

*Derroteros
de la
Mar del Sur*

Año 11

2003

Núm. 11

Lima (Perú) - Mulazzo (Italia) - París (Francia)

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Parque Guatemala 175, Lima 27, 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
- 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

Lorena Toledo Valdez

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Domingo Elías 1450, Lima 34, Perú.

teléfono (51-1) 2411884

e-mail: thalassa@terra.com.pe

<http://derroteros.perucultural.org.pe>

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	6
<i>Huanchaco y el mar en la memoria de un pueblo de pescadores.</i> Jacobó V. Alva Mendo	9
<i>Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevadas a cabo en el Caribe (1689-1713).</i> Christian Buchet	23
<i>Hazards of the Carrera del Paraguay.</i> Jerry W. Cooney	35
<i>La construcción de las naos del Obispo de Plasencia en Vizcaya. 1536-1539.</i> Pedro José Dermit Martínez	47
<i>La navegación en el devenir cubano del siglo XVI.</i> Fernando Echevarría Saumell	69
<i>Les missions exploratoires du Pacifique nord, au XVIII^e siècle, en provenance de la France et du Mexique.</i> Raymonde Litalien	91
<i>Índice de los buques mencionados en los cuatro tomos de La Marina 1780-1822.</i> Jorge Ortiz Sotelo.	107
<i>Navegación en la zona sur andina.</i> Jorge Ortiz Sotelo	123
<i>Raveneau de Lussan, un flibustier français à l'assaut de la mer du Sud.</i> Patrick Villiers	137
Noticias Diversas	151
Comentario de libros	157
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	163

Editorial

Editar una revista especializada siempre resulta un reto y una experiencia enriquecedora, pues supone contactar a numerosos especialistas para que puedan contribuir a su preparación. Llevamos once años en este esfuerzo y ciertamente hemos podido contar con ese apoyo desde muy diversos países, lo que nos llena de entusiasmo para continuar con esta labor.

El presente número trae artículos de algunos antiguos colaboradores y de otros que aparecen por primera vez en nuestras páginas. Hagamos una breve revisión de esos trabajos. Jacobo Alva, antropólogo peruano, nos brinda un interesante artículo sobre el mar en la memoria colectiva de una comunidad de pescadores en el norte peruano. Como en alguna oportunidad señaláramos, se ha trabajado muy poco en temas de este género y por ello consideramos que esta contribución alentará a otros investigadores a incursionar en lo que viene a ser la antropología marítima. El artículo de Christian Buchet, del Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima, recoge algunos aspectos de su tesis doctoral, y constituye, a mi entender, una válida aproximación a un tema que ha merecido poca atención en Iberoamérica, la salud de los tripulantes en campañas prolongadas. El profesor Jerry W. Cooney, de la Universidad de Louisville, Estados Unidos, nos aproxima al tema del comercio marítimo paraguayo a finales del periodo colonial. Antiguo colaborador de esta revista, Pedro Dermit comparte con nuestros lectores valiosa información sobre la expedición del Obispo de Plasencia, una de cuyas naves logró arribar al Pacífico hacia 1540. El trabajo del historiador cubano Francisco Echevarría brinda una visión panorámica de la vida marítima cubana en el siglo XVI, mientras que el canadiense Raymonde Litalien hace lo propio con lo que fue la participación francesa y mexicana en la exploración del Pacífico norte en el siglo XVIII. Nuestro aporte son dos trabajos, el primero es el índice de las naves mencionadas en los cuatro tomos de documentos que sobre temas marítimos se publicaran en el Perú en 1971, como parte de una importante colección documental referida a la independencia peruana. En nuestro segundo trabajo damos a conocer una de las más ricas colecciones de testimonios marítimos prehispánicos, que reflejan la importancia del mar en la zona sur andina. El profesor Patrick Villiers, de la Universidad del Littoral-Côte d'Opale, a través de su trabajo sobre el filibustero Raveneau du Lussan, aborda un tema que merece mayor investigación por parte de los historiadores

de la costa oeste sudamericana, el periodo de la piratería de finales del siglo XVIII.

Invitamos a nuestros lectores a visitar la página web de *Derroteros de la Mar del Sur*, <http://derroteros.perucultural.org.pe>, donde no sólo encontrarán el presente número de la revista, sino también las ediciones anteriores. A ello se añade un índice acumulativo de la bibliografía marítima y naval que aparece en cada número, así como los comentarios y las noticias.

La sección de noticias diversas ha contado con las usuales colaboraciones de Dario Manfredi y Christian Buhet, nuestros coeditores italiano y francés, respectivamente. Asimismo, hemos recibido información de Carlos López Urrutia, nuestro coordinador en Estados Unidos, y de algunos otros amigos y colaboradores en diversos países.

No podemos dejar de mencionar a Lorena Toledo, por su siempre valioso apoyo en la edición de los trabajos.

Finalmente, deseo agradecer a nuestros auspiciadores, Forza, EMET y el Instituto Peruano de Economía y Política, cuya ayuda ha sido invaluable para poder concretar la presente edición y hacerla llegar a nuestros lectores en más de una decena de países.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de artículos mayores, podrán aparecer en dos partes o ser editados, 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 medio electrónico, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aparecerán en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Se fija en cincuenta años atrás el límite temporal para los trabajos a ser publicados. Dicho límite sólo podrá ser obviado en casos excepcionales, previa aprobación 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.
- Las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y 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, Santiago, Chile.
BCN	<i>Boletín del Centro Naval</i> , Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BIRA	<i>Boletín del Instituto Riva-Agüero</i> , Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
BL	British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM	Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, Mulazzo, Italia.
CEFIAHMAR	Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
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, publicación anual.
EHN	<i>Estudios de Historia Novohispana</i> (México, Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas).
GC	<i>The Great Circle</i> , Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).

- HAHR* *Hispanic American Historical Review* (Duke University Press).
- HC* *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
- HM* *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
- IEHMP* Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
- IHME* Instituto de Historia Marítima, Ecuador
- IJMH* *Internacional Journal of Maritime History*,
- IJNA* *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
- MH* *Mains 'l Haul, A Journal of Pacific Maritime History*, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
- MM* *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
- Mi* *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
- MNM* Museo Naval, Madrid
- Ne* *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
- NH* *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
- NSNR* *Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror*.
- Ol* *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
- PRO* Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
- PT* *Pull Together*, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
- RAM* *Rumbo al Mar*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
- RAME* *Revista Secretaría de Marina - Armada de México*, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
- RAV* *Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
- RCHA* *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
- REEP* *Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
- RGM* *Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
- RH* *Revista de Historia* (San José de Costa Rica, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad de Costa Rica).
- RHMP* *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima, Perú.
- RHN* *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España
- RIHM* *Revista del Instituto de Historia Marítima*, IHM, Guayaquil, Ecuador.
- RMB* *Revista Marítima Brasileira*, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
- RMCh* *Revista de Marina*, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
- RME* *Revista de Marina*, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
- RMP* *Revista de Marina*, Dirección de Información, Lima, Perú.
- RNU* *Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
- Ru* *Rumbos*, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A.
- U.* Universidad o University.
- SH* *Sea History*, National Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A.
- WSR* *World Ship Review*, World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

Huanchaco y el mar en la memoria de un pueblo de pescadores

Jacobo V. Alva Mendo*

Esta es una breve historia sobre la manera en que el mar genera un modo de vida, que a su vez es conservado y recreado en la memoria colectiva de un viejo pueblo de pescadores. Es la memoria del pueblo de Huanchaco, situado en la costa norte peruana, distante 11 Km al noroeste de la ciudad de Trujillo, capital provincial, y 560 Km de la ciudad de Lima, capital nacional. Ubicado a la margen derecha del río Moche, principal afluente hidrológico de la zona, fue, con certeza, puerto principal del lugar en la época Chimú (1100 d.c.) y seguramente desde los años de la civilización Moche (200 d.c.). Más tarde, fue el puerto de Trujillo, cabeza de región en el período colonial, hasta 1870, ya en la república.

Huanchaco se asienta en una bahía, bajo una terraza, al pie suroeste del cerro Campana, en una zona que tiene una larga data de presencia humana. Los arqueólogos han reportado evidencias con antigüedad de 5,000 años¹. Los cronistas informan que el lugar era cabecera de playa y puerto de los antiguos hombres de la cultura Chimú, condición que mantuvo durante el corto predominio inca (1470 a 1534)². Desde la irrupción española en el territorio andino hasta 1870, continuó siendo el puerto principal

* Estudió Antropología en la Universidad Nacional de Trujillo, Educación y maestría en Historia en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

- 1.- Iván Mendoza, "La ley de Reforma Agraria en una comunidad agrícola pescadora: Huanchaco" (tesis de Antropología Social, Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo, 1977, p.1), cita el estudio arqueológico de Keatinge (1973: 39) quien afirma que "el asentamiento de Huanchaco tiene un origen que se remonta al precerámico". Aproximadamente 5 mil años y en la terraza marina. 3,500 de antigüedad.
- 2.- Antonio de la Calancha, *Coronica Moralizada del Orden de San Agustín con sucesos eemplares en esta monarquía* (Barcelona, Pedro Lacavalleria, 1639), Libro II. Cap. XXXV pp. 484-499, al describir la ubicación geográfica de la ciudad de Trujillo, señala que en su antigüedad se llamó el valle de Chimo, nombre común de los "Reyezuelos" de aquel señorío, y que por el poniente, la mar, tienen un puerto embravecido que llaman Guanchaco. El Inca Garcilaso de la Vega, *Comentarios Reales de los Incas* (Buenos Aires, Librería Internacional del Perú, 1959), pp. 358-363, relata los pormenores del sometimiento del Gran Señor del Chimo a los incas.

Jacobo V. Alva Mendo

de Trujillo, ciudad influyente en la vida del norte peruano. Luego de ese año cerró sus actividades portuarias “por su tasca o barra peligrosa”³ y dos años después comenzó a operar el puerto de Salaverry, en el lado opuesto, sobre la margen izquierda del río Moche.

Dos décadas más tarde, al finalizar el siglo XIX, el filántropo ítalo peruano Víctor Larco Herrera construyó un moderno muelle⁴ -y reinició las actividades portuarias- para exclusividad del embarque de azúcar de su poderosa Negociación Roma, ubicada en el vecino valle de Chicama, una de las zonas más importantes de la producción azucarera en el país. Inauguró de esa manera una época de bonanza que concluyó en la década del veinte del siguiente siglo⁵, sin que pudiera recuperarse en los años del *boom* pesquero -1950 a 1960-. La fisonomía de caleta de pescadores que heredó desde tiempos coloniales y acaso Moche Chimú (prehispánicos) no se alteró, no obstante la intensa actividad portuaria. Lo cierto es que a fines de los cincuenta e inicios de los sesenta, con el proceso de urbanización moderna, se inició una lenta transformación de la vida local, para hacia los ochenta convertirse ya en balneario y dejar atrás la vida de caleta de pescadores. A pesar de este cambio, es posible todavía advertir en la población los rasgos del pensar y sentir de esa herencia cultural, recreada desde su visión y sueños como ha ocurrido con las poblaciones nacionales que llevan tras de sí una larga tradición cultural e histórica.

El texto presenta -desde una mirada antropológica- una breve aproximación a la historia y cultura del pueblo pescador de Huanchaco. No es necesariamente una reconstrucción en estricto, es el recuerdo de sus habitantes y de los contemporáneos que vivieron o visitaron el lugar; un texto que organiza un discurso de representación sobre el pasado y el presente. Una apropiación de su historia desde las márgenes de la memoria oral fundamentalmente. Apropiación que actualiza marcas para los días venideros, que es acaso la intencionalidad de este discurso marino.

Este trabajo forma parte de un trabajo de investigación que realicé para obtener el bachillerato en Antropología Social en la Universidad Nacional de Trujillo⁶, y ha sido

- 3.- En la *Monografía de la Arquidiócesis de Trujillo* (Centro de Estudios de Historia Eclesiástica del Perú, Trujillo, Imprenta Diocesana, 1931) t. II, p. 4, se señala que “dista tres leguas, más o menos al puerto principal de Salaverry y dos al de Huanchaco, que dejó de serlo principal, entre otras razones por su tasca o barra peligrosa”.
- 4.- La construcción se inicia en 1892 y se inaugura en 1899. *Mercurio Peruano* (Lima, 1907).
- 5.- Con la “Gran Huelga de Roma” del año 1921, se agrava la situación económica financiera de la hacienda, lo que obligó a Víctor Larco a venderla en 1927 a sus archienemigos del azúcar, los Gildemeister, de origen alemán, propietarios de la poderosa Negociación Agrícola Chicama. Cf. Peter Klarén, *La formación de las haciendas azucareras y orígenes del Apra* (Lima, IEP, 1976), pp. 62-63. Por esos años es que “se cerró el trabajo” en Huanchaco, “por culpa de esos gringos malditos”, como testimonia el pescador don José Mercedes Venegas Beltrán (Huanchaquito, 1904), 3/6/1993.
- 6.- Informe de prácticas pre profesionales presentado el año 1995 en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Trujillo, bajo el título de “El relato popular,

revisado y preparado especialmente para esta revista. He realizado algunas anotaciones menudas con el propósito de contextualizar y facilitar la comprensión del lugar y la historia que organiza el relato. Se detiene principalmente en la vida local asociada a la pesca artesanal del caballito de totora y a cómo el mar ha definido un modo de vida propio, habida cuenta la larga continuidad de los pobladores en la zona.

Instituciones y modernización en la memoria oral de Huanchaco

Conversan los huanchaqueros de siempre

Cuando se pide a los huanchaqueros que relaten la historia de su pueblo -cuentos, leyendas, anécdotas-, una vez que se ha establecido cierta confianza, casi siempre inician el relato así: “bueno, conversan los viejitos (los antiguos, los huanchaqueros antiguos) que...”, recuerdan que “conversa el finado” o también “si me han conversado” o, cuando no desean responder, se limitan a decir: “no me han conversado”. Finalizan el relato: “eso nomás me han conversado”. Con el verbo conversar abren, afirman, se abstienen, cierran el relato popular.

Esta sección presenta lo que “conversan” los huanchaqueros antiguos sobre la historia, cultura y la etapa de modernización de Huanchaco. Dialoga con informaciones “verídicas”, es decir académicas, oficiales, y lo observado y escuchado en el trabajo de campo. Sin embargo, antes de ingresar al tema es necesario precisar algunos conceptos que presidirán las descripciones y explicaciones del mismo, como modernización, instituciones de la cultura, tradición oral y relato popular.

Cuando decimos modernización nos estamos refiriendo al proceso por el cual paulatinamente penetran, se extienden, arraigan e imponen al interior de la sociedad nuevas formas de expresión económicas, sociales, culturales y políticas, que se manifiestan preferentemente en la integración de la vida local a la escena regional y nacional vía el mercado; la introducción de tecnologías que optimizan los medios de producción; la instalación y/o mejoramiento de infraestructura y servicios básicos, en especial luz eléctrica; el ingreso y extensión de medios de comunicación, principalmente radio, televisión y videos, además del transporte masivo, que implica vías de acceso; el fenómeno migratorio; el acceso a escolaridad y a una visión “científica” del mundo; la aculturación, que asume conceptos y valores de otra cultura; la secularización de la religiosidad, principalmente; el acceso a espacios democráticos y la formación de conciencia de ciudadanía en la sociedad.

Por instituciones de la cultura en términos antropológicos estamos entendiendo al conjunto de hechos y/o prácticas organizadas o no de la sociedad -en realidad ninguna de estas prácticas deja de ser organizada expresamente y aparecen en los ejercicios cotidianos- que se han instalado y actúan como el soporte que expresa determinadas pautas socialmente reconocidas, y que cumplen una función de reproducción de la

memoria colectiva e imaginaria en la tradición oral de Huanchaco (Trujillo, UNT, 1995), 134 p.

Jacobo V. Alva Mendo

vida social, generando identidad y legitimidad en un grupo social o en la sociedad toda. Para este estudio interesan algunas de esas instituciones: la pesca artesanal, la religiosidad y la herencia cultural.⁷

El concepto de tradición oral, entendido en el más amplio y común sentido, está referido a todas las expresiones culturales -mitos, leyendas, cuentos, fábulas, anécdotas, refranes, creencias, cantos, etc.- transmitidas oralmente de generación en generación; interesándonos aquellas que la ciencia antropológica ha asumido como temas de estudio para explicar la cultura e historia de los pueblos. En tal sentido tomaremos el concepto de tradición oral de Jan Vansina⁸, quien considera tradición oral todos los testimonios orales, narrados y cantados, concernientes al pasado, transmitidos de boca en boca, de generación en generación.

Se asumirá como relato popular, en versión de memoria colectiva e imaginario popular, no sólo lo estrictamente oral, sino también aquello que ha pasado al registro gráfico y conserva en su estructura y contenido la raigambre de tradición oral. Así pues, se considerará como tal, las versiones que se expresan en cuentos, leyendas, mitos y las historias del pueblo; aquellos que la memoria y la imaginación han hecho suyos para dar cuenta de su vida local. Desde luego, en la perspectiva como lo asume Urbano⁹, es decir el relato popular como producto de una comunidad que evoluciona, se transforma, adquiere e integra nuevos héroes y símbolos; como el resultado de un esfuerzo colectivo perteneciente al pueblo y no a la persona que transmite al investigador. Porque para Urbano el individuo que cuenta el relato debe ser aquel que asume la palabra colectiva para expresar sentimientos, deseos y aspiraciones de toda la comunidad, afirmando una solidaridad colectiva que le permita representarse a sí misma, es decir justificar su razón de ser y actuar.

Ahora sí, veamos lo que conversan los huanchaqueros de siempre.

El pueblo pescador y el mar de todos los días

Huanchaco es un pueblo pescador ancestral, cuya tradición de pesca proviene del pueblo *Moche* o *Muchik*¹⁰, que tiene una larga continuidad en la zona norte de los

- 7.- El estudio original consideró las siguientes instituciones: la educación, los medios de comunicación y la migración
- 8.- Jan Vansina, *La tradición oral* (Barcelona, Editorial Labor, 1968), 224 pp.
- 9.- Enrique Urbano. "Introducción", en: Efraín Morote Best, *Aldeas sumergidas. Cultura popular y sociedad en los andes* (Cuzco, Centro de Estudios Rurales Andinos "Bartolomé de las Casas", 1988), pp. IX-XXXV.
- 10.- Esta denominación tiene una concepción más antropológica, al recuperar el nombre del pueblo en el sentido étnico, en este caso de una gran macroetnia en la costa norte peruana. La literatura arqueológica los reconoce como cultura mochica (200-800 d.c.) y cultura Chimú (1100-1476 d.c.). Es sugerente observarlas también como culturas marítimas, sus artesanos de la cerámica y orfebrería principalmente, han dado cuenta de la actividad pesquera y del ritual asociado a ella.

Andes centrales. Los cronistas¹¹, informan que en el “Valle del Chimo” donde se fundó la ciudad de Trujillo, a dos leguas de esta ciudad dista un puerto o arrecife, que luego tomó el nombre de *Guanchaco*¹².

Como todo pueblo de larga trayectoria histórica, estructuró al interior de su vida social ciertas tecnologías de pesca y un conjunto de creencias y prácticas sociales que le otorgaron características peculiares en relación al pueblo agrícola colindante.

A partir del análisis de fuentes etnohistóricas, principalmente, María Rostworowski nos ha revelado lo fundamental que fue el mar para el desarrollo costero desde el período prehispánico. Señala que a lo largo de los siglos en la costa marítima, hubo una división de poblaciones dedicadas a actividades agrícolas y de pesca, sin que esto signifique falta de interacción. Que el mar para los habitantes del litoral fue un medio de comunicación, de conquista e intercambio y no un infranqueable obstáculo. Formó parte de sus modos de subsistencia y de su desarrollo cultural¹³.

El mar para los huanchaqueros de siempre es toda su vida. Ayer el sustento diario, la comunicación con el exterior, con otros pueblos y su cultura; y acaso más relevante, el mundo de las creencias en comunión con el mar de todos los días.

En las conversaciones con los antiguos lugareños subyace no sólo la gratitud y el respeto hacia el mar, sino que es asumido como propia fuente de vida “Mucho respeto. Es todo para nosotros. Es que nuestros padres han vivido con el mar a diario. Es como si hablaras de su vida. No se ha conocido otra cosa que no sea el mar. Cómo te explico, estamos ligados al mar porque es como si de allí hubiéramos nacido y han crecido nuestras familias. Gracias al mar pue”.¹⁴ Como corpus cultural para el pueblo ancestral, la pesca artesanal representa la actividad principal por excelencia. A través

- 11.- Véase, por ejemplo, *la Descripción y población de las indias* (Lima, Instituto Histórico del Perú, Imprenta Americana, 1908), de Reginaldo de Lizárraga, quien señala que “Aquí hay un pueblezuelo que del puerto toma el nombre, llamado Huanchaco; los indios son grandes nadadores y pescadores, no temen las olas, por más que sean. Entran y salen en unas balsillas de juncos gruesos, llamados enea, que no sufren dos personas, y las que las sufren han de ser muy grandes”, p. 21.
- 12.- Respecto a la etimología existen muchas versiones. Walter Díaz Sánchez presenta ocho variaciones que expresan las múltiples vocalizaciones que la fonética Huanchaco habría sufrido a través del tiempo: Huanckocha, Waukocha, Wancache, Wuanchacot, Wunchaco, Guanchaco, Huanchacot, Huanchaco. Véase Díaz, *Tradiciones de Huanchaco* (Trujillo, Publicaciones Proyección Social de la Universidad de Trujillo, 1982), pp.15-17. Lo cierto es que ninguna de estas palabras ha merecido un estudio lingüístico más allá de la especulación o aproximación por el significado de la toponimia, como lo hizo el profesor Manuel Alonso Landauro en su *Monografía de Ascope*, (Ascope, 1944) y que muchos informes y tesis universitarias toman como versión etimológica veraz. Me refiero a Guaucocha: Guau = grande, hermosa; Cocha = laguna. Es decir, laguna grande y hermosa.
- 13.- María Rostworowski, *Recursos naturales renovables y pesca. Siglo XVI y XVII* (Lima, IEP, 1982), pp. 81-87.
- 14.- Testimonio de don Segundo Venegas Gordillo (Huanchaco, 1926), 18/6/1993.

de esta práctica social, productiva diríamos, ha girado su cotidianidad, desde las etapas más tempranas de su historia¹⁵.

Faltan estudios etnográficos sobre esta actividad para develar el significado del mar en la vida huanchaquera; eso nos ayudaría a comprender el mundo cultural del pueblo pescador. A través de los testimonios, como percepción de la cotidianidad natural y cultural, y de las historias e imaginación expresadas en los relatos, hemos intentado la búsqueda de comprensión y revelación.

En el testimonio del viejo pescador huanchaquero don Marco Ucañan, de 77 años de edad, percibimos esta comunión establecida: “Los viejos conversan, saben muchas cosas que encierra el mar. Al mar hay que tenerle respeto, con él no se juega. Cuando está ‘movido’, las olas empiezan a quebrarse. No, no se puede retarlo, hay que respetarlo; es que no quiere que ingresemos pue. Sí, dura una semana, cambia después, pasa y ya salimos a la pesca; antes no... Hoy, estos días, está saliendo cachema”.¹⁶

En la actualidad, la festividad huanchaquera por excelencia es de carácter marino, ya que los ritos, las creencias y las normas éticas están vinculadas a la actividad pesquera. Entre los ritos ancestrales practicados por los pescadores persiste el rito de “pago” al mar. Aunque la denominación “pago” no es propia, ése es el sentido que tiene cuando, para tener buena pesca, entierran un pescado en la orilla de la playa, “para que el pescado vuelva”. El pescado es “enterrado con la cabeza mirando para la orilla”, y “tenía que ser enterrado en un lugar seguro, un metro bajo tierra, cuidando que los gallinazos o gaviotas lo comieran o los humanos lo vieran”. En el lugar colocaban una pequeña cruz hecha de palo o totora.

En ocasiones se entierra no sólo el pescado, sino también un trozo de red en la que introducen la cabeza del pescado -el tipo de aparejo y de pescado deben ser del tipo que se espera obtener-, en la creencia que “el pescadito iba y volvía a regresar bajo el agua, por el mismo sitio y ojalá uno ¡manadas de pescao! Si, por aquí, por huanchaquito pue”.¹⁷

Los relatos se fundan en creencias y las expresan. Eso no ha variado con los siglos. Ayer tal vez con contenidos mágicos y sacros, características que aparecen exóticas a los ojos y mente moderna. Sin embargo, el ritual y las creencias generan numerosos relatos, lo que muestra que ritual y relato van intrínsecamente unidos.

En el ritual del entierro del pescado -el hígado preferentemente- subyacen creencias a partir de las cuales se han organizado y practicado ritos que explican y dan sentido a determinadas formas de estructurar el pensamiento y la vida terrena de los pescadores ancestrales. Los pescadores dicen que es costumbre de antes, de los viejitos, que ahora ellos no lo hacen, aunque admiten que hay todavía quienes lo practican.

15.- En sus estudios sobre la costa peruana, Rostworowski señala que “es indiscutible que los primeros habitantes del litoral buscaron su manutención en el mar, es decir hace milenios y así debió ser durante cinco milenios cuando ya se tiene evidencias de cultivo”. Rostworowski, *Recursos naturales...*, p.81.

16.- Testimonio de don Marco Ucañan Díaz (Huanchaco, 1916), 12/9/1993.

17.- Testimonio de don José Mercedes Venegas (Huanchaquito, 1904), 16/10/1993.

Difícilmente admiten hacerlo ellos mismos, porque implica revelar su intimidad, como nos dijo don Mario Díaz “lo vayan a ser uno de egoístas o tomar como loco, uno nomás, así sólo para uno”¹⁸. En el ritual ancestral se han ido incorporando ritos y creencias cristianas, como persignarse, decir una oración, colocar una cruz, pedir a la divinidad, dios cristiano o a sus intermediarios santos y cruces, o encomendarse a las almas para que los proteja y les dé buena pesca o regrese el pescado. Es la reinterpretación de una vieja práctica ritual al mar que tal vez se vaya pronto, aunque dada la carga ancestral y la religiosidad actuante en el pueblo no lo creemos. Las reinterpretaciones vendrán como ha ocurrido a lo largo de centurias.

A su paso por las costas trujillanas en 1823, el viajero inglés Robert Proctor¹⁹ observó que antes de llegar a Trujillo, por la ruta del pueblo de Moche “Al pasar sobre un cerro considerable que nos impedía costear la orilla del mar, observé el terreno sembrado en muchos sitios con crucecitas de madera y, averiguando, supe eran colocadas por los pescadores antes de salir al mar, para asegurarse buena suerte y feliz retorno”. Esto pone en evidencia que se trata de una creencia y un rito que tiene larga data entre los pescadores, y que la memoria huanchaquera evoca.

Ecología Social

El mar es el complemento vital de la cotidianidad del pescador, sobre esta relación ha construido su visión del mundo. El pescador ha advertido que en el mar se manifiestan diversas expresiones de vida: comportamientos y sentimientos. El mar tiene sus mareas altas y bajas; tascas; brama, ruge, chapaletea, avisa cuando esta “movido”, se desencadena, enferma, resiente y pone “bravo” o “mansito”. El mar es misterioso, generoso, bondadoso (está “buenacito”). Tiene sus vientos que vienen del sur, del oeste y del este (el “serrano”). Salen aparecidos y “penan”. La ola gime, truena, murmura, ruge, rompe, se quiebra.

El pescador huanchaquero, además del mar, toma en cuenta para su faena el Cerro Campana, el Cerrito La Virgen, El Pisagua, el Buque Varado, Los Totorales, el Boquerón, el Muelle, la antigua casa de Víctor Larco, la iglesia y el sol. Por las noches, el reflejo de las luces del pueblo y de la ciudad de Trujillo, las estrellas, los vientos, la luna. Es decir, incorpora lo que el entorno natural y social le brinda o construyó para servirle de guía al salir, en alta mar o al retornar. “Marcas” llaman ellos a estas señales o puntos de referencia. Estamos ante la apropiación de la naturaleza, del espacio terrenal y sideral; ante el conocimiento y dominio; sabiduría y poder; triunfo y continuidad; vida y recreación.

Emerge así la reciprocidad: hombre / naturaleza; pescador / mar; pescador / pez; hambre / alimento (subsistencia); pueblo / vida. Dones y contradones. La geografía vívida, la dimensión de la cultura local. Sobre este cimiento se levantan a su vez las

18.- Testimonio de don Mario Díaz Ucañan. (Huanchaco, 1926), 14/4/1994.

19.- Robert Proctor “De Trujillo a Lima. 1823”, en *El Perú visto por viajeros* (Lima, PEISA, 1973), pp. 111-112.

creencias y el ritual, y se deja escuchar más de un relato asociado a ella.

Relacionada con las marcas que los huanchaqueros han dejado diseminadas por la costa norteña, está la creencia que sus antepasados fundaron caletas. No se trata sólo de la presencia de algunos apellidos que se repiten en distintos lugares lo que los hace percibirse como un solo grupo cultural, sino también el uso del caballito de totora en estas caletas y puertos. Don Marco Ucañan, afirma que la pesca en caballito de totora es propia de los pescadores huanchaqueros “!Uhh! es de antes el pescar, desde años !añazos! mucho antes. De aquí han salido y han enseñado la pesca en caballito”.²⁰ Don Octavio Venegas Gordillo, al igual que don Marco Ucañan, afirma que pescan en caballitos de totora como ellos en las caletas de San José y Santa Rosa²¹, Chérrepe, Puémape, el Milagro, el Brujo, El Charco y Tres Palos.²²

El profesor Díaz Sánchez²³ sostiene que “los nativos pescadores, en sus grandes travesías que hacían en sus patachos de totoras, buscando la pesca para tener el sustento de su hogar, cuando ésta se ausentaba, o el mar se ponía bravo, comenzaban a recorrer las playas del norte y sur en busca de la pesca... así nacen los pueblos de Santa Rosa (Lambayeque); Chérrepe, Puémape (Pacasmayo); Urrucupe; Chimbote Pescador, Los Chimus, Samanco, Visiki (Chimbote)”. Aunque estas fundaciones habrían ocurrido mucho antes de esta etapa, se ha instalado en la memoria la certitud que sus antepasados fundaron pueblos de pescadores, entre éstos los que menciona Díaz.

En la expresión de doña Dominga Gordillo Segura, “primero todo ha sido huanchaquero”²⁴, subyace esta percepción de asumirse originarios, nativos, propios. *Primero* significa el principio de los tiempos, los orígenes. Las referencias de tener la certeza de proceder de “antiguos indios pescadores”, “gentiles pescadores” nos remite a la idea que los huanchaqueros durante siglos conformaron un solo grupo humano: un grupo étnico.

Observarlos como grupo étnico es sugerente si reparamos en que preferentemente, sólo entre ellos continúan compartiendo un conjunto de actividades propias del modo de vida ancestral. En la actividad de pesca artesanal no sólo comparten la tecnología, el cómo dominarla desde la confección de sus embarcaciones hasta los secretos en alta mar; comparten también las prácticas rituales, la comunicación con las fuerzas de la naturaleza y sus divinidades: el sol poniente, la luna, las estrellas, los cerros, el hígado del pescado, los entierros o “pagos” al mar en la orillas, la misma “mamita” del Socorro y el “compañero de mar”, San Pedrito, patrón de los pescadores.

Es probable que la herencia cultural local sea la que mejor exprese el pueblo

20.- Testimonio de don Marco Ucañan, 18/6/1995.

21.- Bachmann realizó en los años 20 una de las primeras monografías de Lambayeque con profusión de datos sobre el departamento; anota que los pescadores de la caleta de Santa Rosa en el litoral lambayecano afirmaron que quienes fundaron la caleta fueron los huanchaqueros. Véase su *Monografía de Lambayeque* (Chiclayo, 1927), p. 40.

22.- Testimonio de don Octavio Venegas, 16/6/1995.

23.- Walter Díaz Sánchez, *Tradiciones...*, pp. 122-123.

24.- Testimonio de doña Dominga Gordillo Segura (Huanchaco, 1909), 3/6/ 1993.

actual. En los testimonios recogidos, la memoria colectiva recuerda las historias y la cotidianidad de los modos de vida de manera contundente, evidenciando signos de etnicidad y a la familia no sólo como la depositaria del saber, sino como la privilegiada para revelar en la intimidad del hogar, en el rito de ganarse el pan -el pescado- en el caballito de totora, en el culto de la cruz familiar. Es la conversa huanchaquera la que los cohesionan como los propios cabos de las amarras del caballito, para protegerse de la mar tempestuosa de estos días.

De la fuente de vida al esparcimiento. De la exclusividad a la masificación

Históricamente el pueblo huanchaquero ha vivido del mar, ha sido su principal actividad económica y social; en las últimas décadas esta situación ha cambiado²⁵ y es también lugar de esparcimiento no sólo para la población que radica en la caleta, sino principalmente para la trujillana.

Desde el siglo XIX²⁶ tenemos referencias que las playas de Huanchaco fueron un lugar exclusivo para las familias trujillanas “nobles”, que en verano llegaban a instalarse alrededor de la céntrica plaza de armas²⁷. Esa situación ha cambiado hace apenas dos décadas, y 1986 podría ser una fecha importante, pues ese año iniciaron su servicio de transporte público cubriendo la ruta desde Trujillo las unidades de ENATRU²⁸ y las playas fueron invadidas por trujillanos, en particular de los distritos populares. A partir de esa fecha, durante el verano, y en especial los domingos, es casi imposible hallar un espacio libre a lo largo de los cinco kilómetros que aproximadamente abarcan las playas; aunque hoy ha desaparecido ENATRU, las combis²⁹ se han convertido en sus émulos.

Las playas de Huanchaco han transitado de la elite a lo popular. No han faltado

- 25.- Una encuesta universitaria en 1984 encontró que el 70% de la población se ubicaba en el sector terciario, desempeñando actividades comerciales, financieras, políticas, administrativas y de servicios. Las actividades de pesca, agrícola o pecuaria apenas alcanzan en conjunto el 23%. Cf. Juan Gamarra y otros, “Urbanización y cambio en Huanchaco”, Informe final de prácticas pre-profesionales. Universidad Nacional de Trujillo, (Trujillo, UNT, 1984), p. 86.
- 26.- En la *Monografía de la Arquidiócesis...*, 1930, t. I, p. 261, se informa que el obispo Agustín Guillermo Charún “falleció súbitamente de apoplejía fulminante o de violenta afección al corazón el 22 de febrero de 1857, pasando la temporada de verano en el puerto de Huanchaco”. Otras referencias al respecto las consigna el canónigo Rufino Benites Vargas en *La Virgen de Carlos V a Nuestra señora Candelaria del Socorro de Huanchaco. Síntesis histórica* (Trujillo, 1987).
- 27.- El periodista y escritor Vallejo, también observó a “...la mejor gente de Trujillo, volcándose, cada tarde hacia el verano, en el que era entonces balneario de moda, insustituible como sitio de reposo y de intimidad con la naturaleza”. Véase Santiago Vallejo, *Estampas y anécdotas de Trujillo* (Lima, Crédito Editorial Universitas, 1952), p. 73.
- 28.- ENATRU: Empresa Nacional de Transporte Urbano, de carácter masivo.
- 29.- Camionetas rurales de transporte público para aproximadamente 22 pasajeros.

Jacobo V. Alva Mendo

los extranjeros, los “gringos”, que desde los años cincuenta las visitan con frecuencia. Más tarde llegó también un grupo de trujillanos con la “urbanización” -me refiero al fenómeno migratorio del “campo a la ciudad” que se inicia en el Perú y América Latina en la posguerra (1945), y que la literatura de las ciencias sociales denomina “proceso de urbanización”-. Sin embargo, hay quienes persisten en otorgarle la categoría de playa exclusiva y se han reservado un pequeño espacio -el sector El Elio-; los jóvenes huanchaqueros llaman “pitucos”³⁰ a quienes se han apropiados de ese territorio, desde el que irradian no sólo sus modos de vida y algunos valores positivos como el deporte, sino también otros degradantes, como la agresividad racista hacia el pueblo huanchaquero y sus visitantes “cholos”³¹.

Las elites no han renunciado a la exclusividad, porque es una manera de distinguirse y de no contaminarse con las emergentes clases medias que pugnan desesperadamente por acercarse y mezclarse. Es más, ir a la playa en el concepto juvenil es ser moderno, estar a la moda; por eso para ciertos jóvenes ser “huanchaquero” es sinónimo de playero.

Es que en las playas se desarrollan actividades sociales que otorgan prestigio. Por ejemplo, en verano participan de los conciertos de rock o salsa que semanalmente se realizan en Playa Azul, La Poza, o en la loza deportiva Cancha Naranja, en el sector El Elio. O las Olimplayas que convocan a las playas “pitucas” de la costa peruana, desde Tumbes a Tacna, donde el deporte y los conciertos de música moderna son sus principales actividades.

El evento va por su cuarta versión, y participan mayoritariamente las clases medias; sin embargo, la idea que se propala hacia el pueblo huanchaquero y trujillano es la de ser una actividad de y para “pitucos”, se le atribuye un carácter elitista. No son lo mismo las playas La Poza que Playa Azul; Los Potos que El Boquerón; El Elio que El Muelle. Se trata de “pitucos” versus “cholos”.

Empero, para la población huanchaquera el mar seguirá siendo un lugar de refugio cuando falta el pan en la mesa; retornar a la pesca es la alternativa si la familia está mal económicamente o no tiene un trabajo estable, pues el mar le otorgará la subsistencia. Superadas las dificultades, volverán a la actividad que desempeñan y el mar pasará a ser nuevamente lugar de esparcimiento.

De la palabra sagrada “Quibisich” a la palabra ansiosa “Los Potos”

No hemos encontrado el significado de la palabra Quibisich pero, en opinión de las personas adultas, y al igual que ocurre con los nombres que reciben otras playas de

- 30.- Es una expresión popular valorativa que identifica a un grupo social, inicialmente la clase alta; hoy se hace extensiva a la clase media. A los sectores populares que imitan a la clase media se les denomina “apitucados”, tal como puede estar ocurriendo en Huanchaco.
- 31.- Expresión popular valorativa para referirse a las personas de sectores populares de origen autóctono principalmente.

la zona como Huancarute y Suchiman, se trataría de nombres sagrados, ya que “los antiguos” bautizaban las playas en función de acontecimientos milagrosos o prácticas rituales que tenían lugar allí.

En el trabajo de campo registramos diecinueve playas que “marcaron” los pescadores y se asumen pertenecientes al pueblo de Huanchaco. Tres de ellas tienen denominaciones que posiblemente sean producto de la corrupción de voces de alguna lengua de origen prehispánico: Quibisich, Huancarute, Suchiman³².

Antes de 1950 “marcaron” dieciséis playas cuyos nombres aluden al entorno ecológico e histórico; Tres Palos, El Palito, El Nueve, El Buque Varado, Tres Ventanillas, El Boquerón, La Curva, El Muelle, El Shilco, La Punta del Barranco, El Mogote, El Enseco, El Hueso, Huanchaquito, Barro Colorado, La Bocana Chica. Desde la década del sesenta han surgido siete playas que “marcaron” los pescadores para sus faenas y los nombres que reciben están cargados del frenesí modernizante de estos días que apabulla a Huanchaco, se trata de: Los Potos (entre El Hueso y El Enseco); Playa Azul (en El Mogote); La Poza (entre Quibisich y la Punta del Barranco); el Elio (en Huancarute); Los Totorales (entre El Boquerón y Suchiman); El Silencio (entre Suchiman y Tres ventanillas); Las Tietas (en Huanchaquito)³³

Como se observa, el cambio de denominación de las playas tampoco ha sido ajeno al proceso de modernización, y expresa la secularización y tal vez el enajenamiento del espacio ritual de reciprocidad huanchaquera. En efecto, cada playa a su vez otorga a la población pescadora variedad de productos para su sustento³⁴ y las siete mencionadas alteran estas funciones dando paso al esparcimiento en la temporada de

- 32.- Según Rostworowski, la lengua “Pescadora” del litoral norcosteño, sería la que hablaron los pescadores, además del yunga o Mochic, en los valles de la costa norte. Cita el Documento Anónimo de 1638 publicado por Josefina Ramos, en el que “se nombra la ‘pescadora’ sólo para Guañape, Virú, Moche, Mansiche, Guanchaco, San Sebastián [Mansiche] Santiago de Cao...”. Véase Rostworowski, *Recursos naturales...*, pp. 95-100. ¿Estos nombres serían voces de la lengua Pescadora? Más adelante, refiriéndose a la lengua “Pescadora”, así denominada por los españoles, la misma autora anota que “ahora se ha puesto en tela de juicio su existencia”, y concluye que “De haber existido la “Pescadora”, es posible que no se le pueda clasificar como una lengua, sino que quizá fue una especie de lingua franca, usada en ciertos sectores de la costa, y que permitía a los pescadores de diversos lugares entenderse entre ellos”. Véase Rostworowski, *Costa Peruana Prehispánica* (Lima, IEP, 1989), pp. 270-271.
- 33.- El profesor Walter Díaz Sánchez me refirió haber registrado los nombres antiguos de diecisiete playas, los que publicará en una segunda edición de sus *Tradiciones de Huanchaco* (Entrevista, 2/1/ 1995) [La publicación del libro se hizo en 1998 y no consigna nueva información al respecto].
- 34.- Se puede observar un mapa que señala las playas y los productos ictiológicos y moluscos que “salen” o “sacan” en el litoral huanchaquero, en: Fernando Cueto Ruíz y otros, “Pesca artesanal y manifestaciones culturales en Huanchaco”, Informe de prácticas pre-profesionales. Programa Académico de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Trujillo (Trujillo, UNT, 1982).

verano. Además, se realizan otras actividades productivas vinculadas a la pesca artesanal o al balneario de carácter tradicional. Para la pesca con espinel de Huancarute a El Elio y de El Boquerón a Tres Palos; mariscar de El Elio al Boquerón. Salida, retorno y actividades con aparejos de pesca en caballitos de totora desde El Muelle hacia al norte en la misma playa; comercio ambulatorio y quioscos de bisutería, artesanía, comidas y bebidas desde Huancarute hasta El Muelle y el malecón.

Se ha pasado de la evocación sacra, ancestral, a expresiones que aluden a la vida moderna e inclusive los nombres de los quioscos y “ramadas”, que expenden ceviche y cerveza preferentemente, tienen nombres sugerentes o en idioma extranjero: en La Poza se encuentra el restaurante “Sun Kella” -la población aún lo denomina así a pesar que hace un año cambio su nombre por el de “Casa Marina”-; en Playa Azul -que imita la fisonomía de playa tropical (con palmeras)- hay seis ramadas, algunas con denominaciones muy sugestivas, como La Movida, El Paraíso, La Herradura y Sunset, entre otros.

Caballitos por tablas

La introducción de tecnologías modifica la actividad productiva y la vida social. Con ella las visiones y prácticas sociales aparecen como nuevas, originales. Las nuevas generaciones de huanchaqueros están dejando la otrora predominante actividad de pesca en caballito de totora, reemplazándolo por la tabla hawaiana.

Ahora los Huamanchumos, Piminchumos, Ucañanes, -no muchos aún- prefieren el *surf*. El mar de sus ancestros les sirve para la práctica de este deporte moderno³⁵ y figuran en los primeros lugares en las competencias que se realizan en las costas peruanas. En su opinión “ser pescadores de caballitos es estar quedao pue. Eso ha sido de nuestros aguelos. Si, si pue. Es que la tabla es bacán pue”.³⁶

El advenimiento de la modernización, y los valores que porta, propicia que las nuevas generaciones dejen de ver el mar como el espacio vital que fuera desde hace milenios, y que abandonen una forma de subsistencia no sólo por lo atractivo del deporte o lo “bacán”, que otorga el prestigio social al que alude nuestro informante; sino que además factores como la educación, que desplaza a otras actividades económicas, explican este hecho. Y esto no puede ser motivo de reproche, lamento o desesperación como muestran los estudios universitarios, publicaciones periodísticas, opiniones de

35.- En el marco de las actividades culturales que desarrolló el II Festival del Mar “Chan Chan” 1990, entre los disertantes y organizadores se insistía en la idea que el *surf* o deporte de la tabla hawaiana tendría su referente más remoto en el Caballito de Totora de la costa norperuana; sin embargo no se presentó ningún estudio que sustentara la hipótesis, más allá de la especulación o deducción empírica, aún cuando entre los disertantes estuvieron el legendario navegante y explorador Thor Heyerdhal -quien en 1949 en la balsa de totora *Kon Tiki* partió de las costas peruanas y arribó a las islas polinesias- y el doctor Víctor Rodríguez Suy Suy, conocido estudioso del pueblo Muchik, quienes ciertamente no respaldaron el rumor.

36.- Testimonio de Jaime Huamanchumo (Huanchaco, 1968), 14/4/1994.

ecologistas, autoridades y empresarios que han expresado su sentir ante la extinción de los caballitos de totora. El profesor Walter Díaz Sánchez, huanchaquero ilustrado, respalda la idea que las nuevas generaciones abandonen la pesca en caballito de totora, porque mantiene al pescador y su familia en la pobreza, ignorancia y en condiciones no dignas de vida.³⁷

El rescate como *souvenir*

Con la modernización, en los años sesenta, surgió la corriente denominada ecología social en el ámbito académico, que rápidamente se irradió extramuros: conservar la naturaleza y recuperar las tradiciones para incorporarlas al mundo moderno, llevó por epígrafe. El eco fue recogido por empresarios sensibles y modernos, y Huanchaco también tiene sus exponentes.

Los huanchaqueros ilustrados, y en especial los que llegaron a residir en su seno o en la temporada de verano -que a su vez se reclaman huanchaqueros-, en los últimos años han realizado esfuerzos por institucionalizar el rescate del pueblo y sus tradiciones en festividades sociales y culturales; empero, las más de las veces las motivaciones no escapan al buscadísimo prestigio social y al lucro -como para no desentonar con las bondades de la modernización-.

Quizá los casos más elocuentes sean el Festival del Mar, el Carnaval Huanchaquero o el Día Primavera Huanchaquero, donde la Municipalidad local se erige como patrocinadora después de los promotores, obviamente. Si describimos brevemente el Festival del Mar encontramos el *souvenir*: se trata de un conjunto de actividades deportivas y culturales cuyo propósito es incentivar el sano esparcimiento y sensibilizar la recuperación de la práctica tradicional del caballito de totora y del entorno ecológico. En el rubro deportivo se realiza el campeonato de tabla hawaiana y el de caballito de totora; en el cultural, el “ritual de la chicha y el augurio”, y el cuadro en vivo de “el arribo de Tacaynamo”, principalmente.

Caballitos y tablas son prácticas del mar, pero para distintos grupos de practicantes y público. Las actividades culturales reconstruidas en libreto por un grupo especializado (actores), aparentemente dirigido al pueblo, están orientadas al público foráneo, extranjero de preferencia, que es convocado por una agencia de viajes local, y por cierto, patrocinadora del festival.

Desde esta perspectiva, el rescate de Huanchaco aparece como *souvenir*, en la medida que el pueblo de raigambre huanchaquera no participa con sus puntos de vista y se le toma en cuenta sólo para ser exhibido como los “indígenas” peruanos sobrevivientes que practican una actividad tradicional. El rescate de las tradiciones del pueblo peruano debería tener criterios y fines modernos, lo que implica poner de relieve el futuro de las tradiciones populares desde los herederos, que en este caso particular asocian profundamente sus costumbres, su cultura, su vida misma con el mar.

37.- Entrevista al profesor Walter Díaz Sánchez.

Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevadas a cabo en el Caribe (1689-1713)

Christian Buchet*

La historia marítima del espacio caribeño ha permanecido durante mucho tiempo en la oscuridad pese a que puede brindarnos valiosas enseñanzas. En esta zona, que Eric Williams calificaba de “campo de batalla de Europa”, se llevaron a cabo operaciones navales de largo alcance que, atendiendo a su prolongada duración, condiciones climáticas desfavorables y dificultades para reabastecerse y reparar los buques, permiten someter a prueba y evaluar en cierta medida el nivel alcanzado por las diferentes marinas europeas.

El período de las guerras de la Liga de Habsburgo y de Sucesión Española nos parece particularmente interesante. Las hostilidades que se desarrollaron en él y que se refieren a América, tienen dos aspectos: las operaciones de convoyes, muy importantes durante la Guerra de Sucesión Española, y las numerosas operaciones combinadas que se llevaron a cabo durante la Guerra de la Liga de Habsburgo. Además, en muchos aspectos, este período parece marcar un cambio en la historia marítima del espacio caribeño.

Es a partir de la Guerra de Sucesión Española que los ingleses instituyeron todo un dispositivo para tratar de interrumpir las comunicaciones de sus enemigos con el Nuevo Mundo. Se trataba de privar a España -y en menor proporción a Francia- de los subsidios americanos, interceptando las flotas de la plata. Inglaterra esperaba así desgastar la combatividad de sus dos adversarios y, si lograba hacerse dueña de esos ricos cargamentos, reducir aún más sus fuerzas.

Para ello, los británicos y sus aliados holandeses instituyeron una doble barrera: la primera en los mares europeos, en donde sus escuadras navegaban con la finalidad de apoderarse de los buques enemigos que salían o retornaban de América; la segunda en el Caribe.

El método utilizado por franceses y españoles para intentar franquear ese cerco consistía en agrupar los galeones en convoyes y hacerlos escoltar por poderosas es-

* Director del Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime, Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres. Miembro de Thalassa - Francia.

cuadras. España, cuyas fuerzas navales habían disminuido, confiaba a Francia el buen desarrollo de esta tarea.

Durante los doce años de la Guerra de Sucesión Española, seis convoyes intentaron la doble travesía. Estos movilizaron solamente en el Caribe no menos de 16 escuadras, tanto francesas como inglesas. Conviene hacer un sucinto recuento de estos convoyes para comprender mejor estos hechos.

1. El primer convoy, comandado por Chateaurenault, fue vigilado desde su formación. El enemigo conocía todos sus movimientos, pese a lo cual no pudo impedir que zarpara porque la escuadra francesa que lo protegía era superior a las fuerzas británicas que lo vigilaban. El tornaviaje fue avisado y la operación terminó en Vigo, en el desastre que se conoce.
2. El segundo convoy fue confiado a Ducasse, ese mismo año 1702, debiendo ir de Brest a La Coruña para embarcar al nuevo virrey de Méjico, el Duque de Albuquerque, y su corte. Los ingleses estuvieron bien informados: una de sus escuadras, bajo las órdenes del vicealmirante Munden, se había adelantado y lo esperaban frente a La Coruña. Gracias a sus hábiles maniobras y al tiempo brumoso -hay que subrayar el feliz concurso de circunstancias necesarias para poder entrar o salir con una escuadra-, Ducasse logró entrar en el puerto y Munden fue relevado. El buque detectado con anticipación en América, fue interceptado cerca de Cartagena por Benbow, pero después de seis días de combate y persecución por los buques enemigos logró escapar del almirante inglés¹.

Al aproximarse a las costas europeas, Ducasse encontró a la escuadra del vicealmirante Graydon, quien tenía órdenes de dirigirse a las Antillas con la mayor rapidez posible, sin detenerse a perseguir a los buques enemigos con los que se pudiese cruzar. Interpretando esta directiva en el sentido más estrecho, Graydon hizo que el navío que encabezaba la expedición, y que ya se había comprometido en la acción, volviese... lo que permitió al almirante francés retornar a Brest sin dificultad².

- 1.- Benbow debió abandonar la acción porque sus capitanes se oponían abiertamente a continuar el combate [Calendar of State Papers (C.S.P. en adelante), America and West Indies (1702-1703), n° 123, Benbow au Comte de Nottingham (11/09/1702). (Ese combate se encuentra muy bien descrito en esta relación de seis páginas)]. Dos de ellos fueron condenados a muerte y otros tres retirados del servicio [C.S.P., America and West Indies (1702-1703), n° 143, 289 y 1063]. Atendiendo a lo sugerido por Burns [Sir A. Burns, *History of the British West Indies*. Allen, Londres, 1965, p. 413], uno de los motivos de esta aparente cobardía habría sido el poco deseo de algunos capitanes de obedecer a un hombre cuyo padre había sido un modesto curtidor.
- 2.- Por esta falta de iniciativa, Graydon fue juzgado “incapaz de servir a S.M. Británica” por el Comité de Lords “nombrado a fin de examinar los asuntos de la Marina”. Thomas Lediard, *Histoire navale de l'Angleterre...*, Duplain, Lyon, 1751, t. II, p. 376.

Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas...

En esta oportunidad se puede ver la suerte increíble que tuvo Ducasse, que tres veces en el curso de esta expedición logró escapar a escuadras enemigas más poderosas.

3. Un tercer convoy, de poca importancia, logró pasar sin escolta a fines de 1703. El almirante Garrotte, que lo comandaba, aprovechó efectivamente la ausencia casi completa de fuerzas navales inglesas en las Antillas para hacer volver a Europa algunos galeones.
4. Un cuarto convoy, que partió de Cádiz sin escolta el 10 de marzo de 1706, escapó milagrosamente de la escuadra de vigilancia inglesa que se encontraba retenida durante veinticuatro horas en el banco de arena del Tajo por el comandante del fuerte de la desembocadura, que interpretó en su sentido más estrecho sus instrucciones de detener cualquier navío, sea cual fuere su origen. Los ingleses acusaron a los portugueses de traición. Tal vez se pueda pensar, efectivamente, que los partidarios de Felipe V hayan estado de acuerdo con alguien en Lisboa³.

El convoy llegó a su destino sin haber sido detectado gracias a una travesía extraordinariamente rápida (cuarenta días de Cádiz a Cartagena)⁴.

Su retorno fue menos feliz, la parte más rica -la Flota de la Tierra Firme- fue destruida en el Caribe por el comodoro Wager⁵.

5. La quinta expedición es de una naturaleza estructuralmente diferente. Efectivamente, a fines de 1707, ante los peligros que el predominio marítimo británico significaba para las flotas de la plata, los franceses lograron persuadir a sus aliados españoles⁶ de utilizar un método que le había dado muy buenos resultados a los comerciantes franceses tanto en La Mancha como en el Atlántico. Ese procedimiento implicaba abandonar el antiguo sistema de convoyes, relativamente rígido, y emplear pequeños grupos de buques, muy veleros, fuertemente armados (hasta 30 y 50 cañones), bastantes poderosos para resistir a los corsarios aislados, poco numerosos para poder pasar entre las “redes” de los cruceros ingleses, y bastante rápidos y móviles, a fin de escapar si eran descubiertos⁷.

Fue así como en diciembre de 1707, seis fragatas francesas, bajo el comando del Barón de Doroigne, cruzaron hasta Veracruz⁸ sin problemas. El grupo

3.- Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española*, Madrid 1901, VI, p. 88.

4.- *Ídem*, VI, p. 77.

5.- Bajo protección francesa, el resto de la flota llegó a Pasajes, puerto situado fuera de las rutas acostumbradas, sin ser descubiertos por haber navegado muy rápidamente (58 días de La Habana a Pasajes) y fuera de la ruta normal). Archivo Nacional (AN en adelante): Marina B2 - 208, f. 1173- El Ministro a Ducasse (12/9/1708).

6.- Sobre ese proyecto ver AN: Marina B2 - 196, f. 1197, Pontchartrain a Ducasse sobre la opinión de don Andrés de Pez sobre el proyecto de las seis fragatas (27/3/1707).

7.- AN: Marina B2 -197, f 3-4, el Ministro a Daguessou (2/4/1707).

8.- AN: Marina 82 -207, ff 796 y 960, el Ministro a Doroigne. Lediard, *Histoire navale de*

Christian Buchet

volvió sin incidentes y arribó a Cádiz en 1710, con un cargamento de diez millones de piastras. Este discreto método había triunfado más allá de todas las esperanzas.

6. El sexto y último viaje, comandado por Ducasse en 1712, fue la negación misma del convoy. Ducasse, que sólo disponía de tres buques de guerra para asegurar la cobertura, decidió deliberadamente, al retorno, sacrificar su convoy para salvar el cargamento que había hecho embarcar en sus propios buques⁹.

Hagamos un balance: en esos seis convoyes, tres fueron en parte destruidos (Chateaurenault, Ducasse en 1708, Ducasse en 1712), un cuarto fue interceptado por tres escuadras británicas cuyas malas maniobras le permitieron escapar. Sólo dos convoyes pudieron llevar a cabo sus misiones sin dificultad: aunque hay que señalar que el convoy del almirante Garrotte se benefició del único momento de ausencia de las fuerzas navales británicas en el mar de las Antillas, y que el último convoy, el de las seis fragatas, tuvo una estructura particularmente distinta al de los otros cinco.

A la luz de estos resultados, debemos condenar el método de los convoyes para proteger la flota mercante contra un enemigo que dominaba los mares. Incluso sin tener en cuenta el ahorro nefasto de las fuerzas¹⁰, ni la impotencia combativa de la escolta, la razón esencial para condenar esta práctica se ubica en su falta de secreto.

La formación de un convoy de ese tipo demandaba bastante tiempo, y su partida, a fin de cuentas, no se podía disimular en una costa en donde el enemigo tenía toda libertad para observar. No se debía pues llamar la atención del enemigo sobre una presa tan tentadora cuando se estaba a su discreción. Cabe agregar que la extraordinaria eficacia del servicio de información inglés le permitió, en varias oportunidades, anticipar los movimientos de las fuerzas franco-españolas.

Quizá el mejor medio para escapar al enemigo era, como lo muestra el éxito de las seis fragatas, no concentrar ni utilizar buques pesados de transporte, como los galeones, sino buques extremadamente rápidos, capaces de defenderse contra los corsarios aislados, y hacerlos navegar en pequeños grupos. Esta técnica fue utilizada por Francia para su propio comercio y se reveló muy buena: durante toda la guerra el comercio francés de alta mar continuó siendo extremadamente activo.

l'Angleterre..., II, p.74.

- 9.- El 5 de agosto, a lo largo de Cartagena, el encuentro -verdaderamente inevitable- se produjo. Littleton eligió por presa a los galeones, mientras que Ducasse aprovechó para evadirse, teniendo en las bodegas de sus buques cerca de ocho millones de piastras. AN: Marina B4 - 203, f. 103; Marina B4-J5, Charitte a Pontchartrain el 30/10/1711; Marina 4 jj 43. piece 6, journal de navigation du vaisseau *l'Hercule* (Diario de navegación del *Hércules*). C.S.P., America and West Indies (julio de 1711 - junio de 1712), n° 82.
- 10.- La preocupación de Chateaurenault por ejercer una defensa cercana al convoy fue tan grande que no se percató que su mejor opción era destruir las naves de Benbow, a las que duplicaba en fuerza.

Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas...

Uno puede preguntarse porqué este método fue reservado a los cargamentos franceses, relativamente poco preciosos, mientras que el rígido y extremadamente vulnerable sistema de convoyes fue mantenido durante toda la guerra, pese a llevar cargamentos infinitamente más valiosos.

Los motivos son, sobre todo, de orden psicológico y de interés privado. Los españoles no miraban con agrado la alianza con los franceses, pues las guerras anteriores sólo habían dejado sentimientos de odio y de orgullo herido. Fue por ello que el poderoso Consejo de las Indias -en parte por desconfianza respecto a Francia, en parte por pereza para modificar los reglamentos que regían hasta los más ínfimos detalles del comercio de Indias- se opuso a todas las propuestas presentadas por los delegados franceses en Madrid -Ducasse y Daubenton de Villebois- sobre asuntos marítimos y comerciales durante más de siete años (1702-1709), y que buscaban mejorar las comunicaciones entre España y su imperio¹¹.

Antes de cerrar esta primera parte, quisiéramos subrayar dos aspectos que me parece no han sido considerados adecuadamente hasta ahora.

El primero es la gran calidad de los buques franceses destinados a este tipo de expediciones. Así como hemos demostrado en nuestra tesis, esos buques fueron elegidos en virtud de características particulares, como capacidad de carga, antigüedad y lugar de construcción -de preferencia occidental-. La velocidad de los buques fue, sin embargo, el criterio determinante. Efectivamente, no se puede dejar de observar y quedar sorprendido por el hecho que todos los vectores enviados a América durante esta guerra tuvieron, sin excepción, una connotación de gran velocidad, o muy grande velocidad¹². La genialidad en la maniobra de un Ducasse (que merece con mucha razón que un buque de la Marina Nacional Francesa lleve su nombre) tenía cómo ejercerse y nos ayuda a entender mejor la serie de infortunios que sufrieron nuestros amigos británicos al verse confrontados con una estrategia de avanzada.

El otro punto que debemos resaltar es que el relativo éxito inglés fue resultado de una fuerte concentración de sus buques en aguas españolas, donde la mayoría de esas “colisiones” tuvo lugar. A partir de 1703, con la entrada de Portugal en la guerra, que ofreció a Inglaterra una base de operaciones muy bien situada, la fachada atlántica de la península ibérica se convirtió en el principal teatro de operaciones.

- 11.- He aquí un ejemplo de lo que escribía Ducasse en mayo de 1705: “Hace mucho tiempo que conozco que el Consejo (de Indias) expone a las Indias a caer en manos del enemigo, antes que recurrir a los remedios que pueden aportar los franceses. No son tan cultos como para disimular hábilmente su juego”. (AN: Marina B4 - 28, f. 348). Consultar igualmente: AN: Marina B4 - 28, f. 358, carta de Ducasse a Pontchartrain (14/05/1705); f. 355, carta de Ducasse a Pontchartrain (17/5/1705); ff. 404-405, Ducasse a Pontchartrain con respecto a las quejas del Consejo de Indias; f. 367, Ducasse a Pontchartrain (4/8/1705).
- 12.- Christian Buchet, *La lutte pour l'espece caribe*, Paris, Librairie de l'Inde Editeur, 1991, II, capítulo XI.

Christian Buchet

Inglaterra olvidará esta enseñanza durante los primeros años de la Guerra de la Sucesión de Austria, de ahí que hasta 1747 los resultados hayan sido magros en cuanto a la intercepción de los convoyes franceses, fecha en que bajo la dirección del almirante Anson, ella volverá a esta noción de teatro principal de operaciones¹³.

El estudio de las operaciones combinadas aporta también una lección.

A veces se tiende a subestimar -ante la gran estabilidad de las posesiones coloniales europeas en las Antillas- la importancia de las operaciones militares que fueron llevadas a cabo allí.

Eso es particularmente cierto durante la Guerra de la Liga de Augsburgo, que denota una verdadera vocación antillana inglesa, puesto que cuatro poderosas expediciones fueron enviadas a esta zona entre 1690 y 1696, con una estrategia global de conquista de los territorios franceses. El momento parecía eminentemente favorable, pues Francia, ocupada en sus proyectos de invasión a Inglaterra, no tenía ni las fuerzas necesarias, ni la voluntad de oponerse a esa estrategia, considerando que la larga duración de esas travesías no permitía llegar al Caribe antes de la estación de lluvias, lo que a su vez aumentaría la mortalidad de las dotaciones.

Al margen de algunos escasos refuerzos en 1692, desde el comienzo de las hostilidades hasta 1696, es decir durante siete años, las Antillas Francesas tuvieron que defenderse solas. Los resultados de esta situación tan particular son sorprendentes: no solamente las cuatro expediciones británicas fracasaron, sino que también la presencia francesa en el Caribe se vio reforzada.

La aparente causa del fracaso de esas cuatro campañas es la misma: la espantosa mortalidad que devasta las tripulaciones y las tropas de desembarco. El comodoro Wright debió abandonar las operaciones contra Guadalupe después de haber perdido cerca del 50% de su cuerpo expedicionario por enfermedades endémicas¹⁴. Wren perdió en 1692 la “parte más grande de su mundo” y no pudo emprender la más mínima acción¹⁵. Al año siguiente, Wheeler debió interrumpir las operaciones comenzadas brillantemente contra La Martinica, porque las “fiebres” habían hecho perecer a la mitad de sus hombres¹⁶. En cuanto a la expedición llevada a cabo en 1695 por el comodoro Wilmot contra Santo Domingo, no fue menos maltratada pues perdió por esas causas el 61% de los hombres que habían desembarcado¹⁷.

Pero este no es el único elemento que explica las verdaderas razones del fracaso de esas expediciones, incluso de las que Inglaterra intentará durante la guerra lla-

13.- Nuestra tesis, op. cit., I, pp. 574-584.

14.- Datos establecidos en base a C.S.P. Domestic Series (nov. 1691 - dic. 1692), p. 349.

15.- C.S.P. America and West Indies (1689-1692), n° 2110 y 2189. Lediard, *Histoire navale de l'Anglarette...*, II, p. 74

16.- Datos establecidos en base a C.S.P., America and West Indies (1693-1696), n° 282, 339, 347 y 441.

17.- Datos establecidos en base a C.S.P., America and West Indies (1693-1696), n° 1983, 1946, 2026 y 2028.

mada de la Oreja de Jenkin (1739-44). Debemos ir más lejos en nuestro estudio y analizar las razones por las cuales Inglaterra no supo o no pudo –contando con similares adelantos tecnológicos que los franceses- limitar lo devastadores efectos de estas enfermedades.

Muy temprano -desde el comienzo de la Guerra de la Liga de Augsburgo- el Almirantazgo inglés tomó conciencia que la larga navegación de una escuadra hasta el Caribe -dos meses a dos meses y medio-, debilitaba considerablemente a los hombres. Por ello, dispuso que dichas formaciones hicieran escala en bases de reaprovisionamiento para que los hombres puedan restablecerse antes y después de las operaciones, y que las operaciones fuesen llevadas a cabo rápidamente.

Sin embargo, esos dos conceptos se mostraron incompatibles, lo que explica la serie de desastres sanitarios que acabamos de mencionar.

En efecto, recalar en bases de reaprovisionamiento caribeñas -al retardar el comienzo de las operaciones- destruía frecuentemente la necesaria sorpresa que se requería para llevar a cabo las operaciones rápidamente. Es lo que ocurrió sobre todo a las expediciones comandadas por Wheeler, Wilmot y Walker.

Además -otra paradoja-, con el tiempo las islas tuvieron una expansión demográfica importante. Para apoderarse y, con más razón, conservar una plaza, Inglaterra debía aumentar considerablemente los efectivos de sus expediciones. Mientras que Wright y Wren sólo podían contar con las milicias locales para las operaciones llevadas a cabo en tierra, a Wheeler se le asignaron 1,900 soldados en 1693; a Wilmot se le dieron 1,800 soldados en 1695; y a Walker se le otorgaron casi 4,000 hombres en 1703.

Al aumentar efectivos, los preparativos fueron incrementándose en el tiempo, disminuyendo en la misma proporción las posibilidades de sorprender a su objetivo. Asimismo, hay que considerar que la larga duración de las travesías no permitía llegar al Caribe antes de la estación de lluvias, lo que aumentaba la mortalidad.

Sorprendidos, por la total interferencia entre las operaciones de conquista de la Liga de Augsburgo y la estación de las lluvias, nos hemos interrogado sobre el conocimiento que podía tenerse sobre los determinantes efectos de la meteorología para la planificación y ejecución de las expediciones.

De hecho, se tomó conciencia de esto de manera relativamente temprana, inmediatamente después de la campaña realizada por Wright en 1691. Efectivamente, mientras que sólo se mencionaba a la “estación de los huracanes”¹⁸, en las instrucciones dadas a Wright no se hace ninguna referencia a un calendario ligado a la estación de lluvias¹⁹. Las dadas al comodoro Wren le recomiendan dejar las Antillas en la primavera²⁰. Wheeler, que mandaba la expedición siguiente, tuvo igualmente órdenes de

18.- C.S.P., *America and West Indies* (1689-1692), n° 150, 1004, 1036 y 1557

19.- C.S.P., *Domestic Series* (13/2/1689 - 4/1690), p. 363. Instrucciones dirigidas por el Rey a Wright (12/12/1689).

20.- Las instrucciones dirigidas a Wren son copiadas en: Thomas Lediard, *The naval history of England, in all its branches; from the Norman conquest in the year 1066, to the*

Christian Buchet

emprender el retorno cerca del 15 de mayo²¹. Desgraciadamente, mientras las órdenes reales daban por seguro que las naves saldrían en septiembre o a principios de octubre de 1692, ellas realmente dejaron Europa con tres meses de atraso, es decir a fines de enero de 1693²². En consecuencia las operaciones se cumplieron sobre la estación de lluvias, lo que constituyó, según el gobernador Codrington, la causa principal del fracaso de los ingleses en Martinica²³.

La misma situación se produjo en la expedición bajo las órdenes de Wilmot en 1695. Por dificultades de orden financiero, la escuadra sólo pudo zarpar a principios de febrero, o sea más de tres meses después del tiempo previsto²⁴. Las operaciones contra Santo Domingo se desarrollaron en plena estación de lluvias y el gobernador de Jamaica, Sir Beeston, vio en ello la explicación de la horrenda mortalidad que diezmó el cuerpo expedicionario²⁵.

Así, el aumento numérico de los efectivos -necesario, hay que recordado, para que las operaciones pudieran ser realizadas rápidamente- agrava finalmente la condición sanitaria de las tropas ante la incapacidad de los ingleses de armar sus escuadras en el tiempo necesario.

Además, el desarrollo de las fuerzas terrestres que componían las expediciones condujo a un comando autónomo de las dos armas (marina y ejército), que perjudicaba considerablemente la rapidez que convenía a la realización de las operaciones. Basta para convencerse recordar los desacuerdos que sucesivamente enfrentaron a Wright con Codrington, a Wilmot con el general Lilingston, etc.

Para que Inglaterra superara estos problemas, hubo que esperar a los últimos años de la Guerra de los Siete Años. En efecto, al abastecerse en América del Norte de hombres, víveres y materiales que Inglaterra no podía brindar de manera oportuna, pudo finalmente triunfar en las Antillas y dotar a su marina con una organización aún más estructurada²⁶. Citemos algunos aspectos: clara repartición de las funciones y de las responsabilidades que incumben a la marina y al ejército, desarrollo de señales, mejoras técnicas del desembarco, desarrollo de la logística...; todos aquellos aspectos que no le permitieron a Inglaterra dominar el Caribe durante la Guerra de la Liga de Augsburgo.

conclusion of 1734. Collected from the most approved historians, English and foreign, authentick records and manuscripts, scarce tracts, original journals, &c., Wilcox., Londres, 1735, p. 654.

21.- C.S.P., America and West Indies (1693-1696), p. X.

22.- C.S.P., America and West Indies, n° 336, Codrington au Concil of Trade and Plantations (10/5/1693).

23.- *Ídem.*

24.- C.S.P. America and West Indies (1693-1696), n° 1532.

25.- C.S.P., America and West Indies (1693-1696), n° 2028, Beeston au Council of Trade and Plantations (24/8/1695).

26.- Cf. Nuestra tesis, *op. cit.*

Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas...

En dicho conflicto, las cuatro expediciones británicas no habían obtenido ningún resultado esperado, y por el contrario habían debilitado las capacidades de autodefensa de sus colonias. En efecto, para hacer frente a la penuria de los hombres, como consecuencia de las elevadas tasas de mortalidad, los capitanes no tenían miramientos en enrolar a la fuerza a cierto número de habitantes de las colonias. El remedio sólo provocó que se desplazará el problema, despoblando así las colonias británicas, al mismo tiempo que para evitar ese enrolamiento obligado, numerosos habitantes dejaron las islas inglesas, favoreciendo las depredaciones de los filibusteros franceses²⁷.

Para terminar, cuando en 1696 Francia abandonó sus proyectos de invasión a Inglaterra, quedó en mejores condiciones para poner sus miras en el Caribe, o más bien en las riquezas españolas. No es la conquista de plantaciones fértiles lo que motivó las tres expediciones francesas, que en menos de dos años debían penetrar en la región, sino el afán de lucro. Los objetivos, todos españoles, avalan esto: se trataba de galeones y de ricos depósitos en Cartagena. A fin de cuentas, recordemos que el armamento de las escuadras fue financiado por capitales privados. Así, no se puede hablar de algún proyecto antillano de Francia, sino simplemente de la inserción de estos episodios de navegación en un contexto más amplio de la guerra de corso.

Los resultados estuvieron a la altura de los deseos: si Petit-Renau no pudo apresarse un modesto navío de 30 cañones, Desaugiers capturó dos galeones y el Barón de Pointis se apoderó, en 1697, de Cartagena, confiriendo a los 666 asociados que habían organizado la expedición un beneficio de 350%²⁸. Durante la Guerra de Sucesión Española, Chavagnac y de Iberville tomaron San Cristóbal; Nevis Duguay-Trouin, en 1711, se apoderó de Río de Janeiro; y Cassard se convierte en dueño por un tiempo de Montserrat, de Antigua, de Surinam y de San Eustaquio.

Aun sí esas operaciones de alfileretazos -para retomar la expresión del profesor Meyer- tuvieron éxito momentáneo y se realizaron sobre plazas quizá menos defendidas, el contraste resulta sorprendente si se compara con los resultados obtenidos por los británicos en la conducción de operaciones combinadas en esa zona.

Esto parece vincularse a la menor mortalidad de las escuadras francesas con relación a las inglesas. Las rutas de estos últimos son más largas, tanto en distancia como en tiempo, pues mientras que las expediciones francesas debían cruzar entre las Azores y Madeira, las británicas tomaban una ruta algo más al sur, haciendo escala en Madeira.

Al contrario de la marina francesa, que distribuía vino a sus tripulaciones, la Royal Navy embarcaba cerveza en sus buques; ahora bien, ésta no se conservaba más allá de las tres semanas en alta mar, de ahí la necesidad de detenerse durante la

27.- La situación demográfica en Jamaica era muy crítica, de ahí esta “hemorragia” de defensores, a la cual se añadían las grandes pérdidas humanas provocadas por el sismo del 19 de junio de 1692.

28.- Cálculo efectuado en base a AN: M 757 - Piece 3, “Mémorie historique du temps par Frere Léonard”.

Christian Buchet

ruta para abastecerse de vino, -siendo el de Madeira particularmente económico. Hemos podido encontrar en la serie ADM 110 del Public Record Office la mayoría de los comprobantes que atestiguan este abastecimiento para las diferentes escuadras.

A consecuencia de ese rodeo, del tiempo de recalada en Madeira, y de las dificultades propias para alejarse de Inglaterra, atendiendo a los vientos dominantes, la duración de los viajes británicos era significativamente mayor que los franceses, con las nefastas consecuencias que ello acarrea para la salud de los hombres. Las escuadras inglesas ponían, en término medio, diez días más para llegar a las Antillas: cinco a seis días de escala a los cuales había que añadir un tiempo de navegación superior a cuatro días del de las escuadras francesas.

La diferencia es aún mayor si se tiene en cuenta el tiempo puesto por las fuerzas navales británicas para llegar a la altura de Plymouth que hemos tomado como punto de partida en los cálculos efectuados, ya que se ponían frecuentemente dos buenos días de navegación para llegar desde Portsmouth (St. Hellen o Spithead), en donde los buques eran armados, para luego dirigirse a las islas.

Otro elemento clave que hay que señalar es la utilización masiva por parte de los franceses de los filibusteros. Estos últimos permitieron no solamente compensar las pérdidas, sino también aliviar a las “tropas regulares”, por haber sido empleadas -teniendo en cuenta su perfecta habituación al clima tan difícil de la región- como verdaderas fuerzas de elite.

Todos estos aspectos hubieran sido vanos si las escuadras destinadas para estas misiones no hubieran estado compuestas -hay que recordarlo- por buques que tenían fama de ser “buenos veleros y que tomaban bien el viento”²⁹. El hecho es que la escuadra del Barón de Pointis haya podido escapar de las dos escuadras perseguidoras (las de Nevill y de Harlow) es bastante revelador de este hecho.

Finalmente, para concluir, podemos señalar que esta campaña de Pointis en el Caribe tuvo una importante consecuencia geoestratégica que nadie en Francia había previsto, que aún se siente hoy, y que al parecer no ha sido puesta en evidencia.

La flota inglesa que había sido mantenida en el Mediterráneo hasta fines de 1695 abandonó definitivamente este mar, permitiendo así a nuestras fuerzas marítimas del Levante cooperar brillantemente en el sitio de Barcelona en 1697. Se atribuye generalmente este abandono al temor de una invasión del territorio inglés por parte de nuestras tropas. En realidad el vicealmirante Nevill, durante el otoño de 1696, fue nombrado comandante en jefe del Mediterráneo y zarpó para Cádiz el 3 de noviembre con quince buques. Inglaterra tuvo en ese momento la intención de reconquistar el dominio de los mares. Fue solamente un mes más tarde, al llegar la noticia de la eminente partida de la expedición de Pointis para las Antillas, que Nevill, reforzado con la división holandesa de Meez, fue enviado de Cádiz a Barbados³⁰.

29.- AN: Colonias C8A8, f. 3, Blénac y Dumaitz al Ministro (19/4/1694).

30.- C.S.P. Domestic Series (enero - dic. 1697), p. 187, Ellis a Williamson (8/6/1697).

Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas...

El Mediterráneo es esta vez abandonado por los ingleses que no disponían de las fuerzas necesarias para reemplazar la escuadra de Nevill que acababan de retirar. Es entonces claro, que la ausencia de esta escuadra permitió a los nueve navíos y a las galeras de Noailles actuar libremente frente a Barcelona.

La campaña de Pointis tuvo pues por consecuencia importante facilitar nuestra acción en el teatro mediterráneo al crear una poderosa diversión, cuyo resultado acabamos de ver.

El rendimiento de esta diversión es excelente: los siete buques y las tres fragatas de Pointis alejaron de los mares de Europa veintitrés navíos ingleses y holandeses. ¡Esa es, sin duda, la más bella proeza de esta expedición!

Hazards of the *Carrera del Paraguay*

Jerry W. Cooney*

For centuries the Carrera del Paraguay, the commercial trade of the Paraguay-Paraná river system, held together the litoral of the Río de la Plata. From Paraguay in the north yerba, tobacco, and timber products flowed south to Corrientes, Santa Fe, and the estuary. In turn, finished goods were shipped upriver. The creation of the Viceroyalty of the Río de la Plata in 1776, subsequent internal political and economic reforms, and ever increasing demands for Paraguay's products brought a hitherto unknown prosperity to the Upper Plata.¹ By the 1790s as many as 300 to 400 craft of all sizes and varieties left Paraguay yearly, making it then the greater river commerce in the Americas. In 1808, the banner year for the Carrera, better than 500 craft set south.²

In Asunción and other river towns, as well as the port cities of the estuary, recently arrived immigrants from Spain rose to prominence in this commerce. A complex network of credit and association held the merchants of the Carrera together.³ Paraguayans continued to build and man the boats as they had for centuries, and in ever increasing numbers river craft set south. The last years of colonial rule truly constituted the "Golden Age" for the Carrera. Yet even in this era of expanded river

* Profesor emérito del Departamento de Historia de la Universidad de Louisville, Estados Unidos.

- 1.- Still the best for the changes in the Río de la Plata in the late colonial era is John Lynch, *Spanish Colonial Administration, 1782-1810. The Intendant System in the Viceroyalty of the Río de la Plata* (London, University of London, 1958). For Paraguayan development and commerce in this era see Edberto Óscar Acevedo, *La Intendencia del Paraguay en el Virreinato del Río de la Plata* (Buenos Aires, Ediciones Ciudad Argentina, 1996); Rafael Eladio Velázquez, *El Paraguay en 1811: estado político, social, económico y cultural en las postrimerías del período colonial* (Asunción, author, 1990); and Jerry W. Cooney, *Economía y sociedad en la Intendencia del Paraguay* (Asunción, CPES, 1990).
- 2.- "Guías", 1808 in Archivo Nacional de Asunción, Nueva Encuadernación, volume 2900. Hereinafter cited as ANA-NE 2900.
- 3.- For a brief overview of the operation of the Carrera from the merchants' viewpoint see Cooney, "El surgimiento comercial de Asunción: sirviendo al interior 1776-1810", in *Economía y sociedad...*, pp. 15-36.

Jerry W. Cooney

commerce and new prosperity for the Upper Plata, merchants, owners of ships, and pilots encountered hazards on their journeys -hazards that had to be overcome for the efficient operation of trade.

Most river craft sailing south were cheap, crudely constructed flatboats (*garandumbas*, *piraguas*, etc.) or rafts, open to the elements and with a hut (*casa*) made of cane and hides above the layers of sacks of yerba. Cheap Paraguayan labor provided a large crew of peones for the rough work of rowing, unloading, and reloading the yerba when ships grounded on the shoals of the Paraná. A few skilled mariners, the pilot (*baqueano*) and the helmsman (*timonel*), operated the craft and to ensure their interest, often shared in the profits of the voyage.⁴

By the 1770s the danger of hostile canoe Indians from the Gran Chaco attacking merchant vessels had begun to recede. Even so, a boat leaving southern Paraguay in 1778 followed the old custom of shipping aboard several *soldados* for defense against such raids.⁵ And even later in the 1780s an incident occurred in which a governor of Paraguay ordered river craft to sail in convoy for mutual protection against hostile Chaco Indians.⁶ By the viceregal era, however, Indian problems were quite minor compared to the past. That fortunate change arose from the transformation of the formerly hostile and dangerous Payagúa canoe Indians of the Paraguay River into willing allies of the Paraguayans, and very useful auxiliaries (scouts, etc.) to the river commerce itself.⁷

The Paraguay was a relatively well-channeled river that presented no serious dangers to navigation; the contrary was true for the Paraná. As the latter passed through the alluvial pampas of the Río de la Plata it often changed main channels, and even its bed. New mudbanks formed every year to catch the unwary voyager. Even the most skilled *baqueano* was fooled by new, false channels, and unseen sandbars upon which craft often grounded inadvertently.

When stuck on a bank much of the yerba aboard boats had to be unloaded into lighters. Peones then placed the cargo ashore so it might dry if wet. The crew then went overboard to dig away underwater at a channel for the vessel. When the pilot judged the work well along, the boat was literally “muscle” through the new channel and over the sandbar. Before reloading the cargo, the boat was inspected for leaks and

- 4.- For the commercial operation of the river trade and also the boats involved see Jerry W. Cooney, “Una sociedad nacida del río: vida y trabajo en la Carrera del Paraguay, 1776-1811”, in *Economía y sociedad...*, pp. 123-144; and Kathleen Brown and Jerry W. Cooney, “River Boats on the Carrera del Paraguay”, *The Mariners Mirror*, 78:1 (February 1992), pp. 17-24.
- 5.- Don Antonio Ortiz y Zárate, Puerto de Ytapé y Río Tebicuary, 8/11/1778 in Archivo Nacional de Asunción, Sección Histórica, volume 142. Hereinafter cited as ANA-SH 142.
- 6.- Governor of Paraguay Joaquín de Alós to Juan Bautista Lascarraín, Asunción, 20/10/1789 in ANA-NE 3372.
- 7.- Barbara Ganson, “The Evueví of Paraguay: Adaptive Strategies and Responses to Colonialism, 1528-1811”, *The Americas*, 45:4 (April 1989), p. 486.

repaired if necessary. An astute observer of the Carrera del Paraguay in the 1790s commented dryly that the shoulder of the peon was the most common force employed in that navigation.⁸ Crews regarded grounding as a natural occurrence of navigation but the delay and work involved in such incidents meant that most pilots anchored at night when shoal water became too difficult to discern.

The high water months June through August on the Paraguay was the optimum time of departure for the south as shoals on the Paraná could more easily be avoided. That high water occasioned floating islands (*camelotes*) with some risk to navigation but with the aid of scouting Payaguás this hazard could be avoided. Folklore, however, stressed the possibility of hungry jaguars trapped upon camelotes who might swim to or board craft in search of food if a boat came too close.⁹ More dangerous, however, were hidden snags from submerged trees caught on the bottom in the main channel. These could easily rip through any hull, and baqueanos had to keep a wary eye on the river.¹⁰

Keeled ships such as *lanchas* and *sumacas*, making their way upstream under sail, endured a three to four months voyage from the delta to Asunción. Too often contrary northern winds necessitated the crew to man canoes and then they:

*...warped our vessel up in this way. One canoe went ahead first, with a coil of rope, which was let out as the canoe advanced; and the end of this rope being made fast to a tree, the vessel was hauled up. Meantime a second canoe went ahead from the tree and made fast another coil; so that the two canoes, working alternately, kept the vessel always on the move. By this operation we sometimes made six miles a day, never more;...*¹¹

When the north wind was too strong, the crew abandoned warping and anchored or tied the boat to the bank till the wind subsided. The same occurred if there was too wide a passage over which the ropes would not reach; and sometimes the vessels were tied up for as long as eight days until a favorable south wind arrived. Too often, the ship then passed into a bend of the river where that wind was of no use or again unfavorable and the whole process of warping commenced anew.¹²

Keeled ships carried finished and luxury goods to the north and rarely were they heavily laden. For that reason there was no need to lighten them when grounded. If the upstream bound boat then could not be edged off the sandbar, baqueanos resorted to a rather ingenious device. They erected two long strong poles (*horcones*) tied strongly

- 8.- Juan Francisco Aguirre, "Diario del capitán de fragata Juan Francisco Aguirre", *Revista de la Biblioteca Nacional* (Buenos Aires), 18:45/46 (1949), 402.
- 9.- J. P. and W. P. Robertson, *Letters on Paraguay: Comprising an Account of a Four Years' Residence in that Republic under the Government of the Dictator Francia* (2nd ed., London, John Murray, 1839), II, 220-221.
- 10.- Aguirre, "Diario...", 17:43/44 (1949), 403.
- 11.- Robertson, *Letters on Paraguay...*, II, 208-209.
- 12.- *Ibid.*

Jerry W. Cooney

at the top, straddling the boat. At the top were placed strong pulleys over which ropes ran. An inverted cradle of ropes was tied to the bulwarks of the boat, and then by means of the pulleys, peones literally lifted the ship off the mudbank and swung it forward. Sometimes they repeated this action several times before the craft was clear.¹³

A great natural hazard to navigation on the Paraná was the sudden, violent storms that erupted out of the pampas and endangered river craft. A Scottish merchant sailing north on that river in 1812 gave the best description.

...the whole fury of the storm broke suddenly over our heads. One great gleam of lightning, accompanied, not followed, by a clap of thunder loud enough to waken the dead, made us all start; and these were instantly followed by a hurricane [sic] so terrific, that ere we could take shelter against it, or prepare for it, every stitch of canvass we had set was blown to atoms. Our ship was hurried up against an island, our bowsprit tearing and crashing the boughs of trees which opposed its progress. Now the lightning was almost one continued flash, and the thunder rolled and cracked and pealed about us in a way to astonish even the Paraguayan crew and passengers, though so much accustomed to tropical storms of this kind. The hurricane was of short duration. It was succeeded by a rain quite in keeping with the other features of the storm. It poured down an almost unbroken sheet of water; and so it continued unabated for an hour, the thunder and lightning accompanying it with the same intensity throughout. The storm in fact lasted all day, with now rain, now heavy squalls, and the electric fluid always. Of the danger which it brought with it were made sensible by seeing, very near to where we lay, one tree completely cleft, and two or three more scorched by the lightning.¹⁴

At least these violent winds drove away the hordes of mosquitos that often made life a hell for river travelers on the Carrera.

This merchant weathered the storm in a keeled, sailing craft. Of course, the dangers to flat bottomed boats with a high profile was even greater since they suffered a high wind loading factor with no offsetting keel -especially if they were overloaded. The very force of storms upturned many vessels caught midstream by such storms, or drove them into shoals where they then overturned. As for sailing ships bound upriver, they too experienced grounding and sometimes capsized. Generally they carried iron items, clothes, and general luxury goods that were well packed. The possibility of salvage was excellent as the inventory from a wreck off Santa Fe in 1790 revealed. All the clothing, hats, knives, buttons, and miscellaneous hardware items were recovered from the foundered vessel with no or little damage. However, pottery was broken and paper items ruined. Obviously, fresh water is not as damaging to goods as is salt, and if

13.- *Ibid*, II, 209-210.

14.- *Ibid*, II, pp. 206-207.

the items were well-packed and recovered promptly little loss occurred.¹⁵

Not only cargo boats were wrecked by storm or currents, but log booms bound for the south broke up as well. One such accident in 1809 engendered a lawsuit over a boom (*jangada de palmas*) brought out of the Río Aquidabán at the northernmost reaches of the Carrera del Paraguay. The jangada nearly arrived at its destination, the Bay of Asunción, but the “violence of the current” prevented anchorage so logs could then be individually directed into the harbor. The pilot in charge of the boom was an out-of-work ship caulker who apparently did not know his business. As custom dictated, rights of salvage were then sold to a local merchant.¹⁶

The southern terminus for river craft on the Carrera del Paraguay was Las Conchas, a Paraná river town on the delta. There crews were paid off, cargo unloaded and warehoused, and many of the one-way craft broken up for their valuable wood. From Las Conchas carts carried items some thirty miles overland to Buenos Aires, the viceregal capital.¹⁷ However, anchorage at Las Conchas did not signify an end to hazards. The Paraná River regularly experienced heavy floods, damaging carelessly stored goods. When very high water on the river coincided with strong winter winds from the estuary pushing up the delta, disaster occurred. In early June of 1805 a great storm blowing out of the southeast wreaked havoc upon the estuary of the Río de la Plata, sinking or throwing far on land better than thirty ships off Montevideo, destroying houses throughout the estuary, and sending waters up through the Paraná delta completely swamping Las Conchas.¹⁸ Old Las Conchas was totally destroyed and the town and its inhabitants moved a few miles to a more secure location, but one still with adequate anchorage for river vessels.¹⁹

Owners of vessels, merchants, and royal officials were all concerned about the dangers to river craft on the Paraguay-Paraná system. Few, if any, gave much thought to the physical hazards faced by the laborers on the river traffic. In this era Paraguay

- 15.- D.n Miguel Xeronimo Ferragut. Los cuales efectos ... en la Embarcación de d.n José Díaz de Bedoya, que naufragó en las inmediaciones de la Bajada de Santa Fe. Documento n° 30. Guía de la R.I Aduana de Buenos Aires N° 3706. 2/12/1790, Buenos Aires, in Archivo de la Provincia de Corrientes D. G. 57. This document contains one of the best inventories for the upriver trade in the viceregal period.
- 16.- Expediente de demanda seguida entre D.n Mariano Goyti y D.n Manuel Silva sobre cumplimiento de contrata, Asunción. 1809. In ANA-NE II64.
- 17.- Las Conchas was vitally important for the functioning of the river commerce, but unfortunately no one has ever seriously investigated its role. For all-too-brief overviews of this port's role in the Carrera see Enrique Udaondo, *Reseña histórica del Partido de Las Conchas* (La Plata, Tall. de Impresiones Oficiales, 1942), pp. 19-29; and “Las Conchas” en Ricardo Levene (ed.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos* (La Plata, Tall. de Impresiones Oficiales, 1941), pp. 375-360.
- 18.- *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio* (Buenos Aires), Wednesday, 22/1/1806, N° 175, Tom. 4, Fol., 161 in reimpresión facsímile publicada por la Junta de Historia y Numismática Americana (Buenos Aires, Guillermo Kraft, 1937), IV (1805-1806), 159.
- 19.- Udaonda, pp. 27-28. The new settlement was called San Fernando.

Jerry W. Cooney

had a surplus of young men, either indians fleeing the pueblos, or simply those paraguayans in the heavily settled region around Asunción that for one reason or another could not obtain land, or did not wish to live the life of a cultivator. The exertions of the peones, both in the down river course when boats had to muscled over shoals, and in the warping of up-river boats, placed great exertions upon their bodies -often performed in cold weather by scantily cotton-clad paraguayans from a semi-tropical climate. Hernias and rheumatism were the result. A more immediate danger faced by peones in the water was an encounter with a fresh water stingray. If they stepped upon one and were stung, the venom was very painful, and might bring death.²⁰ The hard labor, ill treatment by baqueanos, and often unpaid wages gave rise to much desertion by peones on the down river passage. And even though the upriver wages for peones were fifty percent higher due to the extremely hard labor of that voyage, there was a steady drain of Paraguayans to the firewood cutting industry of the Paraná delta.²¹

By the 1790s the Carrera del Paraguay was a vital link in the internal trade of the new Viceroyalty of the Río de la Plata. In 1797 the recently created *Consulado*, or merchants' guild, of Buenos Aires decided to investigate the operation of that commerce -particularly the abuses that they perceived in it. The *Síndico Procurador*, or legal counsel of that body, Juan Ygnacio de Ezcurra, in a communication to the Consulado, complained bitterly about the intolerable delay in river craft from Paraguay arriving in the estuary. Some took as much as eleven months, "sufficient to circle the globe", as they spent too much time in ports along the river. Baqueanos, it appears, conducted their own business in river ports with no consideration for owners or the shippers of goods. Goods were too often exposed to elements and deteriorated. Maggots (*poli-llas*) hatched in the uncured hides in which yerba was packed. The Síndico Procurador, after describing problems of the Carrera, recommended strongly a prohibition on putting into intermediate ports -particularly that of Corrientes at which it appears there was an all-too-common delay. He also evidenced a strong conviction that many of the problems of the river trade might be solved by demanding that all goods be shipped in decked boats (*cubiertas*).²²

Rapidly the Consulado asked the governor of Paraguay and the representative of the Consulado (*diputado consular*) in Asunción to report on these observations. The diputado, Fermín de Arredondo y Lobatón, had thirty years experience in the river

20.- Anon., "Descripción trunca de la provincia del Paraguay con algunos pueblos de su dependencia, año de 1761" in José A Parasso, *El Paraguay del siglo XVIII en tres memorias* (Asunción, CEHILA, 1986), pp. 28-29.

21.- Aguirre, "Diario...", 17:43/44 (1949), p. 359.

22.- Síndico Procurador Juan Ygnacio de Ezcurra to Consulado de Buenos Aires, Buenos Aires, 20/3/1797 in "Expediente sobre el arreglo de la navegación del Paraguay", Archivo General de la Nación (Buenos Aires). Legajo 9-4-7-4 (Consulado de Buenos Aires Expedientes 1794-1797). Hereinafter cited as AGN 9-4-7-4. All documents from this legajo cited in this study come from the expediente cited above.

trade and was well acquainted with “the course of this commerce”. He addressed the matter of shipwrecks and deterioration of cargoes and presented a rather startling conclusion about the preferred type of boat for the Carrera.

As for loading cargo aboard decked craft, or those that are open, the shippers prefer the latter, ... I am informed by intelligent and experienced shippers that cargo in decked craft suffers more damage [when it becomes wet] due to the difficulty of unloading it to dry, and that the leather sacks [zurriones] filled with cargo need the ventilation they receive in boats without decking.

The diputado understood why the Consulado appeared to be in favor of ships with decks, but he warned that a shift to such boats might result in higher transportation charges. He concluded that it would be hard to change the accepted practices on the Carrera del Paraguay.²³

On the same day the diputado consular composed another report, also to the Consulado, on the “causes that give rise to the repeated shipwrecks that the craft of this traffic experience”. Boats had been so severely overloaded that winds could easily capsize them. Too often there was a lack of ropes, cables, and lighters aboard vessels. And bad maintenance or lack of careening of the vessels was all too common. Human failures such as a lack of crew or the baqueano rashly chancing risky channels in search of shortcuts also played a role. As a solution to the problems he recommended an inspection for all craft and crew before departure from Asunción.²⁴

Curiously, the diputado consular completely ignored the existence of a *Capitán de Ribera* (or *del Puerto*), Juan Machaín, who had been appointed to that position in 1789 by Governor Joaquín de Alós. Machaín, a prominent merchant and river ship-owner, was charged with the policing and good order of the Port of Asunción. He also received orders to inspect craft before they left for the south.²⁵ Obviously, governors were well aware of problems with the Carrera before the Consulado commenced its investigation. However, Machaín was often absent from Asunción as he pursued his trade on the rivers. Arredondo preferred an official who could effect a continuous inspection of vessels.

The Cabildo of Asunción, composed partially of merchants with experience on the Carrera, had its opportunity to address the issue. Many of their comments paralleled those of the diputado; greater inspection to avoid overloading and warning against a reliance upon cubiertas since open craft facilitated the drying out of cargo. At the same time the *cabildantes* strongly voiced their desire that ship discipline be tightened and condemned the desertion of peones. Paradoxically, they also defended baqueanos

23.- Diputado consular Fermín de Arredondo y Lobatón to Consulado de Buenos Aires, Asunción, 19/3/1798 in 1798 in AGN 9-4-7-4.

24.- Informe del diputado consular Fermín de Arredondo y Lobatón, Asunción, 19/3/1798 in AGN 9-4-7-4.

25.- Bando del gobernador Joaquín de Alós, Asunción, 19/1/789 in ANA-NE 376.

Jerry W. Cooney

against the charge of being responsible for bad yerba delivered at Las Conchas. Too often, they maintained, the yerba was bad when loaded at Asunción.²⁶

There appeared to be no urgency in the deliberations in Asunción. The successor to diputado consular Arredondo y Lobatón, Gregorio Tadeo de la Cerda, was also experienced in the Carrera and added his observations. Again he maintained that decked boats were not completely necessary since well packed yerba that was tightly sewn in bull hides could remain in fresh water six to eight days and suffer no harm. He also astutely noted that delay at times was a positive good since it signified that baqueanos were taking care to dry out their cargo on the shores of rivers, just as they were supposed to do. However, this diputado did believe that keeled, decked ships were faster, employed fewer peones, and quite useful in the case “that no cargo was carried on the deck”. The Capitán del Puerto must inspect all craft bound for the south and supervise the discipline for often inexperienced crews. Addressing delays, the diputado claimed that too often baqueanos colluded with crews in that the crews’ pay was delayed until they arrived at Las Conchas. The simple mariners then desired and sought delays in ports so they might pick up supplemental work while the baqueanos engaged in their own businesses. In any case, Cerda concluded that overloading of ships was the greatest problem.²⁷

Finally, Governor Ribera summarized the various reports that he had gathered in Paraguay and added comments and conclusions of his own. He blamed most of the problems on the owners of boats and informed the Consulado of steps he planned to take in Paraguay in light of the investigation. He rather surprisingly (and against rather good evidence) stated that “...never has there been any concern about storms. All of the misfortunes have sprang from the violent shock of grounding against sand banks, and the blows of great floating tree trunks”. He did temporize on the matter of decks given the conflicting advice on that question.

A particular measure that Ribera anticipated was the drafting of a navigation guide (*derrotero*) “for the exact direction of all the owners on the carrera” in order to avoid “dangerous passages”. Greater attention must be taken to ensure the night anchorage of boats. And:

When some owner of a boat presents himself before the Intendente requesting a license to load cargo, it will not be granted until the Alcalde de Primer Voto, the Diputado de Comercio, and the Comandante de Ribera made an exact inspection of the boat, making sure that it is well caulked and taking no water.

When river craft were loaded, no permission to depart would be granted until another inspection of cargo, spars, rigging, lighters, and anchors was completed. As for

26.- Cabildo de Asunción to Governor of Paraguay Lázaro de Ribera, Asunción, 25/6/1798 in AGN 9-4-7-4.

27.- Diputado consular Gregorio Tadeo de la Cerda to Governor Ribera, Asunción, 27/7/1798 in AGN 9-4-7-4.

ports, “The craft might touch at Ñeembucú, Corrientes, and Santa Fe to discharge cargo, but not to receive it”. Peones received a warning that they might expect new measures in order to maintain good conduct aboard boats.²⁸

Several other royal officials added their observations on the Carrera del Paraguay to this expediente. One such was Félix de Azara, an army officer and boundary commissioner with much experience in Paraguay. He, more than the rest, adamantly defended decked ships. Azara rather unconvincingly noted that the construction of undecked ships added to the delays on the Carrera since it was necessary to bring canes and hides long distances for the construction of the ships’ *casas*. These ships were then overloaded with only a few “palms” of freeboard and could travel only in completely calm weather. Any wind tipped them and they took water aboard. He then referred to a company “Juárez y Durán” who used only decked craft. They required a month to receive cargo in Asunción, forty days to reach Las Conchas, fifteen to unload there, and then ninety to return to Paraguay. They needed fewer crew, and much fewer hides to protect the cargo. Azara concluded that all ships, flatbottom or keeled, should be forced to have decks.²⁹ The other royal official to comment on navigation, the Governor of Montevideo, stated essentially the same as Azara.

While this investigation was in process the Real Renta de Tabacos in Paraguay continued to ship tobacco south under special contractual provisions with owners of ships. This body in Paraguay was the sole supplier of this commodity to the litoral of the Río de la Plata and a portion of the interior as well.³⁰ Tobacco had to arrive promptly and in good condition at the warehouses downriver. Therefore, a system of contracts with ship owners (*conductores*) for river transport of tobacco was instituted in 1780 and addressed many of the problems that later concerned the Consulado when that body investigated river commerce.

The Director General de la Renta in the Río de la Plata issued rather explicit instructions to ship owners who contracted with the Renta. Boats had to be well built and well careened. All craft were to be inspected before every voyage by officials of the Renta. Owners had to have sufficient hides aboard to protect the bundles (*petacas*) of tobacco, both while under sail and during any unloading. (Later, tobacco was often shipped sewn securely in hides to avoid moisture.) No overloading, openly or surreptitiously, was tolerated, the Director stated, “as commonly happens in that navigation”

The Renta was quite concerned about the time of year ships left Asuncion, desiring that (contrary to the normal practice) tobacco boats leave in the low water

28.- Governor Lázaro de Ribera to Consulado de Buenos Aires, Asunción, 19/8/1798 in AGN 9-7-4-7.

29.- Félix de Azara to Consulado de Buenos Aires, Buenos Aires, 15/12/1798 in AGN 9-7-4-7.

30.- For an overview of the operations of the Real Renta in Paraguay, see Cooney, “Burocracia, cosecheros y defensa: la Renta de Tabacos en el Paraguay”, *Economía y sociedad...*, pp. 37-64.

Jerry W. Cooney

summer months of October through March. At that time of the year dangerous flood conditions would be avoided as well as lesser exposure to the great storms that swept over the Paraná. The Renta also realized that the crews aboard these tobacco boats were an important part of a successful voyage south. Conductores in this commerce were

...privileged to choose the most skillful pilots, helmsmen, soldiers, and others needed for the crew of the boats to the number that the Factor considers to be sufficient, paying them their salary in the custom of the country, and that during their service to the Renta they will be free of all military service.³¹

The Real Renta had no legal competition and was a very profitable institution for the Crown. Conductores therefore received a higher freight charge to ensure safe and rapid shipment of tobacco. Generally the transportation charge on an *arroba* - approximately twenty-five English pounds- of tobacco shipped from Asunción to Las Conchas was two pesos while that on yerba was as low as one and a half. With this premium the Renta received good service. However, it is only fair to add that one of the participants in the investigation of the Carrera del Paraguay believed that it was not the premium paid that obtained good service for the Renta, but the care taken in the selection of craft, pilots, and inspection of the loading.³² In any case, few accounts exist of tobacco ships being wrecked and rarely were there any problems with deterioration of cargoes.

In 1799 Antonio de Cagigas, the new Síndico Procurador of the Buenos Aires Consulado, recommended to that body that no action be taken on any of the proposals or recommendations of the navigation *expediente*. He somewhat sardonically reported that relative to the open versus decked craft controversy there was little difference in damage to cargo between the boats on the Carrera del Paraguay and those that sailed (decked, of course) from Spain.³³ At least for the consideration of decked over open craft, it appears that the Síndico Procurador made a wise decision in opting for inaction. With inspection and care in loading, the Real Renta had proven in its contractual system that open craft suffered no more deterioration of cargo than decked ones. And the claim that open craft facilitated ventilation of cargoes as well as unloading and drying of the cargo had much justice since decked vessels shipped rainwater as well as experiencing leaks in the hulls.

One aspect in the debate over decks was not really addressed in the expediente, but certainly was in the mind of the Asunción diputado consular, Fermín de Arredondo. The latter alluded to the additional costs that total use of decked vessels might place

- 31.- Decreto del Director General de la Renta de Tabacos Francisco de Urdaneta, Buenos Aires, 28/6/1780 in ANA-SH 421.
- 32.- Diputado consular Gregorio Tadeo de la Cerda to Governor Ribera, Asunción, 27/7/1798 in AGN 9-7-4-7.
- 33.- Síndico Procurador del Consulado de Buenos Aires to Consulado, Buenos Aires, 13/8/1799 in AGN 9-4-7-4.

upon the Carrera. The commerce of Paraguay was characterized by large quantities of high bulk, low profit materials being shipped south, and then relatively low bulk, high profit finished goods shipped north. If all the river craft departing Asunción were decked and relatively expensive, where would they then find cargoes for the northern voyage? Boats would still have to be broken up in Las Conchas for their wood, and the cubiertas would serve for only one voyage. Utilizing cheap labor on the river passage for loading, unloading, lightering, and drying yerba on shores simply made more economic sense to owners than investing in more expensive craft.

The inaction of the Consulado of Buenos Aires did not prevent measures to lessen the hazards of the commerce. At the other end of Carrera, in Paraguay, Governor Lázaro de Ribera had already implemented many of the recommendations of the Asunción diputados and Cabildo. Ribera was an efficient and hard working Gobernador-Intendente with an interest in improving the provincial economy, even though his contentious personality always placed him in difficulties with superiors. Before the investigation ended Ribera had tightened up the licensing procedure by which owners of boats were granted permission to depart Asunción.³⁴ The most important measure was taken by the governor in 1799 when he appointed two *asunceños* with experience in river commerce (one a former diputado consular) to inspect all vessels leaving Asunción. These “*comisionados*” were essentially dependents of the diputado consular before whom they swore an oath to exercise their charge faithfully.³⁵

Governor Ribera, one may conclude, had perceived the crux of the problem of river trade. The conflict of opinions about decked vessels versus open ones was really a trivial matter. In addition, natural hazards certainly existed, but those could be easily overcome with foresight. The most serious obstacle to safe, efficient transportation on the Carrera del Paraguay was that old powerful and ubiquitous problem—human error. One may not be able to correct human folly on the river itself, but at least boats leaving Asunción would be well careened, well crewed, and with adequate spars, rigging, and lighters. As for the peones, men were cheap and Ribera, in common with other investigators of the trade, considered that a greater degree of discipline aboard the river craft was all that they warranted.³⁶

Shipwrecks still occurred; delays yet contributed to deterioration of cargoes.³⁷ Baqueanos still neglected to dry out their cargoes, particularly those sacks of yerba in the deepest part of their holds. And overloading yet occurred when cargo was illegally

34.- See Ministros de R.l Hacienda Martín José de Aramaburu and Juan José González to Governor Ribera, Asunción, 23/7/1796 in ANA-NE 454; and Bando of Governor Ribera, Asunción, 23/12/1796 in ANA-SH 163.

35.- Diputado consular José Díaz de Bedoya to Consulado, Asunción, 19/10/1799 cited in Germán O. E. Tjarks, *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata* (Buenos Aires, 1962), II, 575-576.

36.- Ídem.

37.- D.n Pedro Pascual Gaete to diputado consular, Asunción, 23/2/1807 in Archivo Nacional de Asunción, Sección Justicia y Criminal, volume 1905.

Jerry W. Cooney

loaded aboard craft after leaving Asunción -that practice being simply part of the continual contraband problem on the Carrera-. Nonetheless, the system of inspection instituted by Governor Ribera appeared to have removed the worst abuses of the trade. Complaints about the river commerce yet occurred but from all available evidence, problems were well within a tolerable level in the last ten years of the colonial era. The Paraguay-Paraná route was not overly dangerous, as long as humans engaged in that commerce did not make it so.

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia en Vizcaya. 1536-1539. Pleitos y documentos sevillanos

Pedro José Dermit Martínez*

Don Gutierre de Vargas y Carvajal, obispo de Plasencia.

No es fácil retratar a don Gutierre de Vargas, obispo de Plasencia desde 1523 hasta 1559. Su biógrafa, Asunción Fernández Hoyos¹, le define como un madrileño del Renacimiento. Valga el tópico puesto que este eclesiástico destacó por llevar una de las diócesis más extensas y ricas de España, pero además hay que señalar su presencia en el Consejo Real, los frutos de su gestión en la arquitectura y bellas artes o educación, en la teología y en la política, y cómo olvidar al banderizo armado, al financiero o al conquistador de tierras y de mujeres. Con 18 años, don Gutierre ya era obispo de la sede placentina, que contaba entre sus feligreses a los Cortés y a los Pizarro. Una delicia para un novelista o para un émulo de Visconti.

Su padre fue uno de los más señalados cortesanos de los Reyes Católicos, tesorero y consejero de Castilla, don Francisco de Vargas. Siempre se repite aquel dicho popular “averígüelo Vargas”, que en el refranero reconoce su formación y competencia en Derecho, que no fueron menores sus dotes para las finanzas o el tráfico de influencias.

La madre, doña Inés de Carvajal y Camargo, era hermana del cardenal de Santa Cruz, don Bernardino López de Carvajal, gran muñidor de la curia romana en el Conciliábulo de Pisa contra don Fernando de Aragón, otra perla.

Doña Asunción despacha la faceta descubridora de don Gutierre en un par de folios, sin duda influida por la neblina que Antonio de Herrera derramó sobre su expedición a la gobernación del estrecho de Magallanes. Pese a que la gobernación estaba capitulada con su hermano Francisco de Camargo es indiscutible que el impulsor, jefe y financiador fue el eclesiástico.

Vizcaya había sido desde tiempo inmemorial uno de los mejores entornos para la construcción de buques. Había medios naturales, madera y hierro, conocimiento y

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.
1.- Asunción Fernández Hoyos, *El Obispo Don Gutierre de Vargas, un madrileño del Renacimiento* (Madrid, Ed. Caja de Madrid, 1994).

Pedro José Dermit Martínez

seriedad. Naturalmente, las flotas de las Indias iban a aprovecharse de ello y ya en 1493 la armada de Vizcaya se preparó en Bermeo para servir de escolta a la segunda expedición de Colón. Los Reyes Católicos confiaron a partir de entonces la gestión de los asuntos marítimos, con la excepción del Mediterráneo, a don Juan Rodríguez Fonseca y esa influencia perduró hasta el reinado de su nieto, don Carlos. Fonseca, eligió sus subalternos, para estos avatares, entre los vascongados. Los apellidos Zamudio, Artieta, Arbolancha, Pedriza, Recalde, Matienzo y otros se repiten en las cuentas de la Casa de Contratación de Indias y también en las de la casa de La Epicería. Tanto Esteban Gómez (1523) como García Jofré de Loáisía (1525) buscaron el Maluco o Zipango, la Mar del Sur, con naos construidas en Vizcaya, y el buen resultado que dieron convenció a don Gutierre para repetir astilleros, métodos y materiales.

Los objetivos de la expedición

Sea cual sea el motivo que le llevó a proponer una expedición a Las Indias y obtener una gobernación para su hermano, es indiscutible que el Obispo centró sus ambiciones en este asunto y se dedicó en cuerpo y alma a sacar adelante su objetivo. La inversión debió ser ingente, ya que se contrataron ocho naos de buen porte y se almacenaron pertrechos, armas y provisiones para una numerosa expedición colonizadora que debía dirigirse a las Indias, al sur de la gobernación del Río de la Plata, aunque parece que había otros objetivos, tapados, más ambiciosos.

Los límites de la gobernación del Estrecho² fueron poco más o menos lo que hoy consideramos la Patagonia; la chilena y la argentina. La capitulación señalaba que la referencia era un punto de la costa de la Mar del Sur muy concreto. Se empezaban a medir desde el pueblo de Santiago o Tempula, a poco más de un grado al norte del Ecuador. Primero había que contar, por el meridiano, las 270 leguas atribuidas a Pizarro, después las doscientas de Almagro y añadirles las doscientas de Pedro de Mendoza; total seiscientos setenta leguas. Allí debía dirigirse la expedición, para después de establecer el paralelo correspondiente, posesionarse de la tierra y llegar al mismo grado en la mar del Norte.

Podrá parecer extraño, pero era el sistema establecido en la capitulación de don Francisco Camargo era plenamente consecuente con las diferentes capitulaciones otorgadas para la región entre 1534 y la fecha de la concesión, el 31 de octubre de 1536. Las diferencias de límites con Portugal, en Brasil, aconsejaban alejar a la Mar del Sur los linderos. Ese punto de partida estaba poco más o menos entre los grados 36 ó 37 Sur, bahía de Arauco, Concepción o río Bio Bio. Hagan el cálculo a diecisiete leguas y media por grado.

Pero siendo indiscutible este objetivo primario, ya don Gonzalo Fernández de

2.- Ver la capitulación en José Toribio Medina, *Colección de Documentos Inéditos de la Historia de Chile* (Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1889), III, p. 361. Para las demás capitulaciones recomiendo Milagros del Vas Mingo, *Las Capitulaciones de Indias del siglo XVI* (Madrid, I.C.I., 1986).

Oviedo³ aventuró que se dirigían al Maluco:

En aquel tiempo de mil quinientos treinta y nueve se aparejaba otra armada de que iba por capitán el capitán Camargo, hermano de Don Gutierre de Vargas, obispo de Plasencia, muy bien proveída de hermosa gente y artillería y municiones y de todo lo necesario para ir a la Epiceria por el estrecho de Magallanes y otros dicen que para la China.

Añadió Gómara⁴ en el capítulo de “*Otros españoles que han buscado la Epiceria*” que...

otro año envió allá ciertas naos Don Gutierre de Vargas, obispo de Plasencia, por amor y consejo del mismo Don Antonio, su cuñado, y pensando en enriquecer más que otros; pero también se perdieron sin llegar a ellos, aunque una nao de aquellas pasó el estrecho de Magallanes y aportó a Arequipa y fue la primera que dio certidumbre de la costa que hay entre aquel estrecho hasta Arequipa del Perú...

Gómara pasa por capellán de Cortes⁵, pero es más cierto que había estado en Italia al servicio de don Diego, hermano del virrey de México de la época, don Antonio de Mendoza, hijo del conde Tendilla y casado con Catalina, hermana de don Gutierre.

Los datos que hemos obtenido de los pleitos de la Chancillería de Valladolid van en la dirección de Gómara y Oviedo, ya que demuestran que los buques se copiaron de los de García Jofré de Loáisya y que sus características -marineros, de pequeño puntal y escasa bodega- buscaban la buena navegación, adecuada para el descubrimiento, más que la capacidad de transporte idónea para el comercio o la colonización.

También las personas implicadas, sobre todo Falero y Urdeneta demuestran que se buscaba explorar el Mar del Sur y en los límites de la Epiceria. La biógrafa, doña Asunción, se atreve a aventurar que el objetivo era Australia⁶ y no va descaminada, aunque nos hubiera gustado conocer los fundamentos de esa aseveración.

La preparación y construcción de los buques son las principales primicias que aportamos, pero no puede haber ninguna duda de que el vínculo de don Gutierre con Mendoza tiene una importancia primordial en toda la aventura náutica del obispo.

Hemos analizado someramente las fuentes escritas y con unos documentos hasta ahora inéditos nos posicionamos en que no es nada descabellado pensar en un plan común de exploración del Mar del Sur, en el que entraba más o menos de forma

- 3.- Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General Natural de las Indias* (Madrid, Ediciones Atlas, 1992), II, p. 303.
- 4.- Francisco López de Gómara, *Historia General de las Indias* (Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1979); p. 156.
- 5.- Miguel Ángel de Bunes Ibarra, “Introducción” a *Guerras de mar del Emperador Carlos V* (Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración del Centenario, 2000).
- 6.- Roger Herve, *Decouverte fortuite de L’Australie et Nouvele-Zelande par les portugais et espagnols entre 1521 et 1528* (París, Bibliothèque Nationale, 1982). Los portulanos de Dieppe dibujaron con claridad Australia.

voluntaria don Pedro de Alvarado⁷:

Haciéndose en estos reinos seis o siete naos gruesas bien artilladas, en que viniesen hasta setecientos hombres en ellas y que estas con su capitán viniesen por el estrecho de Magallanes, hasta pasar en alguna isla o tierra firme de la costa de la otra costa de la Epicería, que mejor disposición tobiere en esta mar desta parte del estrecho acá y que allí quedasen e inbiesen a esta Costa desta Nueva España e provincias algunas de ellas que llevasen cantidad de caballos, pues para aquel tiempo los habrá en corta abundancia y otros dos mil hombres que para este efecto fuesen venidos a esta tierra, de donde también se llevarían algunos bastimentos de refresco y algunos navíos y con todo esto fuese adonde viesen la otras naos y de allí se concertasen de inviar a descubrir por diversos rumbos y vientos las islas de La Epiceria y del Maluco, a buscar todo lo que en esta Mar esta por descubrir y con la nueva de lo que hallasen, podrían volver a esta tierra que según es larga la costa della siempre querrán volver; lo podrán hacer, especialmente que por esta mar dentro en ella reinan los vientos sures y desta manera se podrá tomar muy de hecho esta sorpresa e sacar della tan buen fruto como la calidad dello requiere.

Como Alvarado y Mendoza acabaron asociándose para descubrir la Mar del Sur en 1539, es lícito pensar que los cuñados don Antonio, don Gutierre y don Pedro de Alvarado bebían en la misma teoría: desde el Estrecho hay muy buena navegación a Poniente, por lo que es la vía adecuada para descubrir los mares australes y sus prometedoras islas, aprovechando los vientos y corrientes dominantes y favorables. Opino que hay que atribuir a Ginés de Mafra, antiguo piloto de Magallanes, los fundamentos del plan⁸.

Alvarado tampoco escatimó en los preparativos⁹, pero murió antes de ver sus naos navegando hacia la Epicería; don Gutierre se encontraría con los más variados imponderables que fueron mermando su flota de ocho a seis, cinco y finalmente un navío, que sí llegó a explorar las costas de la Mar del Sur. Don Antonio de Mendoza quedaría como cabeza de la exploración, en la que querían seguir una ruta inversa a la que proponía Alvarado¹⁰.

- 7.- Esta carta de 12/5/1536, escrita desde Santiago de Guatemala al Rey parece predecir el intento de don Gutierre por inducción de su cuñado. Creo que fue Pedro de Alvarado el precursor que formuló la teoría que está detrás de la aventura de don Gutierre. *Libro Viejo de la Fundación de Guatemala* (Guatemala, Biblioteca Goathemala, 1934), XII, p. 298. Torres Mendoza, 24, p. 211.
- 8.- Alvarado le menciona en una carta del 26/11/1536, p. 314 de *Libro Viejo...* “Piloto Mayor, uno de los mayores hombres desta mar del Sur”. Moriría en la mar durante la expedición de Mendoza-Villalobos.
- 9.- Tenía preparados doce galeones, una galeota a remo de veinte bancos y un bergantín de trece. *Libro Viejo...*, p. 350, carta del 18/11/1539.
- 10.- Por la respuesta de una carta del virrey Mendoza a Gonzalo Pizarro conocemos que se

Dejamos para un siguiente artículo el periodo que siguió a la llegada de los buques al estrecho de Magallanes. Hasta allí pasaron tantas cosas interesantes que no nos va a sobrar el espacio precisamente.

Antonio de Herrera

Los documentos reflejan una expedición notablemente diferente a aquella que nos refirió Antonio de Herrera¹¹, alejándose de los historiadores coetáneos de los hechos y de los documentos, y deformando la realidad. Tampoco es que estemos en presencia de invenciones palmarias, por lo que intriga saber de dónde salieron.

Lo primero es el objetivo de la expedición. Puedo entender que dudara entre la gobernación patagónica y el Maluco, pero es imposible saber de dónde sacó lo de la navegación al Perú, que sí puede coincidir con una pequeña flota al mando de un veterano del Maluco, León Pancaldo¹².

Después, que eran tres naos, lo que puede obedecer a un recuento cicatero.

Pero que iban al mando de Alonso de Camargo, es una afirmación que no puede deducirse de ninguna fuente conocida, pero tiene un punto de verisimilitud que ha hecho que el error se haya arrastrado por la generalidad de los historiadores.

Lo curioso es que hubo un Alonso de Camargo¹³ en Perú, que murió después de un atentado a Francisco de Carvajal, en el que estaban implicados dos tripulantes de la nao del Obispo que llegó a Arequipa: Diego de Balmaceda, que fue descuartizado, y Diego Mazo de Alderete.

Creo que simplemente se trataba de un Francisco trasmutado en Alonso. Da la sensación que confunde a ambos Camargos, pero quién sabe. Más adelante relataremos la muerte de don Francisco de Camargo en Plasencia en 1541, lo que hace evidente que no eran la misma persona. Alonso había llegado a Perú con las expediciones de ayuda al cerco de Manco Inca de 1537 y parece que era soltero y mancebo.

La capitulación, los contratos y los retrasos

A principios de la década del treinta, la zona geográfica indefinida al norte del Estrecho, en su fachada oeste, fue propuesta para su colonización a los poderosos financieros Fúcares o Függer, alemanes¹⁴. No se sabe por qué pero aquella indetermi-

preveía que la expedición de Villalobos volviera por Chile o Perú a Nueva España. Ver Juan Pérez de Tudela y Bueso (editor), *Documentos relativos a Don Pedro de la Gasca y Gonzalo Pizarro* (Madrid, Archivo documental español, 1964), II, p. 287.

- 11.- Antonio de Herrera, "Del suceso de las tres naos del Obispo de Plasencia, que envió al Perú por el Estrecho de Magallanes (1941)", *Historia General de los hechos de los Castellanos* (Madrid, Editorial Complutense, 1991), IV, p. 22, capítulo VII de la década séptima.
- 12.- Ver José Toribio Medina, *León Pancaldo* (Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1908).
- 13.- Ver Pedro Cieza de León, *Guerra de Quito* (Madrid, Instituto Fernández de Oviedo, 1985).
- 14.- Medina, *Colección de Documentos Inéditos...*, III, pp. 215 y ss.

Pedro José Dermit Martínez

nada capitulación no llegó a concretarse. Finalmente se concertó con el portugués Simón de Alcazaba, que había estado antes destinado a Honduras y después para El Maluco, sin efecto.

Éste consiguió armar dos buques y partió en 1534, consiguiendo llegar a la costa patagónica donde desembarcó y fue víctima de un motín, malbaratándose su hueste en episodios sangrientos. Muerto Alcazaba, en mayo de 1535, sus buques se dirigieron a Santo Domingo, pero sólo llegó uno llamado *San Pedro*, el 11 de septiembre, al mando de un tesorero Juan de Mori, que denunció los crímenes en un memorial¹⁵.

La noticia llegaría a La Corte en otoño de 1535 y suponemos que por esos mismos días se empezaría a presentar candidaturas para la sucesión, que conocemos las de Hernando de Soto, Rodrigo de Orgoñez y los socios Almagro y Pizarro. Fue la candidatura apadrinada por el obispo de Plasencia para su hermano don Francisco Camargo la que se llevaría el gato al agua.

Antes de que se firmase la capitulación ya estaba don Gutierre contratando los buques: Firmó cuatro naos con un portugalujo, el coronel Ochoa de Salazar, bisnieto del cronista Lope García de Salazar. Otros cuatro fueron contratados con un armador de Deusto, anteiglesia inmediata a Bilbao, llamado Lope de Leuzarra, Luxarra o Luzarra. Salazar subcontrato uno en Castro-Urdiales, Cantabria y Luzarra sólo le entregó dos.

Con casi año y medio de retraso, ya que acordaron que estarían entregadas antes del verano del 1537, seis hermosas, bien pertrechadas y bien artilladas naos estaban dispuestas por el verano de 1538 para realizar la travesía a Sevilla, donde se completaría el armamento, se cargarían, recogerían a sus pasajeros y partirían hacia el Estrecho. Un nuevo problema iba a complicar la partida de Vizcaya, ya que un recrudecimiento de las hostilidades con Francia hacía aconsejable limitar la navegación por el Cantábrico, al haberse convertido en un coto de caza para los corsarios franceses. Hubo que pedir permiso especial para hacerse a la mar, sin el apoyo de la armada de zabras que se había formado al mando de don Rodrigo de Moscoso, conde de Altamira¹⁶.

La flota de don Gutierre estaba muy bien artillada y por ello debía ser muy arriesgado atacarla. No sabemos la causa, pero hay constancia de que una de las naos se perdió en la travesía hasta Sevilla¹⁷.

Por lo tanto, don Francisco de Camargo disponía de cinco naos desde finales de 1538 listas en el puerto de las Muelas de Sevilla. Para corroborar este dato presentamos una escritura sevillana que lo hace indubitable.

Don Carlos Morla Vicuña¹⁸ aportó un documento archivado en el Museo Britá-

15.- Vid Supra, nota 10, p. 330.

16.- Estanislao Labayru, *Historia General de Bizkaia* (Bilbao, Editorial Gran Enciclopedia Vasca, 1968), IV.

17.- Archivo General de Indias, Chile 165, f. 37v. Ese mismo libro contiene las menciones a los problemas para dejar Vizcaya y la mayoría de la información hasta ahora conocida sobre los preparativos de esta expedición.

18.- Carlos Morla Vicuña, *Estudio histórico sobre el descubrimiento de la Patagonia y*

nico que parece tener bastante fundamento y que habla de cuatro naos. Puede ser que alguna quedase en Sevilla, pero las naves disponibles eran cinco y de esa cifra habrán de partir todos los recuentos.

La Chancillería de Valladolid y los pleitos del Obispo

Existe muy poca documentación original sobre esta expedición en Sevilla, ni en el Archivo de Indias, donde sólo hay transcripciones al libro Chile 165, ni en el Archivo de Protocolos. Los pleitos que hemos encontrado¹⁹ en los archivos de la Chancillería de Valladolid tienen el valor del documento original y coetáneo; creo que van dejar mucho más claro este episodio de la exploración del Mar del Sur.

En todos ellos el actor principal es don Gutierre, que se fajó con los funcionarios de la Corte, con los astilleros, los diferentes suministradores, los comerciantes y financieros, los carpinteros de ribera, los cosmógrafos, los marinos, los leguleyos y los arqueadores de naos, con muy escasa ayuda: un omnipresente comendador de Calatrava llamado Francisco de Ribera, un factor vecino de Illescas (Toledo) llamado Hernando de Rivadeneira y una pléyade de criados de Jaraicejo, tierras de secano y por tanto poco relacionados con los asuntos navales.

Muy al final aparece Francisco Falero, hermano del socio de Magallanes, Ruy, y un juez de los Grados de Sevilla, llamado Iñigo de Argüello, que había sido corregidor de Vizcaya en los años concernidos. Poco o nada aparece don Francisco Camargo, lo que no deja de extrañarnos.

Hay un gran número de pleitos en la Chancillería de Valladolid que atañen a don Gutierre o a su familia, a las posesiones del obispado de Plasencia o al ejercicio de sus poderes jurisdiccionales. Los que tienen relación con la construcción de la flota son cuatro o cinco. Por evidentes problemas de espacio hemos extractado aquellos párrafos de mayor interés, dejando fuera formulismos sin interés histórico. En la probanza hemos seguido un criterio análogo.

Como hemos dicho, hubo dos contratistas básicos: el coronel Ochoa de Salazar y Lope Ibáñez de Luzarra. Cada uno se comprometió a realizar cuatro naos y botarlas a la ría o canal de Bilbao. Era un contrato de obra en que el tonelaje resultante de las naos era el índice primario de fijación de la remuneración. Ambos contratos dieron lugar a pleitos, pero los de Salazar no son directos con el obispo, sino que responden a asuntos marginales y tampoco quedaron como amigos.

Un contencioso hace referencia al suministro de madera, pero para una finalidad muy especial: se trata de las “ymadas” o tablones que permitían la botadura de la

Tierra de Fuego (Leigpig, F.A. Brockhaus, 1903), p. 239. La carta debe estar en el Museo Británico de Londres, con la referencia EG 1.816.

19.- Los pleitos sobre los buques y pertrechos están archivados en: Sala de Vizcaya Legajo 829-7; Legajo 1257-18 (caja 2836); Legajo 146-1 (caja 334-1) y Legajo 864-3 (caja 1998). Los pleitos familiares: Escribanía Fernando Alonso, cajas 627-4 y 1413-6; Escribanía Pérez Alonso, caja 637-3.

Pedro José Dermit Martínez

nao desde la grada a la playa que inundaba la marea. Hacían un papel de raíles para que el casco fuera arrastrado sin recibir daño. Hay otro pleito que acredita que uno de los cascos fue construido en Castro Urdiales por Manuel de Otañez; llevaba el nombre de Santa Lucía y el precio de su remolque hasta Portugalete no convenció a nuestro eclesiástico. Era consecuencia del incumplimiento de otra sentencia del corregidor de Las Cuatro Villas de la Costa, don Antonio de Sylva, de 14 de enero de 1538, que dirimía las diferencias entre los tres interesados, don Gutierre, Otañez y Salazar.

Por último un juicio con Diego López Gallo y consortes burgaleses trató de limitar los precios de unos mástiles y otros suministros traídos de Flandes para esta flota.

Principales conclusiones: número, tamaño y calidad de las naos

Tres de los buques contratados con Salazar eran de 150 toneles machos y uno de 180. Esas capacidades²⁰ se obtenían con una quilla de 30 codos (16.719 metros) y 13 codos en lanzaduras delante y detrás, repartidos según pareciese al maestro, es decir 23.963 metros de eslora total, en el caso de los buques pequeños. La manga era de 13.5 codos (7.523 metros). El de 180 toneles llevaba dos codos más de quilla. La manga era de catorce codos y un tercio en el grande (7.986 metros) y tenía cinco codos y medio de puntal (3.65 metros).

El casco era de roble, de siete en codo en la obra viva (79 mm) y de ocho en la obra muerta (69 mm). Debía ir calafateada y bruscada. Se impermeabilizaría con cinco estopas de la manga abajo y cuatro de allí hacia arriba, con cáñamo de Calatayud y brea, resina o sebo. Todos los buques llevaban castillo a proa y a popa.

Tres veces repite la obligación que debían seguir las pautas de las naos de Loaisa o las del Rey. La clavazón debía ser de cuatrocientos cincuenta clavos el quintal. Como embarcaciones auxiliares se suministraban dos esquifes y un batel por nao.

El precio era de siete ducados por tonel macho, más otros doce por botar la nao, con un total estimado a la firma del contrato de 4,058 ducados de oro, de los de 375 maravedíes. Forma de pago: a la firma 1,136 ducados; la misma cifra a primeros de enero de 1537; 578 a primeros de febrero y la misma cifra para marzo, quedando para mayo, fecha prevista para la botadura los últimos 1,143 ducados. Siempre librados en Luis de la Haya, cambio de Valladolid.

Los comerciantes burgaleses Diego López Gallo y García de Matanzas se comprometían a avalar al constructor. Fueron testigos Lope de Luzarra y Juan Ochoa de Ugarte.

Las escrituras se firmaron en Valladolid ante un escribano de Jaraicejo que acompañaba, sin duda, a don Gutierre para la ocasión²¹. Se llamaba Luis García de

20.- José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias* (Málaga, Ediciones Seyer, 1991), I, establece la medida de un codo de esa época en 0.5573 metros.

21.- Puestos en contacto con el Archivo Provincial de Cáceres nos comunican que no quedan

Madrid. La fecha era 5 de octubre de 1536. La capitulación fue firmada en nombre de la Reina el 6 de noviembre de ese año.

El coronel Salazar creo que labró las naos en Udondo (el documento dice Udiondo), barrio de Lejona próximo a Portugalete, en la margen contraria.

A la vez que firmaba con Salazar, también firmaba otros cuatro buques con Lope Ibáñez de Leuxarra o Luzarra, tres de 150 toneles y otro de 220. Lo conocemos por el interrogatorio de una probanza y es fácil diferenciar los dos contratos: el constructor del buque grande era diferente y el avalista fue un comerciante de Medina del Campo, Juan de Lejama. Por esa vía sabemos que Lope de Luzarra fue reo de un proceso²² y apresado, y su sobrino Lope de Barraondo asumió la tarea, pero sólo entregó dos naos.

Don Gutierre que estaba en Bilbao pensó que con sus influencias podría adelantar la puesta en libertad de Luzarra, seguramente más competente constructor que su sobrino, y se fue a Valladolid, lo que aprovechó éste para botar y arquear las naos, previa manipulación de los tillados para llegar más fácilmente al arqueo previsto. La queja evidencia que don Gutierre no quería buques amplios sino marineros “*No se hacían para sacas u otras mercaderias sino para ir a las Indias de la Mar del Sur, cuanto mas bajas mejores para navegar y menos costosas, así de aparejos de jarcia, anclas y cables*”.

Como curiosidad adicional queremos destacar que los buques construidos por Luzarra y Barraondo se labraron en la ribera de la Ría del Nervión, allí donde con los siglos se construyó la Universidad de Deusto²³.

Suministro de Flandes

Hemos señalado antes que hubo necesidad de remolcar un buque desde Castro Urdiales a Portugalete. Repasando las obligaciones y probanzas es fácil deducir la causa: los mástiles no los ponía el constructor, ni se suministraron en Vizcaya. Recordemos que en la expedición de Loaísa se rompieron mástiles repetidamente.

En otro pleito diferente encontramos la explicación: don Gutierre demandaba a Diego López Gallo, comerciante burgalés al que habían encargado diversos pertrechos y materiales para los buques, que suministraría por medio de su factor y sobrino en Flandes, que se llamaba Juan López Gallo.

fondos del siglo XVI de Jaraicejo, aunque quizás pudieran encontrar alguna cosa trasapelada en el futuro. Ojalá, porque esa villa era de señorío del obispo de Plasencia y don Gutierre residía allí cuando no estaba en la Corte.

- 22.- En la Chancillería, Sala de Vizcaya, legajo 886-6, quedó constancia de un proceso por heridas a Juan de Liendo, escribano del Corregimiento de Vizcaya, por un tumulto cuando llevaban preso a un tal Diego Abad de Larrinaga, por mandamiento del obispo de Calahorra.
- 23.- Deducción de Javier de Ibarra respecto al solar de la Torre de Luxarra en Deusto [*Los escudos de Vizcaya* (Bilbao, Librería Villar,) t. 11].

Pedro José Dermit Martínez

Lo más significativo eran los mástiles, que debían ser de una calidad «de Prusia de grana». Pero había otra mercaderías, pólvora, hilo de conejo, bacinas, barriles de alquitrán, sebo, agujas de empalomar, etcétera.

En esta operación intervino Sancho de la Pedriza²⁴, un viejo conocido de la casa de Contratación de la Epicería y magnífico marino y armador, natural de Sestao, anteiglesia anexa a Portugalete. El recomendó a nuestro obispo el mercader burgalés conveniente para obtener estos suministros excepcionales y transportó la mercancía desde Flandes hasta Bilbao.

Además interviene repetidamente un comerciante llamado Martín de Arbolancha Arana, que además era factor del proveedor real Juan Martínez de Recalde, bilbaíno primo del ya fallecido factor de la Casa de Contratación Juan López de Recalde, y un criado suyo llamado Martín de Rigoitia.

Marinos y cosmógrafos relacionados con la expedición del Obispo

En marzo de 1538 Don Gutierre otorgó poderes²⁵ en Jaraicejo a Francisco Falero para aparejar las naves. Era hermano del socio de Magallanes Ruy Falero, incapacitado por demencia. Por esta época Francisco era cosmógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla y había escrito un libro de navegación en 1535, el *Tratado de la Esphera y el Arte de Marear*. Falero hará uso de ese poder para contratar víveres y suministros en la comarca de Sevilla. Lo sustituirá en Alonso de Porras. Evidentemente, no formó parte la flota.

Del libro Chile 165 del Archivo General de Indias se deduce que don Gutierre realizó un pedido de material náutico a un Gaspar Rebello, que llevaba el mismo apellido del hijo bastardo del portugués, Cristóbal, que murió en la isla de Mactan seguramente el mismo día que su padre.

Del *Diccionario Autobiográfico* de Icaza²⁶ extraigo una mención que va servirme de puente, ya que Andrés de Urdaneta, uno de los más ilustres marinos de los descubrimientos de la Mar del Sur debió estar involucrado en esta expedición y parece que prefirió irse con Pedro de Alvarado, que partió en 1538. Icaza se basa en algún expediente de meritos o solicitud de concesión de encomienda de 1548 ó 49, presentado en México, cuando aún profesaba como agustino. También Alonso de Santa Cruz²⁷

- 24.- Sancho de la Pedriza se había hecho cargo de la flota que debía llevar Alcazaba al Maluco, cuando se suspendió la expedición en 1529, por el acuerdo de Zaragoza. Antes ya había sido apoderado en numerosos asuntos de Cristóbal de Haro.
- 25.- Poder ante en escribano de Jaraicejo Gonzalo de Aguilar, el 23/4/1538, que fue sustituido por Falero a favor de un Fernando de Porres el 27/3/1539 en Sevilla.
- 26.- Francisco de Icaza, *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de Nueva España* (Madrid, Imprenta el Adelantado de Segovia, 1923), nº 1361.
- 27.- Dato extraído de Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica, t. I, p. 81, Mariano Cuesta. Instituto Fernández de Oviedo. Madrid 1983. En esta misma página se menciona que Rebello había presentado a la Casa de Contratación diversos instrumentos náuticos que debían examinar Gaboto, Hernando Colón, Francisco Falero y él mismo [AGI,

debió relacionarse con los preparativos de la expedición al Estrecho, si bien parece que el nombramiento como contino real le apartó del embarque.

Por último, el que había sido maestre de la nao capitana de don Pedro de Mendoza, Miguel de Arragoce, fue nombrado también como maestre de la nao capitana de Francisco de Ribera. Se conservan dos documentos esenciales referentes a este marino esloveno, pero sin demasiado interés: el poder de Francisco de Ribera para su nombramiento y su testamento. Dejó sus bienes a un tal Domingo Marino, embarcado en la flota de Andrea Doria, que no era su hijo. En cuanto al poder, del 20 de julio de 1539, sólo tiene relevancia que se le señalan cuatro partes como remuneración y un adelanto de cien ducados²⁸

El apoderado general

El documento de apoderamiento general²⁹ que hemos resumido (**Inédito tres**) sí tiene, en nuestra opinión, mucho interés. Primero, porque evidencia el número de naos disponibles en Sevilla, antes de partir: tres naos grandes y dos galeones. Después, por la designación de Sebastián del Hoyo Villota.

Este personaje, sin duda de origen laredano, ya había prestado dineros, 852,000 maravedíes para su expedición a Guatemala del año anterior, a Pedro de Alvarado que le confirió poderes generales, como en este caso, con fecha 11 de octubre del 1538.

Esta doble intervención de Sebastián del Hoyo Villota podía obedecer a una presencia significativa en la vida comercial o náutica de Sevilla, pero no tengo más referencias. Posteriormente, este hombre participó como capitán en la rebelión de Gonzalo Pizarro, tras llegar a Lima con el sequito del virrey Blasco Núñez de Vela³⁰.

Fue desterrado a Chile en 1548 y se destacó en las guerras de Arauco, siendo regidor de Confines y alcalde ordinario de Angol en 1558. No da un perfil de pacífico comerciante, sino más bien de soldado o aventurero. Parece que estaba en el entorno de Miguel de Avendaño y Velasco, al menos en los tiempos de Chile. Quizás actuase como apoderado de algún otro personaje, que no se manifestó. Podía estar emparentado con el criado bilbaíno de Juan Martínez de Recalde, que aparece mucho en la fase de construcción de los barcos del obispo y también en una serie de pleitos subsiguientes que parecen traer su causa en ellos, llamado Martín de Rigoitia. Un Juan del Hoyo Villota, de Laredo, era suegro del bilbaíno de ese nombre según el legajo 1.081/4 de la Escribanía de Taboada de la Chancillería, sección de pleitos civiles, legajo 194.

En el archivo Foral de Vizcaya³¹ hay un poder de Juan Martínez de Recalde

Indiferente General 1.068]. Eran los técnicos de la casa, entonces.

- 28.- Están en el oficio primero, registrados por Pedro de Escobar, Gerónimo de Aguilar y Pero de Escobar, el 20 y 24/7/1539. Arragoce no sabía escribir.
- 29.- Oficio primero, 20/7/1539, ante Pedro de Escobar, Fernando Ruiz y Alonso de Barrera.
- 30.- El dato proviene de la Colección Harkness, Biblioteca del Congreso, Actas Notariales de Perú, 16/5/1544 (p. 169 del catálogo). Los datos de Chile de Tomás Thayer Ojeda, *Formación de la Sociedad Chilena* (Santiago, Universidad de Chile, 1939), II, p. 154.
- 31.- Archivo Foral de Vizcaya, legajo 1040/070. Da la sensación que los distintos vizcaínos

Pedro José Dermit Martínez

para cobrar de Juan de Larrea y del coronel Ochoa de Salazar treinta mil maravedíes, que le adeudaban ambos. Martín de Rigoitia aparece comisionado como criado de Recalde y los demandados habían viajado a Flandes en 1540.

Siguiendo este hilo aparece Jerónimo de Zurbano, bilbaino, regidor de Arequipa, fundador de Cañete en Perú y gran animador de las guerras civiles.

Francisco Camargo y demás familia

De la documentación obrante en Valladolid³² puede deducirse que nunca coincidían don Gutierre y su hermano, al menos para este asunto de la flota y gobernación. Don Gutierre llevó personalmente los asuntos en Valladolid o en Vizcaya y Castro-Urdiales. Pero la capitulación la firma la Reina después de un memorial firmado por don Francisco.

Hasta junio de 1539 Camargo encabezaba los escritos y peticiones para la concesión de todo tipo de mercedes reales ante el Consejo de Indias y Casa de Contratación o Asistente de Sevilla; prórrogas, designaciones de personal, disposición de elementos de propiedad real, problemas con otras jurisdicciones y demás. Su nombre encabeza los documentos, llegando a pedir que Arragoce sea designado como maestre de la nao capitana³³.

Pero algo pasó por junio o julio del año 39 y se designó a fray Francisco de Ribera como capitán general. Camargo recibió una real cédula de fecha 4 de septiembre de 1539, firmada en Madrid, que le exoneraba de cualquier obligación y se le declaró libre y quitó. ¿Qué sucedió?

Por otros dos pleitos que han aparecido en Valladolid sabemos que Camargo falleció en Plasencia en octubre de 1541, dejando tres hijos y después de haber otorgado testamento ante el escribano Sebastián Gutiérrez, el 13 de septiembre de ese año. Le calculo, como mucho, unos treinta y cinco años de edad.

Sabemos por ese documento que la viuda se llamaba María Docampo (no Sotomayor) y que tenían tres hijos llamados Francisco, Inés y Mariana de Camargo. Lo que más me ha llamado la atención es que designa como tutores y curadores de sus hijos a don Pedro González Gaytán y a don Carlos de Guevara. Contiene una cláusula que me ha parecido digna de mencionar ya que mandaba para ese cargo a los susodichos y les previene que *“siempre se acuerden de cuidar de sus hijos (y sus bienes) ya que no tengo mejor cosa que les dejar que a mis hijos y lo hago por el mucho amor que a sus mercedes he tenido”*.

Rebuscando, he podido establecer la personalidad de estos dos tutores. Eran cuñados de Francisco Camargo y por tanto del Obispo, casados con sus hermanas:

interesados en la construcción de las naves siguen pleiteando entre ellos. En este asunto parece intervenir también Jerónimo de Zurbano, bilbaino y con una abundante presencia en el bando almagrista de Perú.

32.- Pleitos, cajas 367-3, 627-4 y 1413-6 antes mencionadas.

33.- Archivo General de Indias, libro 165 de Chile.

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia...

Leonor, con don Carlos de Guevara, y Mayora con don Pedro González Gaytán. Estas dos hijas del licenciado Vargas no aparecen en Carraffa ni en la biografía de Asunción Hernández Hoyos. También hemos localizado otra hermana desconocida hasta ahora, monja en el monasterio de Santo Domingo El Real de Madrid, llamada Constanza de Vargas. Doña Leonor fue la heredera universal de don Gutierre.

Yo deduzco que las relaciones con don Gutierre no debían haber quedado muy bien, ya que parece más propio que fuera el acaudalado obispo que se hiciera cargo de las criaturas o sino, el hermano mayor, don Diego de Vargas.

Puede que hubiese causas económicas. Don Gutierre había recibido un fuerte perjuicio con el fracaso de la expedición y la pérdida de las naves. Eso se sumaba al reciente cierre de las cuentas de la Tesorería de su padre con La Corona, que habían tardado en liquidarse más de quince años.³⁴

La familia Vargas Carvajal perdió en esta liquidación la propiedad de una inmensa finca madrileña: la Casa de Campo, vergel entonces y pulmón de los madrileños de hoy en día, que fue cedida en dación de pago al Emperador, en 1540. Las discusiones parecían llevarlas don Gutierre en nombre de los herederos. Quizás por esta otra razón surgieron las desavenencias.

Por cierto que hubo un Carlos de Guevara, tesorero de la expedición de don Pedro de Mendoza, y también un Gaytán, armador en Nueva España con don Antonio de Mendoza, y un piloto en la expedición de Lope de Villalobos se apellidaba así. Creo que ambos tutores eran vecinos de Talavera de la Reina.

El capitán general, don Francisco de Ribera, como he dicho, aparece en la generalidad de las probanzas como testigo presencial de los contratos y construcción de las naos, evidenciando que acompañaba habitualmente al obispo en estos años y que disfrutaba de su confianza. Se conocían de veinte años antes. Era fraile comendador de Calatrava y estaba adscrito al Hospital del Rey en Burgos, que dependía de la priora de Las Huelgas Reales. Hay un punto de paradójico en esta relación, ya que precisamente don Francisco de Vargas murió en ese lugar en 1524³⁵.

Parece ser que, viudo talludito, tenía amoríos con una monja de ese prestigioso convento. Una noche de verano escalaba la tapia, cuando se sintió indispuerto, cayó malamente y de resultas de ello, murió. Resulta curioso que fuera precisamente en ese convento donde buscara colaboradores don Gutierre, ¿O no?

- 34.- Para la liquidación de las cuentas del tesorero Vargas ver Archivo General de Simancas, Estado 50-102. El alcance era de 31,000 ducados, que debían abonar los herederos. Para el cardenal Tavera “el Obispo y sus hermanos por la pérdida de su casa que fue mucha están congoxados y con hacérseles el alcance en esta coyuntura siéntelo doblemente. Dicen las deben a Diego de Vargas y sus hermanos 10,000 docados de tenencias y quitaciones 11/10/1540”.
- 35.- Ver Elisa Cuesta Gutierrez, *Tres hijos de Madrid, tesoreros del Emperador Carlos V* (Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1960), p. 13. El dato proviene del embajador y cronista Salinas, en carta del 15/8/1524.

Pedro José Dermit Martínez

El último dato reseñable hace referencia al hijo legitimado de Don Gutierre, llamado don Francisco de Carvajal. Aparece en uno de esos pleitos tangenciales a don Gutierre que hemos localizado en Valladolid, dado que existen unas diferencias con una donación que pueden atañer a sus legados. El dato que aportó es que fue alférez mayor de la Villa de Madrid en 1559³⁶.

Tres documentos inéditos

1. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Sala de Vizcaya, legajo 829/7, Escritura de obligación otorgada por el coronel Ochoa de Salazar. Transcripción de doña Cristina Gómez Gonzalo

Sean quantos esta carta de obligaçión vieren cómo yo, el coronel Ochoa de Salazar, vezino que soy de la villa de Portugalethe, que es en el condado de Bizcaya, otorgo y conozco por esta presente carta que me obligo por my persona y bienes muebles y rayzes, avidos y por auer, e de mis herederos y subçesores, de hazer y fabricar a uos, y para vos, el muy yllustre se or don Gutierre de Caruajal, obispo de Plazençia, quatro navíos, los tres de a çiento y çinquenta toneles machos e vno de çiento y ochenta toneles, los quales se an de hazer y fabricar con los myenbros e condiçiones y capitulos siguyentes:

- *Los nabíos de çiento y çinquenta toneles en esta manera: en quilla treynta codos y en lançaduras, delante y detrás, treze codos repartidos según pareçiere al maestro carpintero que las ha de haçer.*
- *Que el contrabranque se venga a juntar con la carlinga y salga en el branque arriba en la cubierta. Y esto ha de ser muy bien cosido con cauillas que pasen de una parte a otra.*
- *Asy mysmo que lleue vn corbatón sobre la quilla que se junte con la rigula con la quilla con sus cauillas de fierro y sus escateos.*
- *Asy mismo a de lleuar diez y nueue orengas con sus treynta y ocho o quarenta ginoles que lleguen más alto que la lierna de la cubierta vn codo de vna pieça cada ginol porque vaya cada lierna más vaxo que los ginoles y cosa toda la nao /*
- *Yten a de lleuar dos liernas por cada parte, vna en la flora porque tome los escarpes de las orengas y ginoles y sean cosidas con pernos que doblen de vna parte a otra, las quales han de tomar desde el rasel de popa hasta la gorja de proa detrás todos los escarpes devaxo.*
- *Yten a de lleuar entre la lierna prinçipal que es la de la cubierta e las liernas de los ginoles cada sendas tablas de costado cosydas con sus pernos a manera de lierna que lleguen desde el branque hasta el codaste cosidos con sus pernos que doblen.*
- *Yten han de lleuar la cubierta en çinco codos contando desde el soler hasta la tabla del tillado.*
- *Yten a de lleuar quarenta y tres latas gruesas en logar de baos ponyendo de tres a tres codos, dos corbatones por cada parte, vno cada vno, con quatro cauillas de fierro y en*

- 36.- Este dato proviene de 367-3. Se sabe muy poco de este personaje, que debió ser un gran caballero, con casa en Jaraicejo. Fue abuelo de Santa Luisa de Carvajal, poetisa, misionera y mártir en Inglaterra.

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia...

los corbatones que han de yr çerca del mástil, en los tres de cada lado, çinco cauillas de fierro en cada vn corbatón.

- *Yten a de ser la nao en la cubierta en ancho en la manga treze codos y medio de fuera a fuera y vn codo y medio ençima de la cubierta catorze codos y medio y estos se an de medir de fuera a fuera.*
- *Yten a de ser la tabla del tillado de doze en codo en gordor de roble seco. Ansy mysmo ha de yr cosido de popa a proa con trancanyles gruesos a la manera que se hizieron en las naos del rey que lleuó Loaysa cosidos con sus cauillas de fierro al costado de la nao con los ginole y por la parte de abaxo con las latas que pasen de parte a parte con sus chauetas.*
- *Yten a de llevar por medio del mareaje, por el costado de popa a proa, por entramos lados, vna vagara a manera de lierna con sus pernos pasadizos con los ginole.*
- *Yten ha de yr çintada de popa a proa según vso y costumbre, cosido con sus clauos de çinta y pernos.*
- *Yten ha de llevar dende el tillado prinçipal a la segunda encubierta tres codos y dos terçios, la qual cubierta a de llevar sus latas que carguen sobre la lierna que se a de echar a aquellas altura y sobre las quillas que han de yr del mástil a la harpa, las quales han de llevar quatro corbatones, los quales han de yr cosidos con cada quatro cauillas de fierro cada vno e las liernas con los ginole y con las quillas con sus cauillas de fierro pasadizas.*
- *Yten esta cubierta a de ser de tabla de doze en codo de roble y çerrada por la parte de estibor y a babor y por el medio sus escotillas mouedizas para meter el batel.*
- *Yten hanse de echar dos bularcamas, vna en proa y otra en popa, ençima del granel con cada çinco cauillas de fierro.*
- *Yten, desde esta segunda cubierta arriba, ha de tener de mareaje vn codo y medio, de manera que sean de diez codos y un sesmo en alto la nao y, desde el borde arriba, ha de auer sus falcas fuertes y firmes.*
- *Yten toda la tabla hasta el agua de siete en codo si se hallare fecha y, de allí arriba, de ocho en codo y ha de ser toda, la vna y la otra, de madera seca y curada y que no lleue algura syno tabla muy linpia y buena. Sy como dicho es no se hallare la tabla de siete en codo que no sea obligado a dar syno de ocho en codo.*
- *Yten que todas estas tablas han de yr enpernadas en esta manera: en cada ginol en la tabla dos clauos de costado y en medio vn perno y, al cabo de cada tabla, vn ginol, antes a de ser cosida con dos pernos e, sy más fuere menester, se ponga más.*
- *Yten que la madera de popa sea de madera rebesa, como hizieron las naos de Loaysa./*
- *Yten a de llevar el bao de la frisada del castillo de proa dos corbatones con cada quatro cauillas de fierro.*
- *Yten a de llevar seys postareos en el castillo de proa, tres por cada parte, cosidos con sus cauillas de fierro y sus pernos que pasen de vna parte a otra y sus corbatones cosidos por de dentro y afuera con sus cauillas de fierro.*
- *Yten a de llevar en el alcáçar su dala que ha menester quatro corbatones con sus cauillas de fierro.*
- *Yten a de llevar vn bao en la frisada con sus dos corbatones y quatro cauillas de fierro.*
- *Yten a de llevar en el castillo de popa por las dos partes cada ocho postareos como fueren menester con cada vno de estos su corbatón con sus pernos de fierro.*
- *Yten a de llevar en la garita diez y seys postareos por las dos partes, cada ocho con cada*

Pedro José Dermit Martínez

- vn corbatón, cosidos con sus cauillas de fierro según fueren menester.*
- *Yten en la cruzada a de lleuar quatro jugos en que ha menester cada vno dos corbatones, en cada corbatón quatro cauillas de fierro.*
 - *Yten en la cubierta de la flora con sus pernos, como es vso e costunbre.*
 - *Yten las bitas y cabestranes las pongan como las lleuaron las naos de Loaysa, con sus conchas.*
 - *Yten que los soleres de las naos, por de dentro, han de yr entablados con sus tablas de costado y cosidas con clauos de costado, los quales soleres han de subir fasta los escoperos de las varengas.*
 - *Yten en las cubiertas y alcáçar y garita ha de ser calafateadas y breadas y adereçadas y la estopa del costado de cá amo de Calatayud.*
 - *Yten que toda la clauazón de pernos y cauillas se echen en todas las partes que fueren menester para más fortaleza de las naos a parecer del maestro carpintero y del behedor puesto por su se oría e asy en en grosor que deuen lleuar los pernos y cauillas y clauazón.*
 - *Yten que toda la tabla y madera de la dicha nao sea a contento del dicho behedor y a parecer del maestro carpintero y que la que no fuere a su contento no la echen.*
 - *Yten que estas naos han de ser bruscadas como se quemaron las naos del rey y para esto han de estar calafateadas y brecadas las costuras y después se an de tornar a calafatear y recorrer y brear con su brea o resina y sebo para echarlas a la mar.*
 - *Yten que la costa del enbasar y botar las naos sea a costa de su se oría y desde agora se tasa que ayan de auer a doze ducados por el botar de cada nao y que ellos las hagan botar a su costa y que el cordaje e vn amén que fueren menester para botarse y amarrarse lo dé su se oría.*
 - *Yten hanse de dar çinco estopas de la manga abaxo y quatro de la manga arriba, todo de cá amo de Calatayud.*
 - *Yten la clauazón del costado ha de ser de quatroçientos çinquenta clauos en quintal de fierro.*
 - *Para las naos de mayor parte se a de anadir lo siguyente:*
 - *La nao de çiento y ochenta toneles ha de lleuar treynta y dos codos de quylla y de manga catorze codos y vn terçio y de puntal çinco codos y medio, y de mareaje tres codos y dos terçios y ençima vn cobdo y medio y codo y medio más alto de la cubierta a de abrir vn cobdo más y, si más pudiere, más. Y en todo lo demás con las condiçiones y fuerças de las de a çiento y çinquenta toneles al respeto. /*
 - *Yten los bateles a veynte ducados cada vno, conforme al grandor de la nao.*
 - *Yten vn esquilfe, el qual ha de costar treze ducados, los quales bateles y esquylfe a de pagar su se oría.*
 - *Yten que las dichas naos se an de arquear debaxo de la cubierta prinçipal con arcos de toneles machos e pipas según es vso e costunbre, arqueados por dos arqueadores puesto por cada vna parte el suyo, por manera que han de ser las dichas tres naos de cada çiento y çinquenta toneles machos por lo menos y la otra de çiento e ochenta toneles machos arqueándose como dicho es e si de más fueren las dichas naos de los dichos toneles, según dicho es, por lo que más fuere, su se oría no sea obligado a pagar cosa ninguna, por manera que por ninguna vía sean de menos toneles las dichas naos. Y si fueren de menos toneles se desquenten por cada vn tonel que faltare doze ducados de oro. Y que para esto las dichas naos se arquehen antes que se boten.*

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia...

Las quales dichas quatro naos, según e de la manera que dicha es y con las condiçiones suso dichas, me obligo de hazer e dar fechas y acabadas e puestas en toda perfeçion que sean buenas a vista de maestros carpinteros e botadas en el agua del río y canal de la dicha villa de Biluao a mi propia costa e mysiòn por todo el mes de mayo primero que verná del a o venidero de mill e quinientos e treynta y siete a os por preçio y contía que me ha de dar e pagar vos, el dicho se or obispo de Plasencia, por las dichas quatro naos con el botar de ellas de quatro mill e quatroçientos y çinquenta y ocho ducados de oro e de justo peso, que valga cada vn ducado treçientos e setenta e çinco maravedis, que es a raçon de site ducados por cada vn tonel macho e a raçon de doze ducados por el botar de cada nao, dándolas fechas y botadas por todo el mes de mayo e, no las dando fechas y botadas / y acabadas en el dicho tiempo, que del dicho preçio se me quite y desquente, por cada vn tonel, tres ducados de oro, por manera que el dicho se or obispo no sea obligado a me dar y pagar por las dichas naos más de a respeto de a quatro ducados por cada vn tonel. E por este preçio sea obligado, e me obligo, a se las dar y entregar y los dichos quatro vateles e vn esquilfe por preçio de los dichos noventa y tres ducados de oro, a respecto de veynte ducados por cada vn batel e treze ducados por el dicho esquilfe, los quales dichos ducados y preçio suso contenidos, que son por todos quatro mill e quinientos e çinquenta e vn ducados, se me han de dar y pagar en la forma siguiente: mill e çiento y treynta y seys ducados en prinçipio del mes de octubre primero venydero de este presente a o de la fecha de esta carta y otros mill y çiento e treynta y seys ducados en prinçipio del mes de henero primero que verná luego siguiente, e quinientos e sesenta y ocho ducados al prinçipio del mes de hebrero primero luego siguiente del a o venidero de mill e quinientos e treynta y siete a os, y otros quinientos y sesenta y ocho ducados en prinçipio del mes de março primero luego siguiente del dicho a o venydero, e los mill e çiento e quarenta y tres ducados restantes, a conplimiento de los dichos quatro mill e quinientos y çinquenta e vn ducados, en fin del mes de mayo primero venidero luego siguiente del dicho a o venidero siendo entregados e botados los dichos nauíos e bateles y esquilfe como dicho es, puestos y pagados los dichos ducados a los dichos plazos y términos de contado fuera de cambio en el cambio de Luys de la Haya, cambio, estante en esta villa de Valladolid, so pena del doblo por pena y postura conuençional que sobre nosotros ponemos, la qual, pagada o no pagada o graçiosamente remytida que en fin y en todo tiempo conpliré todo lo sobre dicho al dicho plazo e término según dicho es y en esta carta se contiene. E para lo ansy tener e guardar e conplir e pagar y manthener y auer por firme, según dicho es, obligo mi persona y bienes, muebles e rayzes, avidos e por auer, e de mys herederos y subçesores, por doquier y en qualquier logar que los, yo o ellos, ayamos e tengamos / ellos el dicho don Gutierre de Caruajal, obispo de Plazencia, estando presente a todo lo que dicho es e a cada vna cosa y parte de ello, dezimos e otorgamos por esta presente carta que nos obligamos por nuestra persona y bienes muebles y rayzes, espirituales y temporales, avidos e por auer e de nuestros herederos y subçesores por doquier o en qualquier logar que los nos o ellos ayamos e tengamos, de dar y pagar, e que daremos e pagaremos, a vos el dicho coronel Ochoa de Salazar, o a quien vuestro poder obiere o los obiere de auer, todos los dichos quatro mill e quinientos e çinquenta e vn ducados a los dichos plazos e términos, e según e de la forma e manera que dicho es y en esta dicha escritura están declarados, sin pleyto e syn rebuelta alguna, dados y librados en el dicho cambio del dicho Luys de la Haya, cambio, según dicho es. E que si no vos diéremos e libráremos los dichos ducados en el dicho cambio de Luys de la Haya, cambio, a los dichos plazos en esta dicha escritura e obligaçion contenidos, en esta dicha villa de Valladolid,

Pedro José Dermit Martínez

que tanto tienpo como se tardare en librar las dichas pagas para que se den y paguen a vos el dicho coronel Ochoa de Salazar, o a quien vuestro poder obiere, que otro tanto tienpo se detengan entregar los dichos nauíos, so pena del doblo por pena y postura conuençional que sobre nos ponemos, la qual, pagada o no pagada o graçiosamente remytida, que en fin y en todo tienpo pagaremos los dichos ducados a los dichos plazos, según dicho es(... ..(1)) E yo el dicho coronel Ochoa de Salazar, para más firmeza e seguridad y saneamiento de lo suso dicho, no me apartando de la obligación general, desde agora obligo por espeçial y espresa ypoteca las naos que ansy fiziere e fabricare, desde agora para entonçes y desde entonçes para agora, en firmeça de lo qual otorgamos la presente escriptura en la manera que dicha es ante Luys Garçía de Madrid, escriuano de Sus Magestades, e ante los testigos ynfrascriptos, al qual pedimos que la escreuiese e hiziese escreuir e la signase con su signo para cada parte de nos la suya. / Que fue fecha y otorgada en la dicha villa de Valladolid, estando en ella la enperatriz y reyna, nuestra se ora, y su Consejo y Chançilleria, a çinco días del mes de otubre, a o del nascimiento de Nuestro Saluador Ihesu Christo de mill e quynientos e treynta y seys a os. Testigos que fueron presentes a todo lo que dicho es e vieron e oyeron firmar e otorgar en el registro de esta carta al dicho se or obispo de Plasencia e al dicho coronel Ochoa de Salazar otorgar, al qual dicho se or obispo yo el dicho escriuano doy fee que conozco: Lope Yuañez de Luxara e Juan Ochoa de Vgarte, escriuano, vezinos de la villa de Biluao, los quales juraron en forma de derecho que conoçen al dicho coronel Ochoa de Salazar e que es el mysmo otorgante, e Gil de Quyntana, clérigo, e Juan de Angulo e Juan de Quyntanylla, criados del dicho se or obispo, e Miguel Caselles, estantes y vezinos de la dicha villa de Valladolid. E, para más seguridad de lo sobre dicho e de cada vna cosa y parte de ello, yo, el dicho coronel Ochoa de Salazar, me obligo de dar e que daré por my fiador e prinçipal pagador que se obligue conmigo de mancomún y a boz de vno e cada vno por el todo en la dicha razón a Diego López Gallo e a Garçía de Matança, mercaderes, vezinos de la çiudad de Burgos...

Esta escritura es presentada en el pleito en 22 de septiembre de 1539. En Jaraicejo, a 15 de marzo de 1539, en presencia de García de Madrid, escribano público de dicha villa, por Gutierre de Carvajal, señor de dicha villa, se presentó una Provisión Real de 5 de octubre de 1538 por la que se había dado licencia para sacar traslado de la escritura de obligación.

Hemos descartado unos cuantos formulismos jurídicos reiterativos.

2. Sala de Vizcaya, legajo 1257-18, caja 2836 (sin número de orden todavía). Probanza del pleito de Lope de Barraondo, vecino de Bilbao, con Gutierre de Carvajal, obispo de Plasencia, sobre la construcción de unas naos

El expediente consta de 1 pieza con 100 folios aproximadamente. No vienen las actuaciones del pleito sino únicamente esta probanza. Al principio, puesto que falta alguna hoja, se ha puesto: «el obispo con Lope de Barraondo y Lope de Luxarra y otros sobre las naos» para dar idea de a qué pleito se refiere.

En ese mismo folio aparece una Carta de Poder incompleta, cuyo inicio dice: “estrecho de Magallanes y así mismo os podais obligar...”. Está otorgada en Jaraicejo, a 23 de abril de 1538. Fueron testigos: el licenciado Diego de Torres, Álvaro de Herrera y García Gómez, clérigo. Fue otorgada por el obispo de Plasencia, Gutierre de Carvajal, ante el escribano Gonzalo de Aguilar.

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia...

Por el siguiente documento parece que el poder se otorgó a favor de Francisco Falero, vecino de Sevilla.

También se presentan Provisión Real receptoría, de 3 de marzo de 1539, por la que se hace una probanza en un pleito que trata García de Carvajal contra Lope de «Barrondo», vecino de Bilbao. El cuestionario a absolver por los testigos es:

- 1.- *Si conocen a las partes y a Juan de Lejama y Lope Ibáñez de Luxarra y si tienen noticia de las naos que se hicieron en Bilbao para el obispo.*
- 2.- *Si saben que el obispo se concertó e igualó con el dicho Lope Ibáñez de que le hiciese cuatro naos, tres de 150 toneles y una de 220, con las condiciones en la obligación contenidas y el dicho Lope Ibáñez se obligó de hacerlas y, para seguridad de ello, dio por su fiador a Juan de Lejama, mercader, vecino de Medina del Campo. Y el dicho Lope Ibáñez, para seguridad del dicho Juan de Lejama y para sacarle a paz y a salvo de la dicha obligación que por él hacía, dio por su fiador a Lope de Barrondo, vecino de Bilbao.*
- 3.- *Si saben que por cierto hombre que mató el dicho Lope Ibáñez no pudo estar presente a fabricar las dichas naos y dejó en su lugar al dicho Lope de Barrondo, su sobrino, el cual fabricó e hizo dos naos de las dichas cuatro, la una de 150 toneles y la otra de 220.*
- 4.- *Si saben que después de comenzadas a hacer las naos un pesquisidor que fue sobre la muerte que hizo el dicho Lope Ibáñez embargó las dichas dos naos y maderas que tenían para fabricarlas. Y, sabido por el obispo el poco recaudo que se daban en hacer las naos, partió de Valladolid por el mes de marzo de 1537 y se fue a posar a casa de Lope Ibáñez, donde se hacían las naos.*
- 5.- *Si saben que, cuando llegó, las naos estaban puestas en el astillero y puesta toda la «vrnización de quillabranque y codaste y horengas y ginoles de pie» de manera que no fuera desarmando la dicha nao no se pudiera alargar ni ensanchar y las acabaron en aquella forma en que estaban sin las ensanchar ni alargar.*
- 6.- *Si saben que viendo el dicho obispo que los pies del ginoles no subía tanto como rezaba el contrato y que no le cumplían en esto como en otras cosas y en no le dar las dichas naos al tiempo que eran obligados ni hacían otra cosa, el dicho obispo requirió muchas veces a Lope Ibáñez y Lope de Barrondo a que acabasen y cumpliesen con la obligación.*
- 7.- *Si saben que el dicho obispo se vino de la villa de Bilbao a Valladolid a entender en ciertos pleitos del dicho Lope Ibáñez, tocantes a su libertad, creyendo que éste y Lope de Barrondo se darían prisa en acabar las dichas naos, como eran obligados, y, en el entretanto, el dicho Lope de Barrondo hizo arquear las dichas naos habiendo puesto el puntal y su cubierta mucho más alto de lo contenido en la dicha obligación, contradiciéndolo el procurador o factor del dicho obispo y requiriendo que se arquease debajo del puntal de la dicha obligación y no de otra manera.*
- 8.- *Si saben que, no obstante lo susodicho, el dicho Lope de Barrondo hizo subir y subieron los carpinteros que entendieron en las dichas naos los tillados? principales un tercio de codo, poco más o menos, de lo que estaba en el contrato.*
- 9.- *Si saben que por huir de la pena contenida en el contrato de que las dichas naos no hiciesen menos toneles de los contenidos en el contrato porque por cada uno de ellos de menos habían de pagar doce ducados, el dicho Lope de Barraondo, en nombre del dicho Lope Ibáñez y por su mandado, alzaron un tercio de codo en la cubierta principal por huir de la dicha pena*
- 10.- *Si saben que alzando el dicho tercio de codo para que cupiese otro rumbo de toneles o*

Pedro José Dermit Martínez

- pipas no pudieron alzar tan justamente lo que hubieron menester para cumplir con la obligación, que no alzaron para más toneles de los que eran obligados por ser lo que alzaron en toda la nao de popa a proa.*
- 11.- *Si saben que todas las novedades que hicieron en las naos fuera del contrato, aún siendo lo que tocaba a los ginoles como en los miembros como en el grosor de tabla de costado, nunca el dicho obispo lo consintió ni tuvo por bien ni en que alzase la dicha cubierta para que hiciese más toneladas.*
 - 12.- *Si saben que cuando el dicho obispo volvió a Vizcaya por segunda vez la nao de los 220 toneles, el dicho Lope de Barrondo, la tenía echada en el agua y la otra para botar, puestos los tillados en la altura que dicha es y todo esto en ausencia del dicho obispo.*
 - 13.- *Si saben que la dicha nao de 220 toneles, que se echó al agua en ausencia del Obispo, y la de 150 toneles que se echó al agua en contra de su voluntad, por no estar acabada de carpintería y calafatear conforme a la dicha obligación y el dicho Obispo requirió a Lope de Barrondo no se echase al agua la dicha nao hasta acabar con lo que era obligado y, no obstante esto, el dicho Lope de Barrondo lo echó al agua diciendo que allí se acabaría.*
 - 14.- *Si saben que una vez echadas en el agua ni Lope de Barrondo ni Lope Ibáñez pusieron mano en ellas para acabarlas, por lo que fue forzado el obispo a poner carpinteros, madera y clavazones a su costa para acabar las dichas naos.*
 - 15.- *Si saben que las naos no fueron acabadas ni entregadas al obispo y, ocho meses después, en febrero de 1538, fueron examinadas por maestros y se encontraron muchos defectos.*
 - 16.- *Si saben que el dicho Lope Ibáñez ni Lope de Barrondo cumplieron en el tiempo en que eran obligados a dar las dichas naos y que nunca el obispo se comprometió a darles cosa alguna salvo lo contenido en la obligación.*
 - 17.- *Que, después de visitadas las naos, se formaron cuentas y el obispo les pagó todo lo que se les debía.*
 - 18.- *Si saben que en hacer mayores las dichas naos, si algunas cosa se hicieron mayores no fue porque el dicho obispo lo mandase, como dicho es antes, especialmente contradiciéndolo y que guardasen en todo lo de la mayoría el contrato ni de la dicha mayoría, si alguna hicieron, no se consiguió ningún provecho al obispo ni a ellos costa en alzar la cubierta un tercio de codo en que pudiesen gastar veinte ducados ni en el tal alzar la dicha cubierta y mayoría el dicho obispo no ganó cosa ninguna, antes perdió porque como las dichas naos no se hacían para sacas ni otras mercaderías sino para ir a la Indias de la mar del Sur, cuanto más bajas y menores fueran de lo que son fueran mejores para navegar y menos costosas, así en los aparejos de jarcia y áncoras y cables.*
 - 19.- *Si saben que por razón de ser las dichas naos más grandes de lo que debieran ser para la dicha navegación se le ha recrecido de la costa al dicho obispo más de 3000 ducados, además de no ser tan buenas las dichas naos.*
 - 20.- *Si saben que el dicho Lope de Barrondo, maliciosamente y por rescatar al dicho obispo, le puso la dicha demanda en el proceso contenida habiendo el dicho obispo fenecido sus cuentas con ellos, bajándose el dicho obispo ya de su posada a cabalgar para venir a Castilla y habiendo más de un mes antes por autoridad de justicia pregonado públicamente que si alguno pretendía algo del dicho obispo se lo viniese a pedir dentro de tercero día.*
 - 21.- *Si saben y conocen a Juan de Belaustegui y Martín de Regoitia y a Pedro de Jugo y a Pedro de Otaza y a Pedro de Zaballa, Ochoa de Amburo (Ambaro) y a Domingo de*

La construcción de las naos del Obispo de Plasencia...

Arriaga, a Juan de Oleaga y a Ortuño de Maderas.

- 22.- *Si saben que el dicho Juan de Belaustegui y Martín de Regoitia, carpinteros pretenden interes de que el dicho Lope de Barrondo haya victoria en esta causa y, además de esto, el dicho Martín de Regoitia tenía enemistad con el dicho obispo porque, por haberse perjurado en otro negocio, el dicho obispo le dijo que era un bellaco perjuro y le deshonró delante de muchas gentes.*
- 23.- *Si saben que los dichos Jugo y Pedro de Otaza y Pedro de Zaballa fueron contramaestres y criados del dicho Lope de Barrondo en las dichas naos y personas aficionadas al dicho Lope Ibáñez y al dicho Lope de Barrondo, que dirían lo contrario de la verdad en cualquier cosa que les tocase.*
- 24.- *Si saben que los dichos Ochoa de Ambaro, Juan de Oleaga, Ortún de Maderas y Domingo de Arriaga son parientes y criados de los dichos Juan de Belaustegui y Martín de Regoitia, personas que pretenden tener derecho en esta causa y muchos de ellos no saben hablar castellano ni lo entienden.*
- 25.- *Si saben que los suso dichos testigos son hombres pobres de baja condición y por cualquier cosa que les prometiesen dirían, como dijeron, lo contrario de la verdad.*
- 26.- *Si todo lo dicho es pública voz y fama.*

Declaran: Fernando de Ribadeneira, vecino de Illescas, quien fue factor del obispo; el licenciado Íñigo de Argüello, juez de la audiencia real de los Grados de Sevilla y vecino de ella, en la colación de San Isidro; el comendador Francisco de Ribera, vecino de Burgos. Presentada la probanza en Valladolid, en 10 de noviembre de 1539

Posteriormente, se hace otra probanza en Jaraicejo con las mismas preguntas. Testigos: Pedro Morales, escribano de Sus Majestades, criado del obispo; Álvaro de Torres, vecino de Madrid, estante en Jaraicejo; Clemente de Santibáñez, estante en Jaraicejo; Gutierre de Camargo, vecino de Plasencia; Juan de Herrera, criado del obispo; Alonso de Cisneros, estante en Jaraicejo; Jerónimo de los Cobos, estante en Jaraicejo, criado del obispo; Martín de Losa, criado del obispo; Juan Rodríguez del Rebollar, criado del obispo; Hernando Sierra, vecino de Jaraicejo, criado del obispo.

Esta probanza se presenta en Valladolid en 12 de noviembre de 1539.

3. Archivo de Protocolos de Sevilla, Oficio Primero, 1.539.S/N, Paleografía de doña Concepción Hidalgo de Cisneros. Extractado del autor.

Sean cuantos esta carta de poder vieren como yo, el comendador Francisco de Ribera, capitan general de la Armada del Ylustriimo sennor obispo de Plazencia, estante al presente en la en esta ciudad de Sevilla, por el mismo, en su nombre/del dicho sennor obispo, e por virtud del (poder)/ que de su sennoria tengo, otorgo e conozco por mi e en el nombre que do e otorgo todo mi poder cumplido, /libre e llanero e bastante, segund que lo he e tengo derecho mas deve/valer, a Sebastian del Hoyo Billota, estante en esta dicha çibdad, spe/ cialmente para que pueda tener en su poder e guarda e cargo e administración (tachado: cinco naos) tres naos grandes e dos galeones/quel dicho sennor obispo tiene en el rio Guadalquivir desta dicha/ çibdad segund que le estan entregadas por fe de Pero de /Morales¹

- 1.- Pedro de Morales, escribano de Jaraicejo estaba designado como escribano de la flota.

Pedro José Dermit Martínez

escribano de sus magestades e del armada del dicho señor obispo, /para que dellas (tachado: el dicho) haga lo que por el dicho sennor obispo ostra (sic) por ssu sennoria le fuese/ (tachado: servido) mandado; otrosi para que pueda por mi e en el dicho nombre nombre vnder e ben/da ciertos masteles e fustalla e botas que yo por mi e en el dicho nombre /tengo en las ataraçanas desta dicha çibdad a las personas e por los preçios de maravedis que mas por ello pudiera haber e fallar...(..)...concerniente como en razon de cualquier pleytos e negoçios moidos e por mover, tocantes e epteneçien/tes a la dicha armada del dicho sennor obispo que agora va al Mar/ del Sur, al estrecho de Magallanes...(..)...lo otorgo e do al dicho Sebast(tian)/ (Del) Hoyo e a los dichos sostitutos, que para enjuiciar /fiziere con todas sus ynçidençias e dependençias, anexidades /e conexidades...(..)...fago e otorgo avidos e por aver segund/(roto) su sennoria reverendisima los tiene obligados por el dicho(borrado)

Fecha la carta en Sevilla, en las casas de la morada del/ (dicho) comendador Françisco de Ribera, domingo, veinte dias del mes de/ (J)ullio, anno del naçimiento de Nuestro Salvador Iesu Christo de mill/(roto)quinientos treinta y nueve annos; e lo firmo de su nombre.

Testigos/que fueron presentes Pedro d, Escobar e Fernad Ruiz/escrivanos de Sevilla.

Ba testado o diz çinco naos, o diz ta , e ba/entre renglones o diz haga, o diz demandando e defendiendo, o diz/(roto)por fuero e juramento e no en mas, no le empezca/ (Roto) di a Sebastian del Hoyo, general, por fuero e para cobrar e vender, El Comendador Ribera (rúbrica)/Pedro d, Escobar, escrivano de Sevilla.

La navegación en el devenir cubano del siglo XVI

Francisco Echevarría Saumell*

La historia de la navegación en Cuba comienza en los oscuros tiempos precolombinos, cuando nuestros aborígenes, expertos mareantes, recorrieron todo el Mediterráneo Americano después de haberlo poblado, en su largo viaje desde América del Sur, a través del arco de las Antillas.

En Punta del Este, Isla de Pinos, existe una cueva denominada Número Uno¹, en la que, según hipótesis de algunos investigadores, las pinturas existentes son verdaderos mapas para la orientación de los marinos indoamericanos, que circulaban con los más diversos fines entre las islas y el cercano continente.

Ya nuestro tercer descubridor, el sabio Fernando Ortiz, en su ensayo *Cuba primitiva: las razas indias*, señala que:

...la isla de Cuba había sido descubierta varias veces y poblada desde siglos anteriores por unos aventureros que en rústicas canoas, sin carabelas, brújulas ni astrolabios, habían llegado a este país en sucesivas oleadas transmigratorias...

Las evidencias arqueológicas y los testimonios de los cronistas, al hablar de la adelantada industria taína de la madera, nos dicen que comprendía diversos artículos y que entre ellos destacaban las canoas, algunas de gran tamaño, con cabida para treinta o cuarenta personas.

En los años siguientes al descubrimiento y antes de la conquista de la isla, numerosas son las pruebas de los usos que los indios daban a sus endebles barquichuelos en viajes de largas distancias, en los que atravesaban impetuosos mares. Sabemos que cuando Alonso de Ojeda y Bernardino de Talavera regresaban de la infortunada empresa de San Sebastián de Urabá, en el Golfo de Darién, casi naufragaron en la costa centromeridional cubana, y que después de recorrer medio país a pie, con unos setenta hombres más, rumbo al oriente, arribaron a la comarca india de Macaca, en la desembocadura del Cauto, en el Golfo de Guacanayabo, y que desde allí los aborígenes

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección cubana.
1.- El conocido erudito cubano Fernando Ortiz la denominó Capilla Sixtina del arte rupestre antillano.

fueron en varias chalupas hasta Jamaica a avisar al gobernador, para que viniera a recoger los restos de la expedición. Parece que Ojeda y sus hombres no confiaron en que aquellas débiles embarcaciones cumplieran su cometido ni llegaran a su destino, por lo que prefirieron esperar a que un bajel presuntamente más seguro los recogiera como sucedió días después. Era aproximadamente el año 1508.

Sobre este mismo asunto el propio Diego Velázquez, dando fe de lo expresado, señala²:

...que ha sido informado de los caciques é indios de la isla cómo algunas veces an venido á ella en canoas ciertos indios de otras islas, que diz que están abaxo de la de Cuba, fácia la parte del Norte, cinco o seis días de navegación de canoas...

En los años inmediatos a 1492, España no estuvo muy interesada en la mayor de las Antillas, debido a que los conquistadores estaban muy absorbidos por la consecución del oro de La Española. Por lo menos así fue desde el punto de vista oficial, pues hoy conocemos de las numerosas “visitas” que, por mero afán de lucro o por necesidad vital, hicieron varios castellanos entre 1492 y 1510, sobre todo en los años cercanos al inicio de la conquista cubana.

Son abundantes las citas bibliográficas y los textos documentales que se refieren a que, en los años posteriores al descubrimiento, colonizadores de Santo Domingo vinieron a Cuba so pretexto de perseguir indios escapados de las encomiendas de la cercana isla. Algunos con esa justificación, otros subrepticamente y aduciendo luego que los habían apresado en Las Lucayas o Bahamas, efectuaron varias expediciones a nuestro país para apoderarse de cuantos indios les fuera posible, conducirlos a las haciendas y minas dominicanas, donde los convertirían en esclavos, en virtud de ser caribes feroces, etnia inexistente en las Antillas Mayores, de las cuales sólo la parte oriental de Puerto Rico había sido invadida.

Esclavizar caribes era legítimo y permitido en aquellos tiempos, “...porque sirviendose dellos los cristianos podran ser mas ligeramente convertidos é atraídos á nuestra santa fé catolica...”, según habían confirmado, por Real Cédula de 1503, sus Graciosas Majestades.

Entre estas expediciones cazadoras de indígenas destacó la de Sancho Camacho y su hermano, quienes supuestamente no sólo buscaban indios sino que también se interesaban por las posibilidades de encontrar abundante oro en el lecho y arena de los ríos y riachuelos (Velázquez también organizó expediciones similares una vez iniciada la conquista y colonización cubanas).

Varias decenas de hispanos visitaron la isla en aquellos años obligados por las circunstancias. En barcos desarbolados por tormentas y huracanes naufragaron en nuestras costas o desembarcaron porque sus navíos y marinos no resistían más.

2.- “Relación o extracto de una carta que escribió Diego Velázquez”, en Hortensia Pichardo, *Documentos para la historia de Cuba (Época colonial)*. La Habana, Editora del Consejo Nacional de Universidades, 1965, p. 83.

Como Ojeda, otro grupo procedente del Golfo de Urabá naufragó cerca del Cabo de San Antonio, en el extremo occidental cubano. Sólo un individuo, apellidado García Mejía, y dos mujeres sobrevivieron a la agresividad de los indios. Cuando Pánfilo de Narváez y el padre Bartolomé de las Casas, en su recorrido conquistador de este a oeste del país, llegaron a la provincia india de La Habana, los rescataron y conocieron los sucesos que -después narró el benemérito sacerdote.

También, debido al mal estado del buque en que viajaban, tuvieron que desembarcar cerca de Cabo Cruz, en el sureste de Cuba, Martín Fernández de Enciso, Juan de Valdivia y Martín de Zamudio, fundadores de la colonia de Santa María la Antigua, en El Darién, casi expulsados por el insubordinado Vasco Núñez de Balboa, quien los envió con papeles justificativos de su actitud y propósitos al Rey. En su recalada fueron obsequiados por los aborígenes de la zona.

En los años siguientes a 1510 ocurrieron otros sucesos similares, entre los cuales destaca el hecho de que, en 1512, debió naufragar cerca de las costas del poniente cubano otro barco cuyos tripulantes también murieron a manos de los indios. Fueron tal vez los restos de esa nao los que Colmenares y Caicedo, en travesía hacia La Española, creyeren fueran los del perdido Valdivia, luego de haber navegado por la zona yucateca, viaje organizado en El Darién. Este naufragio dio ocasión a que el rey Fernando ordenara se construyera una fortaleza en Guanahacabibes, península más occidental del país; decisión que jamás se cumplió.

Por disposición de Nicolás de Ovando, gobernador de La Española de 1502 a 1509, quien cumplimentaba tardíamente la orden regia de 27 de diciembre de 1504 de que se explorase el territorio cubano, Sebastián de Ocampo lo circunnavegó en 1508, efectuando así su primer bojeo oficial³. Ocampo, además de anular definitivamente la tesis colombina de que estas tierras eran parte del continente, descubrió la actual bahía de La Habana, a la que denominó Puerto de Carenas, por encontrar allí una fuente de chapapote que le permitió calafatear sus estropeadas naves. En su periplo de cerca de nueve meses visitó los principales puertos cubanos, entre ellos el de Jagua, el Golfo de Guacanayabo y el Cabo de Cruz, desde donde regresó a Santo Domingo luego de pasar por Santiago y Guantánamo. Partió con la convicción de que estas dos últimas, más Jagua y Carenas, eran excelentes bahías en las que se podrían guarecer flotas enteras. Los años por venir le darían completa razón.

Su exploración rectificó el criterio un tanto negativo que se tenía sobre las posibilidades de la isla que Colón bautizó como Juana, y avivó el propósito de conquistarla al saberse que, parafraseando a Las Casas, Cuba “...era tierra enjuta y buena y no llena de anegadizos”.⁴

- 3.- Se afirma que en 1506 ó 1507, como consecuencia de una Real Cédula de 1504, Ovando encomendó una exploración de Cuba al piloto Andrés Morales y al capitán Vicente Yañez Pinzón, hecho que menciona Pedro Mártir de Anglería, en su Segunda Década del Nuevo Mundo; pero no fue un bojeo completo.
- 4.- Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias* (Madrid, Ginesta, 1875-1876), I, p. 106.

Fernando Echevarría Saumell

En julio de 1509 llegó Diego Colón a La Española con el título de virrey de las Indias. Muy a su pesar abandonó la idea de que su tío y hombre de confianza, Bartolomé, pasara a conquistar Cuba, por lo que firmó un asiento con Diego Velázquez de Cuéllar en el que lo designaba para tal empeño y lo nombraba gobernador y adelantado de la isla. Una vez que el territorio cubano fuera conquistado se convertiría en una provincia del virreinato, administrada por Velázquez y bajo jurisdicción del primogénito del Gran Almirante de la Mar Océano.

Velázquez había llegado a La Española en el segundo viaje del descubridor, desde entonces se estableció en aquel lugar y allí se destacó en la “pacificación” de los indios y en la fundación de las villas, hechos que le convirtieron en uno de los hombres más ricos del territorio.

Por el asiento o contrato antes citado, Diego Velázquez se comprometió a armar a su costa la expedición conquistadora de Cuba, bajo promesa de que la Corona le recompensaría después. Para ello preparó cuatro navíos, con unos trescientos hombres, y partió de Salvatierra de la Sabana⁵, muy probablemente entre los meses de abril y mayo de 1510; desembarcó días después a la entrada de la bahía de Guantánamo, en un lugar que bautizó como Puerto de Palmas. Atravesar esta accidentada región le costó algún tiempo, pues debía caminar por altas montañas, extensos e intrincados bosques, pequeños valles y vadear caudalosos ríos. Una vez terminada la ocupación de aquella zona, en la que estuvo presente el enfrentamiento pacífico o belicoso con los indios taínos, a principios de 1511 Velázquez decidió fundar una villa junto a un puerto, en la costa septentrional del oriente cubano, a la que denominó Nuestra Señora de la Asunción, y que por estar en la comarca india del mismo nombre, luego se llamó Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa. Hoy la conocemos con el apelativo aborígen solamente.

En dos etapas más culminó la ocupación de Cuba, después de que Pánfilo de Narváez, uno de los hombres del Adelantado, la bojeó en un bergantín, que circuló por toda la costa norte, mientras que el gobernador lo hacía por el sur, unas veces por tierra y otras en canoas por mar, hasta unirse en la bahía de Jagua, “...el qual puerto es muy conocido de los que navegan y muy necesario y provechoso á los que vienen de Tierra Firme...”⁶

Este proceso de conquista y ocupación de la isla, iniciado en 1510 y extendido hasta 1515, fue de suma importancia por varias razones, y una de las más descollantes fue que de él salieron fundadas las siete primeras villas cubanas. Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa en 1511; San Salvador de Bayamo en noviembre de 1513; La Santísima Trinidad, Santi Spíritus y San Cristóbal (La Habana) en la primavera de 1514; y por último, Santa María del Puerto del Príncipe y Santiago de Cuba a fines del

- 5.- Hoy se desconoce la ubicación exacta de esta población, pero se sabe estuvo cerca de Cabo Tiburón, en el sur haitiano.
- 6.- “Relación o extracto de una carta...”, p. 82.

propio año o en la primera mitad de 1515 (entre esta última fecha y 1520 surgieron también, aunque sin el carácter oficial de villas, las aldehuelas que después se denominarían San Juan de los Remedios del Cayo y San Severino de Matanzas).

Durante este período se pudieron conocer con alguna certeza las riquezas del territorio insular, sus mejores bahías y puertos, los lugares con mayores concentraciones de indios, su desarrollo, las regiones de mejor topografía y de máximas existencias madereras para la construcción, sobre todo naval. En fin, después de estos acontecimientos Cuba estuvo lista para que se iniciara el proceso colonizador.

A partir de este momento el país tuvo unos años de auge económico, tal como se manifestó en los inicios de todas las colonias antillanas. Éste se expresó en un corto período de crecimiento rápido sostenido, respaldado por los siglos en que la naturaleza acumuló granos y pequeñas pepitas de oro en riberas y lechos de ríos, y también por la existencia abundante de brazos indígenas para trabajar en los lavaderos del metal y para labrar la tierra de la cual obtenían el sustento. Luego sobrevino una etapa de estancamiento y finalmente una tercera de empobrecimiento y despoblación a partir de la cual se sucedieron lustros de casi paralización: todo en el corto lapso de una cincuentena de años.

En ese tiempo inicial de prosperidad, casi todo coincidente con el gobierno de Velázquez, es decir 1510-1524, la vida se desarrolló en condiciones normales. Se trabajó activamente en el levantamiento de los pueblos fundados, en la construcción de barcos, la apertura de caminos y en las actividades primordiales de agricultura y minería ya apuntadas. Se desarrolló un fuerte comercio con La Española, fuente de abastos casi única, que abrió rutas de navegación por la costa sur entre las poblaciones dominicanas y las meridionales cubanas.

Santiago, villa capital, era sede del gobierno, residencia del Adelantado y autoridades superiores, y de la Casa de Contratación. San Salvador de Bayamo era sede de la casa de fundición de metales, que según el propio gobernador inauguraron el 21 de mayo de 1515.

Numerosas canoas indias hacían el comercio de cabotaje, y en los distintos puertos esperaban bajeles mayores para hacer el comercio de altura. Uno y otro consistían en casabe (“pan casabí” o pan de yuca), carnes saladas, ganados y otros artículos, amén del oro y los cueros enviados a la Península. Durante el gobierno velazqueño Cuba no conoció más tráfico comercial que el efectuado con España y los nacientes establecimientos del Nuevo Mundo, “...comercio escaso, irregular y muy costoso...”, como dijera el historiador cubano Ramiro Guerra.

La construcción naval nacía en manos particulares; aunque se hicieron algunos intentos oficiales en esta materia, se tendría que esperar hasta el siglo XVIII para que España fundara el Arsenal de La Habana con su célebre fábrica de bajeles.

Desde el 2 de agosto de 1515 el rey había aconsejado a Velázquez para que buscara la manera de hacer careneros en los que los barcos provenientes de Castilla pudieran ser reparados, pero nada de esto pudo ser cumplido porque los intentos oficiales chocaron con la falta de recursos para tal empeño.

Mucho se ha especulado sobre si las embarcaciones que partieron hacia la conquista de la tierra firme circundante se fabricaron o no en nuestro país, duda que parte de una relación enviada al rey por el bachiller Alonso de Parada. Ya en estos iniciales años se conoce la existencia de una buena maestranza de carpinteros de ribera y calafates capaces de carenar y reparar bajel es. De Santiago para México, con Cortés, embarcó el afamado maestro de gálibo Martín López, y el también oficial en el arte de galibar Alonso Núñez, con su ayudante, quienes allí prestaron grandes servicios al conquistador del imperio de Moctezuma.

Fallecido el rey Fernando, el regente cardenal Cisneros otorgó a los colonos hispanos en Cuba “...licencia é facultad para fecer é tener navios...” que comerciaran con tierras vecinas, permiso que aprovechó Velázquez en la empresa colonizadora de la Nueva España.

En dos naves y un bergantín, con ciento veinte hombres a bordo, salió del puerto santiaguero Francisco Hernández o Fernández de Córdoba, el 8 de febrero de 1517, descubriendo la península de Yucatán. Allí, en Cabo Catoche, Córdoba y sus huestes fueron fieramente atacados por los indios, ataque que luego se supo fue instigado por un español que vivía entre ellos y que no quiso saber de sus compatriotas ni aun después de la conquista de aquella parte del continente. Una de las fragatas expedicionarias, muy averiada, fue quemada antes de volver a Cuba y, lastimados ellos mismos por el ataque indígena, dispusieron el regreso que culminó en La Habana. A consecuencia de las heridas recibidas, Hernández de Córdoba murió en su hacienda de Santi Spiritus.

Bernal Díaz del Castillo, quien hacía dos años vivía en la villa santiaguera, participó en esta empresa y dice que de los tres barcos que la emprendieron, dos fueron comprados por ellos y uno tercero lo obtuvieron fiado del propio gobernador.

Al año siguiente, Velázquez envió otra expedición a Yucatán, al frente de la cual puso a Juan de Grijalva, y en la que también embarcaron, además del narrador de los hechos, Bernal Díaz, Pedro de Alvarado, Francisco de Montejo y Alonso de Ávila, o Dávila, en cuatro navíos que por la costa norte partieron de Matanzas para tierras yucatecas el 8 de abril de 1518. Según Bartolomé de las Casas esta expedición se armó en Santiago, “...con todo lo que por allí había pasado...”, que por la muestra era bastante.

Bernal Díaz afirma que dos de los barcos fueron los que regresaron de la expedición de Córdoba, y los otros dos los “...compró Diego Velázquez nuevamente con sus dineros”.

Grijalva descubrió Cozumel y reconoció la costa de la península y el golfo hasta Veracruz; en el después importante puerto obtuvo las primeras noticias del imperio de Moctezuma. Ante la posibilidad de comenzar la conquista de aquellas tierras envió a Cuba el *San Sebastián* con muchas muestras de oro y la solicitud de ayuda para cumplir su cometido. Como se percató de que con sus escasas fuerzas no podría acometer la empresa conquistadora, regresó a Santiago.

El 18 de noviembre de ese mismo 1518 partió Hernán Cortés de la referida Santiago de Cuba a conquistar México. Con escalas en Trinidad y San Cristóbal, de

esta entonces sureña villa, zarpó, según el historiador Jacobo de la Pezuela, el 10 de febrero de 1519. Con ellos, ya se sabe, también iba Bernal Díaz del Castillo, quien nos narra en su crónica de la conquista:

Después que llegó a Cuba el capitán Juan de Grijalva, y visto el gobernador Diego Velázquez que eran las tierras ricas, ordenó enviar una buena armada muy mayor que las de antes y para ello tenía ya a punto diez navíos en el puerto de Santiago de Cuba, (...) los cuatro de ellos eran en los que volvimos con Grijalva, porque luego les hizo dar carena, y los otros seis recogieron de toda la isla. Los hizo proveer de bastimentos, (...) hasta llegar a La Habana, porque allí habíamos de hacer todo el matalotaje.

Refiriéndose al mismo asunto, Francisco López de Gómara afirma:

Entretanto que venía la licencia de los gobernadores, comenzó Fernando Cortés a aderezarse para la jornada, habló a sus amigos a otros muchos para ver si querían ir con él y, como halló trescientos que fueren, compró una carabela que trajo Pedro de Alvarado y otro bergantín de Diego Velázquez...

A estos bajeles se agregaron uno de Francisco de Montejo y los de otros capitanes que los armaron con su peculio o a medias con otros pues, según López de Gómara, Velázquez "...tenía poco estómago para gastar /y/ siendo codicioso... quería enviar armada a costa ajena". Luego, en Trinidad, Cortés compró, con "ligeras presiones" a Juan Sedeño o a Alonso Guillén, un navío que adjuntó a su flota, que entonces ascendió a once barcos.

Ahora bien, ninguno de estos cronistas menciona nada que nos permita aseverar que alguna de esas naves fuera fabricada en nuestro país. Y aunque tampoco lo niegan expresamente, lo más razonable es que no lo fueran, ya que alguna noticia habría trascendido. Si algunas embarcaciones se fabricaron en la Cuba de aquellos años no debieron pasar de faluchos o fustas destinados al cabotaje, a la pesca y al robo subrepticio de indios, que luego eran vendidos como esclavos. De todas formas, esto no niega que hubiera ya una buena suerte de profesionales en la materia en nuestro suelo. Pezuela afirma:

Como los de Santo Domingo y Jamaica algunos colonos de Cuba tuvieron barcos con cubiertas para facilitar los tráficos del país, que rara vez medían arriba de cien toneladas, y que con frecuencia se fletaban por cuenta del gobierno para circunstancias dadas y en casos necesarios.

Ya el 1º de agosto de 1519 aparece en La Habana, proveniente de la Villa Rica de la Vera Cruz y con rumbo a España, la carabela de Hernán Portocarrero y Francisco de Montejo en la que Cortés enviaba al rey las primeras muestras de las riquezas inmensas que se obtendrían del imperio mexicano.

Esto avivaba la inconformidad de Velázquez, quien unía a ello la certidumbre de haber sido burlado y traicionado por su otrora subordinado, razón por la que de nuevo invirtió sus caudales -que no eran pocos- en armar una cuarta expedición mucho más

fuerte que las anteriores, destinada a apresar al conquistador de México y a continuar la empresa ahora en provecho propio. Puesto Pánfilo de Narváez al frente de ella, zarpó hacia el continente el 18 de marzo de 1520 con dieciocho naves, cañones, caballos y alrededor de mil tripulantes.

Empeño nuevamente infructuoso, la armada fue sorprendida en Zempoala: hombres, embarcaciones, armas y caballos los aprovechó Cortés, los convirtió en refuerzos. A Narváez lo devolvió a Cuba para escarnio, ira y vergüenza del gobernador de la isla.

Poco después, en 1523, Francisco de Garay, gobernador de Jamaica, ancló en el puerto de La Habana con una escuadrilla de once navíos y novecientos soldados con los que también se dirigía a la conquista de México. Fue en esta ciudad donde se enteró de que ya hacía cuatro años que el émulo de Velázquez le había precedido con bastante éxito y reconocimiento real.

Más tarde, en septiembre, llegó Cristóbal de Olid con su armada al mismo puerto y población para surtirse de víveres y efectos, enviado por Cortés a conquistar lo que hoy conocemos como Honduras. De más está decir que el gobernador de Cuba procuró que Olid traicionara a su jefe y se sumara a su ya corta lista de acólitos.

Pezuela apunta que Alonso Contreras y Alonso Llerena, también comisionados por el conquistador mexicano para el mismo fin, se habían adelantado a Olid en su llegada a La Habana y le tenían

... comprados los articulos más comunes a precios portentosos: dos pesos (dos onzas) de oro la fanega de maíz; cuatro la de frijoles o judías; nueve la de garbanzos; dos, una miserable ristra de ajos; ciento una escopeta; veintiuno, una ballesta, y doce, una corambre o cuero vacuno sin curtir...

Precios que, aunque excesivos, comenta el historiador, "...no eran desproporcionados a los sueldos de la gente de Cortés, /pues/ cada capitán de buque recibía ochocientos pesos oro mensuales, y a este tenor corrían los estipendios de las demás clases".

Coincidente con la muerte de Velázquez, ocurrida en junio de 1524, se inicia el franco decaimiento de la colonia cubana, que dura aproximadamente hasta 1555, y del cual podemos señalar como causas primeras: el agotamiento de las reservas auríferas de los ríos; la despoblación provocada por la conquista y colonización de la Nueva España, el Perú y La Florida; las progresivas rebeliones de los indios a causa del despoblamiento; y el inicio de los ataques de corsarios y piratas a nuestras costas y a las principales villas.

Remitiéndonos a este último aspecto podemos manifestar que, tan temprano como el año 1521, se inició el corso en los mares del hemisferio occidental, aunque hay quienes afirman que fue el propio Cortés el iniciador de esta actividad al autoproclamarse "gentil corsario" cuando obtuvo el ya mencionado barco de Juan Sedeño.

Tal como también expresamos anteriormente, desde 1519 Hernán Cortés comenzó a enviar a la Península los tesoros arrancados a los aztecas, y esta riqueza fácil y deslumbradora no podía ser obviada por los otros países europeos. Así, en agosto de

1521, Giovanni Verrazano, corsario florentino al servicio de Francia, se apoderó de dos de las tres naves que transportaban la suma correspondiente al monarca de lo obtenido hasta el momento. Jean Fleury para los franceses, o Juan Florín, como lo denominaban los españoles, abrió una época que, vista desde un ángulo, fue terrible para América, pero que vista desde otro fue más beneficiosa que perjudicial. En el caso cubano, como en el de buena parte de las otras Antillas y Tierra Firme, favoreció un comercio interlope que permitió el desarrollo que España detenía con su monopolio a través de la Casa de Contratación de Sevilla.

No hay señales documentales ni bibliográficas que hablen de corsarios y piratas en Cuba en aquellos años. Prácticamente, la isla era una base de operaciones para la conquista de otros territorios allende el mar y su entonces escasa riqueza económica tal vez alejó a los filibusteros de nuestros mares. No obstante, aunque los extranjeros no habían llegado, algunos hispanos practicaban el pillaje.

Por el juicio de residencia que se le siguió al sustituirlo en su gobierno al frente de Cuba, se sabe que Gonzalo de Guzmán realizó expediciones piráticas a Honduras entre los años 1526 y 1529, en las que, amén de otras cosas, robaba indios que después vendía como esclavos.

En el propio 1526, y ante el avance de la piratería francesa, el Consejo de Indias decidió la fortificación de las posesiones del nuevo mundo, pero en Cuba la aplicación de tal medida demoraría unos trece años más. Ya para estos años el Caribe, más que español, era un mar francés. Estaba tan poblado de navegantes galos como podrían estarlo las costas de la Picardía, la Bretaña o la Normandía. Tanta era su presencia que ya a mediados de la década del treinta daban denominaciones propias a la zona, y a Las Antillas, por ejemplo, las llamaban “las islas del Perú”, en franca alusión a la fabulosa riqueza que ya comenzaba a manifestarse en toda su realidad en el imperio conquistado por Pizarro.

Pero insisto en que, a Cuba, los piratas no llegaron sino en 1537, cuando ciudadanos de Dieppe, en Francia, formaron una cadena ininterrumpida desde el Cabo de San Antonio, extremo occidental cubano, hasta el arco de las Antillas Menores, acción con la cual pretendían vigilar los accesos desde Cádiz. La primera línea de esta cadena estaba frente a La Habana, por eso cuando sus habitantes vieron aparecer una escuadra en la boca de su puerto se aterrorizaron. Las campanas tocaron a rebato, la guarnición corrió a las armas y los vecinos a esconderse en el monte.

No obstante, todas estas precauciones fueron innecesarias pues los barcos eran españoles, provenían de Cádiz y habían luchado contra los corsarios, quienes les capturaron tres galeones con un solo patache. Los gaditanos lograron apresar dos navíos y dar muerte al jefe de los piratas, de nombre no recogido, pero que se sabe había sido designado por Jean Ango, marino, armador de Dieppe, corsario él mismo y propietario de las naves que entonces pululaban en aguas caribeñas. Ango había armado buques de menos de cincuenta toneladas que portaban seis u ocho piezas de artillería y alrededor de veinticinco hombres cada uno, que se apoderaban de los galeones que navegaban en solitario y que, a veces, transportaban sumas fabulosas.

Ya ese propio 1537 los colonos antillanos le habían reclamado al rey protección más eficaz frente a los asaltantes, por lo que consiguieron se les enviaran tres carabelas que eran toda una novedad al tener sus cascos blindados, y de las cuales se sintieron muy justamente orgullosos. No obstante, a pesar de lo mucho que pudieran haber hecho, fue poco lo que lograron pues, ¿qué podrían hacer tres barcas para proteger tan extensos dominios en el ámbito caribeño?

La prueba está en que, en Cuba, gascones que tripulaban un bajel y un patache hicieron su guarida en la despoblada bahía de Jagua, donde se aprovisionaron y surtieron de agua sin que nadie los molestara. Tal parece fueron estos mismos los que atacaron varios asentamientos en La Española, y es posible que fueran también ellos, ahora a bordo sólo del patache, quienes aparecieron en el puerto habanero el 15 de marzo de ese 1537. La Habana era entonces una población de muy escasos habitantes y desprovista de defensas, ya que las tres únicas culebrinas con que contaban no eran de propiedad pública y su dueño, el teniente Juan de Rojas, se las había llevado a otro lugar para él más importante.

Desde enero de ese año varias embarcaciones habían ido arribando a La Habana y ya en ese momento sumaban cinco; cuatro de ellas, colmadas de riquezas, provenían de la boyante Chagres. Carenadas y casi listas, sólo esperaban culminar su carga para zarpar, cuando el vigía del morro avistó la presencia de un patache francés que, una vez llegado, se atrevió hasta a entrar en la bahía, permanecer en ella más de una hora, salir y continuar viaje hacia el Puerto de Tablas o del Mariel. Tres de las naves españolas decidieron perseguirlo y lo alcanzaron en la embocadura del río que nombra el lugar mencionado. El patache, de menor calado que el de sus perseguidores, se adentró en la corriente fluvial y los castellanos tuvieron que contentarse con esperar durante tres días, al cabo de los cuales, atónitos, vieron como la embarcación salía y escapaba a toda velocidad, ante lo que sólo pudieron disparar sus pedreros sin ningún resultado.

En su desesperación, al tratar de maniobrar, los tres bajeles encallaron y, estupefactos sus tripulantes, vieron como los gascones regresaban y se apoderaban impunemente de sus navíos y de ellos mismos. Una vez escogido el mejor de los tres buques quemaron los otros dos y luego, con patache y nao, los franceses regresaron a La Habana, donde entraron a saco y cargaron ambas naves con todo el oro y la plata que pudieron hallar, amén de otras mercancías. Tras incendiar las pocas viviendas existentes, levaron anclas y se marcharon con toda calma y tranquilidad.

Situaciones como estas y los sucesivos ataques a los barcos en alta mar, desde 1521, determinaron que Carlos I dispusiera la organización de un sistema de flotas que protegiera sus navíos de los asaltos en el mar. Aunque el sistema no fue todo lo efectivo que se esperaba, a La Habana le favoreció grandemente en el plano económico, pues pronto se vio convertida en punto de reunión de los galeones a su regreso a España. Durante esos días, a veces meses, la villa se llenaba de extraños que gastaban fortunas en hospedajes, comidas, abastecimientos y, obvia y fundamentalmente, en alcohol, sexo y juegos.

En 1538 sucesos similares a los ocurridos el año precedente conmovieron la isla. El 4 de abril, cuando un galeón español salía del puerto santiaguero, corsarios, al parecer también gascones, lo atacaron y se apoderaron de gran parte de su carga. Al día siguiente entraron en la bahía con ánimo de atacar la villa entonces capital de Cuba, pero en ella estaba anclada *La Magdalena*, nave del sevillano Diego Pérez, quien se dedicaba al comercio con otros puertos españoles de las islas y del continente, especialmente de la Nueva España, adonde ahora se dirigía con un cargamento de caballos.

El andaluz y los franceses se enfrascaron en una lucha sin tregua pero caballeresca, que se extendió a cuatro días en los cuales se peleaba con todo hasta caer la noche, cuando se intercambiaban visitas, saludos, medicinas y comida para los heridos, y obsequios para las tripulaciones. Al oscurecer del cuarto día se retiraron a descansar después de haberse intercambiado los acostumbrados presentes y luego de que Diego Pérez hubiera mandado recado al capitán contrario, en el que le manifestaba su deseo de que la lucha se extendiera hasta que uno de los dos hubiera alcanzado la victoria. Sin respuesta cierta a las aspiraciones de los hispanos, en horas de la madrugada los gascones, aprovechando el sueño de sus adversarios, levaron anclas y huyeron a toda vela, obviamente amilanados por la tenacidad del andaluz, quien sintió tremendamente la huida pues estaba seguro de su victoria.

El conocimiento de lo caballeresco, gentil y legendario de esta anécdota lo debemos al Inca Garcilaso de la Vega; fue él quien la divulgó, y aunque hay historiadores que no sólo la rechazan sino que dan otra versión de lo acaecido, el propio Diego Pérez la sanciona como buena, pues en vista de acción tan presuntamente heroica le solicitó al rey escudo de armas como recompensa; no sabemos si el monarca se lo concedió, pero en el expediente formado al efecto narra parte de sus hazañas de entonces, las que coinciden con las referidas por el Inca.

Estos franceses huidos de Santiago de Cuba no se quisieron alejar del país sin botín abundante con el cual resarcir a sus acreedores en la Galia, por lo que se aparecieron en la indefensa Habana y arrasaron con el poco oro y plata que no habían encontrado sus compatriotas el pasado año. Saquearon la iglesia e incendiaron el caserío después de permanecer en él alrededor de quince días.

Los habaneros levantaron airados sus voces por causa de lo desprotegido de su villa, y habiendo llegado a Santiago de Cuba Hernando de Soto para encargarse del gobierno de la isla, impuesto de los sucesos que acababan de ocurrir, puso en práctica una Real Orden de 20 de marzo de 1538 en la que se disponía construir un fuerte en La Habana "...asi para guardar della como para amparo y defensa de los navíos que van y vienen a las yndias..."⁷, por lo que Soto, según el Inca Garcilaso

...hallando en su magnánimo corazón no sólo resistencia para el golpe,

7.- *Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana* (La Habana, Molina y Cía, 1987), Tomo I, vol. I 1550-1565, p. 191.

Fernando Echevarría Saumell

sino actividad y fuerzas para el socorro, dio pronta providencia para que el capitán Mateo Aceituno, natural de Talavera de la Reina, pasara a reedificar la más que arruinada y extinguida población, y a promover la construcción de alguna fortaleza para su defensa y seguridad...

Obra que según algunos terminó en pocos meses y, según otros, sólo se finalizó alrededor de 1544-45, y que los pobladores denominaron “la fortaleza” a pesar de no ser más que un pequeño fortín de gruesas tapias dentro del cual se habían emplazado seis cañones pedreros; la edificación se levantó cerca del lugar donde hoy se asienta el Castillo de la Real Fuerza que años después lo reemplazó y por el cual los habaneros la denominaron “la Fuerza Vieja”.

En estos ataques de corsarios franceses en 1537 y 1538, La Habana perdió parte de su memoria, pues desaparecieron los libros de Actas del Cabildo, lo cual ha hecho tan difícil historiar el período y conocer los detalles de su fundación.

Como medida provisoria para evitar nuevas agresiones, los vecinos acordaron establecer una embarcación armada que los defendiera, pero eran tan pocos y estaban tan empobrecidos, que el impuesto de un real por cada res consumida, llamado Sisa de la Piragua, nunca rindió lo bastante para poder armar la nave.

Tal como expresamos antes, Hernando de Soto había llegado a Santiago de Cuba en junio de 1538 para hacerse cargo del gobierno de la isla, el cual sólo ejerció directamente en los seis escasos primeros meses de su arribo, ya que su verdadero interés estaba en la conquista de las tierras para las cuales había sido nombrado adelantado, La Florida, que entonces se consideraba muy rica. La expedición que lo acompañaba era grande y poderosa, pero aquí se ocupó de aumentar su caudal antes de emprender el viaje conquistador del cual no regresó. A ese efecto dictó bandos propagandísticos y conminatorios para que los hombres le siguieran en pos de inmensas fortunas, y logró que, entre otros, le acompañara Vasco Porcallo de Figueroa, propietario de extensos fundos y encomiendas en la zona de Santi Spíritus, al centro de la isla.

Soto llegó a Cuba en junio y, en agosto, por tierra, se dirigió con su caballería hacia La Habana, para así facilitar la leva de hombres y efectos para su empresa. A su esposa, doña Inés de Bobadilla, con su familia y la infantería, los envió por mar por la parte norte, en los cinco barcos que entonces constituían su flotilla, reuniéndose todos en la villa habanera para la navidad de ese año. Según Pezuela, las naves habían llegado desde octubre a la que después sería capital del país. En su recorrido y ulterior estancia en San Cristóbal, Soto ordenó requisas de caballos, aceleró la construcción del castillejo de la Fuerza, que estimó provechoso como defensa de la base de operaciones de la conquista de la Florida en que pensaba convertir el Puerto de Carenas, y prohibió la exportación de ganado y otros artículos de subsistencia que quizás él pudiera necesitar. Ya ultimados los preparativos, dejó el gobierno de Cuba en manos de su mujer y de los tenientes Juan de Rojas, en Occidente, y Bartolomé Ortiz, en el Oriente, y se fue hacia La Florida en la primavera de 1539.

Esta expedición aceleró el proceso de decaimiento en el que estaba sumido el país desde la muerte de Velázquez, y que en casi veinte años llegaba a su clímax. Dice

Pezuela en su célebre *Diccionario* sobre Cuba que, el 19 de mayo, había salido Soto de La Habana “...con nueve embarcaciones, quinientos trece combatientes y trescientos treinta y siete caballos, los mejores que había en la isla”.

Coincidente con el empobrecimiento del país y la despoblación, vino el abandono de las villas, sobre todo el de las costeras, que estaban constantemente amenazadas por los ataques y saqueos piratas. Trinidad, que estaba ubicada en un lugar impropio para criar, quedó casi abandonada. Hay un censo de estos años hecho por un obispo en el que aparece esta villa sin habitantes, pues sus vecinos se habían mudado a las fincas que fomentaban en la región llana de Matanzas y se dedicaban a la crianza extensiva de ganado.

La costera Santiago se despobló en favor de la interna Bayamo, que se veía cada vez más favorecida por el creciente contrabando que la convertiría en la más rica villa cubana de su momento, a finales de aquella centuria. Santa María del Puerto del Príncipe, ya ubicada en el centro de la región camagüeyana, prosperaba debido a la cría vacuna y a las abundantes cosechas, prosperidad a la que luego agregaría los réditos del contrabando con los que devendría en una singular y floreciente cabecera provincial.

Mediando el siglo comenzarían a aparecer dispersos caseríos en el centro de hatos, corrales y haciendas que, denominándose bateyes, serían la génesis de futuras poblaciones y ciudades hoy importantes en Cuba. De la misma manera que en 1540 la fortaleza de La Habana, sin ser modelo alguno, estaba “...acabada y para se poder habitar y morar y fender y defender...”⁸, en 1511 ya en Santiago se había erigido un baluarte con cañones para guardar el canal de entrada a su bahía.

En el mes de agosto de este año un barco inglés de cuatrocientas toneladas se apoderó, cerca de Santo Domingo, de una fragata española cargada de cueros y azúcar. Es ésta la primera mención de una nave tal en mares antillanos, pero a pesar de ello, y es lógico dado su desconocimiento de estas aguas, el piloto era francés.

Para tratar de contrarrestar el crecimiento del poderío galo en América, y ahora el incipiente británico, con la flota que en octubre de 1541 zarpó de Cádiz se enviaron varias compañías de arcabuceros y numerosos cañones que vendrían a engrosar las guarniciones de los puntos más amenazados por la piratería europea: Nombre de Dios, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y San Cristóbal de La Habana.

Aunque en estos momentos Francia y España estaban en paz, es sabido que eso era desestimado al occidente de la línea imaginaria que, atravesando el Atlántico de norte a sur, dividía el mundo en dos. Al este de la línea la paz sí estaba concertada; al oeste la rapiña, sin importar si se estaba o no en guerra. Al poniente todos eran enemigos si de riquezas se trataba, y si los que las detentaban eran españoles, entonces con más razón y fuerza.

En 1542 se desató otro conflicto, estado natural entre Francia y España, con lo

8.- Fernando Portuondo, *Historia de Cuba* (La Habana, Editorial Minerva, 1950), p. 93.

que aumentaren los piratas francos en nuestras aguas. Se dice que aquel año salieron de Bretaña y Normandía unos treinta y cinco barcos con rumbo al Caribe. Entonces los franceses no atacaron Cuba, pero en 1543 Jean François de la Rocque, Señor de Roberval, quien había sido nombrado teniente general del Canadá por Francisco I, es enviado al Caribe, convirtiéndose así en el primer corsario “de calidad” que aquel país enviaba a las Antillas. El 7 de septiembre Robert Baal, que es como lo conocían los españoles de su tiempo, envió un patache contra Santiago de Cuba, en cuya bahía desvalijó un navío cargado de mercancías. Echados a tierra con el ánimo de atacar el caserío, su posición geográfica un poco alta con respecto a la costa y la defensa de los santiagueros, hicieron que los piratas lo meditaran bien y prefirieran retirarse hacia Isla de Pinos para unirse al resto de la escuadra del Señor de Roberval, sin saber que había zarpado hacia La Habana con intenciones de entrarla a saco. La tuvieron ante su vista el 31 de octubre. Sobre los hechos que ése y los siguientes días acaecieron hay muchas versiones, pero ninguna asentada en documentos que den fe de ello. La más extendida dice que los atacantes desembarcaron por la caleta de Juan Guillén o de San Lázaro, y que a campo traviesa se dirigieron a la villa donde, avisados de su presencia, los esperaban los vecinos, quienes les hicieron tan fuerte resistencia con sus armas y los pedreros emplazados en la Fuerza Vieja, que no les quedó más remedio que dar la vuelta, tomar sus bajeles y remontar el Canal de Bahama rumbo a Europa.

Esta versión, con ligeras variantes en los detalles, la aceptan Arrate, historiador de la ciudad en el siglo XVIII, Portuondo, Roig y otros recientes historiadores cubanos, pero el español Pezuela publica otra en la que los habaneros son ignominiosamente vencidos. Realmente, Pezuela no puede ser impugnado como un furibundo anticubano integrista, pero sí como españolizante, y no es menos cierto que de vez en cuando se le va la mano, y entonces cubanos y americanos en general quedan a ras del suelo, por no decir debajo. ¿Será ésta una de esas ocasiones?

Hechas de nuevo las paces con Francia, los años siguientes son de relativa tranquilidad, pues sólo esporádicos asaltos conmueven al país, todos de menor importancia, como los efectuados a embarcaciones en la bahía santiaguera o el saqueo que el pirata Hallebarde, hombre de Roberval, hizo a la empobrecida Baracoa el 17 de abril de 1546, en la que no obstante, parece obtuvieron bastante caudal.

Ese mismo año, el gobernador Antonio de Chávez fija su residencia en La Habana, convirtiéndola en capital de la isla. Es entonces cuando a pedimento del alcalde de la Fuerza Vieja, Mateo Aceituno, se obtiene la Real Orden disponiendo que los navíos sueltos o en escuadra, cuando entrasen en la rada habanera, debían saludar con cañones la fortaleza. Su campana anunciaba las horas del día y “la queda de noche”, y desde ella se repetían “...las señas de vela que hace el morro, poniéndose en él las banderillas correspondientes al número de las que se han avistado, con distinción de las que aparecen a barlovento o reconocen a sotavento”.⁹

9.- José María Félix de Arrate, *Llave del Nuevo Mundo* (La Habana, Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1964), p. 50.

Por estos años se trata de oficializar un impuesto que se llamó derecho de anclaje, mediante el cual cada barco fondeado en la bahía debía pagar cierta cantidad, pero el mismo fue muy impopular y alejó las embarcaciones del puerto a tal punto que incluso anclaban mar afuera desafiando el peligro que significaban los piratas, no quedando más que hacerse de la vista gorda en su aplicación hasta su ulterior exclusión.

De nuevo en guerra Francia y España, en 1550 se trataron de reforzar las defensas litorales, entre las que en Cuba, al igual que en las restantes islas aledañas, se contaba con las llamadas “flotillas de Indias”, las que ciertamente dieron más guarda teórica que práctica. Recuérdense las célebres carabelas blindadas que nunca estaban donde se las necesitaba, si bien, para ser justos, a veces se las requería en más de un distante punto. Entre estas flotillas, la más famosa fue la de Pedro Menéndez de Avilés, quien se convirtió en terror de los franceses por las draconianas penas que les imponía; y también se destacaron las de Bernardino Delgadillo de Avellaneda, Pedro de Ruedas, Tello de Guzmán y Juan de Ojeda.

Ya a mediados del siglo XVI La Habana comenzaba a tener aires urbanos. Sus vecinos más ricos contaban con casas de piedra y tejas, y ostentaban algunos lujos en sus interiores, sin enumerar sus vestiduras que desde siempre habían cuidado escrupulosamente no en cuanto a su limpieza sino a su riqueza. Finalizando 1549 había comenzado su gobierno el doctor Gonzalo Pérez de Angulo, el último de los gobernadores letrados o civiles, quien extendería su mandato casi dos períodos estruendosamente terminados.

La construcción naval debió haber estado presente en la ciudad, pues a pesar que sólo se cuenta con actas del Cabildo a partir de 1550, hay noticias salteadas de que algo sucedía al respecto. En el primer libro de Registros de la Casa de Contratación de Sevilla figura en los asientos correspondientes a 1551, como proveniente de Cuba, la nave *San Andrés*, de trescientas cincuenta toneladas, cuyo capitán era Juan de Ariste y su propietario Juan de Burgos “que la hizo en La Habana”. Aunque no aparece otro asiento similar, no era tampoco costumbre poner este tipo de datos en registros tales, por lo que hemos pensado que es casi seguro que otras embarcaciones importantes fueron construidas en astilleros habaneros. Afianza este pensamiento el que encontramos en las Actas Capitulares la prohibición expresa de cortar madera para reparar y construir navíos en los bosques que rodeaban la población, pues su tala indiscriminada los estaba agotando.

Al igual que en el lustro anterior, los ataques corsarios al país son de menor importancia, y la guerra sólo aviva “las velas” a que se veían sometidos los vecinos para evitar la llegada de franceses, quienes se habían convertido en obsesión para los cubanos de entonces, a tal punto que ante cualquier movimiento extraño las voces de: “¡el francés!” lograban las estampidas más tremeundas de la historia nacional.

Del puerto de Le Havre, en la Normandía, en 1553 zarpó a bordo del *Claude* el afamado François Leclerc, el primer *jambe de bois* o “pata de palo” en la historia de la piratería caribeña, a quien los españoles comúnmente llamaban Pie de Palo. Con él navegaban otros dos connotados bandoleros, uno de los cuales, Jacques de Sores, que

Fernando Echevarría Saumell

comandaba el *Esperance*, trascendería en la historia habanera de manera especial. El otro era Robert Blondel, quien capitaneaba el *Aventurier*. En las Antillas capturaron todo lo que flotaba, como jocosamente asevera un historiador galo, pero a nuestra isla la dejaron en paz... por el momento.

Este mismo 1553 la Audiencia de Santo Domingo dispuso que el gobernador de Cuba residiera oficialmente en La Habana,

...porque la dha. villa de la habana estava en el paraje donde se haze escala de todas las Yndias é teniendo como tenemos guerra con el rey de Francia al presente é teniendose como se tiene nueva de los muchos navíos de corsarios que son partidos de francia para estas ptes. avia muy grande necesidad que vos el dho. gobernador residiesedes en la dha. Villa é que se tobiese muy gran recabdo en la guarda della por ser como era la llave de toda la contratacion de las Yndias y si alli se apoderasen franceses serian señores de todos los navios q. vinieses de nueva españa y nombre de dios y de las otras partes que alli hazen escala¹⁰.

A pesar de que ello, La Habana sólo sería designada de manera oficial como capital de Cuba en 1607. Sólo la llegada de las flotas y el pavor a los franceses conmocionaba a la Cuba de aquellos años. Este sentimiento se materializa de nuevo en 1554, cuando Pata de Palo merodea por las Antillas. Sores es el segundo al mando de esa expedición y es también quien recibe la encomienda de atacar los mares cubanos con cuatro barcos que su jefe le entregara. Así, el 1º de julio tomó y saqueó con la mayor facilidad la villa de Santiago de Cuba, que dormía plácidamente mientras tenía de vigilia unos pocos hombres que, de seguro, también descansaban después de tanto esperar por el susodicho francés.

Los piratas permanecieron casi un mes en la aldea, aguardando a que los santiagueros reunieran el dinero del rescate por su población. A pesar de que lo pagaron, los filibusteros quemaron algunas viviendas a su partida, destruyeron el fortín y no asolaron la iglesia debido a que el obispo Uringa les entregó el valioso ajuar de plata que había traído de España.

Pero Jacques de Sores -el francés, el hugonote, el maldito luterano, el calvinista de la Rochela- no se iba a contentar con un golpe como el asestado a Santiago, necesitaba algo más sonado que alimentara su ego y lustrara sus blasones; por ello, impulsado además por la guerra de religiones, preparó la más osada de sus aventuras: el saqueo de La Habana.

El miércoles 10 de julio atacó la villa y la tomó después de una enconada lucha con algunos vecinos y Juan de Lobera, alcaide de la Fuerza Vieja, que se habían hecho fuertes en aquel recinto. Angulo, el gobernador, y el resto de los moradores, habían huido hacia el pueblo de indios de Guanabacoa. Saqueada La Habana, “los malditos

10.- *Papeles existentes en el Archivo General de Indias relativos a Cuba y muy particularmente a La Habana* (donativo de Néstor Carbonell) (La Habana, 1931), t. I, 1512-1578, pp. 199-202.

luteranos” pusieron rescate a la población y disfrutaron su victoria. Algunas noches después Angulo los atacó amparado por la sorpresa y la oscuridad, pero de nada le valió. El jefe pirata, sintiéndose traicionado, redobló su crueldad y pasó a cuchillo a decenas de hombres y mujeres.

Casi un mes después, “el hugonote”, satisfecho o conforme con lo que los habaneros le ofrecían por su ciudad, lo aceptó y preparó su partida, no sin antes, de todas maneras, incendiar el caserío. Mientras las edificaciones ardían, él mismo sondeó la bahía y confeccionó un plano detallado del puerto y su fortaleza; de modo que para entonces los franceses tenían un mapa más preciso de la villa y su rada que los propios españoles. El 4 de agosto se hizo a la vela sin el menor percance y con un tiempo de maravillas. Esto hizo vacilar la fe religiosa de los regidores del cabildo, quienes expresaron su incompreensión ante el hecho de que Dios proporcionara condiciones meteorológicas tan buenas a herejes tan malvados.

Después de este asalto, la capital quedó tan desolada que durante varios meses continuó siendo víctima de los aventureros. Nótese como en casi un mes que duró la ocupación de Sores ni un solo navío español entró al puerto. El 4 de octubre otros franceses entraron en ella con intención de robarla; al no encontrar nada se llevaron una carabela cargada de cueros surta en el puerto. Tres días después, tres pataches la volvieron a atacar y de nuevo la incendiaron, no sin antes llevarse lo poco que de valor hubieron de encontrar. Se dice que eran hombres de Guy Mermi. Hechos similares ocurrieron en zonas vecinas en el mes de diciembre, cuando los piratas rondaban por la bahía matancera.

El ataque de Sores a La Habana, si bien arrasó con ella y en él se perdieron las actas capitulares hasta 1550, trajo una secuela positiva pues llevó a que el gobierno español cambiara su actitud hacia Cuba y, más específicamente hacia la futura capital. Ante el temor de su pérdida irremisible a manos de los franceses, su administración y la de toda la isla se pusieron en manos militares; se decidió la construcción de otra fortaleza; en el morro se levantó una sencilla torre de cal y canto desde la que se veían “ocho leguas en la mar” y que vigilaría las aguas circundantes; se erigió el torreón de San Lázaro, y se recibió una atención más directa y organizada de los virreyes de México, la cual culminó en la asignación anual de una cuota de dinero para su defensa: los famosos “situados”, que tanto aprovecharían los habaneros para el desarrollo de su riqueza y el de su ciudad. Es entonces, 1556, cuando aparece en nuestras aguas la célebre Armada de Barlovento, comandada por Pedro Menéndez de Avilés, cuyo objetivo era detener la escalada pirata en el Caribe.

Mientras estas medidas se ponían en práctica, se concertó una nueva paz que alivió las tensiones a tal punto que el cabildo habanero suspendió “las velas” o guardias que los vecinos hacían en fuertes y costas, dejando sólo las imprescindibles que hacía la guarnición y por las cuales recibían su soldada. De todas formas, es sabido que cuando había paz los corsarios dejaban de serlo y se convertían en piratas; hemos también hablado de cómo al oeste de la línea no importaba si había guerra o paz entre las naciones europeas, por lo que, pese a la distensión, el peligro seguía presente: los

filibusteros rondaban Cuba, bloqueaban sus puertos y perseguían las naves españolas.

No obstante, muchos se dedicaban a un fructífero comercio de contrabando y no a raquear, que no por productiva era menos peligrosa. En estas actividades se destaca, sobre todo en la parte oriental cubana donde tenía sus mejores clientes, y en Isla de Pinos donde tenía su escondite, el inglés John Hawkins, o Juan Aquino, o Aquino el escocés, apelativos que le otorgaban los españoles para quienes él, era un “pirata bueno”, porque nunca atacó a Cuba de manera directa, aunque sí a uno que otro barco en aguas de sus costas, pero esos eran problemas del rey y de su Casa de Contratación, no de indianos afincados en la tierra.

Mediando la década del sesenta otro súbdito de Isabel aterrorizará los mares americanos: Francis Drake. Su influencia y presión se harían sentir de aquí en adelante y serían un azote durante casi treinta años; pero él, al igual que Hawkins, nunca ejercería acción directa y definida contra nuestro país. En aguas cercanas a Isla de Pinos su flota se enfrentó a la de Bernardino de Avellaneda, con fuertes pérdidas para ambas. Algunos bajeles ingleses quedaron destruidos y embarrancados en los cayos adyacentes a la Isla de la Juventud; el buque vicealmirante de Drake, *Hope*, se hundió en la costa sur de Pinar del Río, en el occidente cubano.

El 10 de febrero de 1566 arribó al puerto habanero la expedición de Pedro Menéndez, que se dirigía a la conquista de La Florida, pero se vio obstaculizado por el gobernador de Cuba, Francisco García Osorio de Sandoval. Fueron tantas las desavenencias entre ambos que Menéndez obtuvo su remoción y logró ser nombrado gobernador cubano en 1568, cargo que nunca ejerció sino a través de tenientes.

Con la década del setenta se tienen las primeras noticias de los asentamientos bucaneros de la zona del Cauto, en la parte oriental del país. Estos grupos, más comerciales que piráticos, dieron gran prosperidad a la zona, y para fines del período, como ya expresamos, la villa de Bayamo sería una de las más florecientes, lo cual obligaría al gobierno español a tomar medidas contra los filibusteros y pobladores que actuaban impunemente burlando el monopolio colonial.

Es el contrabando o comercio de rescate, más que la piratería, lo que caracteriza este último cuarto del siglo XVI. Barcos pequeños y muy marineros se adentrarán en nuestros cayos y caletas cargados de objetos necesarios a los cubanos, objetos que los españoles vendían a precios muy altos y que ellos cambiaban por los productos de la tierra, las carnes curadas, las corambres y el “pan casabí”.

La crisis económica por la que atravesaba la España de mediados del siglo hizo que disminuyera la incipiente construcción naval en Cuba, pero a fines de los setenta los vecinos de Puerto Príncipe hicieron varias fragatas que dedicaron al comercio intérlope que los oficiales españoles perseguían cuando les era conveniente.

Un marino portugués de nombre desconocido pero que respondía al curioso apodo de Cargapatache, que contaba con unos cuarenta y ocho años de experiencia náutica, en un año posterior a 1574 y anterior a 1595, nos legó un delicioso e ingenuo croquis de La Habana y su bahía, además de una somera descripción de la misma, que permiten conocer cuál era su imagen verdadera para aquellos años.

El croquis es más bien un apunte o boceto de derrotero, sin escalas, hecho a ojo y que hasta el momento es el más antiguo que se conoce de San Cristóbal. Del puerto nos dice que "...habiendo entrado para adentro, se puede surjir frontero del pueblo, o de la fortaleza o de la parte donde cada uno quisiere, porque es todo fondeable y seguro". Luego añade que "Es el más cursado puerto de nuestras naos de todos cuantos hay en Yndias; porque vienen aquí á hacer escalas, tomar agua y leña y mantenimiento casi todas las naos que vienen á España de casi todas las partes de las Yndias".

En 1589 comenzó el gobierno del maestro de campo Juan de Texeda, quien fue primero en ostentar el título de capitán general. Bajo su mando se comenzó la construcción del castillo de los Tres Santos Reyes Magos del Morro, hoy todo un símbolo de la ciudad, que no vino a concluirse sino en 1630; se inició la edificación del castillo de San Salvador de la Punta, se trajo a la villa el agua de La Chorrera y se fabricaron varias buenas fragatas, no sin contratiempos y bastante falta de dinero.

Estas obras, especialmente las fortificaciones, convirtieron a La Habana en una plaza de primer orden, a la que ningún pirata se atrevió a atacar. Casi dos siglos después, Inglaterra tuvo que movilizar un gran ejército para poder tomarla, y ello le llevó casi un mes de duros combates.

Ya en los últimos años del siglo XVI los holandeses comienzan a navegar por el Mediterráneo americano, pero su actividad principal, en lo que a Cuba respecta, la desarrollarán de lleno en la siguiente centuria.

La ascendente evolución que había observado La Habana y la preeminencia que le daban sus construcciones y actividades ya señaladas hicieron que el 20 de diciembre de 1592 Felipe II firmara la Real Cédula por la cual se le extendieron los honores y prerrogativas de ciudad. Hecho trascendente para sus habitantes, dados los beneficios jurídicos, políticos y económicos que ello representaba.

El último gobernador y capitán general de ese siglo sería Juan Maldonado Barnuevo, ex contador de las flotas, quien hizo activas gestiones para impulsar la industria azucarera y durante cuyo mando anduvo por última vez por aguas antillanas el famoso Francisco Drake.

Ya para entonces, 1598, La Habana era una "ciudad" que contaba con unas ochocientas familias asentadas en ella, amén de los numerosos esclavos y los estantes o forasteros que, al calor de las flotas, la visitaban constantemente. El 13 de septiembre de 1598 moría Felipe II. Con él se iba toda una época: cambiaban los destinos de España y por ende los de Cuba, al no poder sus sucesores sobrellevar tan inmensos y convulsos territorios.

Para nuestro país, el siglo XVII estará signado por el corso y la piratería y su legítimo hijo: el comercio de contrabando; comercio que sentará las bases para la acumulación de los fabulosos capitales que permitirán el despegue económico del siglo XVIII, centuria que se caracterizaría por las magníficas construcciones navales del arsenal habanero, actividad que decayó en el XIX, cuando la navegación tuvo sus mayores despuntes en los sucesos ligados a las guerras de liberación emprendidas contra España y que culminaron en 1898 con la intromisión estadounidense y el Trata-

Fernando Echevarría Saumell

do de París.

Bibliografía

- Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana*. Tomo I, Vol. II. 1550-1565. La Habana, Molina y Cía., 1937.
- Arrate, José Martín Félix de. *Llave del Nuevo Mundo. Antemural de las Indias Occidentales. La Habana descripta: noticias de su fundación aumentos y estados*. La Habana, Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1964.
- Benson, Maurice. *Les Freres de la Costa. Flibustiers et Corsaires*. París, Duchartre, 1928.
- Carbonel Alard, José. *Estampas de Bayamo*. Santiago de Cuba, Editorial Oriente, 1982.
- Díaz del Castillo, Bernal. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. La Habana, Editora del Consejo Nacional de Cultura, 1963.
- Foster, William Z. *Esbozo de una historia política de las Américas*. La Habana, Editora del Ministerio de Educación, 1963. 2 tomos.
- Friederici, Georg. *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*. México, Fondo de Cultura Económica, 1973.
- García del Pino, César y Alicia Melis Cappa. *Documentos para la historia colonial de Cuba: Siglos XVI, XVII, XVIII y XIX*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1988.
- Garcilaso de la Vega, Inca. *La Florida del Inca*. México, Fondo de Cultura Económica, 1956.
- Guerra y Sánchez, Ramiro. "Historia de Cuba bajo el régimen colonial español, ensayo de sus lineamientos generales", en: *Libro de Cuba*, La Habana, Talleres Litográficos de Artes Gráficas, 1954. pp. 42-48.
- . *Manual de Historia de Cuba*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1971.
- Iglesia, Alvaro de la. *Tradiciones Cubanas*. La Habana, Ediciones Huracán, 1969.
- . *Tradiciones completas*. La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1983.
- Jenks, Leland H. *Nuestra colonia de Cuba*. La Habana, Editora Revolucionaria, 1966.
- Maciás Domínguez, Isabela. *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1978.
- Martínez Mota, Francisco. *Piratas en el Caribe*. La Habana, Ediciones Casa de las Américas, 1984.
- Montoto, Santiago. *Colección de documentos inéditos para la historia de Ibero-América*. Tomo I. Madrid, CIAP, 1927.
- Ortiz, Fernando. *Cuba primitiva: las razas indias*. La Habana, Cuadernos de Historia Habanera, n.º 10, 1937.

La navegación en el devenir cubano...

- Pezuela y Lobo, Jacobo de la. *Diccionario geográfico estadístico histórico de la Isla de Cuba*. Madrid, Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863. 4 tomos.
- Pichardo Viñals, Hortensia. *Documentos para la historia de Cuba (Época colonial)*. La Habana, Editora del Consejo Nacional de Universidades, 1965.
- . *Facetas de nuestra historia*. Santiago de Cuba, Editorial Oriente, 1989.
- Portuondo, Fernando. *Estudios de Historia de Cuba*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1973.
- . *Historia de Cuba*. (Cuarta Edición). La Habana, Editorial Minerva, 1950.
- Ramírez Corría, Filiberto. *Excorta de una isla mágica*. México, Editorial Olimpo, 1959.
- Roberts, W. Adolphe. *The Caribbean, The Story of Our Sea of Destiny*. Indianapolis, Merrill Company, 1940.
- Roig de Leuchsenring, Emilio. *Actas Capitulares. Estudio preliminar*. Tomo I. Vol. I. La Habana, Molina y Cía, 1937.
- . “Arribo de Hernando de Soto a Santiago y La Habana. Nombra a Vasco Porcallo de Figueroa su lugarteniente”, en: *Carteles* n.º 34 (La Habana, 6 de agosto de 1939), pp. 46-47.
- . *La Habana. Apuntes históricos*. La Habana, Editora del Consejo Nacional de Cultura, 1963.
- Rojas, María Teresa de. *Índice y extractos del Archivo de Protocolos de La Habana. 1586-1587*. La Habana, 1950.
- Rousset, Ricardo V. *Historial de Cuba*. La Habana, Librería Cervantes, 1918. 3 tomos.
- Saco, José Antonio. *Colección de papeles científicos, históricos, políticos y de otros ramos sobre la Isla de Cuba*. La Habana, Editorial Nacional de Cuba, 1960-1963, 3 tomos.
- Saint Cross, Abel. *Historia y aventura del pirata Morgan*. Buenos Aires, Editorial Codex, 1946.
- Santovenia y Echaide, Emeterio S. *Estudios, biografías y ensayos*. La Habana, Úcar, García S.A., 1957.
- . *Un día como hoy. 366 fechas en la historia de Cuba*. La Habana; Editorial Trópico, 1946.
- Solís y Ribadeneyra, Antonio de. *La conquista de Nueva España*. México, Cuadernos de Cultura, 1944.
- Thomazi, Augusto. *Las flotas del oro*. Madrid, Editorial Swan, 1985.
- Wright, Irene A. *Cuba*. Nueva York, MacMillan Co., 1910.
- . *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI*. La Habana, Imprenta El Siglo XX, 1927. 2 tomos.

Les missions exploratoires du Pacifique nord, au XVIII^e siècle, en provenance de la France et du Mexique

Raymonde Litalien*

Le Pacifique nord, côté canadien et américain, est aujourd'hui peuplé d'une majorité d'habitants d'origine britannique, à laquelle s'est ajoutée, récemment, une immigration chinoise. On sait que ce peuplement britannique s'est mis en place au cours du XIX^e siècle. Jusqu'à ce moment, la côte nord-ouest était habitée par quelques groupes autochtones. Comment en est-on arrivé là? Cet état de fait, la prépondérance britannique sur le nord-ouest du Pacifique est le produit d'un contexte international complexe, d'une dimension planétaire, qui trouve son explication dans de lointaines origines. C'est ce que nous allons rappeler, en démontrant la part respective de la France et de l'Espagne, via le Mexique, dans le destin du nord-ouest de l'Amérique du Nord.

L'océan Pacifique, un lac espagnol

Au XVI^e siècle, l'Espagne conquiert le Mexique et une bonne partie de l'Amérique du Sud, du moins la côte occidentale. Cette conquête était justifiée par le traité de Tordesillas, du 25 juin 1494, qui partageait, entre l'Espagne et le Portugal, le monde à découvrir, par un méridien situé à 370 lieues à l'ouest des Açores. Par ce traité, le pape décrétait que toute la partie occidentale revenait à l'Espagne, y compris les mers baignant les territoires conquis. L'autorité papale étant à peu près reconnue par tous les pays européens, cette décision laissa toute latitude à l'Espagne d'explorer et de s'implanter où elle le voulait, dans des limites, pour le moins imprécises et inconnues.

Dès 1513, avec l'entrée dans le Pacifique de Nuñez de Balboa, au niveau du Panama, l'Espagne estima désormais que tout ce vaste espace maritime lui appartenait de droit. Bien implantée au Mexique, elle ne perdit pas de temps et procéda à une exploration systématique du sud du continent nord-américain, ainsi que de la côte occidentale, en particulier de la Californie. Une des expéditions les plus importantes, celle de Cabrillo en 1542-1543, reconnut les côtes, jusqu'au 44° de latitude N, soit au niveau de l'actuel Oregon, ce qui impliquait qu'il ait surmonté d'importantes difficultés

* Encargado del proyecto de Archivos e Historia, Embajada de Canadá en Francia.

Raymonde Litalien

de navigation comme la traversée du *Big Sur*. Cabrillo fut le premier navigateur européen connu à remonter la côte du Pacifique du sud au nord, alors que la solution de commodité consistait, si on naviguait au départ du Mexique, à faire un crochet vers Hawaï avant de se diriger vers la côte américaine du nord-ouest.

La recherche du détroit d'Anian, qui, au XVIII^e siècle, se révélera être le détroit de Bering, restait un des objectifs des Etats européens, ce détroit devant permettre le passage du Nord-Ouest entre le Pacifique et l'Atlantique et offrir ainsi à l'Europe une voie plus courte vers l'Asie. Mais, au XVI^e siècle, l'Espagne s'occupait à consolider son empire au Mexique, sans véritable concurrence, se satisfaisant de l'exploitation offerte par le commerce du Pacifique, entre Acapulco et Manille. Les explorations au nord de la côte de l'Oregon ne répondaient alors à aucun besoin commercial. Toutefois, la prédominance espagnole était fragile et tenait à des facteurs hors de son contrôle.

La principale et presque la seule menace à cette hégémonie espagnole vint, déjà, de l'Angleterre. En 1577, Elisabeth I^{re} confia à Francis Drake la responsabilité d'une première circumnavigation qui dura plus de trois ans, passa par le détroit de Magellan, remonta le long de la côte du Pacifique jusque vers le 48° de latitude Nord, au niveau de Seattle. Drake aurait été ainsi le premier Européen à entrevoir la côte occidentale du continent et à en décrire la géographie.

Le voyage de Drake connut un retentissement considérable en Europe. L'Espagne comprit la nécessité de renforcer sa présence sur la côte californienne pour l'exploitation de certaines ressources identifiées, dont les perles. Quelques navigateurs, à leur retour de Manille, tentèrent un détour vers les rivages au nord du Mexique, dans l'espoir de trouver le passage du Nord-Ouest, mais abordèrent dans l'une ou l'autre des baies de la Californie. A peu près le seul à faire exception, Vizcaino, commerçant et marin basque installé au Mexique, parcourut, en 1602, les riches havres de la côte à la recherche de perles et d'or et remonta jusqu'au 43° de latitude Nord, soit jusqu'au cap Mendocino. N'y trouvant rien de satisfaisant et craignant que les eaux froides n'accentuent les problèmes de santé de l'équipage, dont le scorbut, il s'en retourna au Mexique.

Au XVII^e siècle, les explorations et tentatives d'implantations coloniales européennes délaissèrent la vaste région du Pacifique nord. L'Angleterre était occupée à prendre position en Amérique du Nord et la France fondait des établissements permanents au Canada. Le Portugal et l'Espagne avaient trouvé leur place plus au sud.

La Russie entraîne les autres Européens vers le Pacifique nord.

La distance à parcourir a longtemps tenu les navigateurs européens à l'écart des extrémités du Pacifique, aussi bien du Nord que du Sud. Toutefois, l'Espagne appréhendait toujours une intrusion, dans ce qu'elle considérait ses eaux, de la puissance qui avait vaincu son Armada; il n'en fut rien et la surprise vint d'où on ne l'attendait pas, non pas de la mer, mais de la terre donnant sur le Pacifique nord, soit la Sibérie et ses maîtres, les Russes.

Les missions exploratoires du Pacifique nord...

En effet, le tsar Pierre le Grand, après un séjour en Europe occidentale, en 1716-1717, impressionné par les récits des explorations fructueuses qui apportaient de nouveaux fleurons aux couronnes des puissances coloniales, décida d'éclaircir des zones d'ombre subsistant à la périphérie de son royaume, à l'extrême est, au-delà du Kamtchatka. Peut-être y trouverait-il de nouvelles richesses? Peut-être obtiendrait-il la réponse à une question posée depuis plus de deux siècles, sur l'existence d'un passage entre le Pacifique et l'Atlantique, sur la jonction ou la séparation de l'Asie et de l'Amérique? sur l'existence réelle ou imaginaire d'une "mer de l'Ouest"? Encouragé par la jeune Académie des Sciences de la Russie impériale, Pierre le Grand décida, en 1725, juste avant sa mort, de confier une expédition totalement inédite et novatrice à Vitus Béring. Il s'agissait de traverser toute la Russie d'Europe et d'Asie, de construire un navire et de remonter le plus au nord possible. Béring alla jusqu'au 67°18' N, dans le détroit qui, depuis, porte son nom et rentra à Saint-Petersbourg, par la même voie terrestre, en 1730, après cinq ans de voyage.

Les résultats de l'expédition furent reçus triomphalement: la Russie redécouvrait l'Amérique. Béring rapportait des informations géographiques importantes qui remettaient souvent en question certaines certitudes des géographes comme celles de l'Allemand Gerhard Müller et du Français Joseph Nicolas Delisle, à cette époque à la cour du tsar avec son frère La Croyère. Une autre expédition suivit, commandée à nouveau par Béring, en 1733. Elle donna lieu à une exploration plus détaillée des côtes, vers le sud et fut l'occasion d'une découverte majeure pour la suite des événements: celle des loutres marines et de leur belle fourrure. Les Russes comprirent immédiatement le profit qu'ils pouvaient tirer de ce commerce qu'ils développèrent avec la Chine (Canton) et avec l'Europe. Dès 1746, soit un an seulement après le retour de l'expédition à Saint-Petersbourg, soixante-dix-sept équipages russes chassaient déjà les loutres marines sur les côtes de l'Alaska. Cette activité se poursuivit durant tout le XVIII^e siècle, amena les Russes à la création de comptoirs permanents sur les côtes américaines et, accessoirement à une meilleure connaissance de la géographie et des hommes. Ajoutons toutefois que la chasse aux loutres marines fut un véritable massacre, et cette espèce disparut presque totalement en un demi-siècle. Les Aléoutes eux-mêmes, qui cherchaient à protéger les animaux contre la sauvagerie des chasseurs, passèrent de 25,000 en 1745 à moins de 5,000 en 1890.

Mais que faisaient les puissances européennes pendant cette avancée russe en Amérique? Les Russes n'étaient pas les seuls, dans les années 1730, à vouloir percer le mystère de l'Ouest nord-américain; la "mer de l'Ouest" avait été, depuis les premières explorations, au XVI^e siècle, l'objectif poursuivi par tous les explorateurs, devant leur donner accès aux richesses de l'Asie. Les Français, depuis leur implantation dans la vallée du Saint-Laurent, avaient avancé peu à peu vers l'Ouest et, en 1731, une nouvelle expédition venait d'être décidée par la France, visant à atteindre la «mer de l'Ouest» par l'intérieur du continent. La Vérendrye et ses fils poursuivront cet objectif, pendant plus de vingt ans, jusqu'à la déclaration de la guerre, en 1756, et atteindront ainsi les contreforts des montagnes Rocheuses, ouvrant des postes de commerce et drainant

Raymonde Litalien

les pelleteries de la baie d'Hudson vers les comptoirs français. Informée des découvertes russes par la rumeur circulant dans les cours européennes et, plus directement, par les géographes français attachés à la cour du tsar, la France, qui n'avait pas attendu cette nouvelle pour accélérer son mouvement vers l'Ouest, espérait parvenir à la côte occidentale avant les autres, persuadée d'avoir trouvé la meilleure voie, celle du centre du continent.

Les Britanniques, pour leur part, prenaient au sérieux les explorations françaises à partir de la vallée du Saint-Laurent et s'activaient à la recherche d'un passage du Nord-Ouest au départ de la baie d'Hudson. Plusieurs expéditions furent menées, à partir des années 1740, aussi bien de la part de la Compagnie de la Baie d'Hudson qu'à l'initiative de parlementaires, ceux-ci ne voulant pas laisser uniquement à l'entreprise privée, l'entière initiative d'une découverte d'une telle importance stratégique, d'autant que des rumeurs persistantes évoquaient une communication entre la baie d'Hudson et la «mer de l'Ouest». De plus, des pressions de la Royal Society sur le gouvernement le poussaient à mener des recherches scientifiques dans le Pacifique nord.

L'Espagne, pourtant la puissance la mieux placée pour réagir à la présence des Russes dans le Pacifique nord, à partir de ses bases du Mexique et de l'Amérique du Sud, n'intervint pas avant les années 1770. Elle était insuffisamment préparée à affronter les difficultés de navigation malgré l'effort de modernisation de sa Marine fourni depuis le début du siècle. En effet, l'Espagne cherchait, au XVIII^e siècle, à reprendre sa place parmi les nations européennes expansionnistes. Entre autres mesures prises pour relever la Marine, avait été fondés l'école des gardes-marine de Cadix et le collège San Telmo de Séville, où étaient formés les cadres de la flotte nationale. La formation des officiers insistait particulièrement sur l'hydrographie, l'étude de l'astronomie ainsi que des nouvelles techniques de navigation. L'Espagne avait aussi son Jardin botanique, son cabinet d'Histoire naturelle, une école de Minéralogie et un Musée naval à Cadix. En 1750, l'Espagne possédait quarante-trois vaisseaux de ligne et onze frégates, ce qui constituait une Armada convenable.

Le règne de Charles III (1759-1788) fut favorable à l'innovation, à une relative prospérité et put se permettre un certain mouvement expansionniste même s'il fut obligé, à la suite de la guerre de Sept Ans, de renoncer à tout territoire à l'est du Mississippi, y compris ceux que l'Espagne avait occupés pendant plusieurs siècles, comme la Floride. L'Espagne avait reçu de la France une partie de la Louisiane et comptait l'utiliser comme une des bases contre la puissance britannique sur le continent. Elle craignait, d'une part, pour ses mines du Nouveau-Mexique et, d'autre part, pour les côtes du Pacifique nord doublement menacées.

En 1761, Madrid envoya une première représentation diplomatique à Saint-Petersbourg mais n'obtint que peu d'informations sur les mouvements des Russes en Amérique du Nord et encore moins de déclarations d'intention de les interrompre. La cour espagnole décida alors de consolider ses positions et d'occuper fermement l'*Alta California*. Une base navale fut créée à San Blas (Panama), sur le Pacifique et des expéditions, modestes dans un premier temps, furent entreprises vers le nord, à partir

de 1769, jusqu'à Monterey qui fut fortifiée, ainsi que San Diego. Mais les courants et les vents, au large des côtes californiennes rendaient toujours la navigation extrêmement laborieuse: les navires pouvaient mettre jusqu'à trois ou quatre mois pour aller de San Blas à la baie de San Francisco. D'autres tentatives furent menées par terre, traversant les canyons et parcourant les hauts plateaux jusqu'au Colorado dirigées par Juan Bautista de Anza et le frère Francisco Garcés ainsi que les frères Dominguez et Escalante. Ces explorateurs obtinrent d'importantes données géographiques mais ne parvinrent pas jusqu'aux comptoirs russes.

Par ailleurs, l'Espagne voyait l'Angleterre étendre son empire dans toutes les parties du globe et constatait sa suprématie navale. Déjà, de 1740 à 1744, le tour du monde de l'amiral Anson avait fait comprendre aux nations européennes qu'une base stratégique installée aux îles Falkland fournirait la clé de la côte américaine de l'océan Pacifique, qui apparaissait de plus en plus comme un Eldorado. Après 1763, avec la cession du Canada à l'Angleterre par le traité de Paris, le danger britannique se précisa en Amérique, non seulement dans la partie septentrionale mais aussi dans le voisinage immédiat des possessions espagnoles: les Anglais ouvraient leurs colonies vers l'Ouest et subissaient l'attraction du Sud, des îles Falkland, de plus en plus convoitées.

La France prit sa revanche sur la défaite de la guerre de Sept Ans en envoyant, en 1764, une expédition aux îles Falkland, qui seront alors désignées sous le nom de Malouines. Bougainville, le commandant, devait y créer le fort Louis avec des réfugiés acadiens. Presqu'au même moment, l'Amirauté britannique envoya John Byron explorer les îles et y établir une base à Port Egmont. A la suite des vives réactions de l'Espagne, s'appuyant toujours sur le traité de Tordesillas, la France accepta de se retirer des îles mais l'Angleterre s'y incrusta. Cette première crise des Falkland démontra que les Britanniques pouvaient défier, avec succès, les prétentions impérialistes espagnoles. Les îles et le cap Horn connurent alors un rapide développement. En vingt ans, toutes sortes de navigateurs y passèrent: baleiniers, pêcheurs de perles, commerçants de guano, missionnaires espagnols et français. Les Américains utilisèrent aussi ce passage vers la Polynésie. Malgré ses efforts répétés pour freiner la croissance des activités étrangères, britanniques surtout, l'Espagne n'arriva pas à empêcher les explorations et les établissements dans le Pacifique et l'Océan Indien.

Du pacte de Famille à la guerre de l'Indépendance américaine

Si la France avait obtempéré aux injonctions de l'Espagne et s'était retirée des îles Falkland, c'était en grande partie à cause d'une entente qui avait été conclue entre Louis XV et Charles III d'Espagne, le pacte de Famille, négocié par Choiseul et signé le 15 août 1761. Ce pacte engageait chacune des deux couronnes à porter secours à l'autre, si elle était attaquée, et à entrer en guerre à ses côtés.

Cependant, au cours des années qui suivirent, les relations diplomatiques et politiques, entre les deux pays, ne firent que se dégrader. Aussi, quand la France se lança en guerre contre l'Angleterre pour soutenir les colonies américaines, l'Espagne ne bougea pas. Son seul rôle positif fut d'intervenir à Gibraltar contre l'Angleterre, de

Raymonde Litalien

créer un abcès de fixation qui obligea l'Angleterre à conserver dans les mers européennes une partie de ses forces navales. A la décharge de l'Espagne qui ne s'engagea pas aux côtés de la France lors de la guerre d'Amérique, on peut arguer que ni l'une ni l'autre des deux puissances n'avait été menacée directement par l'Angleterre... Malgré son peu d'efficacité, le pacte de Famille fut renouvelé, en avril 1779, lors du traité d'Aranjuez, par lequel la France acceptait le principe d'une coopération navale avec l'Espagne, et s'engageait à contribuer de tous ses moyens à la reprise de Gibraltar, de Minorque et de la Floride. Comme la première fois, vingt ans plus tôt, malentendus et divergences éclatèrent aussitôt. L'Espagne était prête à déclarer la guerre à l'Angleterre mais refusait de s'impliquer auprès des colonies américaines et de la France. A l'été 1779, les marines espagnoles et françaises tentèrent conjointement un débarquement en Angleterre, opération qu'elles n'arrivèrent pas à mener à terme, par manque de coordination. Au même moment, l'attaque de d'Estaing, contre les colonies anglaises aux Antilles, échouait. Malgré ces insuccès, la France maintenait son objectif d'amener l'Angleterre à reconnaître l'indépendance des colonies américaines et d'affaiblir les autres colonies anglaises, sans pour autant attaquer directement l'Angleterre. La France, de plus, mena une véritable campagne diplomatique en vue de la constitution, au printemps 1780, d'une "ligue des neutres" s'opposant aux prétentions anglaises à la domination absolue des mers. L'Autriche, l'Espagne, la Prusse, les Pays-Bas, les Deux-Siciles s'associent à la France et à la Russie lors de la déclaration de Catherine II affirmant le droit des nations neutres à la liberté des mers.

Après la capitulation de Cornwallis, à Yorktown, sous la pression de Rochambeau et de La Fayette, l'Angleterre se résigna à l'abandon de tout espoir de victoire militaire en Amérique. Le traité de Versailles, en 1783, confirma l'indépendance des colonies américaines mais, contrairement à ce qu'avaient souhaité la France et l'Espagne, maintint les relations commerciales de l'Angleterre avec ses anciennes colonies, ce qui lui conservait l'essentiel de son pouvoir. La principale victoire de la France, lors de ce traité, était de voir confirmer le principe de la liberté des mers qui justifia par la suite les nombreuses explorations autour du monde de la fin du XVIII^e et du XIX^e siècles, par les marines occidentales

Les Espagnols sur la côte du nord-ouest du Pacifique

Ce n'est qu'un demi-siècle après la première expédition russe de Vitus Bering, que les Espagnols du Mexique parvinrent, en 1774, à remonter la côte du Pacifique au nord de Monterey, dans le but, justement, de contrôler la présence russe dans le Pacifique nord. La frégate de Juan Pérez Hernández mit neuf semaines à remonter de Monterey, soit du 36° N jusqu'au 55°30' N, en vue de ce qui est aujourd'hui l'archipel Alexandre. Bien qu'il ait reçu ordre de se rendre au moins au 60°N, de prendre possession des terres situées au sud de ce point, de reconnaître les établissements étrangers, quels qu'ils fussent, et de se renseigner sur les Indiens de la côte, Pérez, rebuté par le brouillard, les vents violents et les vagues énormes, rebroussa chemin après avoir effectué quelques échanges avec les Indiens haïda. Il avait toutefois relâché

dans une baie qui se révéla le site d'un enjeu international d'envergure, pendant le quart de siècle suivant, celle de Nootka.

L'année suivante, en 1775, une nouvelle expédition fut entreprise, forte cette fois, de deux navires, une frégate et un schooner. Ce dernier, commandé par le lieutenant de vaisseau péruvien Bodega y Quadra, réussit à aller jusqu'au 58°30' de latitude Nord, en Alaska. La frégate n'alla pas plus loin que le 46° N et y observa l'embouchure d'un grand fleuve, celle du Columbia, qu'on supposa traverser le continent. Cette seconde expédition espagnole vers le Pacifique nord ne signalait encore aucune présence étrangère permanente sur les côtes. En effet, les Russes ne s'y étaient pas installés de façon durable mais y venaient seulement chasser et trafiquer avec les autochtones.

Ayant eu vent d'une opération par les Britanniques, le vice-roi de la Nouvelle-Espagne, Bucareli, prépara un troisième voyage, avec des moyens mieux adaptés à la navigation dans les mers froides. Les deux navires étaient de construction locale: la *Princesa*, à San Blas et la frégate la *Favorita*, au Pérou. Bodega y Quadra se retrouvait au commandement de la frégate et Ignacio de Arteaga, de la *Princesa*. L'approvisionnement était prévu pour quinze mois. Les deux navires firent voile le 11 février 1779 et naviguèrent, sans jeter l'ancre, pendant trois mois, jusqu'au 18 mai où ils relâchèrent dans l'archipel du Prince de Galles, à la latitude de 55° Nord. Ils explorèrent les côtes et poursuivirent vers le Nord, en vue des monts Saint-Elias, jusqu'au 60° N, d'où ils rebroussèrent chemin, en raison de la présence grandissante du scorbut sur les navires. Ils n'avaient aperçu, cette fois encore, aucune présence européenne, sauf les Russes pratiquant le commerce des loutres marines.

Satisfaite de cette dernière expédition, ne percevant pas de menace étrangère importante, l'Espagne ne s'inquiéta plus du Pacifique nord pendant une dizaine d'années, prenant bien garde, cependant, de dévoiler le secret de ses explorations en gardant le secret sur les relevés hydrographiques et les récits de voyages. Quelques informations traversèrent toutefois les frontières et, ainsi le journal de Francisco Mourelle, second de Pérez en 1775, passa en Angleterre, fut traduit et publié en 1781, réveillant les rivalités internationales.

L'intervention de l'Angleterre

La Grande-Bretagne cherchait obstinément par l'Arctique, depuis deux siècles, le passage du Nord-Ouest. Les dernières explorations à cet égard, celles de Samuel Hearne, lors de son voyage terrestre peu banal au nord-ouest de la baie d'Hudson, jusqu'à l'embouchure de la rivière Coppermine, en 1771, avaient fait apparaître que le «passage» ne pouvait se trouver à l'intérieur du continent mais plutôt à l'extrême nord de ce même continent. L'Amirauté de Londres reçut le rapport de Hearne au moment où lui parvenait une carte russe, celle de von Stählin, secrétaire de l'Académie des sciences de Saint-Petersbourg, qui présentait le passage du Nord-Ouest dans la continuation du détroit de Béring, disant reproduire les informations reçues des commerçants russes. La mission confiée à James Cook dans le Pacifique nord fut largement inspirée de cette carte: il devait se diriger directement vers le 65° de latitude

Raymonde Litalien

Nord et entreprendre la recherche du passage, sans s'attarder à explorer les îles et les baies disséminées sur sa route.

C'est le passage à une nouvelle ère de l'histoire de la navigation qui s'amorce avec James Cook, celle d'une technologie et d'un progrès scientifique permettant de voyager avec plus de sécurité, de se situer avec plus d'exactitude et de résoudre les grands problèmes sanitaires de la vie à bord. En effet, les navires européens d'exploration et, en premier lieu, ceux de la Marine royale britannique sont plus gros, jaugent de quatre cents à six cents tonneaux plutôt que cent auparavant; ils ont acquis une résistance et un confort considérables grâce au doublage en cuivre des coques, ce qui sera particulièrement opportun pour la navigation dans les mers du nord où les glaces présentent un danger constant pour les coques en bois.

Une autre découverte scientifique trouvera son application immédiate dans la navigation en permettant de situer la longitude avec précision. Traditionnellement, les marins déterminaient leur position nord ou sud par l'emploi de l'équerre, du quadrant, du sextant ou de la ligne de Loch, toutes méthodes très approximatives pour calculer la distance parcourue par un navire. C'est l'Anglais John Harrison, avec l'invention d'un pendule appelé compensateur, qui permit de maintenir l'heure exacte et de déterminer ainsi à quelle distance à l'est ou à l'ouest du premier méridien se trouvait le navire. Cet instrument, nommé aussi chronomètre de Harrison, joint à l'habileté de Cook donnèrent des relevés hydrographiques sans précédent et souvent encore valables.

Une autre grande victoire de la décennie 1770 fut celle sur le scorbut. Les circumnavigations anglaises de cette époque, celle de John Byron en 1764-66 et celle de Samuel Wallis en 1766-68, mirent en évidence la nécessité d'aliments frais d'origine végétale, de jus de citron et d'orange, d'eau douce et propre en abondance afin de pouvoir maintenir une hygiène parfaite sur le navire. On arriva rapidement à naviguer pendant plusieurs mois sans perdre un seul homme par le scorbut.

Avec deux navires, le *Resolution* et le *Discovery*, Cook traversa l'Atlantique, du Nord au Sud, et, en juillet 1776, franchit le cap de Bonne-Espérance, traversa le Pacifique et, par la Nouvelle-Zélande et les îles Sandwich, se dirigea vers la côte américaine qu'il aperçut à 44°33' de latitude Nord, soit au niveau de l'Oregon. C'était le 7 mars 1778, après deux années entières de navigation. Cook chercha un havre pour s'approvisionner en bois et en eau et radouber les navires. Le 29 mars, il entra naturellement dans la baie la plus commode de cette région, celle où Juan Josef Pérez s'était arrêté en 1774, à Nootka, où il passa un mois entier.

Du 26 avril 1778 au 29 août 1779, les navires de Cook remontèrent vers le nord-est, en essayant de côtoyer le littoral pour les levés hydrographiques et la description des côtes. Les vaisseaux ayant presque contourné l'immense péninsule de l'Alaska, étant vers le 70° de latitude Nord, menacés par les glaces, prirent le chemin du retour. Cook aborda à plusieurs îles Aléoutiennes et put constater que les Russes avaient fondé de nombreux postes de traite de fourrures dont certains étaient déjà de petites colonies. Il se dirigea vers les îles Sandwich en vue d'y passer l'hiver mais y trouva la mort, le 14 février 1779.

Le récit officiel du voyage de Cook, publié avec ses cartes dès 1784, eut un immense impact sur les milieux scientifiques et politiques, dans toute l'Europe. Si Cook n'était pas le premier explorateur européen de la côte américaine du Pacifique nord; il fut toutefois le premier à la décrire de façon systématique, précise et quasi définitive, du mont Saint-Elie jusqu'au delà du détroit de Béring. Il fit de même pour ses escales plus au sud. De plus, ses observations furent immédiatement portées à la connaissance de tous, ce qui n'avait pas été le cas pour les voyages des Espagnols. Cook avait aussi démontré que la navigation dans l'Arctique, même en été, présentait des obstacles infranchissables, contrairement à ce qu'affirmaient certains géographes de cabinet, et qu'il était pratiquement impossible d'aller plus loin pour trouver le passage du Nord-Ouest, même avec la technologie nautique améliorée de la fin du XVIII^e siècle.

Cook n'avait toutefois pas exploré toute la côte ayant volontairement délaissé de nombreuses zones du littoral. On ignorait surtout à peu près totalement la géographie de l'intérieur, celle de la cordillère et au-delà. Ce fut l'objectif de ses successeurs.

Lapérouse, marin français du siècle des Lumières

Jean-François de Galaup, comte de Lapérouse possédait plusieurs points communs avec Cook: il fut lui aussi, amené très jeune sur les côtes atlantiques du Canada, d'abord durant la guerre de Sept Ans, ensuite en patrouillant en 1781, au large de l'île du Cap-Breton. Naviguant plus au nord que Cook, qui n'avait pas dépassé Terre-Neuve, Lapérouse conduisit une expédition à la baie d'Hudson, en 1782, y attaquant les établissements britanniques dirigés par l'explorateur Samuel Hearne dont il obtint une reddition qui se révéla par la suite bien éphémère. L'expédition fut toutefois considérée comme un succès car Lapérouse avait accompli une difficile mission dans cette dangereuse région de la baie d'Hudson, sans perdre un seul homme et ramenant aussi les prisonniers sains et saufs. Auparavant, Lapérouse avait fait plusieurs voyages aux Antilles et dans l'océan Indien.

C'est le succès de la mission à la baie d'Hudson qui valut à La Pérouse le commandement d'un voyage d'exploration autour du monde auquel la France accordait beaucoup d'importance. En effet, ayant perdu presque toutes ses colonies d'Amérique du Nord, la France tenait à s'affirmer de nouveau sur le plan international; elle avait déjà mené à terme une circumnavigation conduite par Bougainville et, vingt ans plus tard, elle voulait, à son tour, après l'Angleterre, utiliser les nouvelles techniques de navigation et faire avancer la science. C'est ainsi que le voyage de Lapérouse se voudra complémentaire de celui de Cook, tout en cherchant à doubler et peut-être à supplanter l'Angleterre sur un terrain où elle avait précédé la France.

L'armement des frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe* fut mené avec le plus grand soin, suivi de près par le roi Louis XVI lui-même qui intervint directement, comme aucun souverain de France ne l'avait fait avant lui, sur beaucoup d'aspects de l'organisation du voyage, en particulier sur le choix de la dizaine de savants qui devaient faire partie de l'expédition et emporter avec eux le matériel technique nécessaire à leurs recherches. La bibliothèque de bord ne comptait pas moins d'un millier de titres,

Raymonde Litalien

destinés aussi bien aux travaux scientifiques qu'aux loisirs des marins. Il va sans dire que les navires étaient équipés et avitaillés selon les dernières trouvailles technologiques et conformément aux principes les plus stricts d'hygiène de façon à éviter les maladies graves, dont le scorbut. Tout ce que la France comptait de compétences reconnues dans les domaines de la médecine, des sciences naturelles et nautiques apporta sa contribution à cette expédition aux objectifs intellectuels et humanitaires.

Le 1er août 1785, les deux frégates quittèrent la rade de Brest, firent voile direction sud, contournèrent le cap Horn et firent escale à l'île de Pâques, le 9 avril 1786, puis aux îles Sandwich. Le 23 juin 1786, soit moins d'un an après le départ, Lapérouse arriva en vue du mont Saint-Elie, à 60° de latitude Nord et commença l'exploration: Il fit le relevé du littoral, du mont Saint-Elie jusqu'à Monterey. Il le fit en envisageant une éventuelle exploitation qui pourrait prendre la forme d'une colonisation semblable à celle que pratiquent les Anglais sur le littoral opposé de l'Amérique, dont le marin évoque souvent le modèle:

La baie ou plutôt le port auquel j'ai donné le nom de port des Français est situé, suivant nos observations par 58°37' de latitude Nord et 139°50' de longitude occidentale... Une nation qui aurait des projets de factorerie sur cette côte, à l'instar de celles des Anglais de la baie d'Hudson, ne pourrait faire choix d'un lieu plus propre à un pareil établissement: une simple batterie de quatre canons de gros calibre, placée sur la pointe du continent, suffirait pour défendre une entrée aussi étroite, et que les courants rendent si difficile. Le climat de cette côte m'a paru infiniment plus doux que celui de la baie d'Hudson, par cette même latitude¹.

Par ailleurs, devant les autochtones, La Pérouse est assez dérouté de voir ses principes humanistes confrontés avec une réalité tout à fait opposée. Malgré ses efforts pour retrouver le "bon sauvage" si souvent glorifié par les penseurs de son époque, il ne peut s'empêcher de rapporter des observations contraires, en l'occurrence, à Port-aux-Français:

La nature devait à un pays aussi affreux des habitants qui différassent autant des peuples civilisés que le site diffère de nos plaines cultivées: aussi grossiers et aussi barbares que leur sol est rocailleux et agreste, ils n'habitent cette terre que pour la dépeupler; en guerre avec tous les animaux, ils méprisent les substances végétales qui naissent autout d'eux. Les philosophes se récrieraient en vain contre ce tableau. Ils font leurs livres au coin de leur feu, et je voyage depuis trente ans: je suis témoin des injustices et de la fourberie de ces peuples qu'on nous peint si bons parce qu'ils sont très près de la nature; mais cette nature n'est sublime que dans ses masses; elle néglige tous les détails...²

- 1.- J.-F. Galaup de Lapérouse, *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole (1785-1788)*, Hélène Miguet, dir., Paris, La Découverte, 1987, p.118-119.
- 2.- *Ibidem*, p. 121-123.

Le rapport de voyage de Lapérouse est celui d'un marin soucieux de rendre compte de tous les aspects techniques utiles mais c'est aussi celui d'un humaniste représentant fidèlement la mentalité de son époque. Ses relevés hydrographiques sont présentés avec la modestie du navigateur chevronné sachant qu'une part d'inconnu se glisse inévitablement dans les observations les plus méticuleuses. Sa vision des territoires et des hommes rencontrés, tout en étant troublée par les différences de niveaux de développement, reflète l'optimisme rationaliste de son siècle, mettant toute sa foi dans l'intelligence humaine et le progrès qu'elle peut générer. L'explorateur pratique une curiosité scientifique aussi dépouillée que possible de préjugés ainsi qu'une spontanéité dans la réflexion dont le produit aboutit à quelques idées nouvelles sur l'anthropologie et sur la présence étrangère dans les territoires à coloniser. Ainsi, le récit de voyage de Lapérouse, avec son enthousiasme, sa poésie, l'élégance de son style joints aux qualités professionnelles de l'auteur, en font une oeuvre de référence majeure de la littérature d'exploration au XVIII^e siècle.

Le dernier effort de l'Espagne

Ce fut uniquement lors de la publication du récit du troisième voyage de Cook que l'Espagne apprit l'importance des établissements russes dans le Pacifique nord, région dont elle prétendait toujours, de par le droit divin, être dépositaire. Elle se rendit compte, par la même occasion, que plusieurs autres pays fréquentaient régulièrement cette côte, l'Angleterre, la France et les Etats-Unis ayant trouvé à Nootka un véritable centre de traite de fourrures. En effet, de 1785 à 1787, dix-sept navires étrangers, hormis les russes, avaient jeté l'ancre à Nootka, dont quatorze venant de la Grande-Bretagne. Madrid sentit le besoin de rappeler que Nootka avait été exploré quinze ans plus tôt par des Espagnols qui n'allaient pas se laisser usurper une conquête considérée d'ailleurs comme un héritage légitime. Aussi, entre 1788 et 1793, l'Espagne n'envoya pas moins de huit expéditions d'abord dans le but d'occuper le territoire, d'imposer son autorité et d'évangéliser les Indiens, ensuite de continuer les explorations.

Cette nouvelle génération de navigateurs, formée dans les deux célèbres écoles navales espagnoles, avait rapidement intégré les enseignements de Cook et de Lapérouse et adopté les progrès de la science nautique. Aussi, leurs navires furent construits et aménagés sur le modèle de ceux de leurs concurrents. Avec priorité aux conditions d'hygiène, ces navires n'atteignaient toutefois pas les niveaux de performance de leurs deux illustres prédécesseurs.

Ce fut le premier chargé de mission, Esteban José Martínez, qui mit le feu aux poudres. Lors d'une première expédition en 1788, il explora la côte du 61° de latitude Nord, vers le sud jusqu'à Nootka et se révéla un excellent marin, un cosmographe professionnel, un homme cultivé, sensible et d'une remarquable curiosité scientifique. Il eut évidemment l'occasion de rencontrer les Russes et les Anglais sur la côte, ce qui lui fit recommander à l'Espagne la construction d'un poste défensif à Nootka, affirmant nettement que l'Espagne ne tolérerait pas plus longtemps les infractions à sa souveraineté dans cette région. Le vice-roi de la Nouvelle-Espagne, sans attendre les directives de

Raymonde Litalien

Madrid, obtempéra aux projets de Martínez et lui confia, en 1789, la responsabilité de la base militaire et coloniale de Nootka.

La petite colonie espagnole avait déjà construit une batterie, quelques édifices et ensemencé les jardins quand, le 2 juillet 1790, arriva un navire anglais venant de Macao, commandé par James Colnett qui annonça, de façon péremptoire, avoir reçu des ordres de l'Angleterre pour jeter les bases d'un établissement permanent; le ton monta très vite entre les deux bouillants capitaines et Martínez fit aussitôt arrêter Colnett et capturer son navire qui fut, avec un autre navire anglais saisi, envoyé à San Blas. L'Espagne fut informée de cet incident, en janvier 1790, par le vice-roi du Mexique, et renouvela ses griefs auprès de Londres. Ces événements furent amplifiés, déformés et diffusés en Angleterre par un trafiquant britannique, John Meares, qui avait investi dans les navires capturés et contribua à réveiller un vieux contentieux entre l'Angleterre et l'Espagne. On assista à une mobilisation des forces militaires anglaises et, bientôt, une puissante escadre fut prête à partir en guerre contre l'Espagne. Cette dernière mobilisa aussi ses forces navales, toutefois insuffisantes à une victoire contre l'Angleterre, à moins que la France, liée par le pacte de Famille et par le traité d'Aranjuez, lui apporte son concours.

Un principe de droit international était directement en cause avec l'exploitation de la côte du Nord-Ouest, celui de la liberté des mers. L'Espagne voulait préserver ses privilèges dans l'espace qu'elle considérait encore comme le «lac espagnol». L'Angleterre, de son côté, dans sa volonté d'expansion, se faisait la championne du droit de toutes les nations à toutes les mers. La France, par ailleurs, entrée dans le processus révolutionnaire, avait modifié la procédure de décision en matière militaire. Depuis la création de l'Assemblée nationale, il appartenait à cette institution, et non plus au roi seul, de décider ou non une entrée en guerre. Entre la demande d'aide que l'Espagne adressa à la France et la réponse apportée, il s'écoula six semaines. Pendant ce temps, le Premier Ministre anglais, William Pitt envoya des émissaires auprès du député Mirabeau afin de l'éclairer sur l'incident de Nootka. A l'Assemblée nationale, le 26 août 1790, Mirabeau dénonça le pacte de famille comme antidémocratique, le considérant comme obsolète. Cependant, il condamna aussi l'armement des quarante-cinq vaisseaux anglais mobilisés contre l'Espagne et incita l'Assemblée à ne pas attaquer l'Angleterre ni cautionner de nouvelles conquêtes coloniales ou l'emploi de la force pour dominer des peuples libres. Cette intervention du député Mirabeau connut un retentissement international qui fit dire à certains historiens contemporains que «Mirabeau donne la Colombie espagnole à l'Angleterre»³.

N'ayant pas la force, seule, d'affronter la plus grande puissance maritime européenne, l'Espagne accepta les termes de la convention de Nootka, le 28 octobre 1790; elle s'engagea à restituer les biens britanniques saisis, et surtout, à abandonner

- 3.- Charles-Marie Boissonnault, «Mirabeau donne la Colombie espagnole à l'Angleterre», dans *Mémoires de la Société royale du Canada/Transactions of the Royal Society of Canada*, 4e série, 10, section 2 (1972), 110-111.

toute prétention à la propriété comme à l'occupation exclusive de la côte du Pacifique nord.

Martínez, à qui on reprocha son manque de diplomatie, fut renvoyé en Espagne et remplacé, dès février 1790 avant même la conclusion de la convention de Nootka, par Francisco de Eliza y Reventa qui manifesta beaucoup plus de tolérance envers les étrangers, donna la priorité aux explorations et réussit à rétablir, en une année et en douceur, la présence espagnole dans le Pacifique nord. La mission suivante, celle d'Alejandro Malaspina, la plus importante de toutes les expéditions espagnoles dans cette région poursuivait un but délibérément scientifique, celui de trouver le passage du Nord-Ouest.

Malaspina bénéficia de moyens considérables et moderne, d'après le modèle des expéditions de Cook et de Lapérouse. De Cadix, le 30 juillet 1789, il contourna l'Amérique du Sud, relâcha à Acapulco (Mexique), d'où il se dirigea en droite ligne vers le 60° de latitude Nord. Après bien d'autres, il explora la côte de l'Alaska, ses îles et s'arrêta évidemment à Nootka, cherchant toujours le passage du Nord-Ouest. Son séjour ne fut pas inutile: il contribua à améliorer les relations entre les Espagnols et Muquinna, le principal chef des Nootkas, pendant que ses collaborateurs scientifiques et artistes se consacraient à des études minutieuses de la géographie et des hommes. Il rentra à Cadix le 21 septembre 1794, après cinq ans de voyage et rédigea son rapport, cherchant à persuader l'Espagne de réviser et de moderniser sa politique économique coloniale. Bien qu'il ne fut pas écouté et dut même s'exiler en Italie, son pays d'origine, son oeuvre d'exploration fut poursuivie par au moins quatre autres expéditions dans le Pacifique nord.

Toutes ces missions, qui ne soulevèrent ni l'admiration de celle de Cook, ni l'attente angoissée de celle de La Pérouse, ramenèrent toutefois l'Espagne parmi les grandes nations exploratrices et démontrèrent la qualité de ses marins et de ses savants, dont les rapports de recherche originaux et consciencieux, en firent de dignes représentants, eux aussi, du Siècle des Lumières.

La touche finale de George Vancouver

Dernière grande expédition du XVIII^e siècle, celle de George Vancouver, entre 1792 et 1795 apporta la touche finale à la connaissance géographique de la côte du Nord-Ouest par ses prédécesseurs.

L'incident de Nootka avait retardé le départ de l'expédition car les marins avaient été mobilisés pour le combat. George Vancouver, désigné pour prendre le commandement du voyage, fut aussi chargé de négocier, avec le commandant espagnol de Nootka, la restitution aux sujets britanniques des terres et des constructions qui pourraient leur appartenir. Mais la mission principale consistait surtout à faire l'étude hydrographique extrêmement précise de la côte du Pacifique entre le 30° et le 60°N. Pour être sûr de relever chaque cours d'eau, chaque échancrure, Vancouver décida, une fois arrivé, le 17 avril 1792, au 39°27' N, d'examiner en chaloupe toute la côte, pied par pied, et d'en déterminer le tracé.

Raymonde Litalien

Ainsi, en trois saisons d'été, Vancouver fit le relevé de la côte, du 30° jusqu'au 60°N, passant les hivers aux îles Sandwich (Hawaii). Le 19 août 1794, les embarcations revinrent de leur dernière sortie vers leur dernier ancrage, au sud-est de l'île de Baranof dans une baie que Vancouver nomma opportunément Port Conclusion. Il avait parcouru environ 65 000 milles, auxquels il faudrait ajouter les 10 000 milles effectués par les embarcations, ce qui en fit une des plus longues expéditions de découverte de l'histoire. Par ailleurs, la santé des hommes d'équipage fut remarquablement surveillée: en cinq ans, un seul homme mourut de maladie, un autre d'empoisonnement et quatre par noyade.

George Vancouver avait rempli sa mission bien qu'il n'ait pas réussi à conclure la restitution des biens britanniques saisis par les Espagnols à Nootka; en effet, malgré les excellentes relations qui se développèrent entre Vancouver et Bodega y Quadra, les deux hommes ne s'entendirent pas sur les détails et préférèrent s'en remettre à leur gouvernement respectif et attendre les instructions. Ni l'un ni l'autre des deux marins ne tenait à entrer en conflit et entretenirent leurs bonnes relations, pendant les trois étés que Vancouver passa sur la côte, sans que de nouvelles instructions n'arrivassent, ni de l'Espagne, ni de l'Angleterre. Les explorations de Vancouver, avec celles de Samuel Hearne et d'Alexander Mackenzie réussirent à faire disparaître complètement le mythe du passage du Nord-Ouest à une latitude méridionale, ainsi que d'un passage nord-sud transversal vers l'embouchure du fleuve Columbia.

La crise de Nootka avait donné lieu à une importante victoire diplomatique anglaise, déterminante aussi bien pour le commerce du Pacifique nord que pour les futurs développements des Etats du continent. A la même époque, certains personnages politiques, explorateurs ou scientifiques commençaient à envisager ou à rêver d'un Canada continental: Alexander Dalrymple, hydrographe de l'Amirauté de Londres, Sir Joseph Banks, botaniste et président de la Royal Society, Alexander Mackenzie, commerçant de fourrures et explorateur, Sir John Simcoe, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada. La convention de Nootka, en privilégiant la position anglaise ouvrait désormais tout l'espace de l'Ouest canadien au développement impérial britannique. On peut ainsi dire que le Canada "d'un océan à l'autre", "*From sea to sea*" est né de la convention de Nootka, en 1790. La supériorité maritime de l'Angleterre et, d'autre part, l'abandon, par l'Espagne, de ses revendications multiséculaires, depuis 1494, sur le Pacifique ont fait le reste.

Bibliographie

- Dictionnaire biographique du Canada, 1771-1800* (Quebec / Toronto, Les Presses de l'Université Laval / University of Toronto Press, 1980), t. IV.
- Gough, Barry, M. *The Northwest Coast. British Navigation, Trade and Discoveries to 1812* (Vancouver, University of British Columbia Press, 1992).
- Lapérouse, Jean-François Galaup de. *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole (1785-1788)*, Hélène Minguet, dir. (Paris, La Découverte, 1987).
- Litalien, Raymonde. *Les Explorateurs de l'Amérique du Nord 1492-1795* (Quebec / Paris, Les Editions du Septentrion et Klincksieck, 1993).
- Poupeney-Hart, Catherine. *Relations de l'expédition Malaspina aux confins de l'empire espagnol. L'échec du voyage* (Longueuil, Québec, Les Editions du Préambule, 1987).
- Taillemite, Etienne. *Louis XIV ou le navigateur immobile* (Paris, Payot, 2002).
- . *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont d'Urville* (Paris, Fayard, 1999).

Índice de los buques mencionados en los cuatro tomos de *La Marina 1780-1822*

Jorge Ortiz Sotelo*

Editados por el capitán de navío Julio Elías y el doctor Félix Denegri entre 1971 y 1974, como parte de la *Colección Documental de la Independencia del Perú*, estos tomos contienen una valiosa información de la actividad marítima peruana de finales del periodo colonial. Cada tomo tiene un índice que muchas veces incluye el nombre de algunas de las naves mencionadas en el texto, pero deja al margen a muchas más. El presente trabajo recoge la revisión de dichos índices y su cotejo con los textos respectivos, corrigiendo algunos errores identificados.

Espero que estos índices puedan ser de utilidad a los interesados en la historia marítima peruana del periodo, que ciertamente cubre un espacio mucho mayor que el que actualmente se encuentra bajo jurisdicción peruana.

En la mayoría de los casos, las naves mencionadas tienen un alias o sobrenombre que usualmente es el nombre anterior.

Abascal o Correo, después San Antonio (pailebote): I 441; II 284 y 286	Alacrite (corbeta francesa): III 414
Adonis (corbeta): IV 337	Alacrity (bergantín de guerra británico): II 237; IV 150, 289 y 309
Afable, después Gertrudis (pailebote): I 441	Alavesa (goleta): I 440
Águila (bergantín chileno): II 95-96 y 118; IV 53	Alavez (bergantín): I 438
Águila (fragata): I 115-116, 372 y 435; II 16, 60, 143, 149 y 350; III 299, 319 y 359	Alcázar, después Nuestra Señora de Guadalupe (bergantín): I 439
Águila (transporte): IV 122, 135 y 264	Alceste (nave de guerra británica): IV 162
	Alción, después San Francisco Javier

* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Jorge Ortiz Sotelo

- (bergantín): I 440
Alejandro (corbeta): II 254
Alejandro (navío español): IV 105
Alexander (bergantín británico): IV 86-87
Amanda (goleta): III 238
Amazon (nave francesa): IV 129 y 313
Americana (goleta): II 393-394
Americano o Preludio, después San Miguel (bergantín): I 439
Amianto, después San Francisco de Paula (bergantín): I 438
Amphion (fragata de guerra británica): I 591; IV 6, 9, 13, 16, 19, 22, 24, 26-27, 30, 33, 36-37, 42, 44-48, 50, 52, 54-88, 57, 60, 63 y 79
Ana (fragata): III 421 y 422
Andaluz o Carbonero, después Nuestra Señora de Regla (bergantín): I 438
Andaluz, después Goyeneche (pailebote): I 441
Andaluz, después Nuestra Señora del Carmen (pailebote): I 548-549 y 555; II 298
Andromache (fragata de guerra británica): II 32-33 y 84; IV 27-28, 33, 40, 44, 57, 79-80, 86-87, 94, 121, 123, 142-144, 171, 177 y 194
Ángel de la Guarda, después Pezuela (bergantín): I 440
Anna (bergantín británico): II 241 y 245; III 449, 462, 475, 490 y 494-495; IV 122 y 292
Aquiles (bergantín): III 239
Aquiles, después San Josef y las Ánimas (navío): I 119 y 367-368
Aránzazu (fragata): I 329 y 337
Aránzazu (paquebote): I 333 y 338; III 305 y 309
Aránzazu, alias Primera Cantabria o Vultur (fragata): I 436
Araucana (fragata): I 436
Araucano (bergantín de guerra chileno): II 84, 112, 114, 137, 140, 143-144, 149-150, 175, 187 y 341; IV 94, 122, 134, 137, 157, 161, 163, 185, 257, 284 y 307
Araucano o Libre, después Nuestra Señora del Rosario (pailebote): I 441
Arca de Noe, después San Miguel (bergantín): I 438
Arequipeño (lanchón): I 442
Argentina (fragata de guerra bonaerense): I 495 y 559-560; II 150, 235, 350, 356-358, 398, 406-407, 415 y 433; III 209 y 328
Argentina (fragata): II 394; III 209 y 328; IV 135
Ariel (bergantín británico, luego chileno): II 201 y 431; IV 53
Arizona (nave británica): IV 280
Arriel (goleta británica): II 218
Asia (navío español): I 156 y 160; IV 337
Asís (bergantín): I 438
Aspid (fragata británica): II 92
Astigarraga (fragata): I 436
Astree (fragata de guerra francesa): IV 318 y 333
Asunción, alias Cibeles (fragata): I 436
Atocha (fragata): II 19, 161 y 163
Atrevida (corbeta de guerra española): I 153-154, 156, 158, 160-161, 205, 217, 219-221, 223 y 226; III 153, 154, 156, 158, 160, 161, 205, 217, 219, 220, 221, 223 y 226
Atrevida (goleta): I 440
Atrevida, después Concepción (goleta): I 440
Atrevido (bergantín): I 438
Augusta (nave de guerra británica): IV 132 y 135-136
Aurora (bergantín británico): II 202
Aurora (fragata de guerra británica): IV 129, 293, 295-296, 298-300, 302, 304, 306, 312, 320, 324-327 y 329
Aurora (fragata): III 217
Aurora (lancha): II 202
Aurora (nave chilena): IV 315
Aurora Cockburn o Admiral Cockburn (fragata británica): II 202; IV 223-224, 226, 232, 237, 249, 253c y 257
Aviso, después Nuestra Señora de la Candelaria (bergantín): I 438 y 440
Bahía (nave de guerra británica): IV 308
Balandra, La (paquebote): I 329 y 337
Balbaneda (fragata): I 333-334 y 338
Balcarce (bergantín de guerra): II 198, 370-371, 374, 379-380, 383-384 y 397-398; III 151, 154-155, 158-160, 162, 167-169, 171, 173, 176-177, 179-181, 186, 189, 337, 384, 469 y 476; IV 281, 283 y 289

- Bárbara (fragata de guerra española): I 354
Bárbara, alias Bostonesa (fragata): I 435
Bárbara, después Eulalia (fragata): I 436
Beaver (transporte): II 16
Begoña (fragata): I 324, 370 y 436; II 18 y 60
Belén (nave española): I 113
Belgrano (bergantín de guerra bonaerense y luego peruano): II 354, 370, 374, 379-380, 383-384, 392 y 397-398; III 151, 154, 158-160, 162, 167-171, 173, 176-177, 179-181, 186, 189, 200, 431 y 476; IV 281, 283, 289 y 308
Bélica (fragata británica): I 390
Bestia (goleta): II 202
Betis (bergantín británico): III 381
Betis (goleta): III 238
Betsy (corbeta chilena): IV 315
Betsy (goleta): II 202 y 401-402
Blossom (fragata de guerra británica): II 388 y 440; IV 28, 31, 35, 40, 44-45, 48, 58, 81-82, 86-90, 92, 94, 116 y 318
Bolero (bergantín): I 437
Boleta, alias Chilena (bergantín): III 19
Bombo (falucho bonaerense): I 541.
Bostonesa, después Bárbara (fragata): I 435
Boyader (corbeta francesa): IV 93
Brazen (corbeta de guerra británica): I 547, 568, 571-573 y 587; IV 317 y 332
Bretaña (fragata): I 395, 420 y 435; III 20
Brillante, después Nuestra Señora de Aránzazu (pailebote): I 441
Brillante, después San Felipe Neri (bergantín): I 440
Brillante, después Santo Domingo o Tomasa (fragata): I 436
Bristol (nave británica): IV 305
Briton (fragata de guerra británica): IV 331 y 337
Buen Aire (bergantín): I 438
Buen Consejo (navío español): I 291
Caballito (bergantín): I 438
Cacique Guayas, alias Venganza (fragata de guerra colombiana): III 275-276, 432, 440, 466 y 493
Calcedonia (goleta): III 499
Caldas (fragata): I 55 y 94-95
Calluca (fragata): II 7
Cambridge (navío británico): IV 331 y 335
Canadá (bergantín): IV 315
Candelaria (fragata): I 435, 562, 564, 582 y 584; II 16, 277, 280, 298-299, 304-305 y 308-309
Candelaria (goleta): II 216
Candelaria, alias Chilote (goleta): I 440
Cantabros de Buenos Aires, alias Linda o Ramoncita (místico): I 441
Cantón (bergantín): I 440; II 19-21, 95-96 y 126-127
Cañonera (balandra): II 145
Caravana (fragata norteamericana): II 192; III 238
Carbonero (bergantín): II 18-21
Carbonero o Andaluz, después Nuestra Señora de Regla (bergantín): I 438
Carelmapu (paquebote): I 332 y 338
Carlota (fragata): II 19 y 307; IV 122
Carmelita, alias Napoleón (místico): I 441
Carmen (bergantín chileno): IV 315
Carmen (bergantín): II 192, 202, 203 y 439; III 239; IV 274
Carmen (lancha): II 420; III 348
Carmen, alias Concordia (bergantín): I 440
Carmen, alias Dos Amigos (fragata): I 436
Carmen, alias Dos Hermanos (bergantín): I 439
Carmen, alias Felicidad (bergantín): I 440
Carmen, alias La Fe (bergantín): I 439
Carmen, alias Lucero (bergantín): I 439
Carmen, alias Nicolasa (fragata): I 436
Carmen, alias Ostolaza (fragata): I 435
Carmen, alias Veloz o Cayuca (fragata): I 436
Carmen, alias Víctor (fragata): I 435
Carmen, alias Victoria (fragata): I 437
Carmencito, o Valdiviano, después Sirena (bergantín): I 438
Carolina (fragata de guerra brasileña): IV 333
Carolina (fragata): I 437
Carolina (goleta): III 226
Castelli, alias Sacramento (goleta de guerra): III 501
Cástor (fragata de guerra española): I 363 y 379
Cástor (fragata): I 420
Cástor y Pólux (fragata): I 435

Jorge Ortiz Sotelo

- Cástor, alias Limeña (fragata): I 437
Catalina (corbeta): IV 292
Catalina, alias Fortune (goleta británica): II 201, 241, 243-244, 439 y 442; III 238, 393, 397 y 462; IV 59, 97-98, 155, 217, 219-221 y 253c
Catita o Nereida, después Hero (fragata): I 436
Caupolicán (bergantín chileno): II 201
Cayuca, después Carmen o Veloz (fragata): I 436
Cazadora, después Nuestra Señora del Rosario (fragata): I 437
Céfiro (fragata británica): III 77
Centinela, después Santa Rosa (fragata): I 437
Ceres (fragata portuguesa): II 191
Ceres (fragata): III 239
Chacabuco (corbeta bonaerense): IV 7
Chacabuco, también Rosita o Libertad (corbeta chilena): II 22, 27, 29, 52, 56-57, 62, 74, 84, 86-89, 134-135, 330 y 409; IV 104, 122, 163, 185 y 286
Charles (ballenero norteamericano): IV 315
Chilena, después Boleta (bergantín): III 19
Chileno (bergantín de guerra chileno): IV 53
Chilote, después Candelaria (goleta): I 440
Cibeles, después Asunción (fragata): I 436
Cicerón (bergantín): I 438
Cisne (bergantín): I 580
Clarion (bergantín): IV 315
Cleopatra (corbeta): II 15-16, 113, 117, 119, 124, 126, 139 y 193; IV 259
Cleopatra (fragata): I 437; II 193
Clorinde (fragata de guerra francesa): IV 129, 309 y 313
Clothilda (nave prusiana): IV 94
Cochino Tonto (bergantín): II 277
Cockbsera (fragata británica): III 298
Colosse (nave francesa): IV 162
Columbia (bergantín británico): II 418; III 448; IV 180, 199-203, 209, 218, 230, 237-238, 253c y 285
Columbio (bergantín insurgente): II 95-96
Columbus (corbeta de guerra chilena): IV 53
Comercio (fragata): II 307
Comercio de Lima, después San Miguel (fragata): I 436
Concepción (bergantín chileno): II 6-7
Concepción (falucho): II 7
Concepción (goleta): I 581
Concepción, alias Atrevida (goleta): I 440
Concepción, alias Minerva (fragata): I 436
Concordia o Restaurador, después Nuestra Señora de Mercedes (bergantín): I 439
Concordia Peruana, después San Pedro (goleta): I 440
Concordia, después Carmen (bergantín): I 440
Concordia, después San Antonio (bergantín): I 439
Congreso (bergantín de guerra peruano): IV 320-321
Congress (nave norteamericana): IV 49, 93
Consecuencia (fragata): I 545-546, 550, 556, 562, 567, 582 y 584-586; II 274-275, 289-290, 292-293, 295, 298, 303, 306, 309-310, 322, 324 y 346-349; IV 122
Constancia (bergantín): II 192
Constancia (goleta): II 202, 216, 350 y 442; III 238
Constancia, antes Golondrina (goleta): III 169, 226 y 315
Constancia, después Resolución (fragata): I 437
Constancia, después Santa Teresa (goleta): III 106 y 113
Constellation (fragata de guerra norteamericana): II 232, 413-414 y 426-427; IV 181-182, 251 y 259
Constitución (goleta o queche bonaerense): I 551, 553
Constitución (queche): II 312
Constitución, después Rosario (fragata): I 437
Consuelo (bergantín): II 201; III 362 y 369
Consuelo de Dos Hermanos (bergantín): II 395, 441
Conway (corbeta de guerra británica): II 397 y 421; IV 118, 148, 160, 166, 181, 189, 217, 219, 221, 228, 239, 253, 256, 258, 274, 289 y 292
Copacabana (lancha): II 422
Copacabana (paquebote): I 363
Coquimbo (corbeta chilena): II 127; IV 53
Corazón de Jesús (fragata): I 329 y 337

Índice de los cuatro tomos...

- Coronel Allen (bergantín británico): I 542 y 586; II 267 y 386; IV 177, 217, 220, 253c y 258-259
- Coronel Spano, alias Nancy (bergantín): III 237, 356, 376, 411 y 463
- Corredor (falucho): II 234; III 201
- Correo o Abascal, después San Antonio (pailebote): I 441
- Correo o Sacramento, después Guadalupe (pailebote): I 441
- Correo, después San Fernando (goleta): I 440
- Creole (fragata de guerra británica): IV 78, 83, 88, 91, 103, 106-107, 117, 129, 149-150, 158-160, 163, 166, 169, 176, 178-180, 182, 184, 188, 194, 198-199, 203, 210-211, 214, 240, 245, 248-249, 251, 256-257, 259-260, 270, 273-275, 277, 280-282, 291, 307, 310, 312 y 314
- Cristina (fragata): I 437
- Cristo (paquebote): I 333 y 338
- Cruz, alias Proserpina o Prosperina (goleta): III 238, 469 y 501
- Cumberland, después San Martín (navío británico): II 127; IV 40, 43, 47, 53, 57-58 y 87
- Curacao (goleta de guerra chilena): IV 103
- Curimon (fragata): III 319
- Curumosi (nave chilena): IV 315
- Dardo (bergantín): II 404 y 413; III 209, 362, 417, 450 y 452
- Dardo, después Rosario (bergantín): I 437
- Dauntless (fragata de guerra británica): II 356-358 y 361-362
- Descubierta (corbeta de guerra española): I 153-154, 156, 158, 160-161, 205, 217, 219-221, 223 y 226
- Deven (bergantín británico): II 386
- Diadem (bergantín británico): IV 155, 253c
- Diamante (bergantín): I 438
- Diamela (bergantín británico): II 217
- Diana (fragata genovesa): III 481 y 491
- Diana, después San Juan Bautista (fragata): I 436
- Dichosa, alias Trial (fragata): I 435
- Dik (bergantín): III 454
- Diligente, después San José (bergantín): I 438
- Dolores (fragata británica): II 192, 374
- Dolores (fragata): II 401 y 402; III 206; IV 122 y 135
- Dolores (goleta bonaerense): I 540
- Dolores (goleta): III 386
- Dolores, alias Esmeralda (fragata): I 435
- Doloritas (bergantín): III 9
- Dom Pedro (fragata de guerra brasileña): IV 319 y 333
- Dominicana, después Margarita (fragata): I 436
- Doris (fragata de guerra británica): III 462, 476 y 478; IV 280, 289, 291 y 318
- Doris (fragata): II 24
- Dorotea (goleta): I 446
- Dos Amigos (bergantín chileno): II 201
- Dos Amigos (bergantín): III 239, 463 y 479
- Dos Amigos (fragata): II 10, 269
- Dos Amigos (pailebote): II 192, 394-395 y 400; III 482
- Dos Amigos, después Carmen (fragata): I 436
- Dos Amigos, después Jesús María (bergantín): I 438
- Dos Amigos, después Mercedes (pailebote): I 441
- Dos Hermanos, después Carmen (bergantín): I 439
- Douver (bergantín británico): II 192
- Dragon (bergantín británico): II 393
- Drootnigen (fragata danesa): II 218; III 340
- Duchess of Cork (bergantín británico): IV 53
- Earl Bathurst (bergantín británico): IV 45
- Echo (bergantín británico): IV 315
- Eclair (fragata de guerra británica): IV 317
- Edward Ellice (bergantín británico): IV 117, 146, 152-155, 158, 165, 169, 179-180, 188, 194-198, 237-238, 242, 253c y 259
- Egham (nave británica): IV 128 y 237
- El Carmen (fragata): I 133 y 379
- El Pacífico (bergantín británico): III 449
- El Pacífico, después Nuestra Señora de Guadalupe (fragata): III 164
- El Socorro (falucho): 441
- Elena (fragata): II 19
- Elena María (bergantín): II 151
- Emilia (goleta): III 409

Jorge Ortiz Sotelo

- Emma (cúter chileno): IV 315
Emperador Alejandro (corbeta de guerra española): III 252, 254-256, 261, 358, 371-373, 375-376, 382 y 391; IV 122, 284 y 286-288
Emprendedora (fragata): II 202; III 408, 410, 412 y 417; IV 122 y 135
Enrique (goleta): III 485
Enterprise (bergantín británico): II 191 y 210
Escalda (fragata): I 331 y 337.
Escorpión, alias Especulación (fragata): I 436
Esmeralda (bergantín norteamericano): II 202 y 210
Esmeralda (bergantín): II 201, 210 y 421
Esmeralda después Dolores (fragata) I 435
Esmeralda, después Valdivia (fragata de guerra española y luego chilena): II 15-16, 19, 26, 50-53, 55-57, 84-85, 88-89, 113, 124, 126, 139, 144 y 231; III 298-301, 303 y 424; IV 18, 35-37, 40, 44, 138-141, 160, 171-173, 234 y 315
Especulación (fragata): II 19, 130
Especulación, después Escorpión (fragata): I 436
Especulador (bergantín): II 201 y 430; III 223
Esperanza (fragata de guerra española): I 25, 39, 53, 55, 57, 58, 60-61, 65, 70-73, 90-91, 96 y 106-108
Esperanza, después Tama (fragata): I 436
Essex (fragata de guerra norteamericana): IV 16, 60 y 68-69
Estafeta (fragata francesa): II 192
Estrella (goleta): II 233, 253-254, 390, 395-397, 420, 422, 424-426, 430, 432 y 444; III 185, 199, 204, 207, 212-213, 217-218, 228, 315, 349, 369, 379, 444 y 447
Eulalia, alias Bárbara (fragata): I 436
Europa (bergantín): II 310, 381-382, 384, 386, 406 y 417; III 200, 203, 212, 215 y 237-238
Europa, después Santa Bárbara (bergantín): I 437
Extranjero (bergantín norteamericano): II 216 y 427
Fabio (fragata): III 323
Falucho de Rentas: I 396
Falucho del indio Gay: II 290
Fama (falucho bonaerense): I 541 y 580
Fama (fragata): I 334, 338 y 362.
Fame (nave mercante): IV 326
Fanny (bergantín británico): II 326
Favorite (corbeta francesa): IV 93
Favourite (bergantín británico): II 191; IV 81, 90 y 92
Felicidad, después Carmen (bergantín): I 440
Fénix (fragata española): I 79 y 113.
Fernando VII (bergantín): II 10 y 270
Fernando VII (goleta): I 440
Fernando VII, después Nuestra Señora del Carmen (pailebote): I 441
Flavius (fragata): II 236-237; III 344, 348, 352, 360, 363, 366, 370 y 372
Flecha (bergantín): I 438; III 424
Flora (fragata): I 437; II 275 y 302
Florita, después Nuestra Señora de las Nieves (fragata): I 437
Fly (fragata de guerra británica): IV 331
Flying Fish (fragata norteamericana): II 192
Fortuna (bergantín chileno): IV 53
Fortunata, alias San Cayetano o Siciliano (bergantín): I 440
Fortunates (goleta bonaerense): I 540
Fortune (corbeta de guerra chilena): IV 315
Fortune, después Catalina (goleta británica): IV 94
Framincre (bergantín británico): II 413-414
Franklin (navío norteamericano): IV 129, 292, 309, 313 y 319
Fuente Hermosa (fragata): I 436 y 582; II 307, 310 y 320
Fuerte, después San Vicente (falucho): I 441
Gaditana (fragata): II 18, 191 y 402; III 239; IV 135
Gaditana o Teresa, después Nuestra Señora de Regla (fragata): I 436
Galatea (nave francesa): IV 162
Galen (fragata norteamericana): II 192
Gallegos, Los (paquebote): I 329 y 337
Galvariño (bergantín chileno): II 68, 94-96, 112-114, 137-138, 140, 145, 175 y 187; IV 94, 103, 122, 134, 162-163, 185, 257 y 286
Gálvez (bergantín bonaerense): I 540
General Brown (nave norteamericana): IV 177,

Índice de los cuatro tomos...

- 251 y 259
General Hand (fragata norteamericana): II 443
Gertrudis, alias Afable (pailebote): I 441
Glina (bergantín): III 238
Gliner (bergantín norteamericano): II 201
Gliner (bergantín peruano): II 441
Gobernadora (fragata): I 545, 556 y 562; II 9-10, 15, 263, 268-269, 283, 298, 304-307, 309 y 324
Gobernadora, después San Francisco de Paula (fragata): I 437
Gobernadora (nave): I 545 y 546
Golondrina (transporte): IV 122 y 135
Golondrina, después Constancia (goleta): III 169, 226, 315
Gómez, De (paquebote): I 335 y 338
Goyoneche, alias Andaluz (pailebote): I 441; II 288-290
Grampus (fragata): II 202; II 351
Grampuz, alias Resolución (fragata): I 436
Gran Poder (bergantín): I 439
Gran Poder (paquebote): I 332 y 338
Gran Señor (pailebote): I 441
Guadalupe (fragata): I 435; II 18
Guadalupe, alias Sacramento o Correo (pailebote): I 441
Guadalupe, después Sacramento (pailebote): I 441
Guerrero (bergantín norteamericano) II 191
Guerrero, después Belgrano (bergantín): II 198; III 148
Guerrero (nave): IV 337
Halcón (corbeta de guerra bonaerense): I 540-541, 534-546, 548-549, 553, 555, 561, 567, 581-582 y 585; II 267, 291, 297-298, 312, 320-321 y 323-325
Hares (bergantín): II 387
Harleston (fragata británica): II 192 y 391
Havins (fragata): III 337 y 346
Helena (transporte): IV 122 y 149
Henry (goleta): III 452
Hercilia (nave norteamericana): IV 274
Hércules (fragata británica): II 210; IV 128
Hércules (fragata): III 218
Hércules, alias Negra (corbeta de guerra argentina): I 404, 535, 538, 540-547, 553, 557, 559-562, 566-568, 572-574, 580-581, 585-589 y 594; II 145, 263, 267, 277-280, 284, 296, 312, 318-321 y 323-325
Hermosa Chilena, después Nuestra Señora del Carmen (fragata): III 402, 416, 417 y 474; IV 315
Hermosa Mejicana (fragata): I 437
Hermoso, después Santa Teresa de Jesús (bergantín): I 439
Hero, alias Nereida o Catita (fragata): I 436
Hiena (bergantín): I 580
Hunter, después San Antonio (fragata): I 435
Hyacinth (fragata de guerra británica): IV 9, 37-38, 43 y 47
Hydra (bergantín británico): IV 16-17, 19-20 y 22
Hyperion (fragata de guerra británica): IV 116, 118, 123, 127, 132, 137-139, 142-143, 146, 148, 197, 206 y 209
Icarus (corbeta de guerra británica): IV 45, 82, 91-92 y 104
Indefatigable (fragata de guerra británica): II 265-266
Independencia (corbeta chilena): II 81, 91-92, 94-95, 148, 175, 187 y 231; IV 103, 122, 134, 137, 139, 151, 161, 163, 168, 170, 178, 182, 185, 199, 250, 257, 284 y 305
Independencia (fragata norteamericana): II 218, 233 y 398
Independencia del Sur (fragata): III 429
Indian (bergantín británico): III 365, 468; IV 151, 153, 155, 158, 165, 169, 180, 185, 195-196, 204-207, 210, 237, 241, 253c, 270-273 y 285
Indian Oak (fragata británica): II 50, 191; IV 93-94 y 117
Indus (fragata norteamericana): II 265 y 299
Industria, después Teresa (fragata): I 435
Inspector (fragata británica): II 92-93; IV 59, 94, 97-98 y 127-128
Interpresa (bergantín): III 238-239
Invencible (goleta bonaerense): I 540
Isabela (fragata): I 436
Jannie (bergantín británico): I 558 y 586
Javiera (fragata): II 19
Javiera Warren, después Nuestra Señora de

Jorge Ortiz Sotelo

- Iciar (fragata): I 436
Jean Bart (navío francés): IV 333
Jerezana (fragata): II 19, 94-96, 114 y 139; III 168; IV 122 y 135
Jesús (fragata): I 118
Jesús María (fragata): I 385-387 y 435; III 318
Jesús María (goleta): II 419
Jesús María, alias Dos Amigos (bergantín): I 438
Jesús María, alias Placeres o Machete (bergantín): I 438
Joaquina (fragata): I 435
John Beg (bergantín británico): II 192 y 410
Jorge (fragata británica): III 238 y 318
Jorge IV (fragata): III 377
Joseph (bergantín británico): II 241-242; III 462; IV 218, 220, 230, 237, 241, 245, 253c y 257
Joven María (fragata): I 435
Joven, después Nuestra Señora del Carmen (bergantín): I 438
Juana Gordon (bergantín británico): II 191; III 236
Juliet (goleta bonaerense): I 541
Júpiter (fragata española de guerra): I 362
Júpiter (lancha): I 334 y 362
Júpiter (paquebote): I 212
Júpiter, alias Mariana (fragata): I 435
Justinian (nave británica) IV 16 y 19-20
Justiniano (bergantín): I 440
Kamchatka (fragata de guerra rusa): II 22
L'Haute Loire (bergantín francés): II 191 y 216
La Sagrada Familia (fragata): I 329 y 337
La Boudeuse (navío francés): I 181
La Etoile (nave francesa): I 181
La Fe, después Carmen (bergantín): I 439
Lady Collier (bergantín): III 500
Las Mercedes (fragata): I 324, 350, 357, 368, 371 y 435
Las Ánimas, después San José (bergantín): I 559-560
Las Mercedes (bergantín): III 19 y 20
Las Mercedes (bergantín): III 19-20
Las Mercedes, después San Ignacio (bergantín): I 440
Laura (fragata): III 308, 337 y 439; IV 266 y 315
Lautaro (bergantín chileno): II 27-29, 50, 52, 84-85, 87-89, 91, 94-96, 108, 127, 134-135, 149, 175, 232, 341-342 y 350.
Lautaro, alias Windham (fragata de guerra chilena): IV 37, 40, 44-45, 53, 57, 86-87, 93, 103, 122, 134, 137, 139, 179, 257 y 286
Liberal (corbeta de guerra portuguesa): IV 290 y 314
Libertad, alias Rosita o Chacabuco (fragata chilena): II 330
Libertad (transporte): II 143-144
Liberty (transporte): IV 122
Libonia (bergantín británico apresado): II 241, 342-343, 345, 348-349, 351-352, 357-358, 361-362, 368-369, 406, 431 y 445; III 165, 186, 221, 228, 229 y 462 y 284
Libre o Araucano, después Nuestra Señora del Rosario (pailebote): I 441
Lidia (fragata británica): I 390
Limeña, alias Thais (corbeta de guerra): II 212-213, 389, 397-398 y 407; III 189, 205 y 384; IV 279, 281, 283 y 291
Limeña, después Cástor (fragata): I 437
Limeño (bergantín de guerra): I 385-386
Linda o Ramoncita, después Los Cantabros de Buenos Aires (místico): I 441
Lion (bergantín): IV 315
Litre (bergantín): II 330
Litre (fragata): III 18-19
Lord Cathcart (bergantín británico): IV 215, 218, 230, 233, 238, 241, 245, 253c y 285
Lord Hobart (nave británica): IV 91
Lord Lyndock (bergantín británico): II 175; III 309; IV 253c, 258 y 266
Lord Suffield (bergantín británico): IV 117, 146, 152-153, 155, 158, 165, 169, 171-173, 180, 188, 194-196, 234, 237-238 y 253c
Lorenza (fragata): II 440
Lorenzo (fragata): III 221
Loreto o Príncipe, después San José (bergantín): I 438
Loro (pailebote): II 284
Los Perros, después Santa Mariana (goleta): I 440
Louisa (nave británica): IV 162 y 201
Lucero (bergantín): II 55

- Lucero (fragata): III 310
Lucero, después Carmen (bergantín): I 439
Lucier (bergantín británico): II 331
Lucy, alias Hecate (bergantín británico): IV 34, 45 y 48
Lugre San Carlos (goleta bonaerense): I 540
Luz (fragata española): I 95
Macedonia (bergantín): IV 94
Macedonia (fragata): II 239
Macedonia (goleta armada en guerra): III 400, 403-404, 435-436, 440, 487-488 y 499-500; IV 320
Macedonia (goleta norteamericana): II 413-414
Macedonian (corbeta de guerra norteamericana): II 92, 129 y 162; III 77; IV 87, 138 y 223
Machete o Placeres, después Jesús María (bergantín): I 438
Magallanes, después San Andrés (fragata): I 436
Magdalena (fragata): II 19
Magicienne (fragata de guerra francesa): IV 333
Maipú (bergantín): II 18-21, 24-25, 30, 32-34, 58-59, 88, 113, 127, 139 y 190
Maipú (corbeta): IV 177
Mameluco, después Mercedes (bergantín): I 438
Maquena (fragata): II 201
Margarita (bergantín): I 439
Margarita, alias Dominicana (fragata): I 436
María de la Slovia (corbeta de guerra portuguesa): IV 290
María Elena o Helena María (bergantín): II 144 y 151
María Josefa (corbeta bonaerense): I 540
Mariana, después Júpiter (fragata): I 435
Marte (bergantín): I 490
Marte (paquebote): I 488
Mary (bergantín británico): II 387
Mary (fragata británica): II 218; III 361-362; IV 237 y 239
Mary Ann (bergantín británico): IV 16, 17, 19-20, 22 y 27-28
Mary Ford (bergantín británico): IV 315
Matilde (fragata británica): III 77, 198 y 239
Mc Rennar (transporte): IV 135
Mechi (goleta): II 191
Mercedes (balandra): I 442
Mercedes (bergantín): I 439
Mercedes (corbeta): I 580; IV 286
Mercedes (goleta): II 306
Mercedes (lancha piloto): IV 266
Mercedes (pailebote): III 308
Mercedes, alias Dos Amigos (pailebote): I 441
Mercedes, alias Mameluco (bergantín): I 438
Mercedes, alias Saeta (pailebote): I 441
Merceditas (paquebote): I 332 y 338
Mercurio (corbeta bonaerense): I 540 y 580
Mercurio (fragata norteamericana): II 193
Mersey (fragata de guerra británica): IV 337
Mexicana (fragata): I 366.
Mexicano (bergantín): II 288; III 212 y 238
Miantinomo (fragata): I 435; III 300 y 321
Milagro (fragata): I 435; II 16
Milagro (navío): III 236 y 399
Minerva (fragata norteamericana): II 229-230 y 285-286
Minerva (fragata): II 143, 174, 307 y 310; III 355; IV 122 y 135
Minerva, después Concepción (fragata): I 436
Mirope (lanchón): IV 59, 97 y 127
Místico (bergantín): II 231, 277 y 304
Místico, después San Antonio (bergantín): I 438
Monserrat, después Santa Gertrudis (bergantín): I 438
Monserrate (paquebote): I 333 y 338
Montañesa (corbeta): II 9 y 263
Monteagudo (goleta): III 153, 421, 424 y 428
Montezuma (bergantín-goleta): II 143, 148-149, 173, 211, 216, 231, 307, 371-372, 377-380, 386, 391-392, 409, 412, 416-417, 428-429, 431, 434 y 438; III 147, 151, 155, 170, 174, 179-180, 183, 211, 214, 220, 222-223, 306, 321-322, 325, 328, 411, 430-431, 433 y 435; IV 104, 115, 122, 134, 157, 163, 179, 185, 250 y 307
Montezuma (fragata británica): IV 16
Montezuma (fragata): II 240, 246-247 y 253; III 347-348, 352, 424 y 471
Montezuma, después Nuestra Señora del

Jorge Ortiz Sotelo

- Tránsito (fragata): I 437
Monturiana (goleta): III 351
Moqueguano, después Nuestra Señora del Pilar (bergantín): I 439
Mualino, después Rosario (bergantín): I 438
Murina (fragata de guerra española): I 355
Nancy, después Coronel Spano (bergantín): II 239, 257, 342-343, 345-347, 351-352, 356-358, 361-362, 365, 368-369, 375 y 377; III 165-166, 175, 180, 184, 186, 219, 237, 323, 325, 337, 356, 384, 420, 468, 486, 494 y 497; IV 284
Napoleón, después Carmelita (místico): I 441
Negra, alias Hércules (corbeta bonaerense): II 284, 295 y 297-298
Nepel (nave prusiana): IV 94
Neptuno (corbeta): I 580
Neptuno (fragata británica): II 410
Neptuno, después Nuestra Señora del Carmen (fragata): I 436
Nereida o Catita, después Hero (fragata): I 436
Nicolasa, después Carmen (fragata): I 436
Niteroi (fragata de guerra brasileña): IV 317 y 319
Nuestra Señora de Aránzazu, alias Brillante (pailebote): I 441; II 15, 18, 22, 58-59 y 127
Nuestra Señora de Guadalupe (goleta): II 419-420.
Nuestra Señora de Guadalupe, alias Alcázar (bergantín): I 439
Nuestra Señora de Guadalupe, después El Pacífico (fragata): III 164
Nuestra Señora de Iciar, alias Javiera Warren (fragata): I 436
Nuestra Señora de Iciar, alias Preciosa (fragata): I 436
Nuestra Señora de la Aurora, alias Peruana (fragata): I 436
Nuestra Señora de la Barca, alias Peje Espada (pailebote): I 441
Nuestra Señora de la Candelaria, alias Aviso (bergantín): I 438 y 440
Nuestra Señora de la Luz, alias Providencia (bergantín): I 438
Nuestra Señora de la Luz, alias Rey Fernando (bergantín): I 439
Nuestra Señora de las Mercedes (goleta): I 440
Nuestra Señora de las Nieves, alias Florita (fragata): I 437
Nuestra Señora de las Nieves, alias Pájaro (bergantín): I 438
Nuestra Señora de los Dolores, alias Paula (fragata): I 437
Nuestra Señora de Mercedes, alias Restaurador o Concordia (bergantín): I 439
Nuestra Señora de Mercedes, alias Serafín (bergantín): I 439
Nuestra Señora de Regla, alias Andaluz o Carbonero (bergantín): I 438
Nuestra Señora de Regla, alias Teresa o Gaditana (fragata): I 436
Nuestra Señora del Carmen (bergantín portugués): II 56
Nuestra Señora del Carmen (falucho): 441
Nuestra Señora del Carmen (lanchón): I 442
Nuestra Señora del Carmen (pailebote bonaerense): II 287
Nuestra Señora del Carmen y San Vicente Ferrer, alias La Galga (fragata española): I 114-115
Nuestra Señora del Carmen, alias Andaluz (goleta): I 548-549 y 555
Nuestra Señora del Carmen, alias El Joven (bergantín): I 438
Nuestra Señora del Carmen, alias Fernando VII (pailebote): I 441
Nuestra Señora del Carmen, alias Hermosa Chilena (fragata): II 193
Nuestra Señora del Carmen, alias Neptuno (fragata): I 436
Nuestra Señora del Carmen, alias San Miguel (bergantín): I 439
Nuestra Señora del Pilar, alias Moqueguano (bergantín): I 439
Nuestra Señora del Pilar, alias Palafox o Tigre (bergantín): I 439
Nuestra Señora del Pilar, alias Regencia (bergantín): I 439
Nuestra Señora del Rosario y San Joseph (fragata): I 55, 78, 81, 94, 117 y 370

- Nuestra Señora del Rosario, alias Araucano o Libre (pailebote): I 441
Nuestra Señora del Rosario, alias Cazadora (fragata): I 437
Nuestra Señora del Rosario, alias Perla (fragata): I 437
Nuestra Señora del Rosario, alias Vigilante (bergantín): I 438
Nuestra Señora del Tránsito, alias Montezuma (fragata): I 437
Nueva Limeña (fragata): I 436
Nueva Reina Olazagarrá (fragata): I 437
Nueva Zelanda (fragata británica): II 230 y 285
Nuevo Triunfo, después Salvador (fragata): I 436
O'Higgins (bergantín): III 491, 493 y 496
O'Higgins (corbeta armada en guerra): III 376, 380 y 384
O'Higgins (fragata): III 422
O'Higgins (goleta): III 370
O'Higgins, alias María Isabel (fragata de guerra chilena): II 25, 28-30, 50, 52, 56-57, 81, 83-92, 111-113, 133-134, 137-138, 149, 174 y 248; III 298, 304-305, 424, 428 y 430; IV 76, 86-87, 93, 99, 103, 122, 134, 137, 143, 160, 163, 171-172, 179-180, 185, 189-190, 199, 203, 234 y 257-259
O'Higgins, alias Presidente (fragata de guerra peruana): III 339, 344, 350-351, 363, 383 y 453; IV 291
Ocean (fragata norteamericana): II 410; IV 274
Océano (bergantín): III 420
Océano (fragata): III 414 y 418
Olive Branch (bergantín británico): II 241 y 388; III 462; IV 292
Olmedo (corbeta): IV 286
Olmedo (goleta): II 191, 202, 212 y 239; III 239
Ontario (fragata de guerra norteamericana): II 22, 32 y 88; IV 27, 29-30, 46, 49, 62, 66-72, 74, 78 y 80-81
Orué (fragata): I 420
Ostolaza después Carmen (fragata): I 435
Owen Glendower (fragata de guerra británica): IV 115, 123, 130, 148, 169, 175, 177-178, 250, 251, 263 y 280
Pacífico (bergantín): II 260
Pailón, después San José (fragata): I 436
Pájaro, después Nuestra Señora de las Nieves (bergantín): I 438
Palaforo (bergantín): I 440
Palafox o Tigre, después Nuestra Señora del Pilar (bergantín): I 439
Palafox, alias Trujillana (fragata armada en guerra) I 436; II 310 y 364; III 164
Palafox, después San Hermenegildo (bergantín): I 439
Paloma (corbeta): I 580
Palucha (nave): III 427
Pantera (fragata británica): III 77 y 238
Papudo (paquebote): I 334 y 338
Paquebote (nave): I 53, 61, 74 y 106
Paula (fragata de guerra española): I 114 y 124
Paula (fragata): II 299-300
Paula, después Nuestra Señora de los Dolores (fragata): I 437
Paz (fragata): I 420
Peje Espada, después Nuestra Señora de la Barca (pailebote): I 441
Peje Patria (bergantín): III 238
Peje Patria (queche): III 427
Peje Volante (bergantín): III 238
Pejerrey I (goleta, paquebote o piragua): I 331 y 337
Pejerrey II (goleta o piragua): I 332 y 337
Pequeño Diligente (bergantín): I 330, 337
Peranza, alias Uniao (fragata de guerra portuguesa): IV 314
Peregrina (fragata): I 435
Perla (fragata): II 5, 299, 300 y 399; III 299 y 320; IV 122 y 135
Perla (navío español): I 57-58, 73 y 77
Perla, después Nuestra Señora del Rosario (fragata): I 437
Perpetua (goleta): II 192 y 218
Perry (galera): I 417
Perseverance (pailebote británico): II 192; IV 181 y 274
Perseverancia (bergantín): III 238
Peruana (corbeta): I 437
Peruana (fragata): II 18, 60, 193, 216, 350, 353, 354 y 357
Peruana (nave chilena): IV 315

Jorge Ortiz Sotelo

- Peruana, después Nuestra Señora de la Aurora (fragata): I 436
- Peruano (bergantín de guerra): I 379-380, 383-384 y 387
- Peruano (transporte): IV 122
- Pettrell (bergantín británico): II 392; III 238
- Pez Espada (bergantín): IV 286
- Pez Volador (fragata): III 478-479 y 484
- Pez Volante (fragata): III 443 y 451
- Pezuela, antes Ángel de la Guarda (bergantín de guerra): I 440; II 15-16, 113, 124, 126, 139 y 198; IV 37 y 40
- Piedad (fragata): I 369 y 435
- Pilar (bergantín): III 372
- Piojo o Riojano, después San Antonio (bergantín): I 439
- Piragua, alias San Juan (goleta): I 440
- Piranga (nave de guerra portuguesa): IV 319
- Placer de la Independencia (bergantín): III 421
- Placeres (fragata): I 116
- Placeres o Machete, después Jesús María (bergantín): I 438
- Platisburgh (corbeta norteamericana): IV 53
- Polacra, alias San Hermenegildo (balandra): I 442
- Portsia (nave británica): IV 128
- Potrillo (bergantín de guerra chileno): II 15-16, 124 y 127; III 299; IV 122, 135, 163 y 185
- Potrillo (bergantín): I 396
- Preciosa, después Nuestra Señora de Iciar (fragata): I 436
- Preludio o Americano, después San Miguel (bergantín): I 439
- Presa (bergantín): I 401
- Presidenta (corbeta): II 15-16
- Presidenta (fragata armada en guerra): II 124
- Presidenta, alias Prueba (fragata de guerra): III 329, 330, 332, 334, 343 y 366
- Presidenta, después Santa Rosa de Lima (fragata): I 437
- Presidente, después O'Higgins (corbeta de guerra): III 236-237; IV 291
- Primera Cantabria o Vultur, después Aránzazu (fragata): I 436
- Primorosa Mariana (fragata): I 437
- Príncipe Carlos (pailebote): I 441
- Príncipe o Loreto, después San José (bergantín): I 438
- Príncipe, después San Bartolomé (bergantín): I 439
- Proserpina o Prosperina, después Cruz (goleta): II 210, 396-397, 424-425, 430 y 434; III 161, 186, 201, 208, 210, 212-213, 220, 238, 317 y 348
- Protector (bergantín): II 408; III 160, 166, 194, 207, 410, 413 y 466
- Protector, alias Prueba (fragata de guerra): III 268-269, 392, 399, 406, 414, 435, 442, 454 y 471; IV 291, 313, 319-320, 322 y 325-328
- Providencia, después Nuestra Señora de la Luz (bergantín): I 438
- Providencia, después Trinidad (fragata): I 435
- Prueba, después Protector (fragata de guerra española): II 95, 108, 114, 116, 163, 170 y 252-253; III 239, 251-252, 254-256, 260-261, 268-269, 275, 345, 352, 371-373, 375, 376, 382, 390-391, 394, 398, 405, 407, 418, 424, 426, 433-435, 441, 447-448, 454, 456, 492 y 495; IV 140, 160, 274, 284, 286-287, 291 y 309
- Puyredón (bergantín de guerra bonaerense): II 112, 114, 137, 140 y 143; III 150 y 215; IV 104, 122, 134, 163 y 265
- Ramoncita o Linda, después Los Cantabros de Buenos Aires (místico): I 441
- Ramoncita, después Santa Rosa de Lima (fragata): I 437
- Rápido (bergantín británico): II 201
- Rattler (fragata de guerra británica): I 460
- Rayo (paquebote): I 336 y 338
- Rayo, después San Juan Nepomuceno (bergantín): I 439
- Real Carolina (nave de guerra brasileña): IV 319
- Real Jorge (fragata británica): II 210
- Rebecca (bergantín británico): II 191 y 413-414; IV 142-143, 147, 149-150, 158, 165, 224-226, 237-238, 253c y 257
- Recovery (ballenero británico): IV 180
- Regencia (bergantín): I 549; II 291 y 302; III 421
- Regencia, después Nuestra Señora del Pilar

- (bergantín): I 439
Reina de los Ángeles (fragata): I 437; II 310
Reina María Isabel, después O'Higgins (fragata de guerra española): II 19, 25, 27, 68-69, 74, 94-95, 108, 130, 135, 148, 153, 155-156, 158-170, 231-232 y 332; IV 63 y 93
Remedios (cúter bonaerense): I 541
Resolución (corbeta de guerra británica): I 183
Resolución (fragata armada como corbeta): II 15, 18, 22, 55, 113, 126-128, 139, 174 y 228
Resolución (fragata): III 356, 361, 362 y 365
Resolución, alias Constanza (fragata): I 437
Resolución, después Grampuz (fragata): I 436
Restaurador o Concordia, después Nuestra Señora de Mercedes (bergantín): I 439
Retalación (nave): III 423
Rey Fernando (místico): I 441
Rey Fernando, después Nuestra Señora de la Luz (bergantín): I 439
Riojano o Piojo, después San Antonio (bergantín): I 439
Rising Star (vapor británico): IV 47 y 153
Rita (bergantín chileno): II 250; III 370; IV 315
Robert (bergantín británico): II 212; IV 180, 241, 245 y 253c
Robert Suge o Fuge (bergantín británico): II 420-421; III 238; IV 218, 225-231, 237, 241, 245, 249, 253c y 257
Rosa (fragata): I 57 y 96.
Rosa de los Andes (fragata chilena): II 114-117
Rosalía (fragata): I 379
Rosario (bergantín): II 446; III 365
Rosario, alias Constitución (fragata): I 437
Rosario, alias Dardo (bergantín): I 437
Rosario, alias Maulino (bergantín): I 438
Rosario, después San José (falucho): 441
Rosita o Vizcaino, después Santiago (bergantín): I 438
Rosita, alias Libertad o Chacabuco (fragata chilena): II 330
Sacramento (chinchorro o paquebote): I 334 y 338
Sacramento (fragata): I 435; II 299-300
Sacramento (goleta): II 198, 354 y 380
Sacramento (pailebote): II 11 y 12; III 29, 31-34, 36-38, 40, 42, 44, 46-52, 54-60, 64, 66, 69, 71, 73-75, 78-79, 81-82, 84-86, 88-94, 98-100, 111, 114, 116, 119, 122, 126, 129-136 y 142
Sacramento o Correo, después Guadalupe (pailebote): I 441
Saeta, después Mercedes (pailebote): I 441
Saint Patrick (bergantín británico): II 175, 193 y 385; III 309; IV 253c y 258
Salvador, alias Nuevo Triunfo (fragata): I 436
Salvaje (bergantín): III 448 y 480
San Agustín (bergantín): II 210, 228, 287 y 290; III 388
San Agustín (navío de guerra español): I 151
San Andrés, alias Magallanes (fragata): I 436
San Antonio (corbeta): II 84-85
San Antonio (transporte): II 18
San Antonio, alias Abascal o Correo (pailebote): I 441
San Antonio, alias Bolero (bergantín): I 437
San Antonio, alias Concordia (bergantín): I 439
San Antonio, alias Hunter (fragata): I 435
San Antonio, alias Místico (bergantín): I 438
San Antonio, alias Piojo o Riojano (bergantín): I 439
San Antonio, alias Venus (bergantín): I 439
San Bartolomé, alias Príncipe (bergantín): I 439
San Buenaventura (lancha): II 82
San Cayetano o Siciliano, después Fortunata (bergantín): I 440
San Felipe Neri, alias Brillante (bergantín): I 440
San Fernando (bergantín): I 438
San Fernando (fragata de la Compañía de Filipinas): II 10-11, 19, 174, 269 y 271
San Fernando (fragata): II 161 y 163
San Fernando, alias Correo (goleta): I 440
San Francisco (transporte): II 18
San Francisco de Asís (fragata): I 124
San Francisco de Paula (bergantín): I 437
San Francisco de Paula, alias Amianto (bergantín): I 438
San Francisco de Paula, alias Gobernadora (fragata): I 437
San Francisco Javier (fragata): I 334 y 362
San Francisco Javier, alias Alción (bergantín):

Jorge Ortiz Sotelo

- I 440
San Genaro (bergantín): I 439
San Hermenegildo, alias Palafox (bergantín): I 439
San Hermenegildo, después Polacra (balandra): I 442
San Ignacio, alias Diamante (pailebote): I 441
San Ignacio, alias Las Mercedes (bergantín): I 440
San José (bergantín): II 284
San José (goleta): I 440
San José de las Ánimas (bergantín): I 438; III 407 y 410
San José el Peruano (navío de guerra): I 5, 51, 53-55, 57-59, 62, 64, 66, 68-69, 72-80, 82, 84-89, 91-96, 98, 100-101, 103-104, 106-107, 109-114 y 123-125
San José, alias Diligente (bergantín): I 438
San José, alias Las Ánimas (bergantín): I 559-560 y 580
San José, alias Príncipe o Loreto (bergantín): I 438
San José, alias Rosario (falucho): 441
San José, alias Tránsito (fragata): I 436
San José, después Pailón (fragata): I 436
San Josef y las Ánimas, alias Aquiles (navío): I 119 y 367-368
San Juan Bautista, alias Diana (fragata): I 436
San Juan de Dios (bergantín): I 438
San Juan Nepomuceno (falucho): 441
San Juan Nepomuceno, alias Rayo (bergantín): I 439
San Juan, después Piragua (goleta): I 440
San Luis (falucho bonaerense): I 541
San Martín (falucho o goleta bonaerense): I 541; IV 7
San Martín, alias Cumberland (navío chileno): II 25, 27-29, 51-52, 62, 84-85, 87-88, 91, 94-95, 108, 133-134, 148, 221, 231, 238, 260, 336 y 338; III 228, 299 y 308; IV 58, 85, 93, 103, 122, 134, 140, 151, 161, 163, 179, 185, 202-203, 215-217, 224-225, 227, 229-233, 235, 237-239, 249, 257-528 y 264
San Mateo (lanchón): I 442
San Miguel (balandra): I 442
San Miguel (fragata): I 133, 368, 436
San Miguel, alias Americano o Preludio (bergantín): I 439
San Miguel, alias Arca de Noe (bergantín): I 438
San Miguel, alias Comercio de Lima (fragata): I 436
San Miguel, alias Volador (bergantín): I 439
San Miguel, después Nuestra Señora del Carmen (bergantín): I 439
San Pablito (bergantín): I 439
San Pablo (bergantín): I 582
San Pablo (navío): I 334-335, 338, 360, 362 y 368-370; II 5
San Pedro (bergantín): II 211
San Pedro de Alcántara (balandra): I 442
San Pedro de Alcántara (navío de guerra español): I 114, 339 y 354.
San Pedro Nolasco (bergantín): II 284
San Pedro Nolasco (falucho): 441
San Pedro Regalado (goleta o lancha): I 335 y 337
San Pedro, alias Concordia Peruana (goleta): I 440
San Rafael (paquebote): I 331 y 337
San Rafael (queche): I 441
San Remigio (bergantín): I 439
San Salvador (lanchón): I 442
San Telmo (bergantín): I 366
San Vicente, alias El Fuerte (falucho): 441
San Vicente, alias Única (goleta): I 440
San Vicente, alias Valenciano (bergantín): I 438
Santa Ana (navío): I 336, 338 y 363
Santa Bárbara (fragata): I 57-58, 73 y 78
Santa Bárbara, alias Europa (bergantín): I 437; II 211
Santa Bárbara, alias Europa (fragata): II 290 y 322
Santa Catalina, alias Tagle (fragata): I 437
Santa Gertrudis, alias Monserrat (bergantín): I 438
Santa Leocadia (fragata de guerra española): I 355 y 383-387
Santa María (transporte): II 19, 161 y 163
Santa Mariana de Jesús (bergantín): I 440
Santa Mariana, alias Los Perros (goleta): I 440
Santa Rita (bergantín): I 438; II 250

Índice de los cuatro tomos...

- Santa Rosa (fragata armada en guerra): II 149-150, 191 y 217
Santa Rosa (fragata): III 187, 328, 347 y 369; IV 135
Santa Rosa (lanchón): I 442
Santa Rosa de Lima, alias Presidenta (fragata): I 437
Santa Rosa de Lima, alias Ramoncita (fragata): I 437
Santa Rosa, alias Centinela (fragata): I 437
Santa Teresa de Jesús (pailebote): I 441
Santa Teresa de Jesús, alias Hermoso (bergantín): I 439
Santa Teresa, alias Constancia (goleta): III 106 y 113
Santafecino (goleta bonaerense): I 533-534
Santiago el Fuerte: I 367-368
Santiago, alias Vizcaíno o Rosita (bergantín): I 438
Santo Cristo de la Salud (bergantín): I 440
Santo Domingo (paquebote): I 330 y 337
Santo Domingo, alias Brillante o Tomasa (fragata): I 436-437
Santo Tomás (paquebote): I 330 y 337
Sebastiana (corbeta de guerra): II 15, 113, 124, 139, 150 y 299-300; III 449
Segunda Cantabria (fragata): I 437
Serafín, después Nuestra Señora de Mercedes (bergantín): I 439; III 418
Siciliano o San Cayetano, después Fortunata (bergantín): I 440
Sirena, alias Carmencito o Valdiviano (bergantín): I 438
Slaney (fragata de guerra británica): IV 81, 91-92, 95-100, 102, 127 y 150
Socorro (bergantín): I 586
Sofía (fragata): III 387
Soledad de Parra (fragata): I 330 y 337
Soledadita (fragata): I 330, 337 y 360
Souvarow (fragata rusa): II 276
Spartiate (fragata de guerra británica): IV 317, 331 y 334
Superb (buque de guerra británico): II 218, 342-363 y 365-369; III 166 y 196; IV 150, 159, 166, 181, 243-244, 249-251, 262-263, 274 y 280-281
Tagle (fragata): II 307 y 309
Tagle, después Santa Catalina (fragata): I 437
Tama, alias Esperanza (fragata): I 436
Tartar (fragata de guerra británica): IV 173, 316, 326 y 329
Telegraph (bergantín francés): IV 139
Teodosio (bergantín): II 191, 202, 210 y 399; III 238
Teresa (fragata): II 302
Teresa o Gaditana, después Nuestra Señora de Regla (fragata): I 436
Teresa, alias Industria (fragata): I 370 y 435
Terrible (goleta): II 191 y 437; III 239, 362 y 389
Terrible Lugar (bergantín): IV 142
Thais, después Limeña (fragata británica): II 212-213, 222 y 427; III 158, 163-168, 177, 189 y 214; IV 279, 281, 283, 289 y 291
Thomas Nowland (nave británica): IV 319-328
Three Brothers (transporte): IV 122
Tiber (bergantín británico): III 238; IV 127-128
Tigre o Palafox, después Nuestra Señora del Pilar (bergantín): I 439
Todos los Santos (fragata): II 19 y 156
Tomás (bergantín): III 239
Tomás (fragata): I 390; II 16
Tomasa, después Santo Domingo o Brillante (fragata): I 436
Tomasita (bergantín): I 439
Topacio (goleta): I 440
Tránsito (goleta): I 445
Tránsito, después San José (fragata): I 436
Tres Amigos (bergantín): II 201; III 238 y 388
Tres Amigos (goleta): II 426; III 451
Tres Reinos Unidos (bergantín de guerra portugués): IV 290
Trial después Dichosa (fragata): I 435
Trinidad (bergantín de guerra bonaerense): I 535-536, 540-542, 544-546, 553, 557-558, 562, 567, 581-584 y 592; II 267, 273-276, 297-298, 309, 312, 318 y 320-321
Trinidad (bergantín): I 440
Trinidad (fragata): II 18-19, 161, 165, 227 y 322-323; III 363, 388, 452 y 455
Trinidad, alias Providencia (fragata): I 435
Triunfo (fragata británica): I 390
Trujillana después Palafox (fragata): I 436; II

Jorge Ortiz Sotelo

- 113, 139, 364 y 405
Tyne (fragata de guerra británica): III 476; IV 28, 45, 58, 79, 90 y 116
Ulises (bergantín): III 239
Uniao, después Peranza (fragata de guerra portuguesa): IV 290 y 314
Única, después San Vicente (goleta): I 440
United States (fragata de guerra norteamericana): IV 318
Uribe (bergantín bonaerense): I 541
Valdivia (fragata): III 299
Valdivia (goleta): III 299
Valdivia o Valdiviano (navío): I 379-380
Valdivia, alias Esmeralda (fragata de guerra chilena): IV 162-163, 179, 185, 257, 284 y 315
Valdiviano o Carmencito, después Sirena (bergantín): I 438
Valenciano, después San Vicente (bergantín): I 438
Vásquez (paquebote): I 332 y 338
Veloz (fragata armada en guerra): I 420; II 15, 18, 27 y 127
Veloz Pasajera (fragata): I 437
Veloz, después Carmen o Cayuca (fragata): I 436
Venganza, después Cacique Guayas (fragata de guerra española): I 415; II 15, 84-85, 113, 124, 126, 139, 144, 150, 239, 254 y 317; III 239, 251-252, 254-256, 260-261, 275-276, 345, 352, 371, 376, 378, 382, 391, 424, 426, 432, 434-435, 440, 447-448, 454 y 456-457; IV 13, 17-18, 57, 87, 140, 160, 274, 284, 286-287 y 289
Venturita (paquebote): I 334
Venus, después San Antonio (bergantín): I 439
Víbora (bergantín británico): III 350
Víctor, después Carmen (fragata): I 435
Victoria (cañonera): II 52
Victoria (fragata usada como brulote): II 10, 27, 29, 50, 133, 135, 139-140 y 269; IV 106
Victoria (goleta): III 299
Victoria, después Carmen (fragata): I 437
Vigilancia (bergantín chileno): II 330
Vigilante (bergantín): III 18-19
Vigilantes, después Nuestra Señora del Rosario (bergantín): I 438
Viper (bergantín británico): II 192
Vizcaíno o Rosita, después Santiago (bergantín): I 438
Volador (bergantín): III 9
Volador, después San Miguel (bergantín): I 439
Voladorcito (bergantín): II 290
Volvinghan (bergantín): III 238
Vultur, después Primera Cantabria o Aránzazu (fragata): I 436
Walsingham (bergantín británico): IV 253c
Walter Iram (bergantín británico): II 201
Weaber (fragata): II 331-332
Wellington (bergantín británico): 253c y 258
Will (fragata británica): III 360; IV 16 y 19-20
Windham, después Lautaro (fragata británica): IV 34, 36-37, 40, 43 y 86
Witch (bergantín chileno): IV 53
Zafiro (corbeta): II 150 y 265
Zapallo (paquebote): I 330, 337 y 360
Zenobia (fragata británica): II 201 y 366; IV 178 y 182

Navegación en la Zona Sur Andina

Jorge Ortiz Sotelo*

Hace ya algún tiempo recibí la invitación de la Dra. Sonia Guillén para visitar el Centro Mallqui, en el distrito del Algarrobal, en Ilo. Confieso que supo captar mi interés al referir que la mayoría de los objetos de la colección del Centro provenían de entierros de una cultura cuya vinculación al mar era notoria. Mi conocimiento del tema me indicaba que correspondían al área que habían ocupado los llamados changos, cuyo empleo de balsas de piel de lobo había sobrevivido hasta tiempos relativamente recientes¹. Lo que vi en el Centro Mallqui sobrepasó mis expectativas pues además de descubrir la cultura Chiribaya, encontré testimonios de un interesante proceso náutico que se estaba llevando a cabo en esa parte del litoral sur andino: la transformación de balsas a botes.

La intención de este trabajo es compartir con ustedes mis apreciaciones sobre este proceso, a la luz de las evidencias aportadas por el material del Centro Mallqui, y complementadas con piezas del Museo Arqueológico de El Algarrobal, Ilo, y el Museo Arqueológico de la Universidad del Norte, Arica.

La colección de embarcaciones y de objetos de clara vinculación marítima que se conserva en el Centro Mallqui suma 121 piezas, cada una de las cuales contiene uno o más de un objeto. También analizamos cinco piezas del Museo de Sitio de El Algarrobal. Todas ellas provienen de la cultura Chiribaya, correspondiendo a los siguientes sitios arqueológicos: San Gerónimo (57), Chiribaya Alta (47), Chiribaya Baja (17) y otras procedencias (3). Su ubicación temporal corresponde al intermedio tardío, entre el 1000 y el 1450 de nuestra era.

* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
1.- Roberto Paez Constela, "Balsas de cuero de lobo en la segunda mitad del siglo XIX: antecedentes cuantitativos para el norte de Chile", *Chungará* (Arica, Universidad del Norte, Departamento de Antropología), n° 16/17 (octubre 1986), pp. 421-428. Ver apéndice "Supervivencia histórica de la balsa de cuero de lobo (cronología)" y a Lautaro Núñez Atencio, "Balsas prehistóricas del litoral chileno: grupos, funciones y secuencia", *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino* (Santiago, 1986), p. 35.

Jorge Ortiz Sotelo

Tres son los modelos de embarcaciones que forman esta colección: balsas de totora (30), balsas de palo (88) y un bote. Asociados a estas embarcaciones hemos encontrado una cantidad relativamente grande de remos de doble pala y elementos de pesca, así como fragmentos de redes e incluso anclas de piedra.

Balsas de Totora

Si bien las balsas primordiales fueron troncos sin trabajar que se unieron para darle cierta estabilidad a quien los usara, el poco peso y la relativa abundancia de la totora² en el litoral andino llevó a que se le empleara muy tempranamente para construir embarcaciones destinadas a la pesca. Pretender ubicar el momento preciso en que comenzó a ser utilizada sería iluso, solo podemos señalar que la tecnología empleada para ello ya había alcanzado su esplendor en el extremo norte de la costa árida para el periodo Moche (200 a.C. al 700 d.C.), permitiendo construir grandes balsas con protecciones laterales y una especie de cubierta superior, utilizadas tanto para el comercio como para la guerra³.

En el litoral sur de los Andes Centrales, el testimonio arqueológico más antiguo hasta el momento es un modelo de balsa hecho de dos atados de totora y con ambos extremos levantados. Fue encontrado en la boca del río Loa y ha sido fechado en el 215 d.C.⁴ Hasta hace algunos años se aceptaba que el “modelo de bote, cosido de dos esteritas de totora en el medio y provisto de otra esterita de totora que le servía de vela”, descrito por Max Uhle en 1922⁵, era el testimonio más antiguo de una embarcación en el mundo andino; sin embargo, su validez como tal ha sido seriamente cuestionada por Lautaro Núñez y otros autores, que prefieren referirse a dicha pieza como una bolsa de totora con tapa⁶. Dicho artefacto fue encontrado en Arica, asociado a una momia de la fase intermedia del precerámico. A pesar de las dudas sobre ese testimonio, cabe señalar que Uhle también describió varios objetos, entre ellos un arpón de 30 centímetros que iba atado a un cordel y en su extremo llevaba una barba o punta hecha de hueso asegurada con otro cordel y brea. Este tipo de arpón ha sido reportado también en el sitio precerámico Acha-2⁷, lo cual lleva a plantearnos la pre-

- 2.- Existen varios tipos de totora: *scirpus ripariu*, *typha domingens* y *typha phragmites*.
- 3.- Jorge Ortiz Sotelo, “Embarcaciones aborígenes en el Area Andina”, en *Historia y Cultura* (Lima, Museo Nacional de Historia, 1990), n° 20, pp. 49-79.
- 4.- Núñez, “Balsas prehistóricas...”, p. 14. Agustín Llagostera M., “La navegación prehispanica en el Norte de Chile: bioindicadores e inferencias teóricas”, *Chungara* n° 24/25 (1990), pp. 37-51.
- 5.- Max Uhle, *Fundamentos étnicos y arqueología de Arica y Tacna* (Quito, Imprenta de la Universidad Central, 1922), p. 49.
- 6.- Nuñez, “Balsas prehistóricas...”, p. 14.
- 7.- Iván Muñoz y Juan Chacama, “Patrón de asentamiento y cronología de Acha-2”, en Iván Muñoz Ovalle, Bernardo Arriaza Torres y Arthur Aufderheide, *Acha-2 y los orígenes del poblamiento humano en Arica* (Arica, Universidad de Tarapacá, 1993), p. 39.

gunta si ya entonces existía una embarcación que permitiese emplear este arpón para coger peces o incluso cetáceos.

Pero al margen de esta disgresión, y retornando a nuestro tema, las balsas de totora que vimos en Ilo están formadas por tres atados, cada uno de los cuales se constituye en torno a un núcleo longitudinal que es amarrado en forma circular por fibras del mismo material. Hemos encontrado dos tipos de amarre claramente diferenciados, uno espaciado y otro sumamente pegado, al punto que constituye un forro que no permite ver el núcleo. El atado central es más largo que los laterales, sobresaliendo más en el extremo que constituye la proa o parte delantera de la embarcación. A diferencia de lo que ocurre en el litoral norte de los Andes Centrales, los extremos no confluyen para formar una sola estructura sino que cada atado mantiene su punta claramente diferenciada. La unión de los atados se realiza en algunos casos con la misma totora y en otros con fibra de algodón. La balsa así formada presenta una marcada curvatura en el extremo de proa, formando una suerte de tajamar que facilita vencer la rompiente.

Las balsas de totora eran ya escasas en el litoral centro sur andino al momento del arribo europeo, habiendo sido sustituidas por las balsas de piel de lobo a las que ya nos referimos al iniciar esta ponencia. La ausencia de restos u ofrendas que sugieran el uso de estas últimas balsas en Ilo no nos debe extrañar demasiado, pues son muy escasos en todo el litoral andino. Lo que si sabemos, por testimonios históricos, es que se les continuó utilizando en dicha zona hasta finales del siglo pasado.

Balsas de Palo

Las balsas de palo fueron utilizadas en todo el litoral andino central, alcanzando su mayor desarrollo en la zona norte, correspondiente al litoral tropical. Las grandes balsas de comercio que pudieron observar Pizarro y sus hombres continuaron siendo empleadas en ese tráfico y en la pesca en islas lejanas hasta entrado este siglo. Sin embargo, los únicos testimonios arqueológicos de balsas de palo son los que se han ubicado entre Ica e Iquique, correspondientes al periodo Intermedio Tardío. Las muestras no son muchas, pero ciertamente la colección del Centro Mallqui, con 88 piezas, es la más completa que se pueda analizar.

Los modelos pueden ser divididos en dos tipos básicos: a) simples y b) complejos. Los tres palos que forman la balsa simple han sido trabajados con algún instrumento de modo de presentar una sección transversal esencialmente cuadrada, pudiéndose distinguir la parte superior de la inferior por la curvatura que se le da a esta última. Longitudinalmente, los palos también son trabajados rebajando los extremos inferiores de modo de formar una curva que facilite su deslizamiento por la arena al momento de arribar a la orilla y que corte con mayor facilidad la superficie del mar. El palo central es más largo que los palos laterales y, dependiendo de la longitud del modelo, van amarrados con tiras de cuero en la parte delantera, central y posterior, existiendo al efecto hendiduras por donde pasan dichas tiras. La superficie de la balsa tiene varias franjas rojas que han sido pintadas luego de unir los palos que la forman.

Jorge Ortiz Sotelo

Las balsas complejas parten de este mismo modelo esencial, pero los palos laterales sufren una modificación en su sección, de modo que se va alejando de la forma rectangular para inclinarse hacia el palo central de modo de ir formando una sección general que va tendiendo a hacerse curva. El conjunto de los tres palos básicos tiene otra variación, pues la curvatura longitudinal -inicialmente restringida a la parte inferior- se generaliza elevando la parte delantera de toda la balsa. Los palos laterales presentan hendiduras longitudinales, en las cuales van insertadas planchas de madera que elevan los costados de la embarcación. En la parte delantera y posterior del cuerpo de la balsa -antes que el tronco central se proyecte- van otras dos planchas de madera que se colocan en forma transversal, creando así una especie de caja en la cual iba el pescador y sus aparejos de pesca. Ambas planchas tienen orificios que permiten que se amarren al cuerpo de la balsa y entre ellas.

A este último tipo de balsa se podría vincular la encontrada en Cñaño-3, al sur de Iquique, fechada hacia el 760 d.C., con la diferencia que esta última muestra un tajamar adicionado al cuerpo de la balsa, formado por seis piezas unidas mediante el sistema de orificio y amarre⁸.

Asociados a estas balsas se encontrarían los maderos que pudimos estudiar en el Museo Arqueológico de la Universidad del Norte, en Azapa, Arica - tres de Playa Miller, una de Quiani y dos sin contexto ni referencia-; así como los descritos por Focacci y Dauelsberg⁹.

Habrían sido este tipo de balsas a las que se refirió antes de 1588 un indio llamado Chepo, “natural de las islas de Salomón”, señalando que desde Arica e Ilo navegaban en balsas durante dos meses hasta alcanzar unas islas al poniente¹⁰.

Finalmente, debemos señalar que en tiempos recientes se ha reportado el empleo de balsas de tres palos para la pesca en la zona de Arica e Ilo, subsistiendo aún algunas familias que siguen haciéndolo en ambas localidades. Si bien no hay certeza ni se ha testimoniado que estas balsas sean una pervivencia de las embarcaciones prehispánicas, resulta curioso sus claras similitudes con las del Centro Mallqui, con técnicas de pesca igualmente semejantes a las reportadas por Bernabé Cobo en esta misma zona a finales del siglo XVI¹¹.

8.- Núñez, “Balsas prehistóricas...”, p. 15.

9.- Guillermo Focacci, “Excavaciones en el cementerio Playa Miller 7. Arica (Chile)”, *Chungara* n° 3 (setiembre 1973): 23-74. Percy Dauelsberg H., “Excavaciones arqueológicas en Quiani”, *Chungara* n° 4 (diciembre 1974).

10.- Museo Naval, Madrid, ms. 175. Tomado del Archivo General de Simancas, papeles de las islas de Poniente 1570 a 1588, confrontado el 5/7/1794 por Martín Fernández de Navarrete.

11.- Luis Valdivia, “Pesca de arrastre con balsas en playa de Arica”, *Chungara* n° 4 (diciembre 1974), pp. 55-60. Comunicación personal de Sonia Guillén, Centro Mallqui, Ilo, mayo 1997; y de Luis Álvarez Miranda, Universidad del Norte, Arica, mayo 1997.

Bote

El uso de botes en el litoral andino antes del arribo europeo fue muy escaso. Los únicos testimonios arqueológicos corresponden a tres modelos de canoas encontrados en el sitio incaico Azapa-15, en Arica¹². Sin embargo, en el sitio San Gerónimo, Ilo, se encontró en 1988 un bote cuya apariencia general está más cerca a la balsa compleja que a una típica canoa¹³.

Con 48.5 cms. de largo, 18.4 de ancho y 8 de alto, el bote ha sido trabajado en una sola pieza de madera, mostrando claramente una ancha proa y una popa que sobresalen de la caja que forma el cuerpo del bote. La parte inferior presenta suaves curvaturas tanto transversales como longitudinales, dándole una adecuada forma hidrodinámica. Al igual que las balsas de palo, tiene pintadas franjas rojas en toda su superficie.

No se descarta la posibilidad que el modelo encontrado en Ilo sea una representación “estilizada” de la balsa compleja, pero creemos que realmente corresponde a un peculiar desarrollo local íntimamente vinculado a la caza de grandes peces, como el modelo de arpón vinculado al bote se encarga de evidenciar.

Otros objetos

Vinculados a las balsas señaladas aparecen numerosos modelos de remos de doble pala, que también presentan franjas de pintura roja, así como a arpones y otros elementos de pesca, entre los cuales encontramos una red y dos anclas de piedra o potalas unidas por una soguilla¹⁴.

Los modelos de remos están hechos del mismo material que los modelos de balsas -una madera liviana que no hemos podido identificar aún-, lo cual obviamente no era cierto en el caso real, puesto que los remos debían soportar un gran esfuerzo de tracción en sus extremos. Las palas son muy anchas y de forma de cuchara, razón por la cual se desarrollan ocupando más de la mitad de la longitud total del remo. La caña que queda entre ellos debió tener un tamaño real lo suficientemente largo para permitir que un hombre la utilizara con sus dos manos alternadamente por ambos lados de la balsa.

Son varios los arpones que hemos revisado, la mayor parte de ellos presenta sólo alguno de sus dos elementos básicos: asta o arpón propiamente dicho. Este último va engarzado en un extremo del asta y hecho firme con un rollo de cuerda que lo mantendrá unido al asta una vez que haya ingresado al cuerpo del cetáceo o animal cazado. En su extremo, el arpón lleva una punta que en los modelos está hecha de conchas marinas pero que en el caso real debió ser de piedra¹⁵.

12.- Núñez, “Balsas prehistóricas...”, p. 28.

13.- Pieza SG 2526.

14.- Piezas CHB 11070.08 y Museo de El Algarrobal 253.

15.- Pieza CHB 10628.

Jorge Ortiz Sotelo

También se encontró un modelo de asta con un cortador de concha marina atado al extremo¹⁶, y otro que era un carrizo con varios pelos de animal en un extremo formando una suerte de pincel. Esta última pieza estaba asociada a una balsa de 19 centímetros de largo, en la que además del remo existía un palo de 15 centímetros con una soguilla atada en su parte central, otro de 16 centímetros de largo sin uso aparente y dos trozos rectangulares de cuero animal. Estos últimos encerraban a todo el conjunto¹⁷.

Una vez que hemos revisado someramente los elementos propiamente marítimos de la colección del Centro Mallqui, cabe preguntarse cuáles fueron los motivos que facilitaron este peculiar desarrollo en la zona de Ilo. Para intentar cualquier aproximación a esta interrogante debemos conocer previamente algo del medio ambiente marino de la zona Arica-Ilo.

El mar en la zona de Ilo

El clima del litoral Centro Sur Andino -desde el río Tambo en Arequipa hasta el río Loa en Chile- ha permanecido más o menos estable en los últimos once mil años, facilitando que algunos grupos de cazadores recolectores bajasen de las zonas altas y se asienten a orillas del mar, donde fueron dependiendo cada vez más de los recursos marinos para su subsistencia¹⁸. Los marisqueros iniciales, cuya labor se limitaba a la orilla y a las peñas, descubrieron luego la pesca con red y anzuelo, y finalmente pudieron internarse en el mar utilizando para ello tempranas balsas de totora. Todo este proceso tuvo lugar durante el Periodo Precerámico -11,000 al 4,000 a.C. siendo naturalmente estimulado por la gran riqueza marina del área andina¹⁹.

Esta riqueza se debe esencialmente al fenómeno del afloramiento, producido por el alejamiento de las aguas superficiales por efecto de los vientos predominantes del sureste y a la elevación de aguas subsuperficiales, con su rico placton y nutrientes que van a constituir grandes áreas de alimentación para la fauna marina. Estos fenómenos se producen en diversos puntos del litoral peruano y están asociados al complejo sistema de corrientes y vientos que actúan en el Pacífico sudamericano. Uno de los principales sistemas de corrientes es conocido como la corriente de Humboldt o Peruana, que en realidad está formada básicamente por una corriente oceánica y otra costera. Su dirección predominante es de sur a norte, sin embargo, a la altura de los 24° S se aleja paulatinamente para tomar la dirección noreste que ésta tiene a partir de Tacna. Esto produce un peculiar sistema de corrientes en el litoral del área Centro Sur

16.- Pieza CHA 1249.

17.- Pieza CHB 10854.

18.- Llagostera, "La navegación prehispánica en el Norte de Chile..."

19.- Sonia Elizabeth Guillén, *The Chinchorro Culture: Mummies and Crania in the Reconstruction of Preceramic Coastal Adaptation in the South Central Andes* (Tesis doctoral, U. de Michigan, 1992), pp. 57-61.

Andina, que va a afectar sensiblemente el clima y la fauna marina del litoral.

Cerca a la costa, las corrientes “se encuentran influenciadas por la morfología litoral que produce un ‘rozamiento’ modificando la trayectoria... produciendo remolinos o *edies* con avance hacia el norte”²⁰. Estos obstáculos naturales, unidos a la profundidad, vientos locales, mareas y oleaje, hacen que las corrientes en bahías y entradas sean muy complejas, generando muchas veces corrientes litorales que son muy importantes para el transporte de sedimentos. Todo esto, además, está afectado a cambios regulares -estaciones y fases de la luna- y a cambios extraordinarios -Fenómeno El Niño-.

En el caso la zona de Ilo, debemos distinguir dos zonas de mar, al norte y al sur de Punta Coles. Este accidente natural forma el extremo sur de una amplia bahía protegida de los vientos y corrientes superficiales, estas últimas predominantemente del sur y sureste y con una velocidad que oscila entre 3 y 26 cms/seg, sin que influyese mucho en este régimen el cambio de mareas. Estas condiciones, unidas a la protección que brinda Punta Coles respecto al oleaje, pudieron haber facilitado el acceso a recursos marinos distantes de la orilla. La situación es diferente al sur de esta punta, pues solo eventuales accidentes geográficos, de mucho menor magnitud, brindan abrigo de los vientos y corrientes. La costa en esa franja es baja -excepto en Sama y Arica- con rocas que se ubican en la orilla facilitando el acceso a recursos marinos del tipo moluscos.

Otra peculiaridad del mar de Ilo es su baja temperatura -entre 14.9 y 17.3° C. en años normales; 6° más con El Niño-, dos grados menor que en Arica²¹. Ello indicaría una mayor actividad de afloramiento en la bahía de Ilo y consecuentemente mayor riqueza en la fauna marina que obliga a los actuales pescadores ariqueños a desarrollar sus actividades casi frente a Ilo, donde se formaría uno de esos grandes “pastizales” de placton y nutrientes²². Esta situación al parecer influyó también en que Ilo y no Arica fuese susceptible a los efectos del Fenómeno de El Niño, como la evidencia arqueológica del sitio Anillo o Ring parece demostrar²³.

Conclusiones

La bahía de Ilo se ubica en una zona del litoral centro sur andino cuyas condiciones climáticas, fuertemente influenciadas por el mar adyacente, han permanecido esta-

- 20.- “Condiciones oceanográficas Ilo-Arica”, Dirección de Hidrografía y Navegación, Departamento de Medio Ambiente (Chucuito, agosto 1997).
- 21.- Ibídem, “Información climática multianual para el área de Ilo”, 15/8/1997.
- 22.- Para una visión de la actividad pesquera reciente véase Félix Álvarez, *La Pesquería en Ilo y su contexto nacional* (Lima, Centro de Investigación, Educación y Desarrollo, 1984).
- 23.- Richardson III, James B., Daniel H. Sandweiss, Robert A. Feldman, Jeffrey T. Hsu, Elizabeth J. Reitz, “Tempranas adaptaciones marítimas en los Andes: Estudio preliminar en el Sitio Ring o Anillo, Ilo-Perú”, *Trabajos Arqueológicos en Moquegua, Perú* (Lima, Programa Contisuyo, 1990), vol. I, pp. 139-176.

Jorge Ortiz Sotelo

bles en los últimos once mil años. Esto alentó a algunos grupos de marisqueros que se asentaron cerca al mar y que incursionaran en la pesca. La creciente demanda de alimentación llevó a desarrollar embarcaciones utilizando los materiales disponibles localmente, las mismas que alcanzaron un uso más eficiente en aquellos lugares donde la morfología permitía un más fácil acceso desde la orilla. Estos accesos no necesariamente coincidían con los lugares de mayor pesca, pero sí eran puntos de concentración de aquellos miembros del grupo que no se hacían a la mar. Esta dinámica se habría producido tanto en Ilo como en Arica, y posiblemente también en Sama, por ser puntos protegidos de la costa con acceso a fuentes de agua potable. Las similitudes de las embarcaciones en los dos primeros lugares no implicarían, desde nuestro punto de vista, la influencia de un punto sobre el otro, sino más bien una estrecha relación que se mantenía justamente a través de contactos marítimos en embarcaciones que se fueron haciendo cada vez más eficientes para la pesca y para el transporte.

Anexo
Centro Mallqui
Descripción de la colección de balsas y artefactos vinculados al mar

Las dimensiones están dadas en centímetros y dado que los objetos no son simétricos, sólo son referenciales. Asimismo, el ancho y el alto han sido tomados en tres puntos: la parte delantera del objeto, la parte más ancha (usualmente la media) y la parte posterior, y se consignará en ese orden (p.e. 4.5/5/4 o 4.5/-/4).

n°	descripción	largo	ancho	alto
882	Balsa avanzada, con falcas (tablas longitudinales laterales) y tabla anterior y posterior amarradas formando un cajón. La balsa tiene palo central más largo. Doble pala. Amarres de cuero y de lana. Pintura en franjas rojas.	45.5	4.5/6/2.5	13/-/15
1308	Balsa intermedia, amarres con lana. Doble pala. Deteriorada en los extremos.	24.5	6/6/6	-/2/-
1182	Balsa intermedia con franjas rojas; arpón con punta de sílex; doble pala; todos los elementos amarrados con hilo azul. Madera con corteza. ¿saucé?	20	7/-/7.5	2/2.5/2
544	Balsa intermedia con huellas de franjas rojas pintadas. Con tablones que podrían corresponder a extremos. Incompleto	44.5	9.5/-/9.5	2.5/3/2.5
385	Balsa intermedia con amarres de lana; pintura en franjas rojas. Pieza de madera con franjas rojas y hendidura central que no se identifica donde corresponde	28.5	7/-/7.5	2.5/2/1.5
1065	Balsa intermedia, con pintura de franjas rojas, amarres de cuero, doble pala con pintura. 1) punta en aparente tamaño original, de madera dura, posiblemente chonta, de 16 cm. largo, 2 en base. Modelo de instrumento en forma de remo, de uso aún no determinado	27.5	6/-/7.5	3.5/2.5/2.5
623	Tres fragmentos de balsa de tres palos; sin amarres, con huellas de pintura roja en bandas			
1948	Balsa con franjas de color, sin amarres originales	31.5	10/-/9	4.5/3/2.5
574	Balsa avanzada. Con pintura roja. Doble pala, aparente arpón con pintura roja en bandas. Tablones de proa y popa y fragmento de tablón lateral. Restos de amarre de lana	38	8/-/7.6	5.5/2.5/3

		azul. Restos de vellón de piel de camélido.			
440		Balsa intermedia, amarres con lana azul. Madera más pesada y con nudos. Sin pintura.	39.5	8.5/-/8	3/2.3/2.5
1002		Balsa básica. Con restos de pintura roja en bandas. Amarres de lana azul	40.5	5/-/6.6	5.5/2/3
10832		Balsa básica de palos redondos. Sin huellas de pintura	28	6/-/6.5	2.5/2.5/2
224		Balsa avanzada, con restos de pintura, amarres de cuero, tablón de popa es el único presente	38.5	10.5/-/10	4.5/3.3/2.8
710		Balsa con amarres de cuero, pintura en franjas rojas. Doble pala y restos de aparente arpón. Cuerda de cuero con restos de pintura roja y un pedazo de cuerda de algodón asociada. La doble pala tiene en una de sus cucharas restos de un objeto no determinado.	46.3	9.5/-/9.3	4.5/3.5/4
B		Balsa intermedia con escasos restos de pintura roja, con dos artefactos de madera de uso no determinado	49.5	9.7/-/8.5	2.8/2.2/4.2
A		Balsa básica, con pintura roja en bandas, sin amarres. Doble pala pintada y modelo de arpón pintado con bandas rojas	26	4.7/-/5	1.9/1.5/1.2
690		Balsa intermedia, con franjas rojas. Amarre de cuero, doble pala desproporcionada con respecto a la balsa.	47.5	12/-/11	5/3.5/4
5999		Balsa de tres palos, intermedia, sin restos de pintura	45.7	7/7.7	4.7/3/4.2
11826		Balsa intermedia, amarres de cuero, sin pintura	42.5	10/-/103.3/	2.5/2.8
615		Balsa intermedia, sin pintura ni amarres. Bien plana. Doble pala	21.5	5.5/-/5.5	1.3/1.3/1.3
831		Balsa con pintura roja, doble pala	24.5	6/-/6.7	2/2.7/2.2
11765		Balsa básica. Con restos de pintura roja en banda. Un palo del costado está partido	25.3	5/-/5.33/	1.5/2
3487		Balsa con amarres de cuero, sin pintura. Madera hueca al centro	16.5	4.7/-/4.5	2/1.3/1.5
19667		Balsa básica, amarrada con lana negra	18.3	3/-/3	1/1/1
10658		Balsa intermedia, con restos de pintura roja en bandas. Doble pala	19.5	4.5/-/4.5	1.5/1/1.5
3389		Balsa intermedia, sin pintura, con amarres de cuero	46.6	8.5/-/9	6.5/3.3/4.5
1824		Balsa básica, sin restos de pintura, doble pala	9.5	2.7/-/2.5	0.7/0.30.5
1249		Balsa básica. Artefacto de madera con pala rectangular de concha, amarrada con hilo de lana verde. 16.5 largo total, 1.5 corresponde a la pala, y 1.5 al amarre. Ancho 1.5. Tamaño desproporcionado al de la balsa, tiene otros dos elementos de madera	14.5	3.3/-/3.5	1.3/1/1.5
10854		Balsa intermedia con escasos restos de pintura roja, con amarres de lana azul oscura, doble pala amarrada al cuerpo de la balsa, madera con corteza. Dos palos unidos con soguilla y amarrados con	18.5	4.3/-/4	1.1/1/1

385	Balsa avanzada. Hay restos de pintura roja en bandas. Tiene 4 tablones no amarrados. No hay restos de amarres.	53	14/-/14	5.3/3/4
182	Balsa avanzada, sin pintura, con algunos amarres de cuero. Madera con corteza	50	17.3/-/18	5/7/4.3
475	Balsa intermedia, sin amarres de cuero, huellas de pintura roja. Madero central incompleto en popa. Doble pala. 4 maderos circulares	39.3	7.7/-/7.7	2.7/2.6/2.7
256	Balsa básica, con maderas redondeadas sin curvatura, sin restos de pintura, ¿sauce? Madera trabajada asociada	28.5	5.5/-/5.5	1/1.5/2
682	Balsa básica, con restos de amarre azul. Palito con corteza	28	6/-/6	2/1.7/2
765	Balsa básica, con pintura, sin amarres, con ovillo de algodón color oscuro. Palo redondeado sin trabajar ni color	42.5	6.3/-/6	2.4/1.7/2.5
278	Balsa avanzada. Con una sola falca que se encuentra muy deteriorada por infestación de insectos, tiene amarres de lana azul.	52	9.5/-/10	4/3.4/2.7
1207	Balsa intermedia, con restos de pintura. Palo central incompleto en proa. Artefacto de madera en el que se han cavado dos repositorios con restos de pintura roja	30.5	8.6/-/8	4/2/2.5
633	Balsa básica. Sin restos de pintura ni amarres	25.5	6/-/5.5	3.2/2/2.4
1324	Balsa avanzada, con restos de pintura, sin amarres de cuero, falta tabla de proa	41	9.5/-/9	3.3/3/2
2821	Balsa básica. Sin color. Madero de arpón sin punta	17.7	3.1/-/3	0.9/0.81
3696	Balsa intermedia, amarres de lana azul, franjas de pintura roja	58	9.2/-/9.4	3.7/3/2.5
951	Balsa intermedia, restos de color	42.5	8.5/-/8	3/33.3
223	Balsa avanzada sin tableros, no hay restos de pintura ni amarres	53.7	12/-/10.5	5.2/4/4.9
952	Balsa intermedia, amarres de cuero, sin pintura	37	9/-/8.2	3.4/2.8/3.4
2112	Balsa intermedia, con pintura de franjas rojas, sin amarres de cuero, doble pala con pintura.	12.6	3.7/-/4	0.4/0.5/0.6
3397	Dos modelos de arpones sin puntas y con los amarres de lana	18.2	4.5/-/5	1.2/1/0.8
1196	Balsa intermedia, sin restos de color ni amarres. Madera tiene corteza	19	6/-/6	1/1.2/1.5
3625	Balsa intermedia, sin amarres de cuero con restos de amarres de color marrón, sin pintura roja.	33	8.5/-/8.7	2/2/1.5

Navegación en la zona sur andina

	Tres maderos de uso indeterminado		
3134	Balsa básica con restos de amarres de lana azul, doble pala, sin colores	14.5	4/-/4.2
2745	Balsa de fibra vegetal forrada	19	1.5/1.5/1.5
464.8	Balsa de fibra vegetal forrada, unida con lana azul	17.2	
1715	Balsa de fibra vegetal forrada	16	
10056	Fibra vegetal embarriada y doblada en forma de herradura	8.5	
3959	Balsa de fibra vegetal de dos haces forrados, con un extremo muy levantado	11.5	
350	Balsa de fibra vegetal forrada. Restos de vegetal cocido y cuero	10	
1213	Un haz de fibra vegetal forrado asociado a un arpón sin punta de 13.6 cm. de largo		
2029	Balsa de fibra vegetal forrado asociado a un arpón sin punta de 13.6 cm. de largo	16.5	
3316	Balsa de fibra vegetal atada con un haz de fibra asociado	22	
1930	Balsa de fibra vegetal forrada	23.5	
10167	Haz de totora doblado en tres	16	
3923	Balsa de fibra vegetal amarrada	15.5	
10503	Balsa de fibra vegetal amarrada	16	
3802	Balsa de fibra vegetal (¿totora?) Tres haces atados con lana color marrón, forradas con embarriado. Tiene un cuarto haz atado al central con fibra de totora. Representa una balsa de palo	19	
1064	Balsa de fibra vegetal amarrada. Dos palos	13.5	
3413	Balsa de fibra vegetal forrada	18.5	
1835	Balsa de fibra vegetal forrada	12.5	
2490	Balsa de fibra vegetal, un haz atado, uno forrado y el tercero sin restos de envoltura	10.5	
2066	Balsa de dos haces embarriados	14	
2624	Balsa de fibra vegetal, embarriado, con dos elementos asociados curvados. Dos palos curvados envueltos con fibra vegetal, uso indeterminado (¿casetta?)	16	
203	Balsa de fibra vegetal con amarre de lana verde	15	
1213	Balsa de fibra vegetal, dos haces embarriados separados. Extremo de arpón con una cuerda enrollada en la punta	20	
10574	¿Balsa? de fibra vegetal con palo asociado	6	
223	Balsa básica, sin color, amarre de hilo azul, doble pala atada al cuerpo de la balsa con hilo azul.	11.2	3/-/2.3 0.5/0.5/0.5

	1) artefacto compuesto de madera tipo bisturi con cuchilla de concha amarrada con hilo azul			
	2) artefacto de madera con extremo de cocha en forma de pala amarrado con hilo azul, 3 y 4) dos artefactos de madera con amarres de hilo azul tipo arpones sin punta			
83	Balsa intermedia, con restos de color, atada con lana verde, en proa presencia de lana roja. Madero izquierdo incompleto. Popa incompleta	21	4.7/-/-	2/1.5/2.1
127	Balsa básica de madera amarrada con hilo azul	16	5/-/4.5	1.4/1.5/1
2526	Bote de un solo tronco, con pintura de franjas rojas, con proa y popa sólidas y el cuerpo central encajonado. Casco con forma hidrodinámica. Muy deteriorado por infestación de insectos y pérdida de masa. Popa deteriorada	46	18/-/19	5/8/-
11070.08	Balsa básica amarrada con lana verde. Dos palos e hilo de lana verde, dos anclas de piedra unidas con una soguilla	18	2.5/-/3.3	1/0.7/0.8
5435	Fragmentos de maderas laterales o frontales con perforaciones, pertenecen a balsa avanzada			
2546	Fragmento de madera lateral de balsa avanzada, con perforaciones			
5434	Fragmentos de madera de balsa avanzada, con perforaciones			
621	Fragmentos de balsa avanzada. Un madero lateral y dos falcas. Con restos de pintura	28		
3699	Dos dardos de arpón con puntas de sílex, amarradas con lana beige			
s/n	Un dardo de arpón con punta de sílex, amarrados con lana beige y blanco. La madera y la lana están pintadas con color rojo. La contrapunta es de hueso			
180	Dardo de madera con contrapunta de hueso, punta ausente, amarrado con hilo beige pintado de rojo			
885	Bolsa de fibra vegetal conteniendo una bolsita con 7 dardos con puntas de sílex			

Raveneau de Lussan, un flibustier français à l'assaut de la mer du Sud

Patrick Villiers*

Rarissimes sont les documents authentiques décrivant les exploits des Flibustier et autres aventuriers dans la mer des Antilles, l'Atlantique sud ou le Pacifique. L'histoire des Aventuriers qui se sont signalés dans les Indes Exquemelin dont la 1^{ère} édition publiée à Amsterdam en 1678 sous le titre *De Americaensche Zee-Roovers* connue immédiatement un succès d'édition international est toujours le livre le plus publié. Si Exquemelin a bien existé, le capitaine Charles Johnson, auteur de *l'Histoire des Pirates anglais depuis leur établissement dans l'île de la Providence jusqu'à présent* n'est autre que Daniel Defoé, auteur de *Robinson Crusoé*, autre livre mythique s'il en fut. Le manuscrit d'Exquemelin a disparu, en revanche, le manuscrit de Raveneau de Lussan est conservé dans le fonds Marine des Archives nationales. C'est ce qui rend le témoignage de Raveneau de Lussan. Notre objet n'est pas de résumer ce manuscrit qui vient d'être réédité¹ mais de montrer que Raveneau de Lussan, un des premiers aventuriers français à s'aventurer dans le Pacifique s'inscrit dans une longue filiation d'aventuriers français naviguant aux Antilles et sur les côtes de l'Amérique Latine. Commençons cependant par essayer de préciser les termes souvent confondus de pirates, flibustiers, boucaniers et de corsaires.

Pirates, flibustiers, boucaniers et corsaires à l'assaut des mers nouvelles? quelques définitions:

Les termes de pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers, engagés sont le plus souvent utilisés à tort et à travers. Alexandre-Olivier Exquemelin, l'auteur du livre le plus célèbre sur la flibuste l'a intitulé *Histoire des Aventuriers qui se sont signalés dans les Indes*. Il a ainsi proposé la définition la meilleure de la flibuste. Des années 1520 aux années 1730, l'Atlantique et plus particulièrement les Caraïbes et l'Amérique

* Professeur de Historia Moderna y Contemporánea, directeur de CRHAEL, Université du Littoral-Côte d'Opale.

1.- Raveneau de Lussan, *Les flibustiers de la mer du Sud*, introduction et notes de P. Villiers, Paris 1992, France Empire.

Patrick Villiers

latine virent débarquer des milliers d'Européens poussés par des motivations très diverses qu'il ne faut pas confondre.

Le pirate, une mort annoncée

Contrairement à ce que trop de romanciers, y compris les plus contemporains laissent entendre, corsaires, flibustiers, boucaniers et autre engagés ne sont pas des pirates. Ce qui, pour moi est essentiel dans le pirate, c'est la pulsion de mort. Quelque part dans son inconscient, le pirate sait que sa vie est courte et qu'elle finira par une mort violente. La mort se trouve également dans l'épopée des autres groupes sociaux mais la recherche de la richesse est la motivation première des corsaires, flibustiers, boucaniers et des engagés. Cette recherche peut se résumer en un mot *el dorado*, le lieu mythique où l'or est en quantité illimitée. Alors que le pirate est présent depuis la plus haute antiquité et encore de nos jours, pillant les banques ou attaquant les porte-conteneurs dans les détroits asiatiques, le corsaire correspond à une période historique bien précise: de la fin du moyen âge à la guerre de Sécession.

Le corsaire, un auxiliaire de la marine légale, autofinancé par ses prises

Le corsaire était en effet, du point de vue même de ses ennemis, un marin auxiliaire d'une marine légale. Il ne pouvait donc être pendu, les coutumes de la guerre, puis les lois internationales, interdisant progressivement au Moyen Age de condamner à mort un soldat ennemi vaincu. Il en découla des conditions "objectives" pour bénéficier des "prérogatives corsaires":

- il fallait que les princes, villes-états ou les nations respectifs fussent en état de guerre ouverte. Si le corsaire continuait son activité après la cessation des hostilités, il devenait pirate. S'il attaquait un navire neutre, le problème devenait rapidement très complexe et se réglait par voie diplomatique, et/ou judiciaire.
- le corsaire devait être reconnu "corsaire" par un prince ou un Etat et légitimé par une *lettre de marque* ou une *commission en guerre*.

Le navire corsaire était donc un bâtiment marchand faisant une guerre sur mer que le suzerain était incapable d'entreprendre, faute de navires, d'hommes et/ou de capitaux. Quelle que fût la taille du navire, le principe de la guerre de course était cependant que le navire fut armé par des civils, se substituant au prince ou à l'Etat. Là réside la raison d'être de la course, et ultérieurement de la flibuste. Elle permit à des princes, des villes-états, voire des nations pauvres ou sans tradition maritime, de se constituer une flotte menant une action de guerre contre l'ennemi sans avoir à en apporter le capital.

De son côté, l'investisseur, en contrepartie de la mise de fonds initiale, recevait le produit des rançons et de la vente des prises, déduction faite des frais de l'armement et des taxes seigneuriales ou nationales, était partagé entre les actionnaires, les officiers et l'équipage selon un barème fixé avant le départ de la campagne. Chez les Français, les ordonnances en matière de course se succédèrent (1443, 1484...), reprises dans

leurs grandes lignes par les états européens. Les nations européennes définirent notamment que tout navire devait avoir un pavillon de nationalité et être en règle en matière d'entrée et de sortie d'un port, d'où la naissance du "passeport". La piraterie dans les eaux européennes et atlantiques fut alors définie comme un armement en guerre non autorisé et attaquant n'importe quel navire sans distinction.

Le mythe du naufrageur

Il exista, sur les côtes française de l'Atlantique et de la Manche, des naufrageurs et de petites communautés pirates. L'état de guerre endémique du XV^e au XVI^e siècle favorisa cette forme de piraterie. Le pillage d'épaves varia également selon les régions. On le trouva surtout le long des côtes qui bénéficiaient de conditions géographiques particulières (courants, bancs de sable, hauts-fonds rocheux), d'une densité importante de population et de la proximité de routes commerciales. Le pilleur-naufrageur relève surtout d'un mythe forgé à l'époque romantique. L'image du feu allumé pendant la tempête pour attirer les navires relève de l'imaginaire. Il faut attendre le XIX^e siècle pour qu'il y ait des phares dignes de ce nom. Dans une tempête, un feu allumé sur une plage, ou même sur une éminence, était, le plus souvent, invisible du large. Le mauvais état du navire, l'incompétence du capitaine et de son équipage, les difficultés de la navigation et la violence naturelle des éléments suffirent à expliquer la quasi totalité des naufrages.

Le corsaire du nouveau monde, une légitimité contestée

Le corsaire ne pouvait exister que si les deux camps en reconnaissaient l'existence. Dès 1455, les Portugais firent reconnaître par le pape Nicolas V leurs droits sur la côte d'Afrique. Par le traité de Tordesillas, Portugais et Espagnols recoururent au pape Alexandre VI Borgia pour se partager le Nouveau Monde, partage que les Français et les Anglais refusèrent. Les Ibériques décrétèrent que tout navire navigant dans les eaux atlantiques à l'ouest des Açores seraient traités en pirates et exécutés. En 1516, les Français établis au Brésil furent exterminés. François 1^{er} accorda des lettres de représailles à Ango, premier armateur de Dieppe. En 1519, son capitaine, Jean Fleury s'empara des caravelles qui ramenaient en Europe le trésor de Montezuma. Charles-Quint, humilié, mit à prix la tête de Fleury qui fut capturé en 1527 et exécuté. Les archives espagnoles prouvent que Charles-Quint n'ignorait rien du statut corsaire de Fleury, mais pour les Espagnols, Fleury, en navigant à l'Ouest du méridien de l'île de Fer n'était qu'un pirate. Chaque camp multiplia alors les exactions et à partir du milieu du XVI^e siècle, les navires espagnols allant ou venant des Amériques naviguèrent en convoi. Les Anglais, menés par Hawkins en 1562, puis par Drake suivirent bientôt les Français pratiquant indifféremment traite des noirs, contrebande ou razzias. Le développement du protestantisme dans les ports de la mer du Nord et de la Manche puis sur la côte atlantique, notamment à la Rochelle, stimula les expéditions vers l'Amérique. En 1555, le Rochellais Jacques de Sorre eut le premier l'idée d'attaquer et

Patrick Villiers

de piller une ville de l'Amérique espagnole, La Havane en l'occurrence. Baptisé pirate et hérétique par les Espagnols, il se revendiquait d'abord comme protestant².

Les gueux de mer, insurgents ou terroristes?

En 1566, refusant de mettre fin aux persécutions religieuses dans le Pays-Bas du Sud, la catholique Marguerite de Parme déclencha la révolte. Les rebelles, qu'elle avait dédaigneusement traité de gueux, se nommèrent eux-mêmes gueux de terre et gueux de mer. En dépit d'une répression sanglante conduite par le duc d'Albe, les gueux de mer remportèrent leurs premiers succès. Guillaume de Nassau et son frère Ludovic distribuèrent à partir de 1569 leurs premières lettres de marque. L'Espagne refusa toute légitimité aux gueux de mer, les baptisant de pirates et de terroristes mais la Rochelle les accueillit. Coligny et la reine de Navarre leurs distribuèrent des lettres de marque. En 1573, les Gueux de mer s'emparaient du port de Brielle, à l'embouchure de la Meuse. Dès lors, ils ne cessèrent de se développer formant progressivement la marine des Provinces-Unies. Ce n'est qu'à partir de 1580-1585 que les Espagnols acceptèrent de traiter les "gueux de mer" en corsaires. Le droit des vaincus à être traités en prisonniers de guerre s'imposa très lentement de 1590 à 1609³.

Si la guerre entre l'Espagne et les Provinces-Unies dura 80 ans, dès 1596, les Hollandais se tournèrent vers l'Atlantique sud et l'océan indien, attaquant les possessions espagnoles comme portugaises. En une dizaine d'années, les armateurs des Provinces-Unies, regroupés en une compagnie à monopole: la V.O.C. s'emparèrent du monopole des épices dans l'océan indien. Les Espagnols ripostèrent en faisant d'Ostende et surtout de Dunkerque la base d'une armada et d'une flotte corsaire. Les pertes des marchands espagnols furent très lourdes, mais une marine corsaire n'a jamais gagné une guerre et l'Espagne en 1609 signa une trêve de 12 ans. Les gueux de mer, "terroristes" et "pirates" se virent reconnaître le statut de corsaires et d'une marine officielle. En Angleterre, Elisabeth 1^{ère} légittima ses marginaux, notamment Drake, en les faisant entrer dans la Royal Navy. La défaite de l'invincible armada leur donna également un statut officiel. En 1621, l'Espagne reprit les hostilités contre les Provinces-Unies. Les Hollandais créèrent alors sur le modèle de la V.O.C., la W.I.C, compagnie des Indes occidentales, lui accordant le monopole de la traite des noirs et de la guerre en Amérique latine. Les Hollandais remportèrent des succès spectaculaires s'emparant de Bahia au Brésil et implantant des plantations sucrières. En 1628, à Matanzas, l'amiral Piet Heyn s'empara de la flotte des galions d'argent espagnols. La vente permit à la WIC de distribuer ses premiers bénéfices. Devant une telle menace, l'Espagne se retira de la plupart des petites îles des Antilles.

- 2.- P. Villiers, *Les corsaires du Littoral, de Philippe II à Louis XIV, des corsaires espagnols à Jean Bart*, Septentrion, Lille, 2e édition, 2001, 359 p.
- 3.- P. Villiers, "Des gueux de mer au droit corsaire", *Neptunia*, n° 224, décembre 2001, p.65-71.

Des boucaniers aux flibustiers

Marginaux français et anglais attirés autant par l'or que par des terres disponibles et par la liberté débarquèrent alors à Saint-Christophe, à la Guadeloupe, à la Barbade, à Saint-Martin, à Saint-Eustache et à la Martinique de 1623 à 1630. Sur les côtes abandonnées par les Espagnols, ils prospérèrent en chassant les porcs et les bovidés amenés originellement par les Espagnols. Ils apprirent à fumer sur des claies appelées *boucan* la viande des porcs sauvages et à préparer les peaux de bœufs très recherchés en Europe, d'où leur nom de "boucaniers". Pendant la décennie 1630-1640, arrivèrent des colons, surtout Anglais et Français, venus d'Europe, tirant leurs revenus du tabac et du coton. Quelques uns débarquèrent sur la côte ouest et nord de Saint-Domingue, notamment à l'île de la Tortue. Devant cette menace, les Espagnols cherchèrent à exterminer les boucaniers, qui, au départ, ne recherchaient nullement à les attaquer. Les boucaniers se transformèrent alors en flibustiers attaquant les plantations espagnoles et s'emparant des esclaves. Hollandais, Anglais et Français recherchèrent alors ces combattants aguerris pour les enrôler dans leur lutte contre l'Espagne et distribuèrent libéralement des lettres de marque. Les flibustiers sont ainsi les "corsaires des Antilles".

Le mot flibustier dérive directement du hollandais "Vrij Butter", libre faiseur de butin, terme employé en Hollande pour définir les corsaires. Roc "le Brésilien" un des héros d'Exquemelin n'était pas né au Brésil mais à Groningue. Jusqu'en 1640-1650, ces boucaniers et flibustiers étaient en nombre très réduits, quelques centaines tout au plus. La paix conclut entre les Provinces-Unies et l'Espagne reconnaissait l'indépendance des Hollandais mais ces derniers, exclus du Brésil se réfugiaient aux Antilles apprenant aux Anglais puis aux Français l'art de cultiver le sucre. Avec la paix, une vague de marginaux débarqua aux Antilles. Au même moment, la guerre civile en Angleterre poussait à l'émigration contestataires ou persécutés religieux, catholiques comme protestants. Si certains étaient indiscutablement des colons, d'autres étaient indiscutablement des marginaux voire des hors-la-loi. Le développement des engagés fut une des causes essentielles du développement de la flibuste. Raveneau de Lussan comme Exquemelin ou Morgan étaient des engagés.

Les engagés: des colons ou des flibustiers?

En France comme en Angleterre la colonisation des Antilles reposa sur l'initiative privée par le biais des compagnies à charte. A cette date, le prix du transport d'une rive à l'autre de l'Atlantique était exorbitant. Les émigrants chassés d'Europe par la misère étaient incapables d'en assurer le financement. Ainsi naquit la pratique de l'engagement. Un armateur ou un capitaine avançait le prix du voyage à l'émigrant moyennant l'engagement de travailler gratuitement pendant neuf ans chez le Anglais, six ans puis trois ans chez les Français. A l'issue de ce servage, l'engagé recevait un lopin de terre, d'un hectare environ et cent livres pesant de tabac. La vente de ce tabac constituait le capital de départ. En 1640, on estimait à 6000 le nombre de Français à Saint-Christophe, mille à la Martinique et cinq cents à la Guadeloupe pour seulement mille esclaves pour ces trois îles. Le prix de revient d'un engagé à cette date étant très inférieur à celui

d'un esclave indien ou africain.

Comme le rapporta Exquemelin, les conditions de vie des engagés étaient très dures. Le colon qui avait payé le prix du voyage au capitaine cherchait à se rembourser le plus vite possible. De tels traitements poussaient les engagés à désertir. Au même moment Français comme Anglais cherchaient à s'implanter en Jamaïque et à Saint-Domingue. Les années 1650-1670 virent la première apogée de la flibuste popularisée par Exquemelin et son *Histoire des Aventuriers...* En 1652, le nouveau gouverneur de la Tortue, Fontenay distribua 7 commissions en course contre les Espagnols, deux Anglais, deux Hollandais et un français mais la reprise de l'île par les Espagnols en 1654 força les flibustiers à se réfugier dans le sud de Saint-Domingue, aux Cayes et à l'île à Vache.

La guerre civile anglaise et la lutte de Cromwell contre l'Espagne puis la Hollande marqua l'apogée de la "flibuste baroque". L'amiral William Penn et le général Robert Venables ayant échoué lamentablement contre Santo-Domingo se tournèrent contre la Jamaïque qui se rendit en mai 1655 mais les colons espagnols continuèrent la lutte jusqu'en 1660. Pour assurer la conquête de l'île les Anglais favorisèrent les engagés de la Barbade à aller combattre à la Jamaïque. Ils encouragèrent également les flibustiers anglais comme français, fermant les yeux sur le cas des engagés déserteurs. Combattre les Espagnols puis les Hollandais se révéla pour les engagés comme un moyen rapide d'obtenir sa liberté. L'île de la Tortue ayant été reconquise, le nouveau gouverneur du Rausset distribua immédiatement des commissions en course. Les années 1657 à 1661 virent la guerre entre Hollande et le Portugal qui a retrouvé son indépendance. A la paix signée en 1661, la WIC a subi un tel déficit quelle dut vendre ses possessions brésiliens au Portugal pour payer ses dettes. Profitant de cette période troublée, en 1663, d'Oyley, gouverneur de la Jamaïque, distribua libéralement les lettres de marque à 12 navires flibustiers pour 1000 hommes d'équipage dont trois capitaines français. Officiellement la France était en paix avec l'Espagne depuis 1659, mais le drapeau anglais couvrit toutes les nationalités. En outre, Bertrand d'Ogeron, à peine arrivé comme gouverneur de la Tortue à la fin de 1664, vendit des lettres marque portugaises car le Portugal était en guerre contre l'Espagne depuis 1640 et le restera jusqu'en 1668.

Le 22 février 1665 éclata la deuxième guerre anglo-hollandaise à la suite de la prise de la Nouvelle-Amsterdam par les Anglais. Jusqu'en 1667, les Français devinrent alliés des Hollandais. Jean Bart, Français depuis que Louis XIV avait racheté Dunkerque le 27 octobre 1662, s'engagea en 1666 sur le navire amiral de Ruyter les *Sept-Provinces* pour combattre le Anglais. Aux Antilles, les flibustiers français et anglais évitèrent l'affrontement, s'associant au contraire pour attaquer les Espagnols. Exquemelin a longuement raconté les expéditions de Nau l'Olonnais en 1666 contre Maracaïbo ou de Morgan contre Panama en 1670. De 1668 à 1671, 2600 engagés anglais désertèrent de la Jamaïque pour se joindre aux attaques françaises contre Curaçao, Tobago et Porto-Belo. Il est vrai que Cromwell déporta ou vendit comme engagés plus de 28000 Ecosais et Irlandais qui lui étaient hostiles. Sur Exquemelin, Je me permets de renvoyer

au brillant article de Réal Ouelett⁴.

La flibuste caraïbe, du traité de Nimègue à l'épopée de la mer du Sud

D'Ogeron ne fut pas seulement le gouverneur des flibustiers de la Tortue. Il se révéla un authentique colonisateur et fit venir des cultivateurs du val de Loire et de l'Anjou. Il concevait moins la flibuste comme un pillage que comme un autofinancement des colonies françaises. Le produit de la flibuste devait pallier le manque de capital nécessaire à la mise en valeur de la partie française de Saint-Domingue mais en 1670, il eut à affronter une révolte des flibustiers qui ne voulait pas de l'exclusif colonial et voulait continuer à trafiquer avec les Hollandais. La guerre dite de Hollande pour les Français, mais pour les Anglais la troisième guerre contre les Hollandais, vit à nouveau l'alliance des flibustiers français et anglais contre la Hollande e surtout contre l'Espagne.

Lorsque l'Angleterre se retira du conflit, les Antilles vit l'arrivée des flottes de guerre européennes conduites notamment par l'amiral Ruyter en 1674 ou par l'amiral d'Estrées en 1676 aux îles du Vent. Les convois hollandais et espagnols furent renforcés par de puissants navires de guerre armés de 40 à 60 canons. Les aventuriers connurent des moments difficiles car il était illusoire de les attaquer avec les petits bâtiments flibustiers qui jaugeaient le plus souvent 30 à 60 tonneaux. Morgan, arrêté en avril 1672 et envoyé en Angleterre pour piraterie, fut absous par les tribunaux anglais et revint à la Jamaïque comme lieutenant gouverneur. Il se détourna alors de la flibuste, investissant ses profits illicites dans une grande plantation sucrière et comme d'Ogeron, il incita les flibustiers anglais à se reconvertir en colons. Selon Raveneau de Lussan, Morgan aurait dénoncé des flibustiers de la Jamaïque aux autorités espagnoles.

Dans une lettre adressée à Colbert et datée du 4 mai 1677, Jacques Nepveu de Pouancey, lui-même neveu de Bertrand d'Ogeron le célèbre gouverneur de la Tortue et son successeur souligna le déclin de la flibuste, avec son corollaire le développement des plantations dans les établissements français de Saint-Domingue. Il constatait le départ des flibustiers de la Tortue au profit du Petit-Goave et regrettait beaucoup les hostilités avec la Hollande dont les navires achetaient souvent les marchandises de prise. Il estimait cependant à plusieurs centaines le nombre de flibustiers et de colons prêts à se tourner vers la flibuste. C'est dans ce contexte que Raveneau de Lussan arriva aux Antilles.

Raveneau de Lussan, de l'engagé au flibustier

On sait peu de chose de Raveneau de Lussan. Il serait né en 1663 à Paris. Dans la préface de la première édition, parue en 1689, il prétend être âgé de vingt cinq ans et appartenir à une famille noble. Dans le *grand armorial de France*, on trouve en effet un Raveneau de Lussan, notaire royal à Paris. Le manuscrit de Raveneau conservé aux Archives Nationales n'est pas de sa main, ayant manifestement été recopié par un

4.- Real Ouellet, "Un grand classique de la flibuste, L'histoire des aventuriers d'Alexandre-Olivier Exquemelin", *Neptunia*, n° 224, décembre 2001, p.23-29.

Patrick Villiers

écrivain professionnel, peut-être d'ailleurs un clerc de notaire.

Le futur flibustier eut une adolescence agitée et marquée par le désir de mener une vie militaire. La guerre que menait alors Louis XIV contre la Hollande ne pouvait à l'évidence qu'enflammer un jeune esprit avide d'aventures. A l'âge de treize ans, il participa au siège de Condé comme page ou valet d'un officier rencontré à Paris, avant d'entrer comme cadet dans le régiment de la marine dont il fut probablement chassé pour des dettes de jeu. Il assista ensuite au siège de Saint-Gislain dans le Hainaut aux côtés du comte d'Avegean. La paix de Nimègue venant d'être signée, il embarqua de Dieppe le 5 mars 1679 pour Saint-Domingue comme engagé à trois ans.

Une telle pratique était courante chez les jeunes gens pauvres, elle l'était beaucoup moins pour un cadet de famille, car être engagé impliquait d'être virtuellement réduit au servage pendant la durée du contrat. D'ailleurs, Raveneau de Lussan en parle de manière détournée. Seule la durée de trois ans et les mauvais traitements qu'il invoque laissant à penser qu'il fut un engagé. Le contrat d'engagé servait à rembourser le prix de la traversée de France aux Antilles. Y- a- t'il eu rupture avec sa famille lassée de frasques répétées de jeunesse et qui aurait refusé de lui payer ce voyage ou ses parents l'ont-ils forcé à embarquer?

Il est certain que Raveneau de Lussan n'avait aucune vocation de colon. Seul le profit rapide l'intéressait et il chercha à se tourner vers la course mais la signature de la paix de Nimègue fut une catastrophe pour les flibustiers. En théorie la paix était signée entre la France, les Provinces-unies et l'Espagne. Colbert, au nom du roi, leur ordonna de se reconvertir en paisibles colons.

La situation était presque la même pour les flibustiers anglais mais beaucoup refusèrent cette politique d'intégration, se transformant en d'authentiques pirates. A l'automne 1679, ils firent un raid réussi sur les cités du Honduras, suivi en février 1680 d'une expédition sur Porto Bello. On y trouva les plus grands flibustiers anglais du moment Coson, Sharp, Sawkins, Allijon, Essex et Markett renforcés du Français Lessone. Les trois cents hommes reçurent chacun cent piastres.

En avril 1680, Coxon et Sharp lancèrent un raid contre Panama et la mer du Sud. Tel Raveneau de Lussan, deux témoins directs en ont laissé une relation détaillée: Lionel Wafer et William Dampier. Lionel Wafer avait d'abord été planteur. Son frère avait été le régisseur de la plantation de l'ancien gouverneur Modyfor mais il préféra se lancer dans la course où il fut accepté comme chirurgien. Dampier fut d'abord engagé et coupeur de bois à la côte de Campêche. Il avait participé ensuite au raid avec Morgan contre Porto-Belo. Son *Journal* fut publié en quatre volumes de 1697 à 1709 et devint une des meilleures ventes de l'époque avec ceux d'Oexmelin et de Raveneau de Lussan. On peut ainsi résumer cette entreprise. Au nombre de trois cent quarante, les flibustiers, montés sur huit navires, firent voile pour l'isthme de Darien. Leur projet consistait à traverser la Cordillère centrale de Darien puis à s'emparer de navires sur la côte du Pacifique enfin à remonter à Panama et là, prendre un ou plusieurs bâtiments de la flotte d'argent et revenir en passant par le cap Horn.

Aidés par les Indiens, ils réussirent à attaquer la petite ville de Real de Santa

Maria. Ils s'y emparèrent d'une barque et d'une flottille de canots qui leur permit de descendre le Chucunaque puis de se porter sur Panama. Le port était défendu par huit navires. Après une lutte acharnée qui leur coûta quarante hommes, les flibustiers purent s'emparer de trois vaisseaux espagnols. La discorde s'installa dans l'expédition. Deux groupes se constituèrent. L'un se rallia au plan de Coxon qui décida de revenir à travers l'isthme vers la Caraïbe. Les autres, guidés par Hawkins et Sharp, écumèrent la côte Pacifique de l'Amérique du Sud pendant dix-huit mois avant de revenir aux Antilles en passant par le Cap Horn. Ils débarquèrent à la Barbade en janvier 1682.

Bartholomew Sharp fut chassé de la Barbade et se réfugia à Nevis avant de rentrer en Angleterre accompagné d'un membre de l'expédition Basil Ringrose qui laissa lui aussi une relation de ce voyage. Sharp fut acquitté car ses cartes maritimes intéressèrent l'Amirauté britannique et les milieux du commerce maritime au plus haut point. Dampier fut reçu par la meilleure société de Londres, notamment par Newton. Leurs exploits que l'historien classe comme pirates furent ainsi légitimés car l'Espagne et l'Angleterre étaient en paix.

Du côté français, le problème était beaucoup plus complexe. Les Espagnols n'avaient pas reconnu officiellement ce qui allait s'appeler "*la partie française de Saint-Domingue*". Ils ne le feront qu'en 1697. Pouancey, malade, revint en France pour plaider auprès de Seignelay la cause des flibustiers, découvreurs d'un nouveau monde. A la Cour de Louis XIV un véritable "*lobby*" était en cours de constitution. Ce lobby était beaucoup plus favorable à l'économie de plantation, voire à la contrebande avec l'Espagne, qu'à la flibuste. Seignelay envoya le chevalier de Saint-Laurent et l'intendant Bégon avec, entre autres missions, celle de rédiger un rapport sur la flibuste. Leur navire fut croisé par Raveneau de Lussan. En 1684, au reçu de ce rapport, Seignelay écrivit les instructions suivantes:

Sa Majesté a examiné ce que les sieurs chevalier de Saint-Laurent et Bégon ont écrit sur le voyage qu'ils ont fait sur la côte de Saint-Domingue. Elle ne croit pas qu'ils raisonnent juste sur ce qui regarde les flibustiers.

Il est vrai qu'il ne faut pas les laisser détruire ni désespérer en sorte qu'on les obligeât à passer dans les îles anglaises et à fortifier le grand nombre d'Anglais qui font la course; mais il faut empêcher, par tous les moyens possibles, qu'ils ne se mettent en état de troubler la liberté du commerce des Indes avec l'Espagne. Et ils comprendront aisément combien cela est nécessaire, quand ils feront réflexion que, de toutes les nations de l'Europe, les Espagnols sont ceux qui profitent le moins des Indes; que les Français par l'Abondance des marchandises qu'ils portent à Cadix, tirent une grande partie de l'argent qu'on y apporte et qu'ainsi, lorsque les flibustiers font des prises sur les Espagnols, c'est moins ceux-ci qui en souffrent la perte mais les Français intéressés à ce commerce...

Sa Majesté estime que rien n'est si important que de rendre ces vagabonds de bons habitants de Saint-Domingue ou de tel autre endroit où ils pourraient s'habituer...

Patrick Villiers

La réconciliation avec l'Espagne est ici en gestation mais cette dernière ayant déclaré la guerre à la France le 26 octobre 1683. Juste avant sa mort, Pouancey délivra des lettres de marque contre les Espagnols, notamment à Grammont, Van Horn et Laurent de Graff, leur donnant la légitimité tant recherchée. A l'initiative de Van Horn, les Français attaquèrent la Veracruz. L'expédition contre Veracruz ne mobilisa que trois cents flibustiers mais elle fut un plein succès. Les hommes de Van Horn bénéficièrent de l'effet de surprise en débarquant de nuit à six kilomètres de la ville. Les flibustiers envoyés en "*enfants perdus*" s'emparèrent de la forteresse. Les habitants surpris se rendirent sans véritable résistance. Les prisonniers furent enfermés dans une grande église pour négocier leur rançon et la ville mise à sac. Grammont, Van Horn, Michel et Laurent de Graff agirent avec la plus grande rapidité car une flotte espagnole de dix-sept vaisseaux croisaient dans les parages.

Le séjour des aventuriers n'aurait duré que vingt-quatre heures selon Exquemelin mais le pillage et les rançons auraient rapporté 200 000 écus. Lors du partage, Laurent de Graff et Van Horn se prirent de querelle. Ils se battirent en duel à la manière de la flibuste. Le combat s'arrêta lorsque Van Horn fut blessé au bras. Sa blessure n'était pas mortelle mais elle s'envenima et Van Horn mourut vingt-cinq jours plus tard d'une infection généralisée.

Grammont qui aimait beaucoup Van Horn en tint rigueur à Laurent de Graff. Ce fut peut-être une des raisons pour lesquelles Grammont ne participa pas à l'expédition au Panama. En 1685, Grammont s'illustra dans la prise de Campêche où ses exploits lui valurent d'être surnommé "*le général de la flibuste*".

Le destin de Laurent de Graff fut pour le moins étonnant et ne fut pas sans comporter certains points communs avec celui de Morgan. Né à Dordrecht en Hollande, il fut probablement corsaire en mer du Nord avant de passer aux Antilles au service des Espagnols comme canonnier. Il se brouilla avec les Espagnols à propos d'une cargaison d'esclaves que ces derniers lui auraient confisqué. C'est pourquoi, d'après Exquemelin, Laurent, ayant été capturé par les flibustiers, décida de passer de leur côté: "*Il résolut de s'arrêter parmi eux et de reprendre sur la nation espagnole, autant et plus de gens qu'il n'en avait pris sur la nation française...*"

Le 23 décembre 1684, avec les capitaines Michel, Jean Quet et Le Sage, il s'empara d'un vaisseau espagnol de 50 canons et d'un autre de 44 envoyés pour le combattre par le gouverneur de Carthagène. Lorsque Laurent de Graff revint à la Tortue, sa renommée était immense. Raveneau de Lussan le reconnaît volontiers dans son Journal: "*Laurent de Graff me parut à peu près tel qu'il me le fallait, il était bon homme pour un corsaire; et quoique nouvellement arrivé, il ne demandait qu'à partir, tout comme moi*".

Le nouveau gouverneur de Saint-Domingue, M. de Cussy prit sous sa protection Laurent de Graff et Grammont à leur retour de l'expédition de Campêche. Le chevalier de Grammont sera nommé par brevet du 30 septembre 1686 *Lieutenant du roi pour la partie sud de Saint-Domingue*. En août 1685, Laurent recevra une lettre de grâce pour son duel avec Van Horn et une lettre de naturalisation. Cette dernière mentionne

qu'il était de religion catholique et marié à Pétronille de Gusman, née à Ténérife. Il sera ensuite nommé *Gouverneur de l'île à Vache*, autre repaire de la flibuste et chargé d'escorter les convois côtiers entre les divers comptoirs français de Saint-Domingue.

À l'issue de son contrat d'engagé, Raveneau obtint la protection de Franquesnay, lieutenant du roi à la Tortue qui remplaçait Pouancey. Ce dernier le présenta à Laurent de Graff qui le prit à son bord. Laurent de Graff bénéficiait d'une commission de corsaire. Raveneau prétend que les capitaines français partis à la mer du Sud en avaient également. Dans le manuscrit comme dans la version imprimée, il fait explicitement référence aux mots de corsaires et de commission: "*Comme Laurent de Graff notre capitaine avait une commission de monseigneur le comte de Toulouse*" ou encore "*il l'avait quitté pour... demander au gouverneur une nouvelle commission, le terme de la sienne étant expiré*".

Deux mois plus tard, en conformité avec les lois de la flibuste, Raveneau de Lussan quittait de Graff pour suivre un groupe de Français et d'Anglais disposés à tenter l'aventure à la mer du Sud.

L'épopée de Raveneau de Lussan: l'expédition de 1684 à la mer du Sud.

Cette épopée a de quoi étonner les plus blasés. En 1684, onze cents flibustiers hollandais, anglais et français s'associèrent pour aller piller la côte du Pérou. Les uns partirent par mer et franchirent le détroit de Magellan avant de remonter vers Panama. Les autres choisirent de franchir l'isthme en empruntant un itinéraire proche, semble-t-il, de celui suivi par Coxon en 1681 et 1682. Le 1er mars 1685, un premier groupe de quatre-vingts Français, sous la conduite capitaine Grogner, un chef expérimenté, commencèrent leur marche vers la mer du Sud. Ils savaient qu'ils risquaient gros. La région était d'accès difficile: la forêt, très épaisse sur le littoral atlantique exposé aux vents humides en recouvrait plus des deux tiers. Ils devaient traverser les montagnes de la Cordillère centrale du Darien et supporter des pluies qui tombent continuellement pendant huit mois de l'année. Un deuxième groupe, qui comprenait Raveneau les suivaient. Ce deuxième avait l'avantage d'avoir été précédé et de pouvoir compter sur l'aide des Indiens. Troquant verroteries, couteaux et alcools contre des vivres et des guides, ils purent arriver au Pacifique et rejoindre le premier groupe le 12 avril 1684. Entre temps, ceux qui empruntaient la voie maritime, parmi eux les Français commandés par un nommé Le Sage firent leur jonction. Appliquant les conventions définies aux Antilles, les flibustiers venus par mer. Ceux commandés par le flamand David fournirent un vaisseau aux Français: "*Le capitaine Grogner avait eu du capitaine David un vaisseau qui aurait pu porter 30 pièces de canons*". Les deux frégates venues par le détroit de Magellan avait fait six prises, malheureusement pour les flibustiers elles étaient dépourvues de canons.

Un tel nombre de flibustiers impliquait une logistique qui, bien entendu, n'existait pas. La majeure partie de l'expédition à la mer du Sud fut passée à rechercher de la nourriture et des moyens de transport. Cependant, la plupart de ces aventuriers était

des terriens, avait connu une existence de boucaniers et d'engagés aux Antilles. Ils connaissaient donc bien le climat, la faune et la flore. Tous firent preuve d'une grande capacité à exploiter les ressources locales, notamment le bois pour construire des canots. Il y avait parmi eux des coupeurs de bois de Campêche, mais un flibustier devait aussi savoir tout faire. Raveneau est à cet égard exemplaire de son souci d'ethnologie ou de géographie mais d'abord il se révèle soucieux d'apprendre à survivre dans un milieu hostile. Il apprit à creuser des canots à la manière indienne et à faire des radeaux alors que son adolescence en France ne l'avait pas préparé à la mer ni à la descente des fleuves équatoriaux. Dans la plupart des cas, les aventuriers utilisèrent la navigation sur les fleuves ou sur la mer, moyen évidemment le moins fatiguant mais aussi le moins dangereux par rapport à une marche à travers une forêt tropicale dont ils ignorent les dangers naturels.

Leur premier exploit fut l'attaque de la flotte espagnole qui amenait à Panama l'argent du Pérou. Hélas pour les flibustiers, le convoi s'échappa et ils eurent à affronter les navires de guerre. L'intention des flibustiers avait été un raid court sur Panama afin de capturer la flotte venue de Lima avec à son bord la production annuelle d'or et surtout d'argent du Pérou, mais la flotte prit une autre route que celle surveillée par les flibustiers et put se réfugier dans Panama: *“si nous eussions joint cette flotte comme nous l'avions espéré... ce qui nous aurait délivré d'un coup d'une fuite continuelle et de fatigues que nous souffrîmes plus de trois ans”*.

Décidés à rester jusqu'à ce que fortune soit faite, les flibustiers allaient écumer la côte pacifique de Guayaquil à Acapulco, remontant même jusqu'à la baie de San Francisco. Ce sont ces trois d'errance que Raveneau décrit, reconnaissant sans le moindre problème que les Français s'étaient alliés à des forbans anglais qui

...se pervertirent tellement par un ombre infini d'actions odieuses qu'ils exerçaient non seulement sur les étrangers mais même sur ceux de leur nation... Pour éviter la chasse qu'on leur aurait infailliblement donnée, ils passèrent de la mer du Nord à celle du Sud par le détroit de Magellan...⁵

Dès lors commence l'attaque presque systématique des villes côtières pour se procurer des vivres et si possible des richesses. La première fut la ville de Seppa. Lorsque Raveneau décrit l'attaque d'une ville ou d'un camp espagnol, il note toujours les couleurs et le drapeau employés: drapeau anglais ou enseigne blanche pour les Français, car le droit corsaire exigeait que les attaques fussent menées sous les couleurs nationales. Raveneau cherche ainsi à faire passer ses actions comme corsaires.

Les flibustiers se déplaçaient par mer mais s'arrêtaient longuement pour se ravitailler et se renseigner sur les raids à effectuer. A côté des attaques terrestres, les aventuriers livrèrent plusieurs batailles contre les navires espagnols, digne d'un combat naval entre escadres d'une marine régulière. Rien n'y manque, conquête du vent, utilisation des marées, canonnade, etc... mais si les flibustiers eurent de faibles pertes, les gains financiers furent médiocres. Dès lors les aventuriers se divisèrent. Raveneau

5.- Raveneau, *Les flibustiers de la mer du Sud...*, p. 111.

de Lussan met cette division sur le compte de la religion. Dans son journal, il accuse les Anglais d'impies et de destructions d'objets religieux. Le problème religieux entre les deux communautés est indéniable, mais Raveneau se contredit souvent dans son *Journal*. Son groupe comporta toujours des Anglais et fut à plusieurs reprises commandé par le capitaine anglais Thouslé.

Raveneau est certainement catholique mais est-il un croyant sincère et un pur catholique? C'est en 1685 que Louis XIV révoqua l'Edit de Nantes. Les historiens d'aujourd'hui ont montré que Seignelay a été un des plus farouches partisans de cette révocation. Dès lors, on peut soupçonner Raveneau d'avoir ajouté des passages religieux destinés à lui accorder la sympathie du secrétaire d'Etat à la Mer.

Le groupe des trois cent trente Français transforma l'île de San Juan de Cuevo en base navale. Les uns construisant des canots, les autres allant à la côte tenter de trouver du ravitaillement dans les villes côtières. Les Espagnols pratiquèrent alors la politique de la terre brûlée pour affamer les flibustiers. Il arriva aussi que deux groupes pillèrent la même contrée. Ainsi en débarquant au Realejo, le 22 octobre 1685, ils apprirent que le groupe anglais les avait précédés.

Sans vouloir déflorer le récit de Raveneau, il faut cependant ajouter que les Anglais et Français se réconcilièrent notamment lorsqu'il fallut attaquer les grandes villes telles que Granada ou Guayaquil. La prise de cette dernière ville permit enfin aux aventuriers de faire fortune. Ils pillèrent la ville et la rançonnèrent tant que le gain en argent métal fut supérieur à ce qu'un homme pouvait transporter. Dans la version imprimée, nous apprenons qu'il est joueur et qu'il a beaucoup gagné à ses compagnons au cours de ce voyage, surtout après le pillage de Guayaquil: "*j'avais converti trente mille pièces de huit en or, en perles et en pierreries mais comme la meilleure partie provenait du gain que j'avais fait au jeu...*"

Pour éviter de se faire assassiner, il engagea plusieurs flibustiers comme garde du corps, sage précaution qui lui permit de revenir riche et sain et sauf à Saint-Domingue. Il était loin d'être évident que Raveneau et ses compagnons fussent considérés comme corsaires-flibustiers par Louis XIV et Seignelay. Raveneau note à de nombreuses reprises que les Anglais, eux sont pirates. Lors du retour vers Saint-Domingue en 1688, il nota que les Anglais seraient traités en pirates à leur retour à la Jamaïque: "*ils eussent bien voulu que ce bateau aille demander pour eux au gouverneur... une assurance... parce qu'ils en étaient sortis sans commission*". Dans son cas personnel, son *Journal* joua un rôle essentiel.

Le journal d'un voyage à la mer du Sud, passeport de Raveneau de Lussan

Il est presque certain que Raveneau a écrit dès le départ ce *Journal* dans un but utilitaire: obtenir la protection d'une personnalité en échange d'informations inédites sur la navigation dans le Pacifique et la géographie des côtes ouest de l'Amérique espagnole. Dès son arrivée à Saint-Domingue il s'est servi de son journal, comme le prouve la lettre de recommandation du gouverneur M. de Cussy, puis son entrevue avec Seignelay suivi par la publication du *Journal* avec "privilege du roi".

Patrick Villiers

Dans la première édition se trouve publiée une lettre de M. de Cussy à Seignelay par laquelle ce dernier sollicitait que le secrétaire d'Etat reçut Raveneau de Lussan parce que celui-ci avait conservé la relation de ses aventures. Dans la dédicace à Seignelay, Raveneau fait référence à l'audience que le secrétaire d'Etat à la Marine lui a accordée. Cependant, lors du retour en 1688 des flibustiers de la mer du Sud, la France était à nouveau en guerre et Louis XIV allait amnistier les déserteurs comme les aventuriers pour les avoir avec lui contre les Anglo-Hollandais puis les Espagnols.

L'attrait du gain fut probablement la première considération qui motiva Raveneau. Il n'appartient pas à un groupe exceptionnel de flibustiers. Nombre de petits nobliaux, cadets de famille ou nobles ruinés furent aventuriers aux Antilles. Si Montbars, présenté comme un noble gascon n'a jamais existé et qu'il est probablement sorti de l'imagination d'un des éditeurs d'Exquemelin, en 1680, le chevalier de Grammont était une des figures dominantes de la flibuste. A une époque où la charge d'officier de l'armée de terre constituait un office, faire la guerre outre-mer était le moyen pour les nobles pauvres d'obtenir un commandement ou de recouvrer une fortune dilapidée.

Les historiens anglais ont souligné récemment que la société flibustière était "*un monde à l'envers*", une contre-société. Cette lecture a été proposée par J.S. Bromley et par Marcus Rediker⁶. Indiscutablement la société flibustière fut révolutionnaire. Elle contesta constamment les lois espagnoles, portugaises puis hollandaises en matière de libertés des mers et d'échanges commerciaux. La lecture de Raveneau de Lussan confirme ce qu'Oexmelin écrivit en matière de chasse-partie et de partage égalitaire du butin. L'élection d'un capitaine pour diriger une campagne de course, mais aussi sa démission en cas d'incompétence étaient des notions incompatibles avec la "*société d'états*" qu'était la société d'ancien régime en Europe. Les analogies avec l'idéologie des "*Niveleur*" sont indiscutables. Nobles ruinés, cadets rejetés par leur famille, dissidents religieux ou déportés politiques, tous sont venus aux Antilles avec leurs rêves d'une nouvelle société.

Ce phénomène ne fut pas général. Il concerna certainement plus les aventuriers anglais que les Français. Nombreux furent chez les Français ceux qui, fortune faite, cherchèrent à s'intégrer. Raveneau de Lussan est plus proche d'un Morgan ou d'un Ducasse que d'un "*Niveleur*" ou un "*dissenter*". On ne saurait nier que la flibuste fut une étonnante tour de Babel. Ce fut probablement sa faiblesse. C'est ce que Voltaire notait avec beaucoup de finesse dans son *Essai sur les Mœurs*:

Jamais les Romains ne firent des actions aussi étonnantes.

S'ils avaient eu une politique égale à leur indomptable courage, les flibustiers auraient fondé un grand empire en Amérique...

⁶- Marcus Rediker, *Between the Devil and deep Blue Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 1991. J.S. Bromley: "Outlaws at sea, 1660-1720, Liberty, Equality, Fraternity among the Caribbean Freebooters", in *History from Below: Studies in Popular Protest and Popular Ideology in Honour of George Rude*, Montréal 1985.

Noticias Diversas

Argentina

Los días 8 y 9 de octubre del 2003 tuvieron lugar en la Universidad Católica Argentina y en la Escuela Naval Militar, las Terceras Jornadas de Historia Naval Argentina, organizadas por ambas entidades y por el Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada de ese país. El tema central fue “La contribución del Poder Naval al desarrollo nacional (1865/1904)”, y los expositores fueron Miguel Ángel de Marco, “De la improvisación a la reflexión: la Marina durante la Guerra del Paraguay”; Guillermo A. Oyarzábal, “Un horizonte de expectativas y posibilidades: la evolución del Poder Naval en la Argentina (1872-1904)”; Daniel Omar Cavalieri, “Integrando el espacio geográfico: la Armada en la exploración y ocupación del territorio nacional”; Isidoro Ruiz Moreno, “Participación naval en las rebeliones argentinas”; y Jorge Luis Galarza, “Unidad nacional y educación del ciudadano: génesis del servicio militar obligatorio (1880-1904)”.

Del 20 al 25 de setiembre del 2004, en el marco del XV Congreso Nacional de Arqueología Argentina, que tendrá lugar en Río Cuarto (Córdoba), se llevará a cabo el simposio “Arqueología Subacuática: gestión, investigación, conservación y difusión del patrimonio sumergido”. Los interesados pueden obtener mayor información en <http://www.uisek.cl/pas> o escribir a Pedro Pujante en pedro.pujante@seksmail.com.

Chile

En octubre del 2004 se llevarán a cabo las III Jornadas de Historia Naval y Marítima, organizadas por el Centro de Cultura Naval y Marítima en la ciudad de Valparaíso.

Ecuador

Del 17 al 21 de noviembre del 2003 tuvo lugar en Guayaquil el VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Historia Marítima de ese país. El primero de estos eventos tuvo lugar en el Callao en 1991, siendo seguido por el de Valparaíso en 1993, Buenos Aires en 1995, Madrid en 1997,

Río de Janeiro en 1999 y Lima nuevamente en el 2001.

Los expositores, organizados por países, y los temas tratados fueron los siguientes.

- Argentina: Carlos María Gorla, “La explotación de las salinas patagónicas 1778-1810”; Emilia E. Menotti Viola, “Presencia de la Armada Argentina en los mares australes. Su misión humanitaria y científica”; Luis Fernando Furlán, “El vicealmirante don Segundo R. Storni y el progreso marítimo argentino”; Dora Noemí Martínez de Gorla, “La Patagonia continental, insular y la Antártida en la navegación al Pacífico, desde el siglo XVI hasta 1833. Caza-pesca marítima y soberanía”
- Brasil: Luiz Henrique de Azevedo Braga, “La marina de Brasil en la preservación del patrimonio histórico y cultural”
- Chile: Antonio Rodríguez Canessa, “Expansión minera y transporte marítimo: el circuito comercial del salitre y carbón 1885-1914”; Mario Guisande Pelic, “La venta del crucero *Esmeralda* a Japón y sus consecuencias en Ecuador”; Patricio Herrera López, “Análisis axiológico de la vida de don Agustín Arturo Prat Chacón”; Adolfo Ibáñez Santa María, “El último círculo”; Isidoro Vásquez de Acuña, “Las exploraciones del Estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega (1785-1789)”
- Ecuador: Mariano Sánchez Bravo, “La navegación a vapor. Encuentro en Guayaquil”; Aída Rodríguez Salvatierra, “Guayaquil infectado de la fiebre a causa del bergantín goleta *Reina Victoria*, 1842”; Alberto Cordero Aroca, “Proyecto de expedición para liberar Cuba y Puerto Rico de la dominación española en 1823”; Eduardo Estrada Guzmán, “Tergiversación histórica de un icono nacional, el vapor *Guayas*”; Edison Macías Núñez, “Antecedentes y presencia del Centro de Estudios Históricos del Ejército”; Octavio Latorre Tapia, “Navegaciones a vela y naufragios en Galápagos”
- España: María Luisa Laviana Cuetos, “Tráfico portuario y construcción naval en Guayaquil durante el siglo XVIII”; Pascual Cervera de la Chica, “El comercio castellano con la América hispana en el siglo XVIII”; José Cervera Pery, “Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañía de Cádiz”
- Perú: Alejandro Reyes Flores, “El puerto de Paíta dinamizador de la economía nor-peruana 1885-1915”; Jorge Ortiz Sotelo, “Eugenio Cortés y Azúa, un chileno al servicio de las armadas de España, Perú y México”; Teodoro Hampe Martínez, “Humboldt y el mar peruano.- Una exploración de su travesía de Lima a Guayaquil (1802-1803)”; José García Valdivieso, “El estado continente: poder marítimo y poder naval”; Hilda Elías de Zevallos, “Panorámica de los astilleros españoles en América, siglos XVI-XVII”; Marcelino Alegría Amar, “Presencia del Perú en las expediciones científicas a la Antártida”
- Uruguay: Juan Villegas, “La *Diana*, fragata correo. Sus servicios y su naufragio”; Roberto Lettieri Rodríguez, “El hundimiento del buque mercante uruguayo *Montevideo* durante la Segunda Guerra Mundial”; Daniel Castagnin, “El com-

bate naval de Montevideo como hecho decisivo para la independencia del Brasil”; Juan Antonio Varese; “De las increíbles aventuras de un sobrino de Francis Drake, tras su naufragio en el Río de la Plata”

Los interesados en más información dirigirse al capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo, jefe del referido instituto en inhima@interactive.net.ec, o por correo a Malecón y Clemente Ballén, Edificio de la Gobernación, Guayaquil.

España

El Instituto de Historia y Cultura Naval llevó a cabo sus XXVIII Jornadas de Historia Marítima los días 7 al 9 de octubre. Entre los temas tratados destacan los de Ricardo Álvarez-Maldonado, “La defensa naval de Ultramar” y el de José Luis Terrón, “La defensa territorial de Ultramar”. Los interesados pueden contactar al referido instituto en Juan de MENA 1-1°, 28071, Madrid.

En el marco de la XI Jornadas Nacionales de Historia Militar, realizadas en Sevilla del 11 al 15 de noviembre del 2002, bajo el título “Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)”, José Cervera presentó el trabajo, “Los virreyes marinos de la América hispana en la segunda mitad del siglo XVIII”.

Los días 9 al 11 de setiembre tuvo lugar el XI Congreso Internacional sobre Descubrimientos y Cartografía, en Valladolid. Organizado por el Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía del Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, de la Universidad de Valladolid, el evento contó con varias ponencias en torno al quinto centenario de la Casa de Contratación de Sevilla. Entre los ponentes podemos mencionar a Rodolfo Núñez de las Cuevas que trató sobre la cartografía de la Casa de Contratación; Ricardo Cerezo, sobre la navegación española a comienzos del siglo XV; María Luisa Martín Merás, sobre la cartografía europea del descubrimiento; y Elena Acosta Guerrero, sobre la Casa de Contratación, Canarias y América.

Los días 15 al 19 de setiembre del 2003, en el marco de los cursos de verano de la Universidad Internacional del Mar, tuvo lugar un ciclo de conferencias organizado por Manuel Martín Bueno y Sebastián Ramallo Asensio sobre “La muerte en la mar: naufragos y grandes batallas navales. El testimonio de la Arqueología”. Entre los trabajos presentados podemos destacar el de Fernando Serrano Mangas, “Naufragios en la Carrera de Indias”; y el de Manuel Martín Bueno, “Naufragios en la Antártica”. Los interesados en más información pueden consultar en www.um.es/unimar o escribir a unimar@um.es

Del 22 al 25 de setiembre del 2003 se llevó a cabo un curso de otoño titulado “Recuperación y conservación del patrimonio arqueológico subacuático”, organizado por la Universidad de Huelva. Entre las presentaciones destacamos las de Loïc Menanteau, “La *Santa María* y el fuerte Navidad: geoarqueología de la costa norte de Haití” y “Paleopuertos: localización de puertos en Tierra Firme”, y la de Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, “La vida cotidiana a bordo de los galeones de las flotas

de Indias”. Para más información ver www.uhu.es/fhum

En el marco de un ciclo de conferencias titulado “Patrimonio histórico-militar: un legado sumergido”, llevado a cabo en Málaga, Mercedes Gallardo presentó un trabajo titulado “La Flota de Indias. Rutas de navegación, problemática y naufragios”. Los interesados pueden ver www.ciedes.es o escribir a ciedes@cst.pta.es

Del 17 al 21 de noviembre tuvo lugar el congreso internacional “España y el Pacífico. Legazpi”, organizado por la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales en San Sebastián. Entre los numerosos ponentes mencionaremos a Dolores Higueiras, “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje”; Francisco Mellén, “La huella de Legazpi”; Mariano Cuesta, “Las cláusulas del Tratado de Zaragoza y la expedición de Ruiz López de Villalobos: el nombre de Filipinas”; y Marina Mola, “La plata americana en Asia”. Los interesados en mayor información escribir a ediaz@sec.es

Del 24 al 27 de noviembre tuvieron lugar las IX Jornadas de Historia Militar, organizadas por la Comisión Española de Historia Militar. Entre los temas tratados destacan el de Julio Albi de la Cuesta, “Las guerras de emancipación de América”; y el de Fernando Puell de la Villa, “América en el planteamiento arandino”. Los interesados pueden escribir a ceseden@oc.mde.es

Estados Unidos

Del 23 al 26 de setiembre del 2004 tendrá lugar la conferencia internacional “Spain and the Pacific Rim: A Cultural Legacy”, evento organizado por el Museo Marítimo de San Diego y la revista *Mains'l Haul: A Journal of Pacific Maritime History*. La temática del evento considera los siguientes temas: la construcción de la réplica del *San Salvador*, El Pacífico como frontera, el comercio español y los puertos en el mundo del Pacífico, la defensa del imperio español en el Pacífico, la expedición Malaspina, estudios biográficos, españoles y pueblos nativos, naufragios del galeón de Manila.

Los interesados pueden escribir a Mark Allen, editor@sdmaritime.org

Francia

El Centro Franco Ibero-Americano de Historia Marítima ha programado llevar a cabo su 17ª jornada de estudios el martes 2 de marzo del 2004 con las siguientes exposiciones:

- “Archéologie et Géologie. Site portuaire ibérique de la «Rabita» près d’Alicante (8^e et 6^e siècle a.v. J.C.)”, por Christian Montenat, director de investigaciones del CNRS, antiguo director del Institut Géologique Albert de Lapparent (IGAL).
- “L’Amérique latine sous la mer. Une archéologie sous-marine en marche?”, por el comandante Max Guéroul, vicepresidente del Groupe de Recherche et d’Archéologie Navale (GRAN), U.M.S. Histoire et Archéologie Maritimes (C.N.R.S./Université Paris IV-Sorbonne/Musée de la Marine).

Dos semanas después, el 16 de marzo, llevará a cabo su 18ª jornada de estudios, con las presentaciones siguientes:

- “A la veille d’un bouleversement géo-politique: l’expédition de Carthagène de 1697”, por el almirante Jean-Yves Nerzic; y
- “La Colombie et la France: Deux destinées maritimes trop souvent négligés”, por Miguel Gómez, Embajador de Colombia en Francia.

Italia

Como es usual, Dario Manfredi, director del Centro de Estudios Malaspinianos Alessandro Malaspina, de Mulazzo, Massa Carrara, nos ha hecho llegar algunas noticias sobre esa institución. La primera es que el Ayuntamiento de Mulazzo ha logrado un sustancial apoyo de la Unión Europea para llevar a cabo una completa restructuración del Centro. Las obras tomarán buena parte del 2004, pero estarán concluidas para el último tercio del año, en el momento preciso para llevar a cabo un evento internacional con ocasión de los 250 años del nacimiento del gran explorador Alessandro Malaspina.

En el 2003, el Centro Malaspina organizó una exposición bibliográfica sobre viajeros toscanos en América, llevando a cabo, asimismo, una jornada de estudios sobre este tema.

México

Los días 19 y 20 de marzo del 2003 tuvo lugar en la ciudad de Guadalajara el II Simposio Internacional de Historia Militar, organizado por la Universidad de Guadalajara y por la Asociación Internacional de Historia Militar. Entre los expositores podemos mencionar a los norteamericanos Carlos López Urrutia (Los corsarios chilenos en el Pacífico mexicano, 1822), Manuel Aguilar Moreno (el militarismo maya), Miguel Mathes (Sebastián Vizcaino), y Daniel Haworth (el cambio de milicias a guardia nacional, el caso de Guanajuato, 1856); entre los mexicanos asistieron Conrado Hernández López (Las guerrillas mexicanas entre Veracruz y México durante la Guerra de Intervención Norteamericana, 1846-1848), Martín González de la Vara (Los presidios en el norte de México en el siglo XIX), Juan Toscano García de Quevedo (La génesis de la marina mexicana), Constancio Hernández Allende (la soberana convención de Aguascalientes), Luis Garfias Magaña (Las batallas de Celaya, 1915), Clever Chávez (Algunos desplegados durante la Guerra de Intervención Norteamericana, 1846-1848) y Marcos Moloeznik (Pasado, presente y futuro de las operaciones especiales en México); y finalmente el español Lucio Mijares (Las milicias de Guadalajara).

Se puede solicitar mayor información sobre el evento al general Clever A. Chávez Magaña, clevercm@dr.com.

Perú

III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval. La sección peruana de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana ha convocado para los días 10 al 12 de noviembre del 2004 el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, que tendrá como tema central “Los puertos: puntos de contacto entre la tierra y el mar”. Los interesados en participar en este evento pueden contactar a la comisión organizadora, Jorge Ortiz Sotelo (thalassa@terra.com.pe), Alejandro Reyes (areyesf@latinmail.com), Ernesto Morales (errochist@yahoo.es), y Lorena Toledo (lorenat23@yahoo.com). Se aceptarán ponencias y comunicaciones, las primeras con una duración máxima de veinte minutos y las comunicaciones no más de diez minutos.

El 8 de octubre del 2003 se llevó a cabo, en el Congreso de la República, la presentación del libro de Jorge Ortiz Sotelo, *Miguel Grau: el hombre y el mar*. Comentaron el libro Percy Cayo Córdova, en representación de la Academia Peruana de la Historia, Federico Salmón de la Jara, a nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y Antonio Zapata, por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Asimismo, hicieron uso de la palabra el almirante Ricardo Arboccó, comandante general de la Marina; la secretaria general del ministerio de Defensa, en representación del doctor Aurelio Loret de Mola, titular de dicho ministerio; y el doctor Henry Pease García, presidente del Congreso. Finalizó el acto con las palabras de agradecimiento del autor.

Reino Unido

Del 27 al 29 de marzo del 2003 tuvo lugar la conferencia “From South Sea to Pacific Ocean: conceptualising the Pacific, 1500-1945”, organizada por la Biblioteca Huntington y el Museo Marítimo Nacional. Los interesados en mayor información contactar a Mrs. Janet Norton, Research Administrator, National Maritime Museum, Londres SE10 9NF, o research@nmm.ac.uk o ver www.huntington.org

Comentario de Libros

Corvalán Constantino, Rodrigo. *Huáscar. Las cartas perdidas (Correspondencia, 1879-1884)* (Santiago, Ril editores, 2003), 232 pp.

En una cuidada edición, Rodrigo Corvalán transcribe un conjunto de cartas de los sucesivos comandantes del monitor *Huáscar* (Guillermo Peña, Manuel Thomson, Emilio Valverde y Carlos Condell), ya al servicio de Chile, datadas entre el 20 de octubre de 1879 y el 31 de agosto de 1884. Naturalmente, la lectura de estas cartas nos brinda más información sobre algunos aspectos de la Guerra del Pacífico, aún cuando poco de ellos sea absolutamente novedoso.

Además de la transcripción, el libro reproduce copia de los documentos, incluye un mapa del Perú indicando los lugares que son mencionados en la correspondencia, algunas fotos del *Huáscar* y grabados de la época, una sección con información sucinta sobre los buques mencionados en el texto y un glosario de términos náuticos.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Ezeta Villalobos, Luis. *Reseña histórica de la marina mercante peruana (Continuación y actualización)* (Lima, Editorial San Antonio, 2003), 186 pp.

El capitán de travesía Luis Ezeta, con una prolongada trayectoria como marino mercante, nos presenta en este libro una apretada síntesis de lo que fuera la vida de la marina mercante peruana durante el siglo XX. Su propia extracción profesional hace que su trabajo comporte una significativa dosis de pasión, reuniendo abundante información que en ciertos momentos parece ser caótica y ajena a la crítica histórica. Pese a ello, con los dos tomos de Mario Castro de Mendoza, *La marina mercante en la república 1821-1968*, constituirá fuente fundamental de una obra que aún no ha sido escrita.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Monteverde Granados, Carlos. “Época contemporánea”, *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHM, 2003), t. XII, 354 pp.

El contralmirante Monteverde aborda en siete capítulos la vida de la Armada del Ecuador y de la marina mercante de ese país. El primer capítulo está dedicado a tratar esencialmente la vida institucional en la década de 1920. En el siguiente capítulo aborda la actividad naval en el Archipiélago de Colón a través de cuatro tópicos principales: el transporte de la sal en los años veinte, el establecimiento de una capitania de puerto en dichas islas en 1927, la tarea desplegada por la armada ecuatoriana ante la presencia de numerosos pesqueros norteamericanos en la zona durante toda la década de 1930-1940, y el motín de los confinados políticos en el Archipiélago, que tuvo lugar en 1927.

El capítulo tercero está dedicado a la actividad naval ecuatoriana durante el conflicto de julio de 1941 con el Perú. Se concentra esencialmente en las acciones del cañonero *Calderón* y del aviso *Atahualpa*, así como de las lanchas del Servicio Hidrográfico en los canales del Archipiélago de Jambelí. En el siguiente capítulo se analiza el impacto de las bases aeronavales norteamericanas en el Archipiélago de Colón y en Salinas, retomando el tema de la actividad naval y dicho archipiélago en el capítulo quinto. Sigue la obra con una visión panorámica de la actual Armada del Ecuador, y finaliza el trabajo con una reseña de la vida de la marina mercante de ese país.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Sánchez Bravo, Mariano. “La República 1861 - 1883”, *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHM, 2003), t. IX, 480 pp.

Capitán de fragata de la armada ecuatoriana, el autor es actualmente presidente del Instituto de Historia Marítima de su país, siendo un prolífico autor de varios temas navales. El presente tomo de la *Historia Marítima del Ecuador* se inicia con los complejos asuntos de la política interna ecuatoriana que llevaron a un enfrentamiento naval entre el *Guayas* y el *Talca*, en julio de 1865, y a la pérdida y posterior rebotamiento del vapor *Washington*, llamado luego *Bolívar*. El segundo capítulo está dedicado a la actividad naval ecuatoriana durante la Guerra con España (1864-1866), la cual fue seguida por un periodo de inestabilidad política a lo largo del cual el autor reseña la vida institucional en los siguientes tres capítulos. Trata luego sobre la muerte del presidente García Moreno y las implicancias que su magnicidio tuvieron en la Armada, cerrando este tomo con el gobierno de Ignacio Veintemilla.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Moya Espinosa, Reynaldo. *Grau. El peruano del milenio* (Lima, Grupo Editorial Megabyte, 2003), 544 pp.

Nacido en el piurano puerto de Paita, el autor ha llevado a cabo una magnífica labor de recopilación de fuentes básicamente piuranas, primarias pero esencialmente secundarias, mediante las cuales ha logrado presentar una obra que en quince capítulos trata no sólo sobre la vida del almirante Miguel Grau, el más notable de los héroes peruanos, sino sobre su familia paterna y materna, su viuda y su descendencia, además de los numerosos homenajes de los que fue objeto.

El aporte más valioso lo da justamente en la información recopilada localmente en Piura sobre los padres de Grau, lo que concentra en el capítulo segundo de su voluminoso trabajo, con información poco conocida sobre sus años iniciales.

Utiliza con profusión diversos artículos aparecidos en la prensa piurana, aun cuando las referencias no son precisas, pues faltan algunos datos de filiación en su bibliografía.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Paz Velásquez, Juan G. *Piura: la cuna de Grau* (Piura, Ediciones Paz Velásquez, 2003), 234 pp.

Piurano, al igual que el almirante Miguel Grau, principal héroe peruano, el autor ha llevado a cabo una extensa investigación en fuentes primarias locales que brindan valiosa información sobre la familia paterna y materna de este personaje, así como sus años iniciales en Piura y en Paita. Como su título sugiere, el libro no es una biografía propiamente dicha, sino un recuento de las actividades llevadas a cabo en Piura en torno a la imagen y vida de Grau. Creo que constituirá un trabajo de consulta obligada para cuando se escriba la gran biografía que este personaje merece.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Capdevila, Ricardo. *Argentina en la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld (1901-1903)* (Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico - Instituto Antártico Argentino, 2002), 168 pp.

Luego de más de una década de paciente trabajo al frente del programa Museoantar, en las labores de recuperación de los sitios arqueológicos vinculados a la expedición de Nordenskjöld en la Antártica, el profesor Capdevilla reúne en este libro varios de sus trabajos sobre la referida expedición.

El trabajo se ha organizado en cinco partes. La introducción pone en contexto la presencia argentina y sueca en el cuadrante americano de la Antártica, y recoge la

exposición que hiciera ante la Academia de Ciencias Sueca en agosto de 1994. En el primer capítulo se concentra en los testimonios ubicados en Cerro Nevado, isla Paulet, entre los cuales se encuentra la cabaña ocupada por los náufragos del *Antartic* y una barca de la referida nave. El siguiente capítulo está dedicado a los restos de la choza que un grupo de tres náufragos suecos levantara en Bahía Esperanza, brindando una detalla descripción de la misma, así como de los quince objetos encontrados en ella. El siguiente capítulo trata sobre los testimonios encontrados en isla Paulet, donde el grueso de la expedición de Nordenskjöld tuvo que aguardar al rescate llevado a cabo por la corbeta argentina *Uruguay*. El libro finaliza con un análisis del relato del alférez de fragata argentino José María Sobral, miembro de la referida expedición, titulado *Dos años entre los hielos 1901-1903*; y con la edición de un breve texto inédito del referido oficial de marina argentino.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Puente Candamo, José Agustín de la. *Miguel Grau* (Lima, IEHMP, 2003), 576 pp.

Presidente de la Academia Nacional de la Historia, el autor nos entrega esta extensa obra sobre el principal héroe peruano, el almirante Miguel Grau, en una cuidada edición que comprende diecisiete capítulos. La obra aporta alguna información desconocida sobre el personaje, brindando un adecuado retrato del periodo que le correspondió vivir, extendiéndose en detalles sobre la familia que formara con Dolores Cabero y en las amistades que constituyeron su entorno en la capital peruana. Agrega, asimismo, un capítulo sobre los homenajes que Grau recibiera después de su muerte en el combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879, y añade un conjunto de testimonios sobre su personalidad histórica.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Guerrero Lira, Cristián. *La contrarrevolución de la independencia en Chile* (Santiago, Editorial Universitaria – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2002), 340 pp.

La guerra que entre 1813 y 1814 libraron Chile y Perú, aquel por defender su incipiente libertad, y éste por volver a imponer el control realista, concluyó con una clara victoria militar limeña. El autor analiza estos acontecimientos más allá de los aspectos militares propiamente dichos, y nos permite conocer las profundas raíces económicas que motivaron la reacción del virrey Abascal. Emplea para ellos fuentes primarias de ambos lados, y destaca la vital importancia que la vinculación comercial tenía tanto para peruanos como chilenos de la época. Esta vinculación pasa necesaria-

mente por el comercio marítimo entre el Callao y Valparaíso, lo mismo que las tres expediciones que Abascal enviara para liquidar a la incipiente Patria Vieja en Chile.

Guerrero lleva a cabo un agudo análisis de la política contrarrevolucionaria peruana, ubicándola en un contexto apropiado como parte de la disputa comercial entre Lima y Buenos Aires. Asimismo, aborda los juicios que siguieron a la restauración del gobierno realista y la suerte seguida por muchos de los condenados en el presidio ubicado en la isla Juan Fernández.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar* (Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003), 318 pp.

Exhaustiva, humana y rigurosa. Quizás son tres características que encierran el trabajo realizado sobre nuestro héroe naval por el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo: *Miguel Grau, el hombre y el mar*.

El libro de 283 páginas, dividido en diez capítulos y publicado por el Fondo Editorial del Congreso de la República, nos presenta quizás las mejores semblanzas, personalidad y situaciones documentadas que forjaron el espíritu del Caballero de los Mares.

Un almirante que se embarcó por primera vez a la edad de ocho años en el bergantín granadino *Tescua* al mando del capitán Manuel Francisco Herrera, “para que le enseñase el duro oficio del mar”.

En este aprendizaje sobre el mar también se destaca el paso del joven Miguel Grau por el ballenero norteamericano *Oregon*, en el cual navegó veintidós meses.

Allí nos imaginamos a Miguel Grau, entrando apenas a la adolescencia, aún imberbe, despellejándose las manos, reuniendo aparejos y asombrándose ante la pelea de los gigantes cetáceos tratando de arrancarse la muerte que llegaba con los arpones.

Cada etapa de su vida es descrita en este libro como su paso por el comercio marítimo, desde los quince años. Esto le permitió a Grau conocer y asimilar la cultura de una diversidad de puertos como Río de Janeiro, Hong Kong, Liverpool, así como el sinfín de lenguas que se escuchaban en aquellas babeles porteñas.

El capitán Ortiz también nos refiere el ingreso de Miguel Grau, en el año de 1854, a la Armada Peruana, junto a su hermano Enrique. Allí nos sorprende con importantes revelaciones como que el héroe no habría cursado estudios profesionales en el Instituto Naval Militar, y que habría ingresado de guardiamarina en el vapor de guerra *Rímac* por sus conocimientos de la navegación.

El texto tampoco escatima detalles sobre su etapa de rebelde contra el gobierno de Ramón Castilla, o el de Pezet en 1865. Ni tampoco su primer encuentro con el otro protagonista de la historia, el monitor *Huáscar* el 22 de febrero de 1868.

Sobre la cubierta de ésta embarcación rechazó el golpe de Estado contra Manuel Pardo en 1872 por el coronel Tomás Gutiérrez, enviando una nota, incluso a las diversas autoridades del sur del Perú: "... (la armada) ha rechazado indignada la invitación que se le hizo para secundar la consumación de tan horrendo atentado; y enarbolando el estandarte de la ley, ha protestado en masa de tan inaudito y escandaloso crimen, no reconociendo otro caudillo que la Constitución".

La Guerra del Pacífico determinó para los peruanos el paso de la condición del marino Miguel Grau, al Héroe Nacional y al Peruano del Milenio. Pero el capitán Ortiz Sotelo no pretende a través de las páginas de su libro convertir a Grau en un dios: "...creemos que este tipo de percepción no es la más apropiada, pues si bien Grau tiene todos los méritos necesarios para haberse convertido en ejemplo de su contemporáneos y para las generaciones siguientes, también es cierto que como todo hombre su vida estuvo sujeta al mismo tipo de altibajos que los peruanos de hoy debemos enfrentar. Su grandeza estriba no sólo en el comportamiento heroico que mostró en la campaña del Pacífico hasta su muerte en Angamos, sino en la forma en que se supo sobreponer a las dificultades que el destino le puso en su camino".

Sin duda *Miguel Grau, el hombre y el mar* es un libro que tendrá el mérito de bajar del pedestal a Grau, para luego reponerlo con mayores virtudes y vivencias humanas, convirtiéndolo no sólo en un icono de la historia, sino en ejemplo a seguir.

José Alva
Diario *La República*
8 de octubre del 2003

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, incluyendo algunos títulos sobre temas generales, entre ellos 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 aparecida en el 2003, aun cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

Una bibliografía acumulada desde 1993 puede ser descargada desde la página web de la revista ([//derroteros.perucultural.org.pe](http://derroteros.perucultural.org.pe)).

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en las pp. 7 y 8.

Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Lima, IEHMP, 2003), 340 pp.

Adano, Marcelo. “Breves noticias de las relaciones entre los puertos de Acapulco y Guayaquil durante el periodo colonial”, en *RIHM* n°33 (diciembre 2003), pp. 17-27.

Andrade, Gustavo. “El primer colombiano en China y Japón”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 25-32.

Arellano L., Homero. “El almirante Juan Illigworth y su trayectoria en la Marina de Guerra Ecuatoriana”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 143-157.

Arellano Paredes, Víctor H. y Leví Castillo, Roberto. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHME, 2001), t. III, “Descubrimientos y exploraciones españolas en el Ecuador, siglo XVI”, 350 pp.

Arellano Paredes, Víctor H. “Las armas en la conquista de América”, en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 19-36.

Assunção, Fernando. “Navegantes portugueses” (3ra parte), en *RNU* n° 39 (abril 2001), pp. 91-102

Bamio, José R.; Dárrichon, Raúl. *Efemérides navales* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Histórico Navales, 2000), 210 pp.

Barris D’Angelo, María del Pilar. “La marina de la banda oriental antes de 1600”, en *RNU* n° 44 (abril 2003), pp. 77-80

Bertocchi, N. “Don Juan Ángel Michelena en el Río de la Plata”, en *RHN* n° 81 (2° trimestre 2003), pp. 71-84.

Boggie Marzet, Pablo. “La rivalidad anglo-hispánica. Aspectos navales. Su incidencia en el conflicto hegemónico europeo”, en *RNU*

- n° 44 (abril 2003), pp. 57-65
- Bradley, Peter T. “Drake y la defensa del Perú”, *Actas del VI Simposium...*, pp. 179-190.
- Bradley, Peter. “El Perú y el mundo exterior. Extranjeros, enemigos y herejes (siglos XVI-XVII)”, en *RI* n° 223 (2001), pp. 651-671.
- Buchet, Christian (ed.). *Sous la mer: le sixième continent. Actes du Colloque International tenu à l’Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999)* (París, Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 2001), 374 pp.
- Cabezas y Cabezas, César. “Biografía del señor capitán de fragata don Víctor L. Vicuña”, en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 85-90.
- Cáceres Boutín, Eduardo. “Don Manuel Blanco Encalada, un bosquejo de su vida, coincidencias con don Bernardo O’Higgins Riquelme”, en *RIHM* n° 30 (diciembre 2001), pp. 81-96.
- Callo, Joseph F. *Nelson in the Caribbean: The hero emerges, 1784-1787* (Annapolis, Naval Institute Press, 2002), 230 pp.
- Capdevila, Ricardo. *Argentina en la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld (1901-1903)* (Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico - Instituto Antártico Argentino, 2002), 168 pp.
- Capdevila, Ricardo. “Argentina en la Antártida”, en *Duodécimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina* (Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2003), separata de 8 pp.
- Carre. François. “Les grandes expéditions océanographiques (1900-1950)”, en Buchet, *Sous la mer...*, pp. 183-203.
- Cassels, Simon. “Where did Drake careen the *Golden Hind* in June/July 1579?”, en *MM* 89, n° 3 (agosto 2003), pp. 260-271.
- Castagnin Lacassagne, Daniel. “Medios y armas submarinas en el área platense. Tentativas, proyectos y realizaciones”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 141-147.
- Castagnin, Daniel. “La estrategia naval de Garibaldi”, en *RNU* n° 39 (abril 2001), pp. 103-105
- Castro Barreda, Juan. *Puerto y región: Arica en el siglo XIX (1857-1877)* (Lima, PUCP, Tesis de magister en Economía, 1995), 259 pp.
- Ceballos-Esclaera y Gila, Alfonso y José Casas Sánchez. “Don José María de Torres del Campo (1756-1818) o el pundonor de un capitán de navío”, en *RHN* n° 83 (4° trimestre 2003), pp. 79-88
- Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. “Un testimonio inédito sobre las invasiones inglesas”, en *RNU* n° 41 (diciembre 2001), pp. 47-52.
- Cervera, Angel Luis. *Cuba 1898. La caída del imperio español* (Madrid, Telson S.A., 1992), edición digital.
- Cervera Pery, José. *El almirante Cervera. Un marino ante la historia* (Madrid, Editorial San Martín, S.L., 1998), 246 pp.
- Cervera Pery, José. *El linaje Cervera (Historia y Trascendencia)* (Madrid 2003), 160 pp.
- Cervera Pery, José. “El teniente general frey Francisco Gil de Taboada y Lemos. Un virrey ilustrado del Perú”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 173-178.
- Cervera Perý, José. “Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañía de Cadiz”, en *RIHM* n° 33 (diciembre 2003), pp. 51-62.
- Chapuis, Olivier. “De l’hydrographie à l’océanographie (XVIIe-XIXe siècles)”, en Buchet, *Sous la mer...*, pp. 111-123.
- Chou, Diego L. “Los chinos en Chile: vida socio-económica y cultural”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 49-59.
- Cordero Aroca, Alberto P. “Don Vicente Rocafuerte y su participación en la independencia del Ecuador”, en *RIHM* n° 25 (julio

- 1999), pp. 51-58.
- Cordero Aroca, Alberto. “La visita de la fragata de guerra *Chile* a Guayaquil durante la administración del gobernador Vicente Rocafuerte”, en *RIHM* n° 33 (diciembre 2003), pp. 63-80.
- Cordero Aroca, Alberto. “Los marinos ingleses y los primeros vapores del Pacífico Sur”, en *RIHM* n° 30 (diciembre 2001), pp. 111-145.
- Cordero Aroca, Alberto. “Rocafuerte y el proyecto de construcción del submarino *Guerrero* en México”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 43-54.
- Corvalán Constantino, Rodrigo. *Huáscar: Las cartas perdidas (Correspondencia, 1879-1884)* (Santiago, Ril editores, 2003), 232 pp.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. “El Programa Naval del Centenario 1910-1921. Consideraciones políticas y financieras en la compra y venta de armamento”, en *BACH* n° 110 (2000-2001), pp. 35-79.
- David, Andrew y otros. *The Malaspina Expedition, 1789-1794. The journal of the voyage by Alejandro Malaspina. Volume II Panama to Philippines* (Londres, The Hakluyt Society, 2003), 511 pp.
- Deacon, Margaret. “Vers les grandes profondeurs de l’océan: le voyage du *Challenger* (1872-1876)”, en Buchet, *Sous la mer...*, pp. 165-182.
- Depeyre, Michel. “Una demostración navale française, Buenos Aires (1838)”, en *DMS* 10 (2002), pp. 9-17.
- Dudley, Wade G. *Drake: For God, Queen, and Plunder* (Washington, Brasey’s, 2003), 97 pp.
- Ego Aguirre Villacorta, Luis. “Museos de sitio de submarinos en el mundo”, en *RMP* 96, n° 3 (diciembre 2003), pp. 2-6.
- Elías de Zevallos, Hilda. “Algunas correspondencias entre historia y ecología”, en *RMP* 96, n° 2 (agosto 2003), pp. 18-24.
- Elías de Zevallos, Hilda. “La navegación lacustre en el Perú”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 211-228.
- Estrada Guzmán, Eduardo. “Estudio histórico sobre los faros en la costa ecuatoriana de 1942 a 1947”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 93-109.
- Ezeta Villalobos, Luis. *Reseña histórica de la marina mercante peruana (Continuación y actualización)* (Lima, Editorial San Antonio, 2003), 186 pp.
- Fernández Parés, Juan. “La impronta marítima del general José de San Martín” (2da parte), en *RNU* n° 39 (abril 2001), pp. 51-61.
- Fernández Parés, Juan. “La impronta marítima del general José de San Martín” (3ra parte), en *RNU* n° 40 (agosto 2001), pp. 89-99.
- Flórez Dávila, Gloria Cristina. “Los precedentes coloniales del comercio marítimo colonial: legislación e instituciones”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 17-35.
- Furlan, Luis Fernando. “Notas sobre la expedición del Conde de Argalejo y la presencia española en el Golfo de Guinea”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 95-123.
- García Cáceres, Uriel. “El cólera y la Isla de San Lorenzo en la historia de la medicina social peruana. Comentarios sobre un decreto precursor”, en *RMP* 96, n° 3 (diciembre 2003), pp. 25-32.
- García Martínez, José Ramón. “Orto y ocaso de la armada isabelina”, en *DMS* 10 (2002), pp. 19-50.
- Garín Jiménez, Jorge (editor). *Archivo de don Bernardo O’Higgins. Correspondencia del comandante en jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane, “Dundonald Papers”*, *Archivo Edimburgo* (Santiago, Academia Chilena de la Historia, 2001), 330 pp.

- Golberg, Fred; Wirlander, Lars; y Capdevila, Ricardo. *The Swedish hut in Antarctica. The construction and preservation of the Nordenskjöld hut on Snow Hill Island, Antarctica* (Lidingö, The Stockholm Building Society, 2001), 40 pp.
- Gómez Iturralde, José Antonio. “La capitana de la Mar del Sur, Jesús María de la limpia y pura concepción de nuestra señora”, en *RIHM* n° 28 (diciembre 2000), pp. 9-40.
- González de Canales y López-Obrero, Fernando. “La Torre de Oro de Sevilla. Testigo mudo de la Carrera de Indias”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 36-54.
- González González, Francisco José. “El observatorio de San Fernando y la expedición española a Guinea para la observación del eclipse total de Sol de 1952”, en *RHN* n° 83 (4° trimestre 2003), pp.55-78.
- Guayaquil en la historia* (Guayaquil, M.I. Municipalidad de Guayaquil, 2002), 160 pp.
- Guerra C., Alejandro. “El puerto marítimo de Salinas”, en *RIHM* n° 29 (julio 2001), pp. 39-54.
- Guerra Cáceres, Alejandro. “Bajeles en ríos y alta mar”, en *RIHM* n° 30 (diciembre 2001), pp. 147-160.
- Guisande Pelic, Mario. “La participación de los submarinistas norteamericanos a favor de Chile en la guerra contra España en 1866”, *Actas del VI Simposium...*, pp. 288-297.
- Hampe Martínez, Teodoro. “Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-1879): en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 148-172.
- Herrera López, Patricio. “Francisco Segundo Sánchez Alvaradejo, enigma histórico”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 307-315.
- Hidalgo, Ángel Emilio. “La revuelta de Esmeraldas de 1880”, en *RIHM* n° 28 (diciembre 2000), pp. 59-64.
- Higuera, María Dolores. *Marinos cartógrafos españoles* (Madrid, Ediciones de Prosegur, 2002), 156 pp.
- Hitchcock, R.F. “Cavendish’s last voyage: John Jane’s narrative of the voyage of the *Desire*”, en *MM* 89, n° 1 (febrero 1998), pp. 4-16
- Hoyos Galarza, Melvin. “Cartografía guayaquileña del siglo XVIII”, en *Boletín de la Biblioteca Municipal de Guayaquil* n° 86 (Guayaquil, marzo 2002), pp. 4-19.
- Incháustegui Díaz, Diego. “Navegantes prehispánicos del Pacífico Americano”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 33-48.
- Kelsey, Harry. *Sir John Hawkins: Queen Elizabeth’s Slave* (New Haven y Londres, Yale University Press, 2003), 402 pp.
- King, Robert J. “An Australian Perspective on the English Invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807”, en *DMS* 10 (2002), pp. 51-76.
- Kunsch Oelkers, Adolfo. “Convoyes de galeones entre España, Nueva España y Tierra Firme”, en *Actas del VI Simposium...* (Lima, IEHMP, 2003), pp. 55-70.
- “La instrucción dada por la Real Audiencia de México a Miguel López de Legazpi el 1 de septiembre de 1564”, en *RHN* n° 81 (2° trimestre 2003), pp. 89-101.
- Lástrele, Philippe. “La Mission navale française au Pérou (1905-1914): un goût d’inachevé”, en *DMS* 10 (2002), pp. 77-93.
- Lástrele, Philippe. “La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Una ocasión perdida”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 200-210.
- Laviana Cuetos, María Luisa. “Los intentos de controlar la explotación forestal en Guayaquil: pugna entre el cabildo y el gobierno colonial”, en *RIHM* n°33 (diciembre 2000), pp. 59-64.

2003), pp. 29-49.

Lettieri Rodríguez, Roberto Américo. “Las campañas navales contra el imperio del Brasil por parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1825-1828)”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 236-251.

Leví Castillo, José Roberto. “El general Eloy Alfaro Delgado y la expedición del vapor *Pichincha* ex *Alhajuela* a las playas manabitas en 1884”, en *RIHM* n° 28 (diciembre 2000), pp. 65-116.

Leví Castillo, José Roberto. “Las armas del infante o marinero durante las guerras de independencia”, en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 37-50.

Li, Adolfo. “Los inmigrantes chinos en Cuba”, en *Amerística* 5, n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 61-85.

Lofstrom, Willam L. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (Lima - Piura, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, 2002), 244 pp.

López Aréstegui, Héctor. “El crucero *Belgrano*: una historia inconclusa”, en *RMP* 96, n° 2 (agosto 2003), pp. 36-39.

López Sánchez, Carmela Esther. “Contactos culturales entre Mesoamérica y los Andes”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 87-111.

López Urrutia, Carlos (editor). “Las memorias de John Thomas y el Bosquejo de la historia de la Armada de Chile”, en *DMS* 10 (2002), pp. 95-109.

Luna Erreguerena, Pilar. “El patrimonio cultural subacuático”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 113-124.

Llosa Pazos, Juan Carlos. “La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional (breve recuento)”, en *DMS* 10 (2002),

pp. 111-118.

Mackay, W. Iain. “De Bucareli, Bodega, Mackay, Martínez y Makweena”, en *DMS* 10 (2002), pp. 119-128.

Mac Kay Fulle, Martín y cols. “Arqueología e historia en la isla San Lorenzo, Perú”, en *Amerística* 5, n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 151-171.

Marco, Miguel Angel de. *Corsarios argentinos. Héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil* (Buenos Aires, Editorial Planeta, 2002), 348 pp.

Marqués de Velamazán. *Don Pedro González de Castejón y Salazar. Marqués de González de Castejón. Ministro de Marina de Carlos III* (Centro de Estudios Borjanos, 2002), 134 pp.

Martínez de Gorla, Dora Noemí. “La navegación a los establecimientos de la costa patagónica. 1778-1820”, Primeras Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima, Buenos Aires, 2000, 36pp.

Martínez de Gorla, Dora Noemí. “La navegación a los establecimientos de la costa patagónica. 1821-1828”, Primeras Jornadas Internacionales de Historia Naval y Marítima, Buenos Aires, 2000, 40pp.

Martínez de Gorla, Dora Noemí. “La navegación al Atlántico Sur y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI hasta la tercera década del siglo XIX”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 124-138.

Melgar Tisoc, Emiliano. “Las ofrendas a la Mamacocha Titikaka”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 125-150.

Menotti, Emilia Edda. “Aportes de la Marina Argentina para el aprovechamiento de las corrientes de marea en base a los estudios del capitán de fragata José A. Oca Balda”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 319-336.

Mira Caballos, Esteban. “Hacia la configu-

- ración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)", en *RHN* n° 81 (2° trimestre 2003), pp. 7-20.
- Monteverde Granados, Carlos. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHME, 2003), t. XII, "Época contemporánea", 354 pp.
- Monteverde Granados, Carlos. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHME, 2000), t. X, "La República 1884-1925", 320 pp.
- Monteverde G., Carlos. "El aviso *Atahualpa*", en *RIHM* n° 28 (diciembre 2000), pp. 117-125.
- Monteverde G., Carlos. "Importancia del dominio del mar en la guerra entre países vecinos", en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 59-84.
- Monteverde Sánchez, Alessandro. "Apuntes de la Expedición Malaspina acerca de la actividad comercial entre Valparaíso y el Callao, 1790-1793", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 71-77.
- Moya Espinosa, Reynaldo. *Grau. El peruano del milenio* (Lima, Grupo Editorial Megabyte, 2003), 544 pp.
- Nerzic, Jean Yves y Christian Buchet. *Marins et Flibusters du Roi Soleil: Carthagene 1697* (París, PyrÉGraph, 2002), 276 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Arqueología submarina y naufragios en el Perú", en *RMP* 96, n° 1 (abril 2003), pp. 51-57.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "El grumete Miguel Grau a bordo del ballenero *Oregon* (1846-1848), en *Actas del VI Simposium...*, pp. 261-270.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)", en *DMS* 10 (2002), pp. 120-138.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar* (Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003), 318 pp.
- Otero Lama, Enrique. "El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte", en *RHN* n° 83 (4° trimestre 2003), pp. 7-21
- Paz Velásquez, Juan G. *Piura: la cuna de Grau* (Piura, Ediciones Paz Velásquez, 2003), 234 pp.
- Placer Cervera, Gustavo. *Los defensores del Morro* (La Habana, Ediciones Unión, 2003), 120 pp.
- Poupeney Hart, Catherine, "Peregrinación por los mares del Norte, o la vindicación del criollo (Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, 1775)", en *Colonial Latin American Review*, vol. 11, n° 1, (2002), pp. 110-122.
- Puente Candamo, José Agustín de la. *Miguel Grau* (Lima, IEHMP, 2003), 576 pp.
- Quintero Saravia, Gonzalo M. *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias* (Bogotá, Editorial Planeta Colombiana, 2002), 310 pp.
- Reyes Flores, Alejandro. "Seguridad y comercio en la Comandancia General de Maynas, 1770-1820", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 229-235.
- Riquelme G., Rodrigo. "Un caso particular en la Historia Naval Submarina Mundial; en Ecuador el primer submarino de Latinoamérica", en *RIHM* n° 29 (julio 2001), pp. 29-38.
- Rivera Martínez, Edgardo. "El mar y la costa del Perú en la visión de corsarios y piratas - siglos XVI-XVIII", en *RMP* 96, n° 3 (diciembre 2003), pp. 7-11.
- Rodríguez Asti, John. "El destructor BAP *Ferré*: 30 años de eficientes servicios en la Armada", en *RMP* 96, n° 2 (agosto 2003), pp. 67-69.
- Rodríguez Asti, John. "La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 271-287.
- Rojas Sandoval, Carmen. "Navegación

- antigua y oceanografía en el Golfo de México. El caso del naufragio en 1631, del galeón *Nuestra Señora del Junca*”, en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 173-195.
- Ruiz Rivera, Julián. “La banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 3-16.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, IHME, 2003), t. IX, “La República 1861 - 1883”, 480 pp.
- Sánchez B., Mariano. “El contramaestre don Juan Suárez”, en *RIHM* n° 26 (diciembre 1999), pp. 117-152.
- Sánchez B., Mariano. “Historia del Cuerpo de Infantería de Marina”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 11-41.
- Sánchez B., Mariano. “Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, breve historia”, en *RIHM* n° 33 (diciembre 2003), pp. 83-94.
- Sánchez Bravo, Mariano. “Cirugía en alta mar”, en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 101-127.
- Sánchez Bravo, Mariano. “El Ecuador y su Armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866)”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 252-260.
- Sánchez Bravo, Mariano. “El entorno naval en instancia de la revolución guayaquileña del 9 de octubre de 1820”, en *RIHM* n° 30 (diciembre 2001), pp. 97-110.
- Santander Monroy, Arturo. “Memorias de un carpintero”, en *RIHM* n° 29 (julio 2001), pp. 9-28.
- Sevilla Flores, Alfonso. “Un capítulo desconocido de historia marítima”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 69-84.
- Silva Telles, Pedro Carlos da. *História da Construção Naval no Brasil* (Río de Janeiro, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - Academia Nacional de Engenharia, 2003).
- Soldi Soldi, Héctor. “Métodos modernos de navegación”, en *Actas del VI Simposium...*, pp. 337-340.
- Tavra Ch., Alexander. “Pensamiento y visión de la proyección marítima O’Higiniana materializada en la acción de las unidades corsarias”, en *RIHM* n° 29 (julio 2001), pp. 55-68.
- Tavra Checure, Alexander. “El almirante Juan Illigworth Hunt”, en *RIHM* n° 31 (julio 2002), pp. 125-142.
- Tenconi, Ernesto José. *Marinos & artistas* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 2003), 86 pp.
- Turcat, Jean-Nöel. “La archéologie du Sixième Continent”, en: Buchet, *Sous la mer...*, pp. 315-328.
- Valiñas, Francisco. “El barco negrero (una historia de riqueza económica y miseria humana)”, en *RNU* n° 41 (diciembre 2001), pp. 35-44.
- Valiñas, Francisco. “Historias cortas de piratas”, en *RNU* n° 40 (agosto 2001), pp. 75-88.
- Vanney, Jean-René. “Quand les câbles sous-marins devinrent des instruments de découverte”, en: Buchet, *Sous la mer...*, pp. 139-164.
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro. “Don José Manuel de Moraleda y sus exploraciones hidrográficas australes (1787-1796)”, en *BACH* n° 108-109 (2000), pp. 133-174.
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro. “La incursión del comodoro George Anson (1740-1744) y sus consecuencias en Chile”, en *BACH* n° 112 (2003), pp. 215-247.
- Vásquez de Acuña y García del Postigo, Isidoro. “Los navegantes franceses en Chile

- (1695-1727)", en *BACH* n° 110 (2000-2001), pp. 217-254.
- Vásquez de Acuña, Isidoro. "La expedición científico-política del capitán de navío don Alejandro Malaspina (1789-1794)", en *BACH* n° 108-109 (2000), pp. 133-174.
- Vásquez de Acuña, Isidoro. "La expedición marítima del adelantado don Diego de Almagro (1535-1537)", en *BACH* n° 111 (2002), pp. 167-195.
- Véliz A., Javier. "La evidencia del formativo tardío: la canoa", en *RIHM* n° 30 (diciembre 2001), pp. 73-80.
- Véliz A., Javier. "La navegación en el formativo medio y tardío", en *RIHM* n° 25 (julio 1999), pp. 7-18.
- Véliz A., Javier. "La navegación en el formativo medio y tardío (II)", en *RIHM* n° 26 (diciembre 1999), pp. 7-23.
- Villegas, Juan. "Movimiento en el puerto de Montevideo. El factor guerra, personalidades y correspondencia 1808-1817", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 78-93.
- Wiesheu, Walburga. "Ancestral interacción cultural en la Cuenca del Pacífico. ¿Llegaron chinos a América en tiempos precolombinos?", en *Amerística* n° 9 (México, setiembre 2002), pp. 197-211.
- Williams, Glyn. *Voyages of Delusion. The Search for the Northwestern Passage in the Age of Reason* (Londres, Harper Collins Publishers, 2002).
- Wilson Lazo, Fernando Andrés. "La Batería Sirena y el sistema de fortificación de la bahía de Valparaíso", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 191-199.
- Windt Lavandier, César A. de. "Submarinos alemanes en el Mar Caribe", en *Actas del VI Simposium...*, pp. 298-306.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Publicaciones

Desde 1993 la Asociación ha publicado diez números de su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*, que también puede ser consultada en <http://derroteros.perucultural.org.pe>. A la fecha se cuenta con algunas copias de todos los números pasados, excepto el 5 (1997) y el 6 (1998).

Asimismo, con la colaboración de la Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y de la Biblioteca Nacional del Perú se ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999)
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001)
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002); traducido por Lorena Toledo Valdez

Están en distintas etapas de preparación los siguientes títulos:

1. Lawrence Clayton, *W.R.Grace & Co., los años formativos 1850-1930*; traducido por Lorena Toledo Valdez
2. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, editores, *Correspondencia General de la Primera División Naval al mando del contralmirante Miguel Grau, con un estudio preliminar sobre el monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile.*
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y la Estación Naval Británica (1808-1839).*

Los interesados en adquirir ejemplares de *Derroteros de la Mar del Sur* o de los títulos publicados o por publicar, contactar al suscrito. El precio para cada título es de US \$ 15, más los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General
thalassa@terra.com.pe