuidad a estas reuniones de especialistas de una forma periódica y rotativa.

Si bien los objetivos planteados eran ambiciosos en su conjunto, el desarrollo de las Jornadas ha permitido lograr en su totalidad tres de los objetivos planteados: los dos primeros fueron alcanzados mediante el encargo de ponencias a los diferentes especialistas participantes según un programa preconcebido. Asimismo, en paralelo a las Jornadas se realizó una exposición temática que, bajo el título de "Buceando en la Historia: Arqueología bajo las aguas", pretendió elevar, en el marco del entendimiento social, la arqueología subacuática al rango de ciencia que le corresponde, abordando en tres ámbitos consecutivos la importancia que posee el impulso de la arqueología subacuática como medio para conocer y salvaguardar nuestro patrimonio cultural sumergido; las distintas técnicas empleadas por esta disciplina y el papel que desempeña en la reconstrucción histórica.

Para la consecución del cuarto objetivo se plantearon sesiones de trabajo en las que participaron los distintos especialistas invitados al evento: el resultado ha sido la constitución de la primera sociedad latinoamericana de arqueología subacuática existente hasta la fecha, que tendrá como sede el Campus Parque Arrieta de la Universidad Internacional SEK en Santiago de Chile, y en cuyo marco legal se está trabajando a fin de dotarla de unos estatutos que permitan su constitución de derecho, contando en su estructura directiva con un representante por cada país participante. Una vez definido su marco legal y aprobada por los organismos competentes según las disposiciones jurídicas nacionales vigentes, se solicitará su reconocimiento formal a la UNESCO.

Queda todavía mucho por hacer en lo que respecta a fomentar las relaciones con el sector empresarial (tercero de los objetivos planteados), constituido principalmente por buzos profesionales no arqueólogos que, amparados en el vacío existente en la legislación chilena actual y en las disposiciones del borrador de ley en trámite, consideran también suyo el derecho a poder intervenir el patrimonio en su propio beneficio. Esto es lo que quedó reflejado en los debates producidos durante el desarrollo de las mesas redondas, en donde la participación de buzos deportivos y profesionales contras-

tó con la opinión de los investigadores arqueólogos. En este sentido, el intercambio de opiniones respecto a quién debería intervenir sobre el Patrimonio Sumergido, dejó bien claro que queda todavía una ardua labor de sensibilización por realizar de parte de los especialistas que estamos interesados en la preservación de dicho Patrimonio, no sin descartar la posibilidad de que dichas intervenciones puedan realizarse contando con el apoyo de buzos no arqueólogos dentro de un marco de interés científico y siempre que no haya por medio intereses comerciales.

Finalmente, los miembros que han constituido las mesas de trabajo han acordado plasmar en un documento las siguientes recomendaciones:

- 1.- Integran el Patrimonio Cultural Subacuático todos aquellos bienes producidos por las sociedades humanas que han permanecido bajo el medio acuático, independientemente de la naturaleza de este. En este sentido, debemos entender que el Patrimonio Cultural Subacuático tiene la misma importancia y, por tanto, debe recibir el mismo tratamiento que el patrimonio arqueológico terrestre.
- 2.- El Patrimonio Cultural Subacuático, como herencia cultural, pertenece a la humanidad, por lo que las leyes de cada país a él referidas deberían basarse en este principio, respetando las recomendaciones internacionales. Atendiendo este principio, se ve necesario impulsar reformas en el seno de las legislaciones actuales en materia de protección del Patrimonio Cultural Subacuático, a fin de evitar que pueda ser comercializado, perdiendo así su carácter de bien de dominio público.
- 3.- Entendemos por gestión del Patrimonio Cultural Subacuático el conjunto de acciones conducentes a su conocimiento, su conservación y su difusión. El conocimiento exhaustivo del patrimonio sumergido permite aplicar estrategias de protección sobre el mismo. Por ello, el desarrollo de inventarios y cartas arqueológicas, permite conocer el potencial arqueológico de un país, por lo que el diseño y ejecución de estas herramientas deben ser una prioridad en la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático de cada nación. A este respecto, se propone trabajar para la creación de una base de datos común de ámbito latinoamericano.
- 4.- La gestión del patrimonio debe estar al servicio de la investigación. La investigación aplicada a bienes culturales sumergidos debería ser una acción que no implicara el uso de técnicas destructivas. Las intervenciones intrusivas deberían estar plenamente justificadas debiendo cumplir con todas las recomendaciones internacionales y demás normas nacionales creadas a tal efecto. Además, cualquier tipo de intervención debiera estar a cargo, exclusivamente, de personal especialista integrado en equipos multidisciplinares, atendiendo a la especial vulnerabilidad de este patrimonio, las imperativas condiciones del medio y las numerosas disciplinas involucradas en su estudio. En cuanto a las extracciones generadas por las intervenciones, éstas deberían

realizarse sólo cuando se pueda asegurar previamente el tratamiento adecuado de los elementos de cultura material hallados, de forma que se garantice su posterior conservación y difusión.

- 5.- Los ciudadanos de cada país y del mundo deben beneficiarse del conocimiento y disfrute de su patrimonio a través de acciones de difusión. En este sentido, se ve la necesidad de impulsar acciones conducentes a tal fin como base para la consecución de una mayor sensibilidad social.
- 6.- Los miembros que integraron las mesas de trabajo, constituyéndose como grupo de especialistas entendemos conveniente recomendar a las autoridades chilenas competentes estudiar marcos legales alternativos a las propuestas actuales que estén enteramente acordes a las recomendaciones internacionales.

Pedro Pujante Izquierdo
Coordinador Científico de las Jornadas

Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)*

En su XI Asamblea General, llevada a cabo en Sofía, Bulgaria, del 5 al 9 de octubre de 1996, se ratificó la siguiente carta sobre protección y gestión del Patrimonio Cultural Subacuático.

Introducción

Esta Carta tiene por objeto estimular la protección y gestión del patrimonio cultural subacuático en aguas interiores y cercanas a la costa, en mares poco profundos y en océanos profundos. Pone su énfasis en los atributos y circunstancias específicos del patrimonio cultural subacuático y debe interpretarse como un suplemento de la Carta del ICOMOS para la Protección y Administración del Patrimonio Arqueológico de 1990. Dicha Carta define el "patrimonio arqueológico" como la parte del patrimonio material (físico) sobre el cual los métodos de la arqueología proveen información primaria, comprendiendo todos los vestigios de la existencia humana, los sitios vinculados a todas las manifestaciones de actividades humanas, estructuras abandonadas y vestigios de toda naturaleza, así como todos los objetos culturales muebles asociados con los mismos. Para el propósito de esta Carta, el patrimonio cultural subacuático se entiende como el patrimonio arqueológico que se encuentra en un medio subacuático o que ha sido removido de él. Incluye sitios y estructuras sumergidas, zonas de naufragios, restos de naufragios y su contexto arqueológico y natural.

Por su propia naturaleza, el patrimonio cultural subacuático es un recurso inter-

* Traducción: Arq. Fukiko Fukunaga. Supervisión: Arq. Javier García Cano, para el Grupo de Trabajo de Patrimonio Subacuático (G.T.P.S.) del Comité Argentino del ICOMOS, y miembro del Comité Internacional de Patrimonio Cultural Subacuático (ICUCH).

nacional. Gran parte del patrimonio cultural subacuático se encuentra en territorio internacional y es resultado del intercambio y de las comunicaciones internacionales en las que los barcos y su contenido se perdieron lejos de sus lugares de origen o destino.

Concierne a la arqueología la conservación del entorno. En el idioma de la gestión de los recursos, el patrimonio cultural subacuático es tanto finito como no renovable. Si el mismo debe contribuir a nuestra apreciación futura del entorno, debemos asumir en el presente la responsabilidad individual y colectiva de asegurar su supervivencia.

La arqueología es una actividad pública; todos tienen el derecho de indagar en el pasado para enriquecer sus propias vidas, y cualquier acción que restrinja ese conocimiento es una violación a la autonomía personal. El patrimonio cultural subacuático contribuye a la formación de la identidad y puede servir para afirmar el sentido de pertenencia de los miembros de una sociedad. Si se administra con sensibilidad, el patrimonio cultural subacuático puede jugar un papel positivo en la promoción de la recreación y el turismo.

La arqueología está impulsada por la investigación.; enriquece el conocimiento de la diversidad de la cultura humana a través de los tiempos y provee ideas nuevas y desafiantes sobre la vida en el pasado. Este conocimiento y estas ideas contribuyen al entendimiento de la vida de hoy y, de ese modo, anticipamos a futuros desafíos.

Muchas actividades marinas, que son en sí mismas beneficiosas y deseables, pueden tener consecuencias desafortunadas para el patrimonio cultural subacuático si no se prevén sus efectos.

El patrimonio cultural subacuático puede estar amenazado por construcciones que alteren las costas y los lechos marítimos, o que alteren el flujo de las corrientes, los sedimentos y los agentes contaminadores. También puede estar amenazado por una explotación insensible de los recursos naturales. Más aún, el acceso inapropiado y el creciente impacto de la remoción de "souvenirs" puede tener un efecto deletéreo.

Muchas de estas amenazas pueden evitarse o reducirse substancialmente si se consulta tempranamente con arqueólogos y si se implementan proyectos que atenúen estos efectos. Esta Carta intenta establecer normas arqueológicas elevadas que permitan contrarrestar, de forma rápida y eficiente, estas amenazas al patrimonio cultural subacuático.

El patrimonio cultural subacuático también está amenazado por actividades totalmente indeseables que pretenden beneficiar a unos pocos a expensas de muchos. La explotación comercial del patrimonio cultural subacuático para la venta o la especulación es fundamentalmente incompatible con la protección y administración del patrimonio. Esta Carta tiene por objeto asegurar que todas las investigaciones sean explícitas en sus objetivos, metodología y resultados previstos, para que la intención de cada proyecto sea transparente para todos.

Artículo 1 - Principios Fundamentales

La preservación del patrimonio cultural subacuático "in situ" deberá conside-

rarse como la primera opción.

Se deberá alentar el acceso al público.

Deberán alentarse técnicas no destructivas, investigaciones no intrusivas y extracción de muestras, de preferencia a la excavación.

Las intervenciones arqueológicas no deben impactar negativamente al patrimonio cultural subacuático más allá de lo necesario en la consecución de los objetivos de atenuación de impactos o de investigación del proyecto.

La investigación debe evitar perturbaciones innecesarias de restos humanos o de sitios consagrados.

La investigación debe estar acompañada por la documentación adecuada.

Artículo 2 - El Plan del Proyecto

Previo a la investigación se debe preparar un proyecto, tomando en cuenta: los objetivos de atenuación de impactos o de investigación del proyecto; la metodología a usar y las técnicas a emplear; financiación prevista; calendario del proyecto hasta su completamiento; composición, calificación, responsabilidad y experiencia del equipo de investigación; conservación de los materiales; gestión y mantenimiento del sitio; acuerdos de colaboración con museos y otras instituciones; documentación; salud y seguridad; presentación de informes; depósito de archivos, incluyendo los elementos del patrimonio cultural subacuático removidos durante la investigación; y la difusión, incluyendo la participación de público.

El plan del proyecto deberá ser revisado y modificado si fuere necesario.

La investigación debe llevarse a cabo de acuerdo con el plan del proyecto. Este deberá estar disponible para la comunidad arqueológica.

Artículo 3 - Financiación

Se debe asegurar una financiación adecuada previo a la iniciación del proyecto a fin de completar todas las etapas del mismo, incluyendo conservación, preparación de informes y difusión. El plan del proyecto debe incluir planes de intervención ante cualquier eventualidad que aseguren la conservación del patrimonio cultural subacuático y de la documentación producida en caso de una interrupción de la financiación prevista.

La financiación del proyecto no debe requerir la venta del patrimonio cultural subacuático o en el uso de estrategias que puedan causar dispersión irremediable, tanto del patrimonio como de la documentación producida.

Artículo 4 - Calendario

Antes de la iniciación del proyecto se debe asegurar el tiempo adecuado para completar todas las etapas del mismo incluyendo conservación, preparación de informes y difusión. El plan del proyecto debe prever medidas alternativas que aseguren la conservación del patrimonio cultural subacuático y la documentación producida en caso de interrupción anticipada del calendario.

Artículo 5 - Objetivos, Metodología y Técnicas de la Investigación

Los objetivos de la investigación y los detalles de la metodología y técnicas a emplear se deben establecer en el plan del proyecto. La metodología debe estar de acuerdo con los objetivos de la investigación y las técnicas a emplear deben ser lo menos intrusivas como sea posible.

Es parte integrante de toda investigación un análisis posterior al trabajo de campo de los "artefactos" y de la documentación; el plan del proyecto debe prever adecuadamente este análisis.

Artículo 6 - Calificación, Responsabilidad y Experiencia

Todos los miembros del equipo de investigación deben estar perfectamente calificados y tener la experiencia requerida para su participación en el proyecto. Deben estar actualizados y comprender el trabajo que realizan.

Toda investigación intrusiva al patrimonio cultural subacuático se realizará bajo la dirección y control de un arqueólogo subacuático designado, de reconocida calificación y experiencia apropiada para dicha intervención.

Artículo 7 - Estudios Preliminares

Toda investigación intrusiva al patrimonio cultural subacuático deberá estar precedida por un estudio documentado del sitio que evalúe la vulnerabilidad, significancia y potencial del mismo, que deberá ser documentado.

La evaluación del sitio debe estar acompañada por un estudio de base que contenga observaciones históricas disponibles y evidencia arqueológica, las características arqueológicas y ambientales del sitio y las consecuencias de la intrusión sobre la estabilidad a largo plazo del área afectada por la investigación.

Artículo 8 - Documentación

Todas las investigaciones deben estar debidamente documentadas de acuerdo a las normas profesionales actuales de la documentación arqueológica.

La documentación debe proveer un informe comprensivo del sitio que incluya la procedencia de los elementos del patrimonio cultural subacuático desplazado o removido en el curso de la investigación, notas sobre el trabajo de campo, planos, dibujos, fotografías y toda otra forma de documentación.

Artículo 9 - Conservación Material

El programa de conservación material debe prever el tratamiento de los restos arqueológicos durante la intervención, el traslado y en el largo plazo.

La conservación material se debe llevar a cabo de acuerdo con normas profesionales actuales.

Artículo 10 - Gestión y Mantenimiento del Sitio

Se debe preparar un programa de gestión del sitio precisando las medidas para

proteger y administrar *in situ* el patrimonio cultural subacuático durante y después de finalizado el trabajo de campo. El programa incluirá información al público, disposiciones razonables para la estabilización del sitio, vigilancia y protección contra perturbaciones. Se deberá promover el acceso de público al patrimonio cultural subacuático *in situ*, excepto cuando el mismo sea incompatible con la protección y gestión.

Artículo 11 - Salud y Seguridad

La salud y la seguridad del equipo de investigación y de terceros es primordial. Todos los miembros del equipo de investigación deben trabajar de acuerdo con una política de seguridad que satisfaga las exigencias legales y profesionales que deberán ser detalladas en el plan del proyecto.

Artículo 12 - Informes

Se deberán hacer informes provisorios y presentarlos según un calendario detallado en el plan del proyecto, y depositados en archivos reconocidos y de acceso público.

Los informes deben incluir: descripción de objetivos; descripción de metodologías y técnicas empleadas; descripción de los resultados obtenidos; recomendaciones relativas a futuras investigaciones, gestión del sitio y cuidado de los elementos del patrimonio cultural subacuático removidos durante la investigación.

Artículo 13 - Cuidado

Los elementos del patrimonio cultural subacuático removidos durante la intervención y una copia de toda la documentación pertinente deberán ser depositados en una institución que permita libre acceso al público y conservación permanente de lo archivado. Antes de comenzar con la investigación se deberán tomar las disposiciones necesarias respecto al depósito del archivo, las que deberán detallarse en el plan del proyecto. Los archivos deberán ser conservados de acuerdo con normas profesionales actuales.

Se debe asegurar la integridad científica del archivo del proyecto; su depósito en diversas instituciones no debe impedir su reagrupamiento para proseguir investigaciones posteriores. Los objetos del patrimonio cultural subacuático no deben ser intercambiados como artículos de valor comercial.

Artículo 14 - Difusión

Se deberá sensibilizar al público sobre los resultados de las investigaciones y el significado del patrimonio cultural subacuático por medio de presentación de campañas de difusión a través de diversos medios. El acceso a estas presentaciones no debe estar entorpecido por derechos de admisión elevados.

Se debe alentar la colaboración con las comunidades y grupos locales, especialmente con aquéllas que están particularmente ligadas al patrimonio cultural subacuático en cuestión. Es deseable que las investigaciones cuenten con el consentimiento y apoyo

de estas comunidades y grupos.

El equipo de investigación buscará comprometer a las comunidades e interesar a los grupos en las intervenciones en la medida que este compromiso sea compatible con la protección y la gestión. Cuando ello sea posible, el equipo de investigación deberá dar oportunidades para que el público desarrolle experiencia arqueológica por medio de entrenamiento y educación.

Se debe alentar la colaboración con museos y otras instituciones. Previo a las investigaciones se deberán facilitar las visitas al sitio y proveer todos los resultados de investigaciones anteriores y los informes hechos por instituciones colaboradoras.

Tan pronto como sea posible se presentará una síntesis final de la investigación, teniendo en cuenta la complejidad de la investigación, y depositado en los archivos públicos de instituciones relevantes.

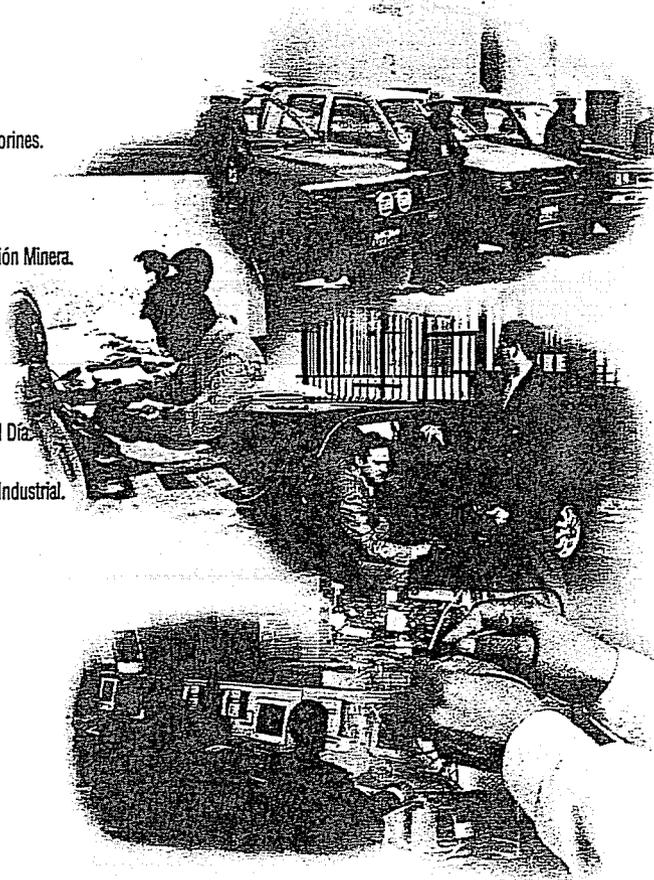
Artículo 15 - Cooperación Internacional

La cooperación internacional es esencial para la protección y gestión del patrimonio cultural subacuático y debe promoverse en interés de las normas más elevadas de la investigación. Se debe alentar la cooperación internacional para el mejor aprovechamiento de arqueólogos y otros profesionales especializados en la investigación del patrimonio cultural subacuático. Los programas de intercambio de profesionales deben considerarse como el medio de difundir las mejores prácticas.

AQUÍ

NOS ESFUERZAMOS POR SU SEGURIDAD

- Estudios y Proyectos de Seguridad Integral.
- Seguridad de Instalaciones, Plantas, Refinerías y Polvorines.
- Seguridad Canina.
- Seguridad para Brigadas y Campamentos de Exploración Minera.
- Seguridad de Convoys.
- Manejo de Crisis.
- Sistemas de Supervisión Permanente las 24 Horas del Día.
- Reportes sobre Violaciones de Normas de Seguridad Industrial.
- Sistemas Electrónicos de Control de Accesos.
- Monitoreo de Alarmas Remotas.
- Circuitos Cerrados de Televisión.
- Servicios de Limpieza Electrónica.
- Acompañamiento y Protección de Funcionarios.
- Capacitación y Entrenamiento de Ejecutivos.




FORZA S.A.
 Seguridad Privada

Afiliada Al American Society for Industrial Security (ASIS)

Juan Bielovucic 1325 Urb. Risso, Lima 14 Telf: 4423456 Fax: 442-5679
 E-mail: forza@mail.eosapidata.com.pe

Comentario de Libros

Christian Buchet, *L'Homme, la santé et la mer. Actes du Colloque international tenu a l'Institute Catholique de Paris les 5 et 6 décembre 1995* (París, Honoré Champion Éditeur, 1997), 526 pp.

Pierre Chaunu inicia su presentación de este libro con una sencilla pero significativa frase: "La idea es genial y el resultado es digno de la espera". En realidad, la calidad de los trabajos reunidos en esta obra justifican largamente el comentario del gran autor francés, mostrando una vez más la gran diversidad de temas que lo marítimo puede mostrarnos.

Al igual que la conferencia, el libro se divide en tres partes: La Edad Media y el Renacimiento, La Epoca Moderna y la Epoca Contemporánea. Si bien los trabajos se concentran largamente en temas europeos, América no deja de estar presente de alguna manera en los trabajos del propio Buchet, "Quantification des pertes dans l'espace caraïbe et retombées stratégiques", y de Christian Huetz de Lempis, "Populations indigenes et maladies nouvelles au moment de la découverte".

Los otros trabajos, si bien no se vinculan a Iberoamérica, tiene el enorme valor de mostrar diversas facetas de un tema que usualmente ha sido muy poco tratado en nuestro continente. Los títulos resultan altamente sugerentes, conforme podrá deducir el lector de algunos que copio a continuación: "Las rutas marítimas de las grandes epidemias de la Edad Media", "Los consejos para viajar por mar a través de los textos medioevales", "El apoyo sanitario a las armadas portuguesas de la Carrera de Indias en el siglo XVI", "el problema sanitario a bordo de los navíos negreros", "El problema sanitario a bordo de los navíos mercantes del siglo XVIII, el caso de Burdeos", "actitudes ante la muerte, testamentos de marinos franceses", "Boticarios y cofres de mar, desde su origen al final de la marina de vela", "El misterio del escorbuto marino a la luz de la biología moderna", "La patología de los submarinistas".

Como puede apreciarse, existen varios temas que son aplicables a realidades americanas, quizá como metodología de investigación o como fuente comparativa. Lo cierto es que esa temática se encuentra alejada de la manera usual como muchas veces enfocamos la historia marítima: concentrada en los grandes buques y las grandes batallas. El libro que comentamos es una fuente de inspiración y como tal recomendamos su lectura a quienes se interesan seriamente en los temas de historia marítima y naval.

William L. Lofstrom, *Paita outpost of Empire. The Impact of the New England Whaling Fleet on the Socioeconomic Development of Norther Peru, 1832-1863* (Mystic, Connecticut: Mystic Seaport Museum, 1996), 232 pp.

El puerto de Paita es, sin duda, uno de los más importantes puertos peruanos al menos desde el siglo XVI. Sin embargo, como ocurre en muchos casos similares, no había merecido un trabajo de investigación que utilizando fuentes primarias procurase arrojar luces sobre su evolución. El esfuerzo de Lofstrom se ubica en esa dirección, pues partiendo de los reportes consulares norteamericanos intenta, con cierto éxito, explicar la importancia que la flota ballenera de New England llegó a tener en Paita y la zona de Piura.

Es indudable que el trabajo habría sido más completo si el autor hubiese empleado fuentes primarias peruanas, pero su condición de funcionario diplomático norteamericano no le permitieron dedicar el tiempo necesario a este esfuerzo. Pese a ello, utilizando con inteligencia la información consular y de otro género que se conserva en archivos norteamericanos, logra hacer aportes significativos al mejor conocimiento de la vida de Paita y del norte peruano entre 1832 y 1863.

Su aporte es particularmente valioso en lo referente a los cónsules norteamericanos que sirvieron en ese puerto, así como en los buques balleneros norteamericanos arribados al mismo entre 1832 y 1865, incluyendo un extenso listado de los mismos que se extiende a lo largo de trece páginas del libro.

En lo referente al impacto económico de la flota ballenera en la zona piurana, creemos que la información que presenta necesita ser complementada con datos locales y con datos del otro gran actor en la zona, los balleneros británicos. No obstante esta salvedad, creemos que su método de análisis resulta interesante.

En resumen, creo que el autor ha logrado su objetivo al producir un libro que puede tomarse como ejemplo de estudio de un caso específico de actividad marítima y su incidencia en un puerto latinoamericano.

César de Windt Lavandier, *La segunda guerra mundial y los submarinos alemanes en el Caribe* (Santo Domingo, 1997), segunda edición aumentada y corregida.

Sin lugar a dudas la Segunda Guerra Mundial tiene una amplia bibliografía que cubre diversos aspectos de esa gran conflagración, pero es relativamente poco lo que se ha escrito respecto a la participación de América Latina en el mismo, conforme puede apreciarse en la reciente recopilación bibliográfica de Jürgen Rohwer y Hildegard Müller, *Neue Forschungen zum Zweit Weltkrieg* (Stuttgart, Bernad & Graefe Verlag Koblenz, 1990). Es por ello que resulta particularmente interesante la presente edición del libro del contralmirante de Windt, quien vivió de cerca los años de la guerra e incluso fue segundo comandante de un vapor dominicano que fue torpedeado por un submarino alemán.

El libro hace una revisión bastante amplia del contexto de la guerra submarina antes de centrarse en el ámbito caribeño. Una vez en el tema estudia uno por uno a los

submarinos alemanes operando en la zona, poniendo particular énfasis en la actuación de la marina dominicana en la lucha que contra ellos se realizó, con pérdidas enormes para su flota mercante. Agrega algunos valiosos anexos, uno de los cuales contiene la lista de buques hundidos en o cerca al Caribe.

Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900* (San José, Universidad de Costa Rica, 1997), 384 pp.

Fruto de un ambicioso proyecto de investigación, que hizo su primera entrega con *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica, 1821-1900* (San Pedro, U. de Costa Rica, 1995), Jorge León Sáenz nos hace entrega de un interesante trabajo de historia marítima económica. Sabemos, asimismo, que su proyecto se ha ampliado para cubrir el comercio marítimo costarricense en el siglo XVIII.

El libro en sí consta de once capítulos, dividiendo en largo siglo XIX republicano en dos momentos esenciales, uno que cubre desde la independencia (1821) hasta 1842, en que el comercio del café costarricense alcanza proporciones significativas, pese a que en muchos casos debe competir con grandes productores, como Brasil, que se encuentran más cerca a mercados como el europeo. La segunda época es la que corre entre 1843 y 1900, en que atendiendo a las necesidades de los exportadores de café se van a reabrir algunos puertos en el Caribe, de los cuales subsistirá Limón. También es la época en que el banano se hace presente como producto de exportación de gran volumen.

El estudio de León comprende no sólo los elementos económicos involucrados en este tráfico comercial, sino también a los hombres que lo hacen posible, tanto empresarios, marinos y comerciantes. También comprende a las embarcaciones, tanto a vela como a vapor, así como a la infraestructura portuaria y legal.

Con un inteligente uso de fuentes primarias, ha logrado elaborar una gran cantidad de cuadros y gráficos que facilitan la comprensión de los siempre complejos movimientos marítimos y flujos económicos que éstos acarrear.

Creo que constituye un magnífico ejemplo de lo que puede hacerse en el campo de la historia marítima económica, que debe ser consultado tanto en su aspecto metodológico como por la riqueza de su análisis por todos los que incursionen en ese campo.

Antonio García-Abásolo, (editor), *España y el Pacífico* (Madrid, Dirección General de Relaciones Culturales, 1997), 360 pp.

En noviembre de 1995, la Asociación Española de Estudios del Pacífico y la Universidad de Córdoba llevaron organizaron un congreso internacional con ocasión del cuarto centenario del descubrimiento de las Islas Marquesas, realizadas por Alvaro de Mendaña en 1595.

El libro recoge las ponencias presentadas a dicho evento, entre las cuales podemos mencionar los siguientes trabajos, vinculados al tema americano. Eric Beerman, "Esbozo de la personalidad y la obra de William Lytle Schuz, autor de El Galeón de Manila"; Francisco Mellén, "Tahití. El Diario de Máximo Rodríguez y sus copias"; Annie Baert, "Los contactos entre españoles y marquesanos en 1595"; Juan Barceló, "Manierismo y utopía en los memoriales de Pedro Fernández de Quirós"; José Manuel Gómez-Tabanera, "La Sinapia, una España imposible en el mundo austral o la forja de una utopía hispana en el siglo XVII"; Dario Manfredi, "El viaje de Malaspina a Filipinas con la fragata *Astrea*"; Robin Inglis, "Malaspina y la costa noroeste americana; el legado de una gran expedición de exploración"; Emilio Soler Pascual, "Notka. Una crisis en el Pacífico Norte"; y Paloma Albalá, "La difusión del léxico indoamericano en las lenguas del Pacífico Norte".

Uruguay. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. *Apostadero de Montevideo. 220 años de su fundación* (Montevideo, 1997), 198 pp. Con índice onomástico y de buques.

El 9 de agosto de 1996 se conmemoró 220 veinte años de la fundación del Apostadero Naval de Montevideo, parte del cual aún se conserva hoy en día en el casco antiguo de esa ciudad.

Con motivo de estas celebraciones, la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, presidida por el capitán de navío Juan José Fernández Parés, publicó el libro revisado, que reúne los siguientes trabajos: Oscar Abadie Aicardi "La política Internacional en la época del Apostadero de Montevideo (1776-1814)"; Daniel Castagnin, "El sistema geoestratégico español en el horizonte de la historia universal"; Juan Oribe, "El equilibrio naval durante la época del Apostadero"; Julio César Coteló, "El Apostadero montevidiano y las Islas Malvinas"; Juan José Fernández, "El Montevideo del Apostadero"; Adolfo Kunsch, "Aspectos comerciales y políticos del Montevideo del Apostadero"; Juan Antonio Varese, "Montevideo visto desde el mar"; Walter Rela, "Los gobernadores de Montevideo"; Alejandro Bertocchi, "Esbozo biográfico de los comandantes del Apostadero de Montevideo"; Carlos Bauzá, "Los ingenieros de marina del Apostadero, algunas referencias biográficas"; Rubén Alvarez, "Las operaciones británicas y españolas en el Plata"; y Alberto Caramés, "Las batallas del Apostadero de Montevideo".

Fondo documental y bibliográfico del Museo Naval. Catálogos (Madrid, Fundación Histórica Tavera - Museo Naval, 1997)

Desde hace ya algún tiempo, todos los interesados en temas de historia marítima y naval iberoamericana venimos siendo gratamente sorprendidos por las entregas de la Fundación Histórica Tavera, que ha heredado y ampliado los propósitos de Mapfre en el ámbito editorial. El texto que comentamos corresponde a un notable esfuerzo de

digitalización de los fondos documentales y bibliográficos que dicha fundación lleva a cabo en un ambicioso programa titulado "Clásicos Tavera", que aspira a poner a disposición de los interesados una gran cantidad de herramientas de investigación en forma digitalizada.

El trabajo al que nos referimos es un disco compacto que incluye los catálogos del Museo Naval y del Archivo Alvaro de Bazán sobre los siguientes temas: "Corsos y presas: 1784-1834", "Independencia de Colombia", "Campaña del Pacífico 1863-1867", "Colección Antonio de Mazarredo", Colección de documentos de Vargas Ponce", "Colección de documentos de Fernández de Navarrete", Catálogo de documentos de la Expedición Malaspina", "Real Compañía de Guardias Marinas: Probanzas", "Catálogos de Publicaciones Seriadas", "Cuba, Puerto rico y Filipinas 1868-1898".

El disco puede ser adquirido en Duque de Medinacelli, 12, 28014 Madrid, e-mail digibis@digibis.com. Su precio es de 280 dólares.

Eric Beerman, *Francisco Requena: La Expedición de Límites. Amazonía 1779-1795* (Madrid, Compañía Literaria, 1997), 188 pp.

Eric Beerman nos ofrece en *Francisco Requena: La Expedición de Límites. Amazonía 1779-1795*, un excelente texto, fruto de muchos años de investigación en torno del personaje y su obra..

Recordamos su trabajo de hace dos décadas, editado por el Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, titulado *Bosquejo biográfico y genealógico de Francisco Requena y su descripción de la Provincia de Guayaquil de 1774*.

Valioso el trabajo muy enriquecido ahora de Beerman, que se amerita por la importancia que en los últimos años ha ido tomando el personaje. La tarea de urgar al hombre y su obra, surgió cuando Beerman halló en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid, el "Plano Cartográfico geográfico de la mayor parte de la América Meridional, que contiene los países por donde debe trazarse la Línea Divisoria que divida los dominios de España y Portugal"; la joya cartográfica tenía adjunta un documento explicatorio con el título "Extracto del expediente sobre la demarcación de límites con el Portugal en la América Meridional (1796)".

Sin pecar de exagerados, juzgamos que estamos ante un meritísimo esfuerzo por el mejor conocimiento de Francisco Requena. Nosotros mismos, en escala muy minúscula, nos hemos acercado al personaje que realizó desde el Perú el enorme esfuerzo que a través de su presencia de tres décadas en América del Sur, y particularmente más de tres décadas en la Amazonía, lo llevó no sólo a la fijación de los linderos que separaban a la corona española y lusitana, acorde con el Tratado de 1777, sino que consciente del avance luso-brasileño, imbuído de profundos conocimientos, propuso la mejor distribución de los espacios coloniales hispánicos.

Así constatando Requena el expansionismo luso-brasileño, concluye que no hay manera de controlarlo o detenerlo a partir de la jurisdicción de Maynas en el Virreinato neogranadino, vía la Audiencia de Quito; reiterados fueron los informes

que elevó a la Corona sobre el evidente problema, hasta concluir proponiendo la reincorporación de Maynas al Virreinato peruano, lográndolo ya en los días de su retorno a la península, a través de la Real Cédula de 15 de julio de 1802, foco de interpretaciones encontradas desde la historiografía peruana y ecuatoriana de nuestros días.

Creemos que el trabajo de Beerman es indispensable para el estudio de los espacios coloniales, en especial en el siglo XVIII; si bien en particular para el Perú y Ecuador, no quedan de lado lo interesante de sus aportes para el estudio de los espacios boliviano, brasilero, venezolano, colombiano, etc.

El texto se ve enriquecido por magníficas ilustraciones; no solo se incluyen los aportes cartográficos de Requena, sino excelentes acuarelas que ilustran escenas de la vida de los naturales.

El trabajo recoge el enorme esfuerzo que realizó Requena, a pesar de la desidia de las autoridades españolas, de las que lamenta su inacción y "la indiferencia y poca atención que en todos tiempos han merecido al Ministerio las posesiones de América", así como el abandono en que han estado particularmente los espacios confinantes con otros estados.

Creemos sin hipoérbolo que estamos ante un texto que se convierte en indispensable para quienes quieren acercarse a Francisco Requena, y al estudio de la formación de los espacios que hoy constituyen la heredad territorial de varios estados hispanoamericanos.

Percy Cayo Córdova

Héctor Maldini, *El Príncipe, Vida y leyenda del almirante Patricio Lynch* (Santiago, Impresos Universitarios, 1997).

Los chilenos parecen mantener un interés constante sobre Patricio Lynch. No menos de tres biografías han aparecido recientemente sobre el controvertido personaje. Pero la visión negativa de Lynch entre los historiadores peruanos es asunto que no tiene vuelta. El autor, como ya lo habían intentado otros biógrafos del almirante, fustiga a la Armada por no haber dado a Lynch un cargo de importancia desde un comienzo de la Guerra del Pacífico, pero queda en claro que el marino se había retirado, no una, sino dos veces de la institución. Aunque se trata de una obra más o menos novelada ya que aparece un "diario" del almirante, parece ser la biografía más completa y llena algunos vacíos que quedaron en las obras anteriores. El autor menciona algunas cartas importantes -sin citas- que confirman puntos hasta ahora discutidos de la vida de Lynch. Incorpora también asuntos de importancia en la historia que otros no habían tocado. Por ejemplo, hay un buen resumen de la aventura chilena en California aunque el autor cae en varios equívocos menores como el "nerudiano" error de afirmar que los "galgos" existían fuera de San Francisco. Faltan las anotaciones. La bibliografía que sólo indica nombre del autor y título, está incompleta. Falta por ejemplo, la biografía de

J.T. Medina con el brillante prólogo de Hernández Cornejo. El estilo del autor es claro y directo pero adolece de un defecto que molesta al lector: el uso exagerado del tiempo presente. Rara vez usa el autor el pretérito o el imperfecto y sigue la mala costumbre de otros autores chilenos de enmarcar párrafos de una sola frase. En general, se trata de una buena obra, la más completa sobre Lynch, que disipa muchas dudas y cubre varios vacíos anteriores. De haber estado debidamente anotada, podría considerarse como la biografía definitiva del personaje.

Carlos López Urrutia

Blot, Jean-Yves. *Underwater Archaeology, Exploring the World Beneath the Sea* (Londres, Serie New Horizons, Thames and Hudson Ltd., 1996), 176 pp.

Esta traducción de la versión original publicada en francés en 1995 es una obra de suma importancia para aquellos lectores con escasos conocimientos de arqueología submarina. La presentación en lenguaje popular de los varios capítulos pone a su alcance un mundo en gran parte desconocido y escondido. El texto es ameno, hay cantidades de láminas a todo color, documentos sobre temas específicos, una bibliografía bastante completa, fuentes históricas y de las fotografías incorporadas en el texto. Es un libro de bolsillo y por lo tanto se vende a un precio muy cómodo.

La primera impresión del lector es que Blot sólo se preocupa de temas franceses o europeos. Pero a medida que se desenvuelve el texto, nos damos cuenta que trata temas bastante variados. Blot es un arqueólogo capacitado en el campo de la arqueología submarina y ha publicado varios libros sobre ese tema. El libro tiene ocho capítulos, empezando por la exploración en tiempos tempranos, seguido por los primeros pasos del hombre sobre el fondo del mar en su búsqueda de tesoros. Luego se pregunta ¿Dónde están los arqueólogos? Y al responder describe el gran cambio que trajo el buceo con equipo autónomo, y de paso la metodología de documentación que acompaña la arqueología y disciplinas asociadas, como la consulta de archivos históricos. Estos avances traen consigo la legislación correspondiente para proteger monumentos históricos sumergidos o submarinos. Además de eso evolucionan técnicas para detectar y registrar objetos submarinos. Hay un breve análisis de métodos de conservación, la informática y otros asuntos relacionados como la legislación.

Blot concluye su libro con varios "Documentos", relacionados con temas tratados en forma esquemática en la parte principal del libro, temas que nos hacen comprender mejor las razones de este trabajo tan sofisticado y peligroso.

Iain Mackay

Bass, George F. (editor) *Ships and Shipwrecks of the Americas: A History based on*

Underwater Archaeology (Londres, Thames and Hudson Ltd., 1996), 272 pp.

Aunque el texto casi ignora la arqueología submarina en Sudamérica, este magnífico libro incluye varios ensayos detallados sobre la arqueología acuática (marítima y fluvial) de la zona del Caribe y de Norteamérica. La primera edición fue publicada en 1988. Desde aquella fecha muchos trabajos de investigación se han realizado en el Caribe y en el ámbito norteamericano, incluido Canadá.

Cada ensayo ha sido escrito por un autor experto en su campo y por eso tenemos, por ejemplo, un fascinante texto sobre los vascos y las empresas balleneras de los años 1565 a 1575 en el noreste de Canadá, escrito por Robert Grenier. Este capítulo, como la mayoría en el libro, presenta los resultados de investigación realizadas tanto en archivos como en el campo. Sin duda, algunos de los capítulos van a servir de pautas sobre como llevar a cabo trabajos arqueológicos en situaciones muy difíciles; y nos llevan pensar en temas como la conservación de monumentos y artefactos, requisitos legales, etc.

El primer capítulo debió de ser escrito por otro especialista o tal vez de una forma más detallada y original. Viene a ser un corto estudio sobre las primeras embarcaciones americanas hasta la llegada de los vikingos. Lo que sigue son dos capítulos sobre los viajes de Colón y los naufragios de los primeros exploradores, sobre todo los del Caribe. El último capítulo que trata de temas de historia marítima iberoamericana, escrito por Roger Smith, contiene datos de mucha importancia para la historia de América Latina. Por ejemplo se dan detalles del abastecimiento de mercurio (azogue) para las minas de plata del Alto Perú y México. Claro que figura el *Atocha* pero también se describe el *Sacramento*, que encalló enfrente Bahía, Brazil, en 1668.

El siguiente capítulo tiene que ver más con Estados Unidos y Canadá, Reino Unido y Francia. Se describe la llegada de los primeros ingleses a las trece colonias, así como las luchas entre franceses e ingleses por dominar y controlar el nuevo territorio. Sigue otro capítulo sobre las increíbles batallas de la Revolución Norteamericana, la guerra lacustre de 1812 y la proeza de los arquitectos navales, seguido por un estudio de las lanchas fluviales y los combates navales durante la Guerra de la Confederación de Estados Unidos. El último capítulo describe las hazañas de los veleros y clippers, y los enormes cambios en términos de diseño.

Claro que el texto quedaría incompleto sin hacer mención del *Titanic*, *Arizona* y el *Andrea Doria*.

Apoyando el texto hay 376 láminas, 80 a todo color, una sección de términos náuticos, listas de museos y una bibliografía muy completa.

Iain Mackay

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas Historia Marítima y Naval Iberoamericana en general, incluyendo algunos títulos que si bien se centran en temas extracomunitarios, pueden brindar información referencial. Se han incorporado tópicos relacionados, tales como Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc.

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía producida en 1997, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en la parte correspondiente al inicio de esta revista.

Aker, Raymond. "Francis Drake at Cape Horn", *Sea History* 80: 12-13.

Archer, Christon. "Los viajes de Juan Francisco de la Bodega y Quadra", *DMS* n° 4 (1996): 9-21

Atencio Guerrero, Samuel A. "Comisión: instructor en la Academia Naval de los Estados Unidos", *RAME* año 17, n° 114 (agosto 1997): 14-15.

Austral, Antonio y García Cano, Javier. "La integridad del registro arqueológico de los sitios costeros y la pertinencia de las técnicas de la arqueología subacuática". IX Congreso Nacional de Arqueología Uruguay, Colonia del Sacramento, 1997.

Balbis Torregrosa, Pelayo. "Historia naval cubana. El primer problema de carácter internacional. El 4 de setiembre de 1933", *Ru* año 24, n° 3 (mayo-junio 1997): 11-12.

"Historia naval cubana. Nombrados Oficiales los alumnos de la Promoción V", *Ru* año 24, n° 4 (julio-agosto 1997): 7-8.

Barker, Nicholas. *Beyond Endurance: An*

Epic of Whitehall and the South Atlantic Conflict (Barnsley, Pen&Sword Books, 1997).

Bauzá, Carlos A. "Dos marinos orientales en la batalla de Trafalgar: Miguel de Merlos y Basavilbaso y Francisco de Viana y Achucarro", *RNU* año IX, N° 27 (marzo 1997): 59-67.

Bauzá, Carlos A. "La arribada de un ballenero inglés a Montevideo en 1787: recelos y suspicacias", *RAM*, año 3, n° 9 (abril 1997): 63-65.

Beerman, Eric. *Francisco Requena: la expedición de límites. Amazonía 1779-1795* (Madrid, Compañía Literaria, 1996).

"Manuel Quimper: un marino limeño en la costa oeste de Canadá", *DMS* n° 4 (1996): 23-30.

Bermúdez F., Renato. "Breve ensayo histórico sobre la evolución de la Secretaría de Marina (1821-1850)", *RAME* año 17, n° 116 (octubre 1997), pp. 18-20; n° 117 (noviembre 1997): 13-15.

- Bernabeu Albert, Salvador. *Trillar los mares (La expedición descubridora de Bruno de Hezeta al Noroeste de América 1775)* (Madrid, CSIC, 1995).
- Bertocchi Morán, Alejandro N. "Las primeras carboneras montevidéanas", *RAM*, año 3, n° 9 (abril 1997): 61-62.
- "Don José María de Salazar y la Banda Oriental del río Uruguay", *RHN* año xv, n° 56 (enero 1997): 21-30.
- Bradley, Peter T., "La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVII", *DMS* n° 4 (1996): 31-42.
- Buchet, Christian. *L'Homme, la Santé et la mer. Actes du Colloque international tenu a l'Institute Catholique de Paris les 5 et 6 décembre 1995* (París, Honore Champion Éditeur, 1997).
- Le tour de monde de l'amiral Anson* (París, Editions France-Empire, 1992).
- La decouverte de Tahiti* (París, Editions France-Empire, 1993).
- Cabezas y Cabezas, César. "Aventuras de los piratas a través del mundo", *RIHM* año xii, n° 21 (julio 1997), pp. 7-26.
- Cárdenas de la Peña, Enrique. "Juan Francisco de la Bodega y Quadra en San Blas de Nayarit", *DMS* n° 4 (1996): 43-57.
- Chile. Instituto Antártico Chileno. *Actas de la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana* (Santiago, 1997).
- Clapp, Michael y Ewen Southby Tailyour. *Amphibious assault Falklands* (Londres, Leo Cooper, 1996).
- Cordero Aroca, Alberto P. "La tradición naviera de don Vicente Rocafuerte", *RIHM* año xii, n° 21 (julio 1997): 27-59.
- Cordingly, David. *Pirates: an illustrated history of privateers, buccaneers, and pirates from the sixteenth century to the presente* (Londres, Salamander, 1996).
- Darlympe, Alexander. *An account of the Discoveries made in the South Pacific Ocean, previous to 1746* (Sydney, Australian Maritime Museum, 1996). Introducción de Andrew Cook.
- Delgado, James ed. y otros. *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology* (Londres, British Museum Press, 1997).
- Delgado, J.P. *To California by sea: a maritime history of the California Gold Rush* (Columbia, U. of the State of Carolina, 1996).
- Durán Valdivieso, Eduardo. "Personajes ilustres", *RAME* año 17. n° 112 (junio 1997): 7-12. Comodoro Manuel Azueta Perillos, José Azueta, Virgilio Uribe.
- España. Armada Española. *Aspectos Navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997), cuaderno monográfico n° 30.
- España. Museo Naval. *Fondo documental y bibliográfico del Museo Naval. Catálogos* (Madrid, Fundación Histórica Tavera - Museo Naval, 1997).
- Espinola y Bernal, Armando R. "La banda de música de la Secretaría de Marina (comentario histórico)", *RAME* año 17. N° 114 (agosto 1997): 24-26.
- Espinar La Torre, Oscar. *Piratas y Tesoros en la costa del Perú 1578-1822* (Lima 1997).
- Fernández Duro, Cesáreo. *La marina de Castilla* (Madrid, Editmex, 1995).
- Disquisiciones náuticas* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996), 6 vols.
- Francia. Ministerio de Marina. *Les flottes des compagnies des Indes, 1600-1857* (Vincennes, Service Historique de la Marine, 1996).
- Foster, Simon. *Hit the beach!: amphibious warfare from the plains of Abgraham to San Carlos Water* (Londres, Armas & Armour, 1995).
- Frank, Willard C. "Multinational naval cooperation in the Spanish Civil War, 1936", *Naval War College Review*, 47 (2), 1994: 72-101.
- Frost, Alan y Glynder Williams, "The beginnings of Britain's exploration of the Pacific Ocean in the Eighteenth Century", *MM* vol. 83, n° 4 (noviembre 1997): 410-418.
- García-Abásolo, Antonio (editor). *España y el Pacífico* (Madrid, Dirección General de Relaciones Culturales, 1997).
- García Cano, Javier. "H.M.S. Swift - Campaña de Registro in situ 1994", II Conferencia Internacional de Arqueología Histórica Americana - Santa Fe - Argentina 1995 (Stanley South, The U. of South Carolina, Columbia, 1996).
- "Operación No Intrusiva en un Sitio de Arqueología Subacuática en Argentina, el Caso de la Sloop H.M.S. Swift", Gobierno de la Provincia de Santa Cruz - Municipio de Puerto Deseado y Fundación Albenga, *Anuario de la Universidad Internacional Sek* n° 2 (Santiago de Chile, 1997).
- García Cano, Javier y Mónica Valentini. "Los Trabajos de Arqueología Subacuática en Santa Fe La Vieja" *Revista de Historia Bonaerense* (Morón, Instituto Histórico del Partido de Morón, 1996), n° 10.
- García Cano, Javier y Monica Valentini. "El Registro Arqueológico Subacuático como Fuente de obtención de Datos en Santa Fe La Vieja, Provincia de Santa Fe, Argentina", IX Congreso Nacional de Arqueología, Colonia del Sacramento, 1997.
- García Moreno de los Arcos, María Fernanda. *Forzados y Reclutas: Los criollos novo-hispanos en Asia (1756-1808)* (México, Potrerillos Editores, 1996).
- Goicochea Portuondo, J.M. "Fundación y primeros barcos construidos para la Marina de Guerra Cubana", *Ru* año 24, n° 3 (mayo-junio 1997): 4-7.
- Goldrick, James. "The problems of modern naval history", *GC* vol 18, n° 1 (1996): 48-58.
- Gómez-Tabanera, José Manuel. *La Sinapia, una España imposible en el mundo austral o la forja de una utopía hispana en el siglo XVII* (Madrid, 1997), sobretiro de las actas del III Congreso Internacional de la AEEP.
- Goodman, David. *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and defeat* (Cambridge, Cambridge U. Press, 1997).
- Grahn, Lance. "Guarding the New Granadan coasts: dilemmas of the Spanish coast guard in the early Boubon period", *AN*, 56: 19-28.
- Grossnick, Roy A. *United States Naval Aviation 1910-1995* (Washington, Naval Historical Center, 1997).
- Gurney, Alan. *Below the convergence: voyages towards Antarctica, 1699-1839* (New York, Norton, 1996).
- Gutiérrez Muñoz, Jorge. "Fitzcarrald, el istmo olvidado", *RMP* año 90, n° 3 (julio-septiembre 1997), pp. 109-119.
- Hamilton, Donny L. *Basic methods of conserving underwater archaeological material culture* (Washington, US Department of Defense & Legacy Resource Managment Program, 1996).
- Harris Bucher, Gilberto. "El almirante Manuel Blanco Encalada y el cuidado de la región del Maule: 1848", *DMS* n° 4 (1996): 59-63.
- "La marinería desertora: un ramal 'olvidado' de la inmigración extranjera en Chile", *Cuadernos de Historia* (Santiago, U. de Chile, 1996), n° 16: 173-90.
- Hidalgo Reátegui, Jorge. "A 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* y del Dique Flotante", *RMP* año 90, n° 2 (abril-junio 1997): 15-28.
- Icaza Dufour, Francisco de. "Conquistas mexicanas en el Pacífico", *Históricas* (México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, enero-abril 1996), n° 45: 37-48.
- Jenkins, H.J.K. "Guadalupe's commerce raiding 1796-1798: perspectives and contexts",

MM vol. 83, n° 3 (agosto 1997): 303-09.

Konrad, Herman W. "Caribbean Tropical Storms: Ecological Implications for Pre-hispanic and Contemporary Maya Subsistence Practices on the Yucatan Peninsula", *Revista Mexicana del Caribe* (Quinta Roo, Universidad de Quintana Roo, enero-junio 1996), n° 1.

Layman, C.H. y Jane Cameron, *The Falklands and the dwarf: The Cruise of HMS Dwarf in the Falkland Islands 1881-1882* (Chippenham, Wilts: Picton Publishing, 1995).

Ledesma Becerril, Javier. "Reseña histórica de la Heroica Escuela Naval Militar", *RAME* año 17 n° 112 (junio 1997): 3-6.

León Sáenz, Jorge. *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900* (San José, Universidad de Costa Rica, 1997).

Lofstrom, William. "Paita y Cobija. Similitudes y diferencias en el siglo XIX", *DMS* n° 4 (1996): 65-73.

Maldini, Héctor. *El Príncipe, Vida y leyenda del almirante Patricio Lynch* (Santiago, Impresos Universitarios, 1997).

Marco, Miguel Angel de. *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata* (Buenos Aires, Instituto de Historia Política Argentina, 1996).

Martínez Medellín, Jesús A. "Síntesis histórica del USS *Sway* hoy cañonero *Altamirano*", *RAME* año 17, n° 115 (setiembre 1997): 11-12.

Mascarello, Mario. "Primeras épocas de la historia naval oriental (1828-1852)", *RNU* año IX. N° 27 (marzo 1997): 69-82.

Mazzeo, Juan José. "Operativo 'Graf Spee'", *RNU* año IX. N° 27 (marzo 1997): 55-57.

México. Secretaría de Marina. Escuela de Enfermería Naval, "XXV aniversario de la Escuela de Enfermería Naval 1972-1997", *RAME* año 17, n° 113 (julio 1997): 18-20.

Molina Martínez, Miguel. *Antonio de Ulloa en Huancavelica* (Granada, Universidad de Granada, 1995).

Montenegro, Guillermo J. y Julio M. Luqui-Lagleyze, "Sea power and Argentine independence", *National Insurgence Movements since 1794* (Varsovia, Comisión Polaca de Historia Militar, 1995): 467-71.

Navarro Custín, Jorge. "Cuatro meses con los marinos de Guatemala", *Ru* año 24, n° 4 (julio-agosto 1997): 4-6.

Novi, Carlos. "The Marqués de la Victoria and the advancement of naval lexicography in Eighteenth-Century Spain", *MM* vol. 83, n° 2 (mayo 1997): 136-49.

Olveda, Jaime y Juan Carlos Reyes Garza (coordinadores). *Los puertos noroccidentales de México* (Jalisco, el Colegio de Jalisco, 1994).

Orozco Acuaviva, Antonio, Mercedes Palau Baquero y Juan M. Castanedo y Galán (editores y coordinadores). *Malaspina y Bustaman-te'94* (Cádiz, Real Academia Hispanoamericana, 1996). Actas de las II Jornadas Internacionales Conmemorativas del regreso de la Expedición a Cádiz 1794-1994.

Ortiz Sotelo, Jorge. "El *San Martín*, un barco con historia", Pablo Lacoste (comp.), *José de San Martín. Nuevas investigaciones y documentos a 180 años del cruce de los Andes* (Mendoza, Siembra, agosto 1997): 24-26.

"Bibliografía marítima iberoamericana 1975-1995, una aproximación al tema", *Revista Histórica* (Lima, Academia Nacional de la Historia, 1993-1995), XXXVIII: 239-56.

"América y Oceanía en el juego de las potencias marítimas, siglos XVIII y XIX", *DMS* n° 4 (1996): 75-83.

Petrovich, Sandra. "Henry Morgan's raid on Panama and the French experience, 1670-1", A.J.B. Johnston (editor), *Proceedings of the 20th meeting of the French Colonial History Society*: 36-49.

Pineda Ramírez, Antonio. *Trabajos zoológicos, geológicos, químicos y físicos en Guayaquil* (Madrid, Museo Naval, 1996). Estudio histórico de Eduardo Estrella, estudio preliminar de Juan Pimentel Igea y apéndice documental de Dolores Higuera Rodríguez.

Pinochet de la Barra, Oscar. "Recuerdos de la Primera Base Antártica", *BACH*, vol. 16, n° 1 (mayo 1997): 5-8.

Pocock, Tom. *A thirst for glory: The life of admiral Sir Sidney Smith* (Londres, Aurum Press, 1996).

Ponce Lozada, Julio César. "Correos Marítimos del Estado. Administración de Lima y Chi-le", *Revista del Archivo General de la Nación* (Lima, AGN, 1995), n° 11: 113-24.

Portella Roca, Jorge. "El *Santa Rosa*, primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra", *RMP*, año 90, n° 3 (julio-setiembre 1997): 68-73.

Rodríguez, Máximo. *Les espagnols a Tahiti (1772-1776)* (París, Societé des Océanistes, 1995). Traducción Horacio Belcaguy.

Rodríguez Asti, John. "El primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá", *RMP* año 90, n° 2 (abril-junio 1997): 31-37.

Roncagliolo Higuera, Nicolás. *Contribución de la Comisión Permanente del Pacífico Sur al Nuevo Derecho del Mar* (Lima, Sociedad Peruana de Derecho Internacional, 1996).

Samson, Jane. "Imperial Benevolence: the Royal Navy and the South Pacific Labour Trade 1867-1872", *GC* vol 18, n° 1 (1996): 14-29.

Seaver, Kirsten A., *The frozen echo: Greenland and the exploration of North America, ca. AD 1000-1500* (Stanford, Stanford U. Press, 1996).

Silva Fonseca Junior, Augusto José da. "Ochenta años de la Aviación Naval brasileña", *RNU* año IX, n° 27 (marzo 1997): 83-89.

Solano, Francisco de. "Los resultados cientí-

ficos de la Real Expedición hispanofrancesa al Virreinato del Perú, 1794-1823", *HM*, vol. XLVI, n° 4 (abril-junio 1997): 723-43.

Stanford, Peter. "The Cape Horn road, VII: Portugal opens the ocean doorway to a wider world", *SH* 77: 14-17.

"The Cape Horn road, VIII: Columbus opens the Americas to the world", *SH*, 78: 8-11.

"The Cape Horn road, IX: Spain charges ahead - around the world", *SH*, 79: 8-11, 33.

Tovell, Freeman M. "Peruvian Bodega y Quadra: in Canada an enduring legacy", *DMS* n° 4 (1996): 85-93.

Tromben Corvalán, Carlos. "Se gesta la Primera Expedición 1946/47", *BACH* vol. 16, n° 1 (mayo 1997): 2-4.

Base Prat: 50 años de Presencia de la Armada de Chile en la Antártica (Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1997).

Trueba, Eduardo y José Llavador, "Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española (siglo XVI)", *RHN* año xv, n° 58 (tercer trimestre 1997): 19-37.

Uruguay. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. *Apostadero de Montevideo. 220 años de su fundación* (Montevideo, 1997).

Vega Blasco, Antonio de la. *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* (Madrid, Colegio Heráldico de España y de las Indias, 1997).

Villanueva L., Víctor y Guillermo Muñoz M. "Actividades del Proyecto de Museo Histórico en isla Decepción", *BACH*, vol. 16, n° 1 (mayo 1997): 34-35.

Weddle, Robert S. *Changing tides: twilight and dawn in the Spanish Sea, 1763-1803* (College Station, Texas: Texas A & M U. Press, 1995).

Windt Lavandier, César de. *La segunda gue-*

rra mundial y los submarinos alemanes en el mar Caribe (Santo Domingo, Amigo del Hogar, 1997).

Winton, John. *Signals from the Falklands: A Naval Anthology* (Londres, Leo Cooper,

1996).

Zarco Magaña, Arturo. "Forjador de almas: el Cuauhtemoc", *RAME* año 17, n° 112 (junio 1997): 23-26.

**Asociación de Historia Marítima y Naval
Iberoamericana**
Balance Económico 1997
(en dólares norteamericanos)

| | |
|--|--------|
| Ingresos | |
| 3 cuotas de 15 dólares | 45.00 |
| 2 cuotas atrasadas de 1995 de 10 dólares | 20.00 |
| 2 cuotas atrasadas de 1996 de 10 dólares | 20.00 |
| 45 cuotas de 10 dólares | 450.00 |
| venta de publicaciones | 150.00 |
| total | 685.00 |
| Egresos | |
| Pago a cuenta edición <i>Derroteros de la Mar del Sur</i> n° 5 | 500.00 |
| Correspondencia | 87.00 |
| Gastos diversos (papelería, correo, etc.) | 98.00 |
| total | 685.00 |
| Balance | |
| Ingresos | 685.00 |
| Egresos | 685.00 |

31 de diciembre de 1997

Carlos Tromben Corbalán
Tesorero

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General