

Derroteros de la Mar del Sur

Año 12

2004

Núm. 12

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

Sumario

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 Paris 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 dólares norteamericanos.

Impreso en el Perú.

Editorial	5
Normas Editoriales	6
El pasaje por Montevideo en 1788 de la expedición marítimo-terrestre mineralógica alemana al Perú del barón de Nordenflycht. Carlos Bauzá	9
Tradición político naval de la familia Rotalde. M. Efraín Cobas C.	15
Aportaciones sobre la expedición del Obispo de Plasencia a la Mar del Sur. Pedro José Dermit Martínez	25
El paso del Apocalipsis: influencia del corso insurgente hispanoamericano en la ruina del puerto de Cádiz, 1816-1828. Feliciano Gámez Duarte	35
Quitter l’Europe pour l’Amérique: mode d’emploi d’une quête missionnaire. Aliocha Maldavsky	67
Noticias sobre la primera navegación del Caballero de Malta Alejandro Malaspina. Dario Manfredi	85
El Perú y la Segunda Guerra Mundial. La etapa de la neutralidad: 1939-1941. Jorge Ortiz Sotelo	87
El Mar del Sur: la última frontera mítica y la expedición de Vizcaíno en búsqueda de las islas ricas de oro y plata. Antoni Picazo Muntaner	101
La cuarta campaña oceánica de la corbeta Vettor Pisani, la exploración de las costas de América del Sur (1882-1883). Rossana Piccioli	107
Le général San Martín d’un continent à l’autre: histoire et mémoire. Philippe Raxhon	115

Editorial

El general Juan Jufre, pionero de la navegación chilena hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico (1575). Isidoro Vásquez de Acuña	129
Noticias Diversas	143
Comentarios de libros	149
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	155

El presente número de Derroteros de la Mar del Sur artículos de un colaborador belga, otro chileno y un uruguayo, y de varios españoles, italianos y peruanos.

El artículo de Carlos Bauzá, médico e investigador uruguayo, nos presenta un detallado recuento del paso por Montevideo de la expedición mineralógica alemana dirigida por el Barón de Nordenflycht, en 1788. El sociólogo peruano Efraín Cobas complementa con su colaboración sobre la familia Rotalde y la Armada Peruana el trabajo que publicáramos en Derroteros de la Mar del Sur nº 9 (2001) sobre la familia Ontaneda. Pedro Dermit, acucioso estudioso español, hace lo propio con su trabajo sobre la expedición despachada a la Mar del Sur por el Obispo de Plasencia en 1539. El historiador español Feliciano Gámez nos brinda en su trabajo sobre el curso insurgente una interesante visión sobre la decadencia del puerto de Cádiz.

Como parte de la colaboración del Centre Franco-Ibero Americain d’Histoire Maritime, Aliocha Maldavsky aporta a este número un artículo sobre la labor de los misioneros en América. Por su parte, Dario Manfredi, director del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, colabora en esta ocasión con un breve trabajo sobre la presencia de este notable explorador italiano en la marina de la Orden de Malta.

Nuestra colaboración se centra, en esta ocasión, en la Segunda Guerra Mundial y sus efectos en el Perú entre 1939 y 1941. Por otro lado, el historiador español Antoni Picazo comparte con nuestros lectores su trabajo sobre la expedición de Vizcaíno en busca de las islas Rica de Oro y Rica de Plata. Rossana Piccioli, investigadora del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, nos da una visión bastante completa de lo que fue el viaje de la corbeta de la marina italiana Vettor Pisani. La contribución de Philippe Raxhon, historiador y profesor en la Universidad de Lieja, resulta muy valiosa para los interesados en la vida del Libertador José de San Martín, habiendo empleado documentación recientemente puesta a disposición de los investigadores. Finalmente, Isidoro Vásquez de Acuña, destacado investigador y genealogistas chileno, comparte con nuestros lectores una parte de su ambicioso proyecto de historia naval chilena, al abordar el tema de la expedición del general Juan Juffree, en 1575.

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 enlace

a la bibliografía marítima y naval que hemos ido elaborando a lo largo de los años, así como los comentarios y las noticias aparecidos en la presente y en anteriores ediciones de la revista.

Finalmente, deseo agradecer a nuestros auspiciadores, Forza y EMET, 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 Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
- AN The American Neptune, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
- ANCh Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.
- BACH Boletín Antártico Chileno, Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
- BCN Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
- BIRA Boletín del Instituto Riva-Agüero, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- BL British Library, Londres, Gran Bretaña
- CCM Cuadernos del Centro di Studi Malaspini "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia.
- CEFIAHMAR Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
- CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
- DM Revista "Del Mar", Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
- DMS Derroteros de la Mar del Sur, Lima - Madrid - Mulazzo-París, publicación anual.
- EHN Estudios de Historia Novohispana (México, Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas).
- GC The Great Circle, 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	International 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.
OI	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 Uruguay, 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.

El pasaje por Montevideo en 1788 de la expedición marítimo-terrestre mineralógica alemana al Perú del barón de Nordenflycht

Carlos A. Bauzá*

En julio 18 de 1788, el gobernador de Montevideo Joaquín del Pino transmitía al ministro de Real Hacienda de la plaza Josef Francisco de Sostoa un oficio del ministro de Marina de España Antonio Valdés. Éste solicitaba se dispensara protección oficial -incluyendo la exención del pago de derechos de su equipaje- a un grupo de mineralogistas e ingenieros de minas alemanes dirigido por el barón de Nordenflycht¹ que desembarcaría en Montevideo para continuar hacia Buenos Aires y -por vía terrestre- al Perú.

El texto del oficio era el siguiente:

El Exmo. Señor Fr.le D. Antonio Valdes con fecha 9 de abril último me previene de orden de S.M lo siguiente:

* Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

¹.- El barón Fürchtegott Leberecht von Nordenflycht (1748-1815) había estudiado en la Escuela de Minería de Freiberg junto a Fausto d'Elhúyar, Gottlieb Friedrich Mothes y Andrés Manuel del Río. Conjuntamente con Antón Zacharias Helms y Johann Daniel Weber, había aprendido en 1787/1788 en Chemnitz el método de la extracción de la plata preconizado por Ignaz von Born mediante el procedimiento de la amalgama. Había llegado a América del Sur cinco años antes que Tadeo Haenke -a quien probablemente conoció- y estableció un vínculo entre éste y Alexander von Humboldt, con quien se encontró cuando este científico visitó Lima en octubre 23 de 1802 [C. Liesegang, *Deutsche Berg-und Hüttenleute in Süd- und Mittelamerika. Beiträge zur Frage des deutschen Einflusses auf die Entwicklung des Bergbaus in Lateinamerika (Mineros y metalúrgicos alemanes en América del Sur y Central. Contribución al conocimiento de la influencia alemana sobre el desarrollo de la minería en Latinoamérica)*. Hamburg Romanistische Studien. Reihe B, Bd. 19, Hamburg 1949, p. 24 y ss.]. La bibliografía sobre esta expedición mineralógica al Perú compilada por el profesor Teodoro Hampe Martínez de Lima y amablemente comunicada a nosotros, es abundante; menciona a Rose Marie Buechler, "Technical aid to Upper Peru: the Nordenflycht expedition", *Journal of Latin American Studies*, vol. 5:1 (mayo 1973), pp. 37-77; Carlos Deustua Pimentel "La expedición mineralogista del Barón Nordenflycht al Perú", *Mercurio Peruano*, (Lima), vol. 38, pp. 366-367 (oct. nov. 1957), pp. 510-519; Manuel Torres Marín, *Los de Nordenflycht: ensayo de genealogía descriptiva* (Santiago, Ed. Andrés Bello, 1986); Olof A. Hanquist, "Timoteus Nordenflychts mineralogiska expedition till Peru, 1788-1806", *Svensk Bergs-och Brukstidning*, vol. 42:4, 1963, pp. 14-17; y Marie Helmer, "La Mission Nordenflycht en Amérique espagnole, 1788; échec d'une technique nouvelle", *Asclepio* (Madrid), vol. 39:2, 1987, pp. 123-144.

².- Archivo General de la Nación (Montevideo), en adelante AGN, fondo ex Archivo General

Remitto a V.S. la adjunta Lista de Profesores de Mineralogía y Mineros Alemanes, que ha resuelto S. M. pasen al Reyno del Perú para la Dirección, y arreglo de las labores de minas y Beneficio de Metales, y se han de embarcar en la fragata Correo próxima a salir para ese Puerto, afin de que mientras se mantengan en el hasitta que pasen a Buenos Ayres, los proteja, y ampare V.S. en quanto necesiten. Sin permitir que se abran los cajones de sus Equipages, por los cuales no se han de exigir derechos algunos, en inteligencia de que los gasttos de su manutención y viatico, deven ser de cuenta de la Real Hacienda sobre lo qual doy con esta fecha al Superintendente Subdelegado de esa Provincia la orden correspondiente².

Antecedentes de la expedición

Como antecedente de esta expedición, un manuscrito anónimo, sin fecha ni lugar, menciona:

Estas consideraciones movieron sin duda el Real animo de nuestro augusto soberano á solicitar en la Saxonia diestros profesores de la ciencia Mineralogica haciendolos conducir a costa de su Real Patrimonio con el destino de que instruyesen á los mineros de aquellas regiones en el modo de beneficiar los metales y otros útiles conocimientos análogos a esta ciencia profunda.

Tocó la suerte al Baron de Nordenflicht, consejero intimo del Rey de Polonia ser nombrado Xefe de esta comisión con el auxilio de otros que pasaron baxo sus ordenes a satisfacer esta regia confianza, y en 1º de Abril de 1788 se despachó su titulo en Aranjuez con el objeto y condicion de que durante el tiempo de su servicio se esmerase en promover y fomentar el cultivo de las minas de aquel Reyno y en perfeccionar las labores y operaciones de cada una de ellas en quanto pudiesen necesitarlo baxo las ordenes superiores del Gobierno³.

La asesoría metalúrgica alemana

La iniciativa de la Corona española de requerir la asesoría metalúrgica alemana para la explotación de las minas de plata del Perú se fundamentaba en que, desde la mitad del siglo XVI, la minería y la mineralogía no habían realizado ningún progreso técnico en las colonias españolas.

El director de Amalgamas, Anton Zacharias Helms, historió los antecedentes de la expedición. Refiere en su *Diario de Viaje* que en 1786 el director general de las Minas del Rey en Nueva España, Fausto d'Elhúyar, recibió la orden del gobierno español de⁴:

Administrativo, en adelante AGA; caja 163, carpeta 8, documento 124.

³.- El documento transcrito parcialmente se titula "Idea general de las minas del Perú, método de labores y beneficio de los metales, su producto, gobierno económico, giro de los mineros con los Comerciantes de la capital, mitas del Perú y Huancavelica. Noticia de la expedición Mineralogica al cargo del baron de Nordenflicht: tentativas de este para establecer el metodo de beneficio que se sigue en la Saxonia, sus resultados y examen comparativo de las experiencias practicadas con este nuevo metodo y el antiguo establecido en el Peru", Museo Naval, Madrid, mss. 119, ff. 190-302 v.). Un enfoque general del tema se halla en M. Bargello, *La minería y la metalurgia en la América Española durante la época colonial* (México, FCE, 1955).

⁴.- *Tagebuch einer Reise durch Peru, von Buenos Ayres an dem grossen Plata-Flusses über Potosi nach Lima, der Hauptstadt des Königreiches von königlich-spanischen Hüttendirektor Anton*

incorporar a los hombres enviados desde Alemania bajo la seguridad del Embajador español en Viena, Sr. Marqués de Liano. Estaban entre muchos otros el barón de Nordenflicht, director de Minería y Amalgama de Miczanagora en la región cracoviana y yo como controlador de la moneda y ensayador de minas de Varsovia, de los Reales Servicios Polacos. El primero fue nombrado Director General de Minería y yo Director de Metalurgia y Amalgamas. Fuimos empleados bajo condiciones muy ventajosas. Es facil pensar que para la decisión debieron ser medidos los peligros y las condiciones sobre aspectos, por un lado muy ventajosos, pero por otro lado muy incómodos y peligrosos. Pero el peso de la sed de novedad y conocimiento influyeron en nuestra decisión, y el pensamiento de viajar a un país hasta ahora cerrado a la curiosidad y a la investigación natural con privilegios reales ahuyentaron toda representación de peligro y temor; presente en muchos de nosotros.

Por tanto, solo puedo decir en verdad que no solo no me habia equivocado en el propósito de ampliar mis conceptos sobre la orografía y otras curiosidades de estas tierras, sino que, con sorpresa he hallado aun mas de lo que esperaba según mis restringidos conceptos europeos de la orografía, como lo relato con escrupulosidad y exactitud en el siguiente diario

En Europa, el austro-alemán Ignaz von Born había descubierto en 1784 nuevas técnicas para la obtención de oro y plata a partir del mineral por medio de amalgamas⁵.

Así, en 1788 viajaron a América tres grupos compuestos por ingenieros de minas, metalúrgicos y mineralogistas alemanes. Dos de estos grupos eran dirigidos respectivamente por los hermanos Fausto y Juan d'Elhúyar⁶, estando destinados a Nueva España (actual México) y Nueva Granada (actual Colombia). El tercer grupo, constituido por diecinueve personas y encabezado por los directores de Minas y Amalgamas, respectivamente barón de Nordenflicht y Anton Zacharias Helms, desembarcó en Montevideo.

Zacharias Helms (Dresden, 1798). (Diario de viaje por Perú desde Buenos Aires sobre el gran río de la Plata por Potosí hacia Lima, capital del Reino del Perú, por el Director de Metalurgia del Reino de España Anton Zacharias Helms). Bibliothèque Nationale, Paris, microficha 8-OI-792. Helms era probablemente austriaco y se había incorporado al servicio nacional polaco; regresó a Viena en 1793 [Hanno Beck: *Alexander von Humboldt* (Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1959), I, p. 299].

⁵.- Otto Quelle, "Das 'Colegio de Minería' in Mexiko unter deutschem wissenschaftlichen Einfluss" (El 'Colegio de Minería' en México bajo influencia científica alemana), *Ibero-Amerikanisches Archiv* (Berlin u. Bonn. Jahrgang II, 1937/38), pp. 376-381.

⁶.- Fausto d'Elhúyar y de Suvisa (1755-1833). Químico y mineralogista español, fue profesor de la escuela de Vergara en Vizcaya. Él y su hermano Juan habían estudiado en la Academia de Minería de Freiberg en 1778. En julio 18 de 1786 se confió a Fausto d'Elhúyar la dirección del Real Tribunal General del Cuerpo de la Minería, creado el 4 de mayo de 1777 en Lima. En 12 de enero de 1790 d'Elhúyar presentó el plan de la fundación de un Colegio de Minería que comenzó su actividad en 1º de enero de 1792. Ya en 1788 informaba a Antonio Valdés sobre su iniciativa de procurarse los elementos auxiliares para el desempeño de sus actividades: "Un día de estos deven llegar a Madrid dos cajones de los cuales el uno que viene de Bilbao ha sido despachado de Saxonia y contiene la mayor parte de los dibujos que he recogido en mis viajes, diferentes ejemplares de instrumentos de Geometría subterránea y Docimacia para los Profesores colectados en Alemania y algunos libros de Mineralogía y Metalurgia alemanes; el otro viene de Barcelona y encierra las planchas de cobre que han servido a la impresión de la obra original del Barón von Born sobre la amalgamación y vienen destinados a servir a la de la traducción que pienso

La expedición: desembarco y estadía en Montevideo

El desembarco en Montevideo se explicaba por ser este puerto el destino final del viaje de las fragatas-correo, en una de las cuales, la *Infanta*, viajó la expedición.

Arribados a Montevideo el 18 de julio de 1788, al día siguiente se recibía un oficio desde Buenos Aires de Francisco de Paula Sanz dirigido al Ministro de Real Hacienda en Montevideo, fechado en julio 19 de 1788, aprobando la atención dispensada al grupo:

Esta bien que según me dice VMd en carta de ayer, haya prestado todos los auxilios precisos a los quatro Mineralogistas, dos mineros nueve operarios, tres criados y una muger casada con uno de dichos Mineralogistas que sobre la Fragata Correo de S.M. nombrada la Infanta, que acava de llegar á ese Puerto, vienen por cuenta de la Real Hacienda, destinados por S.M. al Reyno del Perú y me dara VMd aviso de los gastos que causen dichos Individuos; pues me hago con Real Orden para atenderlos en todo.

En julio 21 el comandante del Resguardo, Francisco de Ortega, se dirigía al gobernador de Montevideo Joaquín del Pino expresando⁷:

En consecuencia de lo que se sirvió VS comunicarme con fha. 18 de éste, se desembarcaron los Equipages de los Profesores de Mineralogía y Minería que se expresan en la lista de VS conforme a la Real Orden.

Otro oficio fechado en Montevideo en julio 21 documentaba el recibo por el barón de Nordenflycht de una suma de dinero para diversos gastos⁸:

Para socorrer y entretener a los Mineralogistas, Mineros y operarios de mi cargo que hemos venido de cuenta de S.M. en la fragata Correo la Infanta a disposición del Exmo. Señor Virrey con destino al Perú y en cuenta de nuestros haveres vencidos y á vencer y á descontársenos en la tesorería general de Buenos Ayres para donde seguimos al primer viento habiéndonos desembarcado en este Puerto el diez y ocho del corriente mes.

Un nuevo oficio fechado en Buenos Aires en julio 23, remitido por el intendente Francisco de Paula Sanz al ministro de Real Hacienda de Montevideo, reiteraba las órdenes de asistencia a la expedición alemana, aunque previniendo que “*tampoco sean atendidos con exceso en perjuicio de la Real Hacienda*”⁹:

Mi subdelegado en esa Plaza me ha pasado Lista de los Profesores de Metalurgia que han llegado en el Correo la Infanta a ese Puerto, y es igual á la que se me ha remitido de Real orden; mandándome en ella S.M. que hayan de ser costeados de su erario en

dar al Público”. (Quelle, *Das 'Colegio de Minería'...*, p. 377). Regresó a España expulsado por la revolución independentista y fue nombrado Director General de Minas y Ministro de Estado. Cultivó la amistad de numerosos científicos de la época tales como Alexander von Humboldt al que suministró importantes datos para su *Ensayo político sobre México*. Es autor del *Estado de las minas de la Nueva España* [P. Larousse, *Grand Dictionnaire Universel du XIXème siècle* (Paris, 1876), vol. 7; p. 147].

⁷.- AGN, AGA; c. 162. carp. 5, doc. 28

⁸.- AGN, AGA, caja 165, carpeta 9 A.

⁹.- AGN, AGA; c. 163, carp.8, doc. 127

¹⁰.- AGN, AGA; caja 165, carpeta 9.

su manutención y transporte hasta Lima; lo prevengo a Vm para que disponga se les asista con lo que necesiten ahí, y para su condución a esta Capital- de modo que nada les falte para lo preciso y correspondiente según sus clases, ni que tampoco sean atendidos con exceso en perjuicio de la Real Hacienda, procediendo Vm en esto de acuerdo con dicho mi Subdelegado para precaver todo motivo de disgusto y quexa sobre esos Empleados y avisándome del importe de los gastos que se hicieren con este motivo para los fines que convengan.

La permanencia en Montevideo de la expedición mineralógica se prolongó ocho días, por lo que se hubo de subvenir a sus necesidades de hospedaje, alimentación y servicios.

Los gastos originados por esta circunstancia se presentaron en forma detallada, a los efectos de su posterior cobro. El documento fechado 30 de julio de 1789 es rico en datos sobre la composición del grupo y sus necesidades domésticas, y está firmado en Montevideo por Josef Francisco de Sostoa¹⁰:

Relación o Resumen de lo que importan los gastos diarios que ha causado en su alojamiento y manutención el Director Baron de Nordenflycht, sus tres compañeros mineralogistas, dos mineros facultativos, nueve operarios, una Señora, muger de uno de los primeros, y tres criados blancos que desembarcaron el diez y ocho del presente mes de Julio de la Fragata Correo la Infanta y se han embarcado para Buenos Ayres la tarde del veinte y seis del mismo en la Lancha de Pasqual Planes según las papeletas diarias que por menor he manifestado comportan a saber:

En síntesis, se detallaban los gastos diarios por concepto de alimentación, el salario de siete peones que “limpiaron y barrieron la casa para su acomodo”, y siete más para lo mismo; el dueño de la casa, don Miguel Ignacio de la Cuadra, la “prestó graciosamente”, se pagó al “Mallordomo, que ha corrido con todo y ha hecho de cocinero”, a tres peones “para la cocina y servir”, el transporte en carretillas “para traer los muebles del muelle y para llevar los muebles al muelle”, a otros peones “para ayudar a cargar y descargar”, de “quatro bidrios grandes que se le remplazaron en las Avitaciones al dueño de la casa por haverle quebrado la gente en su estada” y “el rancho para el viage en la lancha de Planes incluso una Petaca, un cantaro, una cafetera de bronce y un saco de brin para el acomodo del pan”, pagándose la suma de 277 pesos y 32 reales.

La suma antedicha fue descontada de los haberes del barón de Nordenflycht según refiere un oficio de noviembre 16 firmado por Pedro Medrano y Antonio de Pinedo.

Traslado a Buenos Aires y partida de la expedición

El traslado del grupo a Buenos Aires “*en la lancha de Pasqual Planes*” mereció la aprobación de Francisco de Paula Sanz, quien escribía desde aquella ciudad en julio 28:

Ayer noche llegaron a esta Capital el Director, Mineralogistas, mineros, operarios y demás comitiva destinadas a las minas del Perú y supuesto que toda esta gente no pudo venir en las dos lanchas destinadas del transporte de los Azogues con la menor incomodidad que pidió el dicho Director me ha parecido vien la disposición que VMd tomo de remitirmela en la lancha de Pasqual Planes por la mitad del flete que tiene

señalado el reglamento.

Después de una estadía de tres meses en Buenos Aires, el barón de Nordenflycht y sus compañeros partieron por vía terrestre hacia el Perú en octubre 29 de 1789. Fue un viaje prolongado, rico en aventuras, pasando por Córdoba, Salta y Cotagaita, llegando a Potosí, donde Nordenflycht fue nombrado director general de Minas.

Allí, el barón de Nordenflycht introdujo el método de la amalgama en barriles, estableció laboratorios metalúrgicos y de pruebas y perfeccionó el proceso de la disolución en agua en el Cerro Rico (Potosí), construyendo el Real Socavón.

Se cerraron así los capítulos iniciales de un emprendimiento que constituye un ejemplo de colaboración tecnológica internacional con América que existió en Europa a fines del siglo XVIII.

Tradición político naval de la familia Rotalde

M. Efraín Cobas C.*

Al igual que “Tradición político naval de la familia Ontaneda”, aparecido en *Derroteros de la Mar del Sur* n° 9, el presente artículo forma parte del documento de trabajo *Militares y políticos: tradición político-militar de algunas familias en las Fuerzas Armadas*, elaborado por Cobas en el 2000. Las características comunes que identifican a las familias con la tradición político-militar o naval, aparecen en el artículo citado.

Las motivaciones que inducen a abrazar determinada carrera de armas, pueden tener diversas causas: la tradición familiar, la oportunidad educacional, la experiencia militar previa (servicio militar), o la vocación juvenil. Pero también puede ocurrir que si el padre trabaja en una institución castrense sin ser militar o marino, sus hijos sean inducidos a elegir la carrera militar o naval. Tal parece ser el caso de la familia Rotalde. El primer miembro de dicha familia en incorporarse a la Armada fue Felipe Miguel Rotalde Oliva (1842 – 1899)¹, quien cursó estudios de medicina en la Facultad de San Fernando de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, obteniendo el título de médico cirujano en 1867. Durante el lapso de sus estudios fue practicante en el Hospital Militar de San Bartolomé en 1865 y al año siguiente prestó servicios asistenciales en el combate del 2 de mayo, en el Callao. En noviembre de 1867 ingresó a prestar sus servicios a la Marina de Guerra, como médico en la fragata *Independencia*. Por aquel entonces “la mayoría de los médicos que sirvieron en la Marina de Guerra lo hicieron por contrato, no integrados ni asimilados a la Armada, acabado el cual, si no lo renovaban, buscaban colocación en las filas del Ejército o se dedicaban a la práctica de su profesión en la esfera privada o en los hospitales establecidos en Lima y otras ciudades de la República”². Este fue el caso de Rotalde, quien al declararse la

* Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

- 1.- Los datos sobre Felipe Miguel Rotalde Oliva han sido tomados de Jorge Arias Schreiber Pezet y Manuel Zanutelli Rosas, *Médicos y farmacéuticos en la Guerra del Pacífico* (Lima, Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1984), Colección Documental de la Historia del Perú (1879-1884), pp. 144-145; Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, *La Gesta de Lima 1881 - 13/15 Enero* (Lima, Ministerio de Guerra, 13 de enero 1981), p. 269; y Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú - siglos XV-XX* (Lima, Editorial Milla Batres, 1986), VIII, pp. 109-110.
- 2.- Arias Schreiber y Zanutelli, *Médicos y farmacéuticos...*, p. 53.

guerra con Chile fue destinado al monitor *Huáscar* con el grado de cirujano de 1ª clase (equivalente a mayor o capitán de corbeta).

Embarcado en el *Huáscar*, bajo el mando del capitán de navío Miguel Grau, concurrió a toda la campaña que le cupo realizar a dicha nave, asistiendo con el cirujano mayor Santiago Távara a los heridos en el combate de Angamos, donde él mismo resultó herido. Tomado prisionero, fue trasladado a San Bernardo, en Chile, hasta que fue canjeado por prisioneros chilenos y retornó el 31 de diciembre de 1879. Asignado a la Comandancia General de Marina, asistió al bombardeo del puerto del Callao en abril de 1880. Posteriormente, en enero de 1881, fue nombrado al batallón Guarnición de Marina, atendiendo a los heridos de las batallas de San Juan y Miraflores. Concluida la guerra, y sin buques en que navegar, muchos jefes y oficiales quedaron excedentes y debieron viajar a otros países en busca de empleo o desempeñar cargos públicos o privados fuera del ámbito marítimo³. Similar situación debe haber atravesado Rotalde, pues no se conoce en qué se desempeñó hasta 1888. En dicho año pasó a prestar sus servicios en la Inspección General del Ejército, retirándose en 1890. Se le desconoce militancia o participación política anterior o posterior a su ingreso en el Ejército, al parecer sus actividades se centraron en el ejercicio exclusivo de la medicina. Por los importantes servicios que prestó a la Marina de Guerra durante la guerra con Chile, ésta lo homenajeó designando con su nombre a la Escuela de Enfermeras de la institución.

Felipe Miguel Rotalde Oliva tuvo tres hijos varones, de los cuales el mayor optó por incorporarse a la Marina de Guerra, probablemente motivado por las vivencias de su padre en esa institución. Él fue Carlos Rotalde González del Valle (1886 - s/f)⁴, ingresando a la Escuela Naval en 1900 y egresando como guardiamarina en enero de 1905. Efectuó prácticas profesionales en varias naves de la marina norteamericana hasta 1909, siendo destinado dicho año al crucero *Almirante Grau*. En 1911 pasó a la Escuela Naval, desempeñándose como profesor de Balística, Topografía, Hidrografía y Geodesia. Entre 1912 y 1916 prestó servicios en diversas unidades navales (cruceros *Almirante Grau*, *Lima* y *Coronel Bolognesi* y transportes *Chalaco* e *Iquitos*). En 1917, ya como capitán de corbeta, fue nombrado capitán de puerto de Iquitos y jefe de la Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto. Al año siguiente fue destinado al Estado Mayor General de la Marina, siendo nombrado en 1919 segundo comandante del crucero *Coronel Bolognesi*. Ese año pasó a la disponibilidad, permaneciendo en dicha situación hasta 1922, cuando fue designado capitán de puerto de Mollendo. Al año siguiente ejerció similar cargo en Pisco y posteriormente fue nombrado director de Material, cargo en el que se mantuvo por poco tiempo, ya que en 1924, siendo capitán de fragata, se le destinó como agregado naval en Brasil. Al año siguiente fue

nombrado capitán de puerto de Pacasmayo y luego comandante del transporte *Rímac* y posteriormente del *Ucayali*.

Cuando en 1925 se debía realizar el Plebiscito de Tacna y Arica, el *Ucayali* fue destinado a conducir a Arica a la delegación peruana que formaba parte de la comisión presidida por el general norteamericano John J. Pershing. En Arica, Rotalde “fue víctima de un ataque de los ‘mazorqueros chilenos’, repeliendo el ataque valientemente; y, no obstante estar mal herido, puso en fuga a los asaltantes”⁵. En Arica, el *Ucayali* fue boicoteado por los boteros chilenos, debiendo emplear sus propios botes para transportar a los delegados peruanos⁶. En septiembre de 1926 fue designado jefe de Estado Mayor de la Escuadra, en 1928 pasó a desempeñarse como comandante de la Base Naval de San Lorenzo, y en diciembre del siguiente año se le nombró subdirector de Administración. Ejercía dicho cargo cuando el 23 de agosto de 1930 se produjo el pronunciamiento del teniente coronel Luis Sánchez Cerro, en Arequipa. Cuatro días después, éste aterrizaba en un avión de Faucett en el campo de Santa Cruz, siendo recibido por el presidente de la Junta de Gobierno saliente, general Manuel María Ponce, por delegaciones de las unidades militares acuarteladas en Lima y, por supuesto, por el pueblo limeño. La Marina, por su parte, “estaba representada sólo por el comandante Rotalde. Los demás marinos probablemente estaban con orden de inamovilidad”⁷. Ese mismo día 27 de agosto juró una nueva junta militar presidida por Sánchez Cerro, quien designó a Rotalde como ministro de Marina y Aviación, probablemente ante la ausencia de otros oficiales navales en Palacio de Gobierno⁸. Desde Arequipa Sánchez Cerro había mantenido contacto con algunos oficiales de ejército, pero no con los de marina, que en su gran mayoría simpatizaban con Leguía. El no haberse presentado el alto mando naval a dar sus saludos protocolares habría motivado a Sánchez Cerro a designar ministro a Rotalde, a quien no conocía previamente. El que tuviese el grado de capitán de fragata lo tuvo sin cuidado, pues él también estaba sobrepasando a oficiales de mayor graduación. Rotalde no tuvo reparos en aceptar la cartera ministerial, pese a conocer la oposición de los oficiales navales al nuevo gobernante.

Pese a la crisis por la que atravesaba el país, Rotalde pudo realizar algunas labores en beneficio de su institución. Una de ellas fue la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, mediante decreto supremo del 17 de setiembre de 1930⁹, centro de estudios largamente requerido por su institución. El 23 de octubre se promulgó el decreto-ley 6933, señalando las atribuciones y responsabilidades del Ministerio de Marina y Aviación¹⁰. También se separó a los miembros de la Misión Naval norteamericana de las funciones administrativas que ejercían, restringiéndose sus tareas al campo educacional¹¹. Ello implicó que los principales cargos navales pasaran a ser

3.- Manuel I. Vegas G., *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924* (Lima, Ministerio de Marina, 1973), p. 283.

4.- Parte de los datos sobre Carlos Rotalde González del Valle han sido tomado de la revista *Pro-Patria*, año LIX, n° 2 (Lima, Asociación Nacional Pro-Marina, abril 1968), p. 25.

5.- *Suplemento, Revista Peruana Ilustrada* n° 1167 (Lima, diciembre de 1959), p. s/n.

6.- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1983), IX, pp. 313-314.

7.- Víctor Villanueva, *Así cayó Leguía* (Lima, Retama Editorial, agosto 1977), p. 145.

8.- Ídem, pp. 147-148.

9.- *El Monitor*, Lima, julio 1980, p. 11.

10.- Basadre, *Historia de la República...*, X, p. 101.

ejercidos por oficiales peruanos (jefe de Estado Mayor General, comandante general de la Escuadra y director de la Escuela Naval). En el Cuerpo de Aviación también se designaron peruanos como inspector general de Aeronáutica y como director del Centro de Hidroaviación de Ancón, y los oficiales nacionales reemplazaron a los de la misión norteamericana. Estos nombramientos no dejaron de traer algunos problemas inmediatos a la junta de gobierno que integraba Rotalde. Fue así que un manifiesto firmado el 27 de febrero de 1931 por el comandante general de la Escuadra, capitán de navío Alejandro Vences, “pedía el nombramiento de una Junta de Gobierno encabezada por el Presidente de la Corte Suprema”, habiendo dispuesto que las naves de guerra a sus órdenes detuvieran a la altura de Pisco a los barcos de transporte que conducían a las tropas que al mando del comandante Gustavo Jiménez debían reprimir a los sublevados del sur¹². A ello se sumó el manifiesto que desde Pisco lanzó el inspector general de Aeronáutica (coronel Juan E. O’Connor) el 1° de marzo, solidarizándose con la actitud de la Marina, “en resguardo de las garantías nacionales”. Antes de ello había dispuesto que todas las unidades aéreas disponibles de Ancón y Las Palmas se concentraran en el puerto de Pisco, donde estableció su centro de operaciones y ordenó que los aviones del CAP apoyaran a la Marina en detener la expedición de Jiménez¹³. Ambos oficiales dependían de Rotalde, por lo que éste tuvo que asumir la responsabilidad política que en su calidad de ministro le correspondía. Ese mismo día, presionado por sublevaciones de unidades militares en el sur y norte del país, a las que se sumaron la oposición ya mencionada de la Marina y la Aviación, Sánchez Cerro renunció a la presidencia de la Junta de Gobierno y ésta dimitió ante una asamblea encabezada por monseñor Mariano Holguín¹⁴. Con ello, Rotalde cesó como ministro de Marina y Aviación.

Reincorporado a sus actividades profesionales, el 23 de marzo de 1931 Rotalde fue designado director de la Escuela Superior de Guerra Naval, siendo ascendido poco después a capitán de navío por la junta de gobierno presidida por David Samanez Ocampo. Fue entonces que llevó el “Curso de Guerra Naval”, obteniendo el diploma correspondiente. En agosto de 1931 pasó a dirigir la Escuela Naval, permaneciendo en dicho cargo hasta febrero de 1932¹⁵, cuando fue designado comandante general de la Escuadra. Se hallaba en dicho cargo el 7 de mayo de 1932, cuando la marinería se rebeló y posesionó de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. Ante dicha situación, Rotalde se embarcó en el submarino *R-4* e intimó a los rebeldes a rendirse. Los embarcados en el *Grau* y el

Teniente Rodríguez se rindieron, pero los del *Coronel Bolognesi* se negaron a hacerlo, siendo atacados por aviones y con disparos de cañón del submarino *R-4*. Con algunas averías, los amotinados del *Coronel Bolognesi* optaron por deponer su actitud. Poco después, luego de un juicio sumario, ocho de los amotinados fueron condenados y fusilados; otros veintiséis recibieron condenas a penas de prisión¹⁶. Ese mismo mes de mayo, Rotalde solicitó pasar a la disponibilidad, reincorporándose al servicio el 17 de febrero de 1933, cuando fue nombrado jefe del Estado Mayor General de la Marina, el más alto cargo naval hasta entonces. Permanecería en dicho cargo hasta el 29 de junio de 1933, volviéndolo a ocupar otras tres veces: del 12 de mayo al 25 de agosto de 1936, durante el gobierno de Benavides; del 22 de abril al 12 de noviembre de 1940, durante el gobierno de Prado; y del 25 de octubre de 1950 hasta el 30 de abril de 1953, durante el gobierno de Odría¹⁷. Ha sido el único oficial que ha ocupado dicho cargo en cuatro oportunidades.

En junio de 1933, al renunciar Luis A. Flores al cargo de ministro de Marina y Aviación, junto con otros miembros del gabinete, el presidente Benavides designó un nuevo gabinete ministerial presidido por Jorge Prado Ugarteche, el mismo que juramentó el día 29 de ese mes. El capitán de navío Carlos Rotalde juró como ministro de Marina y Aviación. Durante su gestión arribaron al país los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, las cañoneras *Loreto* y *Amazonas*, y el petrolero *Pariñas*, adquisiciones gestionadas por el gobierno de Sánchez Cerro y concretadas por el de Benavides. Se adquirieron además cuatro remolcadores, así como artillería, torpedos y minas, se ampliaron los talleres de la Estación Naval del Callao y se renovaron las calderas de los cruceros y las baterías de los submarinos. En el ámbito de la Aviación, se formuló un “Plan General de Adquisiciones”, que consideraba la compra de 156 aviones en el periodo 1933-1935, cumpliéndose las metas en exceso y antes de lo previsto¹⁸. Además, los primeros días de 1934 suscribió los contratos con la Frederick Snare Corporation para la construcción del Terminal Marítimo del Callao, así como las obras del Arsenal Naval, el varadero de submarinos y el dique seco, que se inaugurarían posteriormente¹⁹. Asimismo, reorganizó las unidades navales en dos fuerzas: la del Pacífico y la Fluvial del Amazonas.

En 1935, después de anunciar el proceso electoral para el año siguiente, el presidente Benavides conformó un nuevo gabinete ministerial que juró el 21 de mayo de aquel año²⁰. Rotalde dejó la cartera de Marina y Aviación, y en mayo siguiente asumió la Jefatura del Estado Mayor General, cargo que ejerció hasta agosto de 1936. En dicha

11.- Ídem, p. 76.

12.- Ibídem, p. 105.

13.- Alberto Fernández Prada Effio, *La Aviación en el Perú* (Lima, 1961-1974), II, p. 427.

14.- Basadre, *Historia de la República...*, X, pp. 105-106.

15.- Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)* (Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), p. 162.

16.- Jorge Ortiz Sotelo, “Las rebeliones navales del Callao 1932 y 1948”, en *Apuntes* (Lima, Centro

de Investigación, Universidad del Pacífico, segundo semestre 1999), pp. 84-87.

17.- *El Monitor* n° 104, Lima, agosto 1979, p. 5

18.- Paquita, María, Óscar y José Benavides Benavides, *Mariscal Benavides, su vida y su obra* (Lima, Imprenta Editora Atlántida S.A., 1976), II, pp. 178-182.

19.- Ídem, pp. 148-149 y 264-266.

20.- Ibídem, p. 210.

fecha pasó a la disponibilidad a su solicitud, permaneciendo en dicha situación hasta noviembre, cuando fue nombrado nuevamente comandante general de la Escuadra, cargo que mantuvo hasta abril de 1940, cuando volvió a ejercer la Jefatura del Estado Mayor General hasta noviembre de ese año. Ya con grado de contralmirante se le envió a Estados Unidos como comisionado naval, permaneciendo dos años en ese país antes de retornar como miembro del Consejo Superior de la Marina, organismo consultivo de carácter permanente encargado de estudiar los asuntos relacionados con la política naval que fuesen sometidos a su consideración. Al parecer, el prolongado tiempo que pasó en dicho Consejo lo motivó a volver a pedir su pase a situación de disponibilidad en 1946.

Como consecuencia del motín del 3 de octubre de 1948, en el que participaron algunos oficiales y casi la totalidad del personal auxiliar (maestros y oficiales de mar) y marinería, la Marina de Guerra fue objeto de una fuerte purga de sus cuadros subalternos y de una reorganización. Esto habría motivado al presidente Odría y a su ministro de Marina, el contralmirante Roque Saldías, a llamar nuevamente al servicio activo a Rotalde en 1949 (los tres eran compañeros de promoción del 2º Curso de Guerra Naval). El 9 de setiembre de ese año fue ascendido a vicealmirante, grado que en la Marina de Guerra de mediados del siglo XX era considerado honorífico y que a partir del otorgamiento a Rotalde se considera como el más alto para un oficial²¹. En noviembre del mismo año fue nombrado inspector general de la Marina, el cargo más importante de la institución después del de jefe del Estado Mayor General, dependiente directamente del ministro de Marina. Permaneció en dicho puesto hasta octubre de 1950²², cuando volvió a asumir la Jefatura del Estado Mayor General, cargo en que pasó al retiro a fines de abril de 1953. Ya en el retiro, el vicealmirante Rotalde no ejerció ningún cargo político ni fue atraído por los partidos políticos, manteniéndose al margen de las actividades públicas.

La tercera generación en prestar sus servicios en la Marina de Guerra, y la segunda en la carrera naval, está conformada por tres miembros de la familia. El primero fue Carlos Rotalde Ducommun (1922 - 1948)²³, hijo del anterior, quien ingresó a la Escuela Naval como aspirante en 1935, a la edad de doce años, egresando en diciembre de 1941 con el grado de alférez de fragata, y haciéndose acreedor a la Espada de Honor de su promoción. Destinado inicialmente al transporte *Rímac*, pasó luego al destructor *Almirante Guise* antes de retornar al *Rímac*. En 1944 formó parte de la comisión que recibió en Miami, Florida, y trajo al Perú los caza-submarinos *CS-5* y *CS-6*, comisión que cumplió pese a las condiciones meteorológicas desfavorables en la travesía. Dichas naves serían empleadas en el patrullaje de la zona norte del país, en especial el

puerto de Talara, durante la Segunda Guerra Mundial. En febrero de 1945 ascendió a teniente segundo, pasando en octubre de aquel año a colaborar en la reconstrucción del incendiado mercante alemán *Monserate*, que luego de los trabajos efectuados fue incorporado a la Escuadra como el transporte *Callao*²⁴. Al año siguiente fue alumno en la Escuela Técnica de Oficiales de Ingeniería e instructor en la Escuela Naval, siendo destinado a fines de 1946 a servir como primer ingeniero en la motonave *Pachitea*, de la Corporación Peruana de Vapores, realizando diversos viajes por países sudamericanos. En 1948 ascendió a teniente primero, siendo nombrado instructor de la Escuela Técnica de Oficiales de Ingeniería, donde lo sorprendió una extraña enfermedad que le causó la muerte el 3 de agosto de aquel año.

Primo del anterior, sobrino del vicealmirante Carlos Rotalde González del Valle, e influenciado vocacionalmente por este último, Miguel Rotalde de Romaña (1917 -)²⁵ cursó estudios en la Escuela Naval entre 1934 y diciembre de 1940, cuando ya como alférez de fragata fue destinado al crucero *Almirante Grau*, en el que participó en el conflicto con Ecuador en 1941²⁶. Posteriormente fue comandante de la patrullera *P-102*, pasando después a cursar estudios en la Escuela de Submarinos. Fue segundo comandante del submarino *R-4*, unidad a la que posteriormente mandaría. Siendo capitán de corbeta fue jefe de la Escuela de Submarinos de febrero de 1948 hasta setiembre de 1949²⁷. Prosiguió estudios en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el Colegio de Guerra Naval de Newport, en los EE.UU.

A su retorno de ese país fue instructor en la Escuela Superior de Guerra Naval, asumiendo luego el mando del submarino *Dos de Mayo* y del *Iquique*, entre 1955 y 1958, ostentando el grado de capitán de fragata²⁸. Pasó después a ocupar la Jefatura de Bienestar de la Marina y posteriormente la Subdirección de la Escuela Superior de Guerra Naval. En dicho cargo habría participado en la confección del proyecto de Reglamento de la Ley Orgánica de la Marina (Ley 13508), siendo felicitado por sus superiores y posteriormente nombrado subdirector de Armas Navales. Al ascender a capitán de navío, en enero de 1962, fue nombrado comandante del crucero *Coronel Bolognesi*, encontrándose en dicho cargo cuando se produjo el golpe de Estado que derrocó al Presidente Manuel Prado, el 18 de julio de aquel año. La Junta Militar de Gobierno designó a Miguel Rotalde como prefecto de la Provincia Constitucional del Callao, primer cargo político que ocupó. Al asumir la presidencia Fernando Belaúnde Terry, el 28 de julio de 1963, Rotalde fue designado subjefe de su Casa Militar.

En 1964, el gobierno de Belaúnde se encontraba en plena pugna con la coalición

21.- *Suplemento, Revista Peruana Ilustrada* n° 1167 (Lima, diciembre de 1959), p. s/n.

22.- *El Monitor*, Lima, julio 1979, p. 21.

23.- Los datos sobre Carlos Rotalde Ducommun han sido tomados de la *Revista de Marina* (Lima, julio-agosto 1948), pp. 427-430.

24.- José Valdizán Gamio, "La Marina de Guerra Peruana en el siglo XX", en *Visión del Perú en el siglo XX* (Lima, Ediciones Librería Studium S.A., 1962), I, p. 379.

25.- Parte de los datos sobre Miguel Rotalde de Romaña han sido tomado de la revista *Pro-Patria*, año XI, n° 9 (Lima, Asociación Nacional Pro-Marina, 972), p. 34.

26.- Eloy G. Ureta, *Apuntes sobre una campaña (1941)* (Madrid, 1953) p. 462.

27.- *Una vez submarinista... siempre submarinista* (Lima, Asociación de Submarinistas del Perú, 1998), p. 94.

28.- Ídem, pp. 105 y 108.

29.- Gonzalo Añi Castillo, *Historia secreta de las guerrillas* (Lima, Ediciones "Más Allá", 1967), pp. 192-193.

30.- Ídem, pp. 193-196.

Apra-Uno, la cual controlaba el Congreso y rechazaba los proyectos de ley enviados por el Ejecutivo para su aprobación, sumándose a ello las continuas censuras a los ministros y la consiguiente inestabilidad política. A ello hay que añadir la toma de tierras por parte de grupos campesinos descontentos con la Reforma Agraria aprobada en mayo de 1964, la misma que no solucionaba el problema de tenencia de las tierras de uso agropecuario. A este estado de cosas se adicionó la aparición de organizaciones políticas de izquierda que, influenciadas por la revolución cubana, promovían la insurgencia revolucionaria de campesinos y obreros. Ante tal panorama, Belaúnde buscó poner un miembro de su Casa Militar a cargo del difícil Ministerio de Gobierno y Policía, recayendo esta designación en el capitán de navío Miguel Rotalde de Romaña. Juramentó el cargo el 27 de julio de 1964, descubriéndose durante su gestión que los grupos que habían optado por la insurgencia, como el Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR), encabezado por Luis de la Puente, y en menor medida el Ejército de Liberación Nacional (ELN), liderado por Héctor Bejar, habían pasado a la clandestinidad a mediados del verano de 1964, trasladándose al campo para iniciar la lucha armada.

El 9 de junio de 1965 comenzó la acción armada del MIR en la provincia de Concepción (Junín). Se apoderaron de los víveres de una hacienda, asaltaron una mina, llevándose las cajas de dinamita, volaron dos puentes de concreto y en su huida asaltaron dos puestos policiales, apoderándose de armas y municiones, y tomando tres rehenes. Ante dichas circunstancias, “el Ejecutivo, por boca del Presidente de la República y de su Ministro de Gobierno, insistía en ridiculizar a los asaltantes, llamándolos abigeos”²⁹. Para enfrentar a esta amenaza se dispuso que la policía (Guardia Civil y Policía de Investigaciones) iniciara la persecución de los guerrilleros. Uno de los destacamentos enviados a esa misión fue emboscado el 27 de junio, en Púcuta, pereciendo su jefe y ocho de sus integrantes, siendo tomados prisioneros los demás. La difusión de estos hechos a través de los principales diarios del país alarmó a los sectores políticos y económicos, que reclamaron acabar prontamente con las guerrillas. “El Poder Ejecutivo, que todavía vacilaba entre reconocer la insurrección revolucionaria como tal o seguir minimizándola, no le otorgaba más nivel de acción que el simple abigeato”³⁰. Atentados terroristas en el Club Nacional y en el Hotel Crillón provocaron una “violenta represión contra la izquierda en general, en todo el ámbito del país”, a la que se sumó la suspensión de las garantías constitucionales. En el ámbito rural los focos guerrilleros se encontraban en plena actividad en la zona central y sur y ante la inoperatividad de las fuerzas policiales, el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas asumió la responsabilidad total de la lucha antiguerrillera, “cinco días después de haber presentado su ultimátum al Presidente, amenazándolo con un golpe ‘institucional’ si no accedía a su demanda”³¹. Por su parte, “la vacilación de Belaúnde no duró sino horas”³², antes de aceptar la intervención de las Fuerzas Armadas.

31.- Víctor Villanueva, *Ejército Peruano: del caudillaje anárquico al militarismo reformista* (Lima, Librería-Editorial Juan Mejía Baca, 1973), p. 302.

32.- Añi Castillo, *Historia secreta de las guerrillas...*, pp. 196-197.

Las operaciones militares contra los guerrilleros se iniciaron en la segunda mitad de julio de 1965, y el 30 de ese mes, ante la imposibilidad policial de enfrentar a los subversivos por falta de equipos, armas y sobre todo por carecer de entrenamiento para ello, Rotalde renunció a la cartera de Gobierno. El 1º de febrero de 1967 se hizo cargo de la jefatura de la Casa Militar del Presidente Belaúnde³³. Llama la atención que asumiera dicho cargo después de haber sido ministro del mencionado presidente. Sólo cabe pensar, que este último confiaba a Rotalde su seguridad personal, razón por la cual éste aceptó el encargo.

Al producirse el golpe de estado del 3 de octubre de 1968, derrocado Belaúnde por el general Velasco Alvarado, con la adhesión de la Fuerza Aérea y la aceptación a desgano de la Marina, Rotalde pasó a desempeñarse como vocal del Consejo Supremo de Justicia Militar, cargo burocrático, sin mando alguno de unidades navales o terrestres. Su cercanía al régimen derrocado no fue obstáculo para su ascenso a contralmirante, grado que obtuvo en enero de 1969, luego de siete años como capitán de navío. Tras dos años como Director General de Personal de la Marina, pasó a la situación de retiro en enero de 1971.

En el retiro, se desempeñó como profesor en la Universidad San Martín de Porres, ocupando por corto tiempo un cargo directivo en esa casa de estudios. No se le conoce militancia ni participación en ningún grupo político.

Otro miembro de esta generación en continuar la tradición naval de la familia fue un hermano del anterior, Alvaro Rotalde de Romaña (1927-), quien ingresó a la Escuela Naval en 1945³⁴. Cinco años después egresó como alférez de fragata³⁵, sirviendo en diversas unidades y dependencias. Ascendió a capitán de corbeta en 1961, y de fragata en 1966, alcanzando el grado de contralmirante, antes de pasar al retiro en 1986. Durante su carrera no ocupó ningún cargo político, tampoco se le conoce militancia o participación política encontrándose en el retiro.

La cuarta generación que se incorporó a la Marina de Guerra, y tercera en continuar la tradición naval familiar, está representada por tres miembros, dos de los cuales fueron hijos del teniente primero Carlos Rotalde Ducommun. El primero fue Gastón Eduardo Rotalde Rotalde (1946 -), quien ingresó a la Escuela Naval en 1963³⁶, graduándose como alférez de fragata en 1969³⁷. Sirvió en diversas unidades y dependencias, alcanzado el grado de capitán de fragata, clase con la que pasó al retiro en 1993. Su hermano, Carlos Miguel Rotalde Rotalde (1948 -), ingresó a la Escuela Naval en

33.- Víctor Andrés García Belaúnde, *Los ministros de Belaúnde 1963-1968 – 1980-1985* (Lima, Editorial Minerva, 1988), p. 309.

34.- *Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú* (Lima, Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, 1993), II, p. 133.

35.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 176.

36.- *Asociación de Ex-Cadetes Navales...*, II, p. 176.

37.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 183.

38.- *Asociación de Ex-Cadetes Navales...*, II, p. 179.

39.- Ortiz, *Escuela Naval del Perú...*, p. 182.

1964³⁸, egresando como alférez de fragata en 1967³⁹. Sirvió en diversas unidades y se calificó como submarinista en diciembre de 1971. En 1984 fue comandante del submarino *Angamos*, pasando al año siguiente a comandar el *Antofagasta*⁴⁰. En 1989 pasó al retiro como capitán de fragata. A los Rotalde Rotalde no se les conoce antecedentes políticos ni han ocupado cargos importantes dentro de la cúpula institucional por la jerarquía que ostentaron cuando aún se encontraban en servicio activo.

El último miembro de la familia en incorporarse a la Marina de Guerra, sin haberse podido determinar el grado de parentesco con los miembros antes citados, es Carlos Alberto Rotalde Amado (1937 -). Estudió ingeniería y se asimiló a la Marina en 1970⁴¹, sirviendo en ella hasta 1991 cuando pasó al retiro como capitán de fragata. Al igual que los otros miembros de la cuarta generación, no se le conoce participación ni militancia partidaria. Al parecer, esta generación optó por desarrollar su carrera naval sin ningún contacto directo o indirecto con el quehacer político, pese a los antecedentes familiares ya enunciados. Por otro lado, el que no hayan alcanzado un grado superior en la Marina también habría impedido que tengan ese tipo de oportunidades.

Al parecer, la actual generación de la familia Rotalde ha optado por no continuar con la tradición naval. Probablemente en ellos se sopesa el que la cuarta generación no alcanzara las más altas jerarquías institucionales, como uno de sus antepasados (el vicealmirante Carlos Rotalde González del Valle), y las mejores condiciones económicas que un profesional civil puede alcanzar en menor tiempo que aquel que presta servicios en la Marina. Las recompensas en este caso puedan llegar después de treinta o más años de servicios, o quizás nunca lleguen.

40.- *Una vez submarinista...*, pp. 62, 107 y 112.

41.- *Asociación de Ex-Cadetes Navales...*, II, p. 207.

Aportaciones sobre la expedición del Obispo de Plasencia a la Mar del Sur

Pedro José Dermit Martínez*

El presente artículo es la segunda parte de “La construcción de las naos del Obispo de Plasencia en Vizcaya. 1536-1539. Pleitos y documentos sevillanos”, publicado en *Derroteros de la Mar del Sur* nº 11, y comprende algunas consideraciones sobre el viaje de la única nao de esa expedición que logró cruzar el Estrecho y navegar por el Pacífico. El autor promete una tercera parte, con lo relativo al arribo de dicha nave a puertos peruanos.

En la primera parte de este artículo habíamos dejado a las naos del Obispo de Plasencia en Sevilla, en el verano de 1539, ya al mando del comendador Francisco de Ribera. Se sabe que abandonaron el Guadalquivir a principios de septiembre y que navegaron hasta la costa patagónica, a donde arribaron en enero de 1540. A partir de ese momento la información es fragmentaria y confusa. Tres o cuatro naves se perdieron en Atlántico antes de ingresar al Estrecho de Magallanes y una regresó a la isla de Santo Tomé, en Guinea, al mando de un capitán Alvarado.

Precisamente de este buque provienen las noticias más fidedignas sobre la expedición, ya que el 17 de julio de 1541 llegó a Lisboa una nao portuguesa que se la había encontrado y un corresponsal, Cristóbal Rayzen, escribió a Sevilla, a un tal Lázaro Alemán¹, contando la peripecia.

Lázaro Alemán debía ser Lázaro Nürnberguer, un comerciante, agente en Sevilla de los Fuguer y yerno del impresor Cromberguer. Lo supongo porque consta que ya en 1534 había propuesto a otro alemán, Hieronymus Koeler², una expedición por el estrecho de Magallanes. Nürnberguer estaba muy relacionado con México y llevaba un diario relatando los acontecimientos náuticos sevillanos, lamentablemente perdido.

- * Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.
- 1.- Carlos Morla Vicuña, *Estudio histórico sobre el descubrimiento de la Patagonia y Tierra de Fuego* (Liezpig, F.A. Brokhaus, 1873), p. 238.
 - 2.- Hermann Kellenbenz, *Los Fugger en España y Portugal* (Valladolid, Junta de Castilla y León, 2000), p. 227.
 - 3.- Pedro Mariño de Lovera, *Crónica del reino de Chile* (Madrid, Ediciones Atlas, 1960), p. 253.

El buque de Santo Tome contó que una de las naos había llegado antes de las demás a la embocadura del Estrecho y allí dejó un mensaje, bajo una cruz.

Una de las naos se había departido de ellos... les decía que 'se iba adelante con el pensamiento de pasar el Estrecho y que, en pasándole les esperaría quince días y que si no vinieren se iría con su viaje al Perú y que esta nao que les dejo la carta llegó un día antes que ellos allí y que creen que no les tomo el temporal que a ellos, porque cuando les dio habría la otra nao andado un buen pedazo y que si alguna pasó el Estrecho fue aquella.

A partir de este momento hay dos posiciones históricas antagónicas sobre la navegación de este buque.

Los “chilenos”, a partir de Mariño de Lovera, Vivar o Rosales, llegando a Thayer o Barros Arana consideran que dicha nave llegó a Perú en salvamento; que su tripulación era un grupo de fracasados que además habían tenido la indecencia de dejar en la playa del Estrecho a su capitán (Ribera) y demás náufragos que les hacían señales para que les auxiliaran. También reconocen que fondearon en la playa del Carnero, doce leguas al sur del la desembocadura del Biobio, y que los indígenas les regalaron un guanaco. Mariño³ menciona que hicieron una aguada en Valparaíso, poco después de la fundación de Santiago del Extremo.

La otra posición es la sostenida por varios historiadores y cosmógrafos de muchísimo peso, y que acredita que aquel solitario buque realizó una hazaña incontrovertible, navegando por regiones hasta entonces inexploradas, y que sus tripulantes efectuaron una detallada prospección de aquellas costas, determinando posiciones precisas de los accidentes geográficos, bautizando numerosas isletas, ancones y calas, y escribiendo un pormenorizado relato o relación que sirvió para que hicieran una carta completa de la actual costa chilena, incluyendo parte de la Tierra de Fuego.

Descubrimiento de Arauco

En una carta relación de don Pedro de La Gasca al Consejo de Indias, escrita en Lima el 21 de septiembre de 1549⁴, se menciona que Valdivia estaba aderezándose para ir a “cincuenta leguas la costa arriba de Santiago, hacia el Estrecho, (donde) había una provincia que llaman Arauco, a la boca de un río donde se hace un buen puerto y según dicen es una provincia de gran cantidad de indios y ovejas y muy fértil y de muchas minas de oro y que en la comarca hay diversas islas ricas y muy grandes”.

Que diferente al relato de Gómez de Alvarado en 1536, recogido por Fernández de Oviedo⁵:

Que El había pasado adelante de aquella provincia de Chile e Picones ciento cincuenta leguas e que cuanto mas iba la tierra mas pobre e fría y estéril e despoblada e de

- 4.- José Pérez de Tudela Bueso, *Documentos relativos a don Pedro de la Gasca* (Madrid, Real Academia de la Historia, 1964), II, p. 496.
- 5.- Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias* (Madrid, Ediciones Atlas, 1959) V, p. 153.
- 6.- *Crónicas del Reino de Chile. Cartas de Don Pedro de Valdivia* (Madrid, Editorial Atlas, 1960), pp. 4 y 15.

grandes ríos, ciénagas e tremedales la halló e mas falta de bastimentos e que halló algunos indios caribes a manera de los juríes, vestidos de pellejos, que no comen sino raíces del campo e que informandose de la tierra de adelante supo e le dijeron que estaba cerca del fin del mundo e le dieron la mesma noticia que el adelantado se tenia antes que lo enviase en Chile. E que queriendo proseguir el viaje hasta el estrecho, hacia tantas aguas e tempestades e frío, que en una jornada se le murieron cien indios de servicio; e viendo esto, e que había veinticinco días que no comían maíz ellos ni sus caballos, ni tenían carne con que sustentarse, los compañeros unánimes le requirieron que se tornase adonde el Adelantado estaba, que hacer otra cosa seria perderse todos.

En doce años había cambiado radicalmente la percepción de ese territorio y, por mucho que pese a los historiadores partidarios de Valdivia, fueron los pilotos y tripulantes del buque del Obispo de Plasencia los que pusieron el pie en Arauco, lo exploraron y bautizaron. Y es natural que allí recalaran, puesto que así estaba señalado en las capitulaciones con la Corona.

Naturalmente, ni a Valdivia ni a sus colonos les convenía que les disputasen aquel prometedor territorio a escasas cincuenta leguas de la sitiada Santiago del Extremo ¿Qué creen ustedes que significan estas palabras de Valdivia en su carta a Hernando Pizarro, el 4 de septiembre de 1545 o en otra que escribió al Rey en esa misma fecha⁶:

y le digo que el peso de la tierra esta en que no venga capitán por el Estrecho que me perturbe a nada hasta que yo envíe relación de tierra con discrecion della; y si estuviere alguno proveído se sobre sea, porque dejando aparte que se perderán todos, si los indios sienten alguna contienda entre cristianos ya V.m. sabe lo que es, como bien acuchillado, porque no deseo sino descubrir e poblar tierras...

Que no venga a ella por el estrecho de Magallanes capitán proveído por Vuestra Magestad ni de las provincias del Perú que me perturbe.

De los historiadores chilenos sólo Morla Vicuña entiende que aquellos navegantes son los descubridores de Arauco y que su presencia allí les confería preferencia sobre Valdivia o Pero Sancho de la Hoz para colonizar aquel territorio. Pero la doctrina general chilena los considera una anécdota bastante penosa.

La versión de Cieza:

Pedro Cieza de León trató personalmente a los navegantes, concretamente a los pilotos del Estrecho, y le dieron una relación que incorporó resumida⁷ a su *Crónica del Perú*:

Dicen los pilotos que la tierra vuelve al sudeste hasta el estrecho de Magallanes. Uno de los navíos que salieron de España con comisión del obispo de Plasencia desembocó por el estrecho, y vino a aportar al puerto de Quilca, que es cerca de Arequipa y de allí fue a la ciudad de los Reyes y a Panamá. Traía buena relación de los grados en

7.- Pedro Cieza de León, *Obras Completas de Pedro Cieza de León. Crónica del Perú* (Madrid, Instituto Fernández de Oviedo, 1985) I, pp. 14 y ss.

8.- Mariano Cuesta, *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica. Islario General* (Madrid, Instituto Fernández de Oviedo, 1984), II, pp. 368 y ss.

que estaba el estrecho, Y de lo que pasaron en su viaje y muy trabajosa navegación; la cual relación no pongo aquí, porque al tiempo que dimos la batalla a Gonzalo Pizarro, cinco leguas de la ciudad del Cuzco, en el valle Xaquixaguana, la dejé entre otros papeles míos y registros, y me la hurtaron, de que me ha pesado mucho; porque quisiera concluir allí esta cuenta. Recíbese mi voluntad en lo que he trabajado, que no ha sido poco, por saber la verdad, mirando las cartas nuevas de marear que se han hecho por los pilotos descubridores de este mar.”

La versión de Alonso de Santa Cruz:

Santa Cruz, que ya había estado con Gaboto en la región, en el Río de La Plata, se descolgó a última hora de esta expedición por causa de un nombramiento de Contino Real. No sólo llegó a conocer la relación que produjeron los pilotos sino también el mapa, y es de general aceptación que su carta de la región del Estrecho de Magallanes está notablemente influenciada por los navegantes de don Gutierre.

Refiriéndose a la Tierra de Fuego relata⁸:

Pero quien mas ha descubierta de esta parte o isla que al presente tratamos es la armada del obispo de Plasencia, que antes de entrar en el estrecho descubrió mas de cien leguas de costa, viendo ser tierra muy muy alta y de muchas montañas y habitada, porque les hicieron hacer muchos fuegos, y pasando el estrecho, a la parte asimismo austral descubrieron la costa mas de sesenta leguas y dos islas muy grandes con un archipiélago de islas pequeñas, junto a las cuales estuvieron algunos días por no les hacer tiempo para salir a la conquista.

Esta misma armada dio fin al descubrimiento y costa que faltaba por la banda del sur al occidente desde este estrecho hasta la tierra del Perú, do descubrió muchos puertos y ríos y algunas islas junto a la costa y principalmente tres que vieron de lejos, distantes del al noroeste por más de doscientas leguas y de la costa más de ciento y en altura de cuarenta y dos grados, pareciéndoles ser cada un de diez o doce leguas de largo y van puestas levante poniente otras muchas islas.

Tiene de largo nordeste sudueste más de treinta leguas, de la cual prosigue la costa al mismo viento por veinte. E a lo largo de ella está una isla grande cortada por medio que se extiende por veinte leguas con la costa (a la parte más occidental de ésta puso por nombre Magallanes al cabo Deseado, aunque no lo notó por isla); tiene de ancho siete y ocho leguas, dicen ser poblada por rastros que vienen de gente; tiene al norte algunos isleos, aunque deshabitados, desde la cual torna a volver la costa al les sureste por treinta leguas hasta alto redondo a quien los de la armada de Magallanes pusieron campana de Roldán. En esta costa se hace una bahía con tres o cuatro islas en ellas, todas rodeadas de bajos, que por ser altas y haber muchas leguas de distancia unas de otras y lo restante de tierra y mar será presto, placiendo a Dios, descubierta con el favor y socorro de Vuestra Majestad, para que presto se acabe de saber con lo mucho sabido lo que parece que resta del orbe y redondez del mundo.

A la parte del poniente de esta tierra es lo que dijimos haber descubierta el armada

9.- Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias* Tercera Parte, Libro XXXIX, Capitulo Primero (Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1992) IV, p. 338.

del obispo de Plasencia, que es una gran bahía llena de nieve en ellas, le pusieron de nombre islas Nevadas. Desde el cabo dicho vuelve la costa casi al oriente por veinte leguas hasta un cabo de muchas sierras nevadas, pasado el cual se hace una gran bahía, la cual hace dentro de sí otras tres más pequeñas al oriente y occidente y mediodía, como a manera de cruz, con dos isleos en medio deshabitados; la isla más austral, por ser mayor que las otras, la llamaron bahía grande, junto a la cual y a la de oriente vieron muchos fuegos que allí hacían los de la tierra, y por eso llamaron aquella tierra Tierra de los Fuegos. Pasada esta gran bahía vuelve la costa al lesnordeste por veinte leguas, esta un cabo dicho del Estrecho, donde vieron asimismo muchos humos, por donde también le dijeron tierra de Humos, en la cual se hace un lago que se puso nombre del estrecho.

Pasado el cabo del estrecho torna a volver la costa al sureste hasta dentro de una gran bahía por casi cuarenta leguas y desde la bahía torna a volver al nordeste casi por cincuenta, hasta un cabo que está junto una bahía dicha de las Islas, la cual está en medio de dos cabos y delante de ella dos isletas; toda la costa dicha está llena de bahías grandes y pequeñas, la cual también descubrió el armada del obispo de Plasencia, como arriba dijimos. El cabo dicho está sesenta leguas al es nordeste de la boca del estrecho, pasado el cual y bahía de las islas torna a volver la costa al sureste.

Versión de Gonzalo Fernández de Oviedo⁹

Capítulo Primero, Relatando la geografía de la tierra e mares australes, desde la boca occidental del Estrecho de Magallanes, hasta el puerto de la ciudad de Panamá, reservando para en su tiempo lo que está por saberse de lo incógnito del dicho Estrecho a esta parte.

En el embocamiento del famoso estrecho de Magallanes, a la parte occidental, hay dos puntos en su entrada e salida por allí: la que está a la parte de la línea equinoccial, se dice Cabo Deseado, e la que está al oposito, de la otra parte hacia el polo antártico, se llama asimesmo Cabo Deseado; e con el que dije que está hacia la Equinoccial, están próximas a él por allí muchas islas que se llaman el archipiélago del Cabo Deseado, las cuales ni sus nombres particularmente no sabemos, ni de la costa de la Tierra Firme que continúa con el dicho cabo hacia la línea equinoccial por la mar Austral.

Puesta una regla o un hilo derechamente desde el dicho Cabo Deseado hasta el cabo del Anguilla, en aquella distancia, medido aquello con un compás, hay ochocientas e cincuenta leguas de camino en la carta del Cosmógrafo Alonso de Chaves...

Este cabo del Anguilla es en la gobernación del adelantado don Diego de Almagro; pero háse de advertir que estas ochocientas e cincuenta leguas; midiéndolas como es dicho por tierra, incógnita, háse de esperar que el tiempo mostrará adelante que son muchas más, cuando puntual e ciertamente se sepa la costa; e no me maravillaría que fuesen más de mil e quinientas, a causa de las entradas e salidas de las puntas e ancones e promontorios que la mar e la tierra en la costa, de necesidad, ha de tener. Y eso decirlo han los que me subcedieren, e yo diré lo que más desta materia supiere en mi tiempo, como se vaya sabiendo e verificándose lo que agora no se sabe, con lo que más me ocurriere. Bien es verdad que una nao que llevó un hijo del licenciado Vargas,

10.- Agustín de Zárate, *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995), p. 105.

que su hermano es obispo de Plasencia, don Gutiérrez de Vargas, derecho fue al dicho Estrecho, e lo pasó e llegó al puerto de Lima. E yo he visto una figura desta pausa o tierra incógnita, e no le di crédito porque no sé quién la hizo; ni quiero negarla, pues que si es vera, presto se pondrá en la carta de navegar. Y esto se quede así en aquesta pausa incógnita, dentro de la cual ha de haber e saberse muchos secretos.

Agustín de Zárate¹⁰:

Y de ser la costa bien poblada hasta mas de cuarenta grados de costa dio noticia un navío de la armada que envió Don Graviel de Carvajal, obispo de Placencia, que embocó por el estrecho de Magallanes y de allí vino costeano la tierra azia el Norte hasta llegar al puerto de la ciudad de Los Reyes. En este navío fueron los primeros ratones que en el Perú hubo, pues antes no los avia y después acá han acudido en gran numero por todas las ciudades del Perú, créese que yendo entre caxas o fardeles de mercaderías que van de unas partes a otras y así los llaman los indios ococha, que quiere decir cosa salida de la mar.

Luego hubo un descubrimiento, según Alonso de Santa Cruz, una relación o relato de los acontecimientos, según Cieza y la relación contenía mención de poblaciones numerosas hasta los cuarenta grados, según Zárate.

Por último una figura (o carta) según Gonzalo Fernández de Oviedo y el propio Cieza. Desde luego mucho más de lo que cuentan los chilenos, un trabajo interesante, profesional, que cerró el perfil de la costa de Sudamérica en el cuadrante sur de su costa occidental¹¹.

¿No ha quedado nada de todo ello? Como decía, el trabajo gráfico de Alonso de Santa Cruz, su Islario, estaba influenciado por la figura que nos relata Oviedo. Supongo que los mapas sucesivos traerían su origen en aquel, pero la casualidad iba a permitirnos encontrar una buena parte de aquel dibujo y la mayoría de la nomenclatura, ajena a la de Valdivia o sus causahabientes.

El mapa del Museo Naval

En un artículo aparecido en Madrid en 1970, publicado por el Instituto Fernández de Oviedo¹² en el segundo tomo de un libro de homenaje al profesor D. Ciriaco Pérez Bustamante, se dio noticia de una carta inédita de Chile y Perú dibujada en un pergamino que había servido de forro a dos libros. Ambos estaban en la Real Academia de la Historia, entre los denominados “Papeles de los Jesuitas”. Al restaurar dichos libros

11.- Ver por ejemplo el Planisferio de Diego Ribero de 1529, en el que está en blanco todo ese cuadrante occidental del subcontinente, a partir de 10° sur hasta el Estrecho [Cerezo Martínez, *Cartografía náutica española de los siglos XIV, XV y XVI* (Madrid, Editorial Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994).

12.- *Homenaje a D. Ciriaco Pérez-Bustamante* (Madrid, Instituto Fernández de Oviedo, 1970), II, p. 291.

13.- Cerezo Martínez, *Cartografía náutica española...*, p. 232.

los encontraron y se percataron que eran dos partes de un mismo pergamino por unas marcas idénticas que ambos contenían.

Los autores del artículo eran el prestigioso almirante Julio Guillén, antiguo director del Museo Naval y compilador de cartografía, y don Roberto Barreiro Meiro, también estudioso de los mapas de la región patagónica. Esta carta contenía unos nombres geográficos muy diferentes de los actuales, probablemente portugueses y anteriores a finales del siglo XVI. Falta una pequeña porción de territorio chileno, justo al sur del 37°.

Yo creo que nos encontramos en presencia de la figura que menciona Oviedo por una barra o escala que recorre la carta por el meridiano, desde el 37° o 38° de latitud sur hasta 39 grados más al norte, es decir hasta pasado el primer grado de latitud norte.

Es una manera de expresar las leguas, a diecisiete y media por grado, que separaban el límite norte de la gobernación del Estrecho con el pueblo de Santiago, referencia de las gobernaciones de Pizarro, Almagro y Mendoza en 1534 y años siguientes. En tiempos del licenciado Gasca, 1548, surgieron unos límites nuevos en la Mar del Sur, en Chile a partir de Copiapó, sin otras referencias externas, a la vez que Nueva Toledo quedaba prácticamente olvidado, engullido como parte de Perú.

Podría haber provenido de Alcazaba o Pedro de Mendoza, pero ninguno de ellos navegó por esas costas de la Mar del Sur ni bautizó las caletas. Almagro sí llegó a enviar navíos por ellas, pero éstos no llegaron tan al sur ni sus pilotos fueron capaces de dejar trazadas cartas marinas. Además, mencionarían Puerto Quintero, su única aportación que llegó a perpetuarse.

La toponimia que recoge la carta, de sur a norte es la siguiente: de papi, inaca, tapici, de chile, p: deseado, coac, tapica, buena madre, ancon de antas, ancon de buen abrigo, blanco, martin, las arenas, arbolledas, mipirao, de guado, baxo cuanha mucco, de guado mipirao, cabo de fortuna, buena vista, san blas, xesanbehoba, cabo talhado, axapas, ullo, tambo palla y arequipa, r: de quanama, r: de montanhas, mochate, p: de velas, lanasca, pallmo, xilhones, b: demo, sangalan, chimca, laguna, chillera, garico, pachacama, lima, ciudade de los reis, p: bueno, p: de salinas, quarba, aranca, guarmei, calmas, mabacha, p: de san froll, ganape, tengui, malabrigo, paquas moio, daguia.

Comienza en cabo Daguia, lo que encaja con el relato de Oviedo, cuya figura comienza en Anguila. El perfil del estrecho viene aceptablemente establecido, pero la Tierra de Fuego queda sin cerrar al sureste a pesar de que las costas podrían converger. Mezcla unas toponimias comunes de los españoles de la época de las guerras civiles de Perú como Sangallán con otras originales, en Chile.

La carta de Sebastián López¹³ de 1590 tiene unos trazos absolutamente idénticos al trozo correspondiente de esta carta. Otra carta del Atlas de Juan Riego (Alias) “Oliva” de 1591, es idéntica en los contornos pero, según los autores de ese artículo, contiene una toponimia absolutamente diferente.

14.- Archivo General de Indias, Indiferente 1964, L 11, f. 313-4, 9/10/1549: “En lo que decís que os han hablado ciertos hombres de mar que desean ir a tentar el paso del estrecho de Magallanes

Conclusión:

Creo que debe reconocerse el esfuerzo descubridor del buque del Obispo de Plasencia que traspasó el estrecho de Magallanes y llegó a Perú y Panamá. Es indiscutible que navegaron al albur de las tormentas, pero que también fueron capaces de restablecer su propio rumbo, que sondearon al sur y norte del estrecho, que bautizaron aquellos accidentes geográficos que representaban un interés para la navegación, que arrumbaron la nao a su objetivo primario, el límite con la gobernación de Pedro de Mendoza, hacia el 37° sur, exploraron la región y después escaparon a tierra de cristianos, a la gobernación de Pizarro, habiendo constancia de que la nao estuvo primero en Quilca y Arequipa, y que después fue a Lima e incluso a Panamá. Geográficamente hubo una exploración de una región hasta entonces desconocida: Arauco, los canales y las costas adyacentes al estrecho de Magallanes. Si mi teoría es cierta, aquel buque iba a causar un gran revuelo y sus pasos iban a ser seguidos por otros expedicionarios. Lo veremos en un próximo artículo, en el que trataremos de la fecha en que la nao arribó a Quilca, la identidad de los pilotos y los diferentes émulos que tuvieron por tierra y por mar.

Una elucubración:

En otoño de 1549 un consejero de Indias fue enviado a Sevilla para tomar cuentas a la Casa de Contratación: don Hernán Pérez de La Fuente, canónigo de Zamora.

Estando en la ciudad del Betis fue abordado por unos anónimos hombres de mar¹⁴ que le propusieron les diera autorización para una navegación hasta Perú, ya que tenían constancia de que la tierra al sur del estrecho de Magallanes podía ser una isla. La descripción que hicieron de la Tierra de Fuego no puede ser más ilustrativa, la comparaban a Sicilia. De ello deducían que un ancho mar quedaba al sur, franco para llevarles desde España a Perú.

El conocimiento de la realidad de esa Tierra sólo puede atribuirse a gentes de Magallanes o Loaisa, tres décadas antes, o a las del Obispo, en ocho años anterior a estos hechos. En el terreno de la lógica, eran esos pilotos que menciona Cieza los que estaban en disposición de aventurar esa ruta en ese momento. Probablemente llegarían a intuir lo cerca que habían estado del cabo que con el tiempo se llamaría de Hornos y los beneficios de esa ruta a Perú. ¿Quizás habían franqueado ya ese paso, llevados por la tormenta y lo mantuvieron en secreto? No se trata más que de elucubraciones, pero

si se les da licencia para ello y aun apuntan que descubrirán la costa que esta de la parte del Sur con sospecha que ella podría ser isla como es la de Sicilia con la punta de Italia o que no sería mucho que así fuese e que hubiera mar ancha tras ella por donde ir al Perú, será bien que tomeis los memoriales que os diesen sobre ello y los tengais con vos para que venido se platique”.

Aportaciones sobre la expedición del obispo de Plasencia...

me gustaría oír otra explicación mejor fundada a aquella desconcertante proposición al canónigo De la Fuente. Por una vez una palabra vale más que cien imágenes ¡Sicilia! Que buena comparación.

Quitter l'Europe pour l'Amérique: mode d'emploi d'une quête missionnaire

Aliocha Maldavsky*

Depuis que Christophe Colomb mit le pied sur une île des Caraïbes en 1492 jusqu'à la fin de la période coloniale, dans la première moitié du XIXe siècle, des milliers de bateaux ont participé à un des plus importants mouvements migratoires de l'histoire. Quitter l'Europe pour l'Amérique fut le rêve de milliers d'Européens, tentés par les perspectives d'une vie meilleure, faite de richesses et de renommée. Certains réussirent à l'obtenir, d'autres durent déchanter, la réalité américaine n'étant pas toujours à la hauteur de leurs espérances.

Parmi eux des religieux, appelés missionnaires parce qu'ils partaient pour la mission des Indes avec l'objectif de convertir et d'évangéliser des Indiens, sans toujours savoir ce qui les attendait à l'arrivée. On pense que durant toute l'époque coloniale, l'Espagne expédia au Nouveau Monde 15,447 missionnaires¹. Dans une acception large, qui correspond au vœu d'obéissance au pape en ce qui concerne la Compagnie de Jésus, dont il sera ici question, la mission est un déplacement, la réalisation de la «mobilité apostolique», la pérégrination qui fait partie d'un héritage évangélique et médiéval². Du point de vue de la géographie, cet apostolat universel englobe néanmoins des espaces nettement différenciés en termes spirituels. On distingue entre une Europe, si ce n'est entièrement catholique, du moins chrétienne, territoire de mission dont la population doit être éduquée ou ramenée dans le giron de l'Église romaine, et le reste du monde, territoire de l'infidélité et de la gentilité, donc espace essentiellement de conversion et d'expansion de la foi. Une telle distinction entretient la problématique missionnaire dans une alternative intérieur-extérieur, dont le sens n'apparaît clairement que dans une optique européenne, voire européocentriste, laissant percevoir en négatif toute la charge d'exotisme attribuée aux départs outre-mer. La mission est alors un déplacement vers les lieux où se trouvent les populations non converties ou récemment converties au catholicisme, autrement dit les "Indes".

Ainsi, celui qui demande à partir aux Indes et qui s'apprête à traverser l'océan At-

* Institut Catholique, Paris, Francia.

1.- Thomas Calvo, *L'Amérique ibérique de 1570 à 1910* (Paris, 1994), p. 157.

2.- Adriano Prosperi, "L'Europa cristiana e il mondo: alle origini dell'idea di missione", *Dimensioni e problemi della ricerca storica*, n° 2 (1992), pp. 189-220.

l'antique sait qu'il se prépare à un voyage la plupart du temps sans retour. Que signifie la perspective de cet "exil perpétuel", semblable à la mort, pour les candidats à la mission? A quoi rêvent-ils lorsqu'ils demandent à partir? Comment un ordre religieux comme la Compagnie de Jésus encadre-t-il ces rêves et dans quelle mesure les entretient-il?

Sans perdre de vue le contexte de la colonisation et du transfert des institutions religieuses espagnoles en Amérique, je voudrais éclairer la dimension individuelle de cette quête missionnaire. Non parce qu'elle peut être légitimement l'objet de notre curiosité au début du XXI^e siècle, mais parce que dès le XVI^e siècle il en fut tenu compte par les institutions religieuses elles-mêmes sur ce même registre. Parmi elles, la Compagnie de Jésus, dont la richesse de la documentation permet d'aborder cette quête du point de vue des individus qui en font l'expérience. Ainsi, dans le premier tiers du XVII^e siècle, les jésuites ont déjà une longue expérience de l'administration des vocations missionnaires au sein même de l'ordre et jouissent d'un grand prestige comme ordre missionnaire dans le monde catholique post-tridentin.

Pour établir ce lien entre la dimension collective de la mission et les destins individuels de ceux qui y participent, je m'attacherai plus particulièrement à l'exemple de la Compagnie de Jésus que j'ai étudié dans le cadre de la province du Pérou.

1. Participer au maintien des institutions coloniales

Les missionnaires participent à la mise en place et au maintien des institutions coloniales dans les territoires américains, contrôlés par le roi d'Espagne.

Le Patronage royal sur les Indes occidentales : l'Amérique espagnole

La conquête se fonde sur la participation active de la Couronne à l'entreprise de conversion et d'évangélisation des populations indigènes d'Amérique. C'est pourquoi, les institutions religieuses des Empires coloniaux de l'Espagne et du Portugal sont, dès la fin du XV^e siècle, soumises au Patronage royal, le pape n'intervenant en principe que pour accorder sa caution spirituelle. C'est donc la couronne de Castille³ qui administre l'Eglise américaine et décide par conséquent de la création et de la délimitation des évêchés⁴ et des provinces ecclésiastiques, nomme les prélats et autorise la tenue de conciles, permet la fondation d'églises, de couvents, et en particulier autorise les transferts de religieux européens vers les territoires d'outre-mer.

Dans le cadre du Patronage royal, la conquête et la domination impériales se trouvent justifiées par la perspective de la conversion au catholicisme des populations indigènes.

- 3.- Les bulles *Romanus Pontifex* (1455), *Cum dudum affligebant* (1456), et surtout *Inter Cætera* (1493), *Eximie Devotionis* (1493 et 1501), *Universalis Ecclesie regiminis* (1508) et *Exponi nobis* (1523) sont le cadre légal du Patronage Royal de l'Espagne dans les Indes occidentales.
- 4.- Panamá (1513); Nicaragua (1531), Cuzco (créé en 1537), Lima (1541), Popayán (1546), Quito (1546), Paraguay (1547), Charcas, aujourd'hui Sucre (1552), Santiago de Chile (1561), La Imperial (1564). Tucumán (1570).

Les religieux ont donc pour rôle de "décharger la conscience" du roi, selon la formule consacrée. Cela explique que les expéditions de missionnaires soient strictement contrôlées par la Couronne qui non seulement délivre les autorisations d'embarquement mais finance totalement leur organisation.

Les institutions religieuses dans l'Amérique coloniale

Les ordres mendiants, Franciscains, Dominicains, mais aussi les Augustins, les Mercedaires, puis les Jésuites, à partir des années 1570, sont les principaux acteurs de l'entreprise de conversion et d'évangélisation des Indiens à partir des couvents et des collèges fondés dans les principaux centres urbains espagnols⁵ et dans le cadre des paroisses rurales (qu'on appelle doctrinas). Ils constituent l'essentiel du personnel religieux, le clergé séculier étant largement minoritaire jusqu'à la première moitié du XVII^e siècle⁶.

Erigés dès le début du XVI^e siècle, les diocèses et les provinces ecclésiastiques constituent comme en Europe les cadres institutionnels d'une Eglise qui croît au rythme de la formation de la société coloniale, constituée aussi bien d'immigrants venus d'Espagne que de créoles, les enfants des colons, de métis, noirs. L'Eglise recrute donc aussi peu à peu dans cette population locale d'origine européenne, formée dans les collèges et les universités qui se créent dès le milieu du XVI^e siècle, particulièrement à Mexico et à Lima.

Séparés en théorie de la population hispanique, les Indiens vivent dans leur grande majorité dans des communautés rurales, réorganisées pour la plupart dans le dernier tiers du XVI^e siècle par les fonctionnaires de la Couronne. Ces paroisses d'Indiens, appelées doctrinas, constituent l'unité de base de l'évangélisation et de l'encadrement religieux et civil. Elles sont tenues par les ordres religieux et peu à peu reprises en main par les prêtres séculiers qui commencent à être formés sur place dans le courant du XVII^e siècle.

Mais l'action des ordres religieux ne se limite pas à l'évangélisation des Indiens. Ils sont en effet très nombreux en ville. Ainsi, en 1614 à Lima, sur les 25,447 habitants, on dénombrait 1,714 réguliers (hommes et femmes) et environ 300 prêtres séculiers. Parmi ces religieux, 367 sont des jésuites. Ils y assurent l'enseignement de la doctrine chrétienne, l'enseignement supérieur, la direction de conscience, la gestion de confréries de laïcs espagnols, noirs, mulâtres et indiens.

Hors des villes, les religieux assurent la cure des âmes dans les (villages) doctrinas

- 5.- Pedro Borges (dir.), *Historia de la Iglesia en Hispanoamérica y Filipinas, siglos XV-XIX*, 2 vols (Madrid, B.A.C., 1992), p. 208-244; Fernando de Armas Medina, *Cristianización del Perú, 1532-1600* (Sevilla, C.S.I.C., Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla, 1953), 636 pages, pp. 15-50.
- 6.- Constantino Bayle, *El clero secular y la evangelización de América* (Madrid, 1950), pp. 161-194; Vicente Rodríguez Valencia, "El clero secular de Suramérica en tiempos de Santo Toribio de Mogrovejo", *Anthologica Annuaria* 5, Roma, pp. 313-415, p. 341.

d'Indiens. Ils s'acquittent parfois de missions hors des territoires contrôlés par les Espagnols auprès d'Indiens non convertis au christianisme, mais aussi, et en particulier les jésuites, ils effectuent des missions qu'on appelle volantes, d'une durée limitée de quelques jours à quelques semaines, dans les villages autour des villes coloniales. Ces missions constituent des moments forts du processus d'évangélisation.

Ainsi, en ce qui concerne les jésuites, les premières expéditions pour le Pérou de 1567 et pour le Mexique de 1570 fondent deux nouvelles provinces qui, à l'image et ressemblance de leurs sœurs européennes, assument très tôt la même structure et des ministères comparables. Comme en Europe, les jésuites fondent des collèges pour la formation des élites locales, dispensent entre autres des leçons de théologie dans les universités, prêchent les jours de fête, organisent des congrégations mariales, enseignent la doctrine chrétienne et administrent plus particulièrement le sacrement de pénitence. Ils ont, bien sûr, des activités supplémentaires en raison de la spécificité de la majorité de la population, composée d'Indiens, mais aussi d'esclaves noirs, néo-convertis ou à convertir. C'est cette spécificité, qui repose sur l'entreprise de conversion, qui fait de ces nouvelles fondations des provinces missionnaires au sens large, si on les compare à leurs sœurs européennes. L'exportation des cadres administratifs et de tous les consuetudinaria de l'ordre montre que la fondation des provinces jésuites de l'Amérique espagnole dans le cadre du Patronage royal et dans le contexte de la société coloniale ne se définit pas seulement comme un instrument pour la mission de conversion des populations indigènes, mais revêt une signification plus large. L'universalité de l'apostolat se conjugue ainsi avec l'unité du Corps de la Compagnie, malgré sa dispersion.

Par conséquent, du point de vue de l'institution, le transfert de religieux européens vers le Nouveau Monde permet d'assurer l'unité de l'ordre, et du point de vue de la couronne il contribue à la cohésion des institutions coloniales.

Pourquoi envoyer des religieux européens aux Indes?

Les ordres religieux poursuivent plusieurs objectifs lorsqu'ils demandent au roi d'Espagne de financer des expéditions de religieux européens. Cela leur permet d'une part d'accroître leurs effectifs afin de peupler leurs couvents ou leurs collèges de Lima, Cuzco, Mexico, Santa Fe de Bogotá. Il s'agit également d'élargir leur influence dans les différents territoires contrôlés par les Espagnols, en créant de nouveaux couvents ou collèges dans les villes ou en fondant de nouvelles provinces, à la frontière des territoires conquis par les Espagnols. Dans ces conditions, ils assument un rôle politique de préservation de la frontière, notamment avec l'empire portugais, au Paraguay par exemple. Ainsi, dix expéditions de jésuites ont lieu pour le Pérou et plus généralement l'Amérique du Sud entre 1567 et 1600, qui mènent à Lima et au-delà environ 165 jésuites d'Europe. Jusque dans les années 1580, le nombre d'expéditionnaires est rarement supérieur à 15 et de 1567 à 1580 (13 ans), 68 jésuites partent répartis en 5 grandes expéditions (une sixième concerne 3 individus). Le nombre s'accroît ensuite, puisque de 1584 à 1598 (14 ans), ce sont 97 jésuites qui prennent le départ, répartis en 4 expéditions. Cela coïncide avec l'élargissement de l'action missionnaire de la

Compagnie de Jésus vers le Chili et le Paraguay. En 1604, l'expédition la plus nombreuse mène 45 jésuites à Lima afin de participer à la création d'une nouvelle province destinée à gérer les territoires concernés par les missions aux frontières.

Mais au delà de raisons strictement missionnaires, qui constituent généralement la principale motivation de l'accord de la Couronne, les ordres religieux souhaitent également maintenir un équilibre entre les religieux originaires d'Europe et ceux qui entrent dans l'ordre sur place. Ce sont soit des Européens (Espagnols mais aussi Portugais) qui ont fait le voyage en tant que laïcs, soit des enfants d'Espagnols, c'est à dire des créoles. Cette "créolisation" du personnel religieux et de la société coloniale en général ne va pas sans frictions ni rivalités. La correspondance distille dès 1569 une image défavorable des créoles et des métis, qualifiés d'inconstants et de paresseux. Un père jésuite écrit que "les natifs de la terre, qui s'appellent créoles ou métis, sont si inconstants et paresseux, gâtés et ombrageux, qu'il ne faut d'aucune manière les recevoir avant l'âge de vingt ans"⁷. Un autre écrit que les créoles sont "très libres, élevés dans l'agrément et ses amis, des gens impies et pas du tout amis de la prière et de la mortification, sans grandes capacités et extrêmement inconstants"⁸. Dans le cadre de la Compagnie de Jésus, le transfert de religieux formés en Europe doit permettre de maintenir l'unité même de l'ordre, mise en danger par la nécessaire dispersion de ses membres et la diversité du recrutement. Car la Compagnie ne peut se passer de recruter des locaux, en raison de leur maîtrise des langues locales, nécessaires à l'évangélisation. De 1576, huit ans après la fondation de la province du Pérou, à 1637, la proportion de créoles passe de 13,7% à 38%, alors que les effectifs totaux passent de 73 à 490, c'est à dire qu'ils sont multipliés par six⁹.

7.- Lettre du père Luis Lopez au général François de Borgia, Lima, le 29 décembre 1569, *Monumenta Peruana* (Rome, 1954), t. I, doc. 68, pp. 332-333: "los nacidos en la tierra, que se llaman criollos o mestizos, son tan inconstantes y flojos, regalonzones y unbratiles, que por ninguna via se sufre recibirlos, si no pasan los veinte años".

8.- Catalogue de 1571, *Monumenta Peruana...*, t. I, doc. 90, p. 447: "muy libres, criados en regalo y amigos dél, indevotos y nada aficionados a cosas de oración y mortificación, poca capacidad, grandissimamente inconstantes".

9.- Pour l'étude statistique des catalogues du personnel de la province péruvienne voir Aliocha Maldavsky, *Recherches sur l'identité missionnaire de la province péruvienne de la Compagnie de Jésus (1568-1640)*, Thèse de Doctorat soutenue à l'Université Paris X-Nanterre, décembre 2000, chapitre 3 : "La constitution d'un personnel missionnaire", pp. 232-305.

Américains et Européens dans la Compagnie de Jésus au Pérou: 1576-1637¹⁰

	1576	1583	1595	1601	1613	
1637						
Américains	10	25	38	38	77	187
Proportion dans la province	13.7%	18.4%	15.9%	14.1%	23.4%	38%
						(52.4%)
Européens¹¹	63	111	204	241	288	301
			(201)	(230)	(252)	(170)
Nés en Europe, recrutés en Amérique	34	62	110	146	184	117
Proportion dans la Province	46.6%	45.6%	46%	54.3%	55.6%	(32.7%)
Nés et Recrutés en Europe	29	49	91	85	68	53
Proportion dans la province	39.7%	36%	38.1%	31.6%	21%	(14.9%)
Ensemble des données disponibles	73	136	239	269	329	357
	100%	100%	98%	96%	89.6%	72.8%
Nombre total de jésuites	73	136	244	280	367	490

Si partir aux Indes revient à participer au processus de transfert des institutions espagnoles dans les territoires conquis et colonisés, les enjeux politiques et sociaux du maintien d'une présence européenne dans les institutions coloniales sont loin de la quête missionnaire individuelle qui pousse les religieux européens à franchir le pas de demander à traverser l'océan. Mais de la demande à la réalisation du vœu de mission, plusieurs étapes doivent être franchies qui relèvent de l'administration des vocations missionnaires.

2. Susciter et administrer les vocations

Les archives centrales de la Compagnie de Jésus montrent que dès les années 1560 se met en place une bureaucratie destinée à administrer les vocations missionnaires dans l'ordre.

10.- Aliocha Maldavsky, *op. cit.*, p. 271.

11.- Nous indiquons entre parenthèses le nombre pour le quel les données sont effectivement disponibles. Il ne coïncide pas forcément avec la différence entre le nombre total de jésuites et le nombre d'Américains car l'indication du lieu de naissance ne figure pas pour certains individus.

L'administration des vocations jésuites

Dans la deuxième moitié du XVI^e siècle se construit progressivement une procédure de candidature au départ outre-mer. Les aspirants européens à la mission doivent écrire une lettre de demande des Indes, dite "Indipeta", qu'ils adressent au général de l'ordre. Leur nom vient généralement remplir une "liste de ceux qui demandent les Indes", dont les noms sont classés par années, et dont on trouve la trace dans les archives. Quatorze mille lettres sont ainsi conservées dans les archives romaines. Alors que des appels à candidature sont lancés dès 1558, c'est à dire moins de vingt ans après la création de l'ordre, l'archivage systématique des lettres commence dans les années 1580, lorsque les effectifs de l'ordre dépassent les 5000 personnes et que la dimension mondiale de leur dispersion devient une réalité. C'est cet archivage et le soin accordé à la conservation des lettres qui indique la création d'une véritable administration des vocations¹².

Ce sont généralement les provinces d'outre-mer qui demandent à Rome de leur envoyer des recrues européennes. Elles envoient un procureur qui, dans le cas des provinces américaines, soumises au Patronage royal, passe d'abord par l'Espagne puis fait le voyage jusqu'à Rome. Il se charge de demander les autorisations nécessaires au roi et, lors de ses déplacements dans les collèges espagnols, mais aussi italiens, s'emploie à réveiller les vocations missionnaires parmi les jeunes jésuites. C'est alors souvent lors du passage d'un procureur que sont rédigées les lettres de demande des Indes. Le choix est ensuite fait à Rome, sur la base des listes déjà établies et des informations recueillies par le procureur. Une liste définitive est ensuite établie et les jésuites peuvent commencer à se regrouper pour partir. Il n'est pas rare que plusieurs expéditions soient organisées en même temps pour des destinations différentes. Ainsi, si on se limite au domaine espagnol, entre 1604 et 1605, des expéditions de jésuites partent pour le Pérou, la Nouvelle Grenade, la Nouvelle Espagne (c'est à dire le Mexique) et les Philippines, regroupant plus de soixante-dix religieux.

C'est surtout la perspective de s'employer à la conversion et à l'évangélisation des Indiens qui motive les candidats européens à la mission. Cette espérance est entretenue par l'exemple de missionnaires célèbres, comme François-Xavier, mais surtout par la lecture dans les collèges des lettres venues des provinces d'outre-mer. Dès les années

12.- Sur les lettres "Indipetae", voir Charlotte de Castelna, "Election et vocation: le choix des missionnaires dans la province jésuite du Portugal à la fin du XVI^e siècle" et Aliocha Maldavsky, "Administrer les vocations missionnaires. Les Indipetae et l'organisation des expéditions de missionnaires aux Indes Occidentales au début du XVII^e siècle", *communications au colloque du Groupe de recherches sur les missions religieuses ibériques modernes*, Histoire Culturelle et Histoire sociale: les missions religieuses dans le monde ibérique à paraître dans *les Mélanges de l'École française de Rome en 2002. Ces lettres de demande des Indes font actuellement l'objet d'une étude par le Groupe de Recherche sur les missions ibériques au sein de l'École des hautes études en sciences sociales, auquel appartient l'auteur de ces lignes.*

1550, s'organise une véritable propagande de la mission à travers la traduction des lettres arrivées d'Inde, sous le titre de *Avisi particolari dell'Indie di Portugallo*.

Cette propagande se poursuit au XVII^e siècle, pour aboutir au XVIII^e siècle aux *Lettres édifiantes et curieuses* que le public connaît aujourd'hui. L'exemple d'une de ces œuvres, publiée par un jésuite du Pérou, permet de comprendre comment la réalité des provinces d'outre-mer reste en deçà des informations auxquelles les jésuites d'Europe peuvent avoir accès.

La propagande pour la mission

A l'occasion de son séjour en Europe, entre 1602 et 1604, en tant que procureur de la province péruvienne, Diego de Torres Bollo publia en 1603 en italien et à Rome un texte d'une soixantaine de pages intitulé *Relatione breve del P. Diego de Torres della Compagnia di Giesu, procuratore della provincia del Peru*, rédigé certainement lors de son séjour en Italie, au moment même où il organisait le recrutement de futurs missionnaires. Plaidoyer pour la mission des Indiens du Pérou, ce texte est destiné aux jésuites d'Europe afin de susciter des vocations pour la mission¹³.

13.- Parti du Pérou en mai 1601, Diego de Torres Bollo arrive à San Lucar de Barrameda en avril 1602, après plusieurs haltes en raison de difficultés liées à la navigation. *Monumenta Peruana* (Rome, 1981), t. VII, pp. 491, 629 et 964. Après un séjour de plusieurs mois en Espagne (Séville, Valladolid, Burgos, Vergara, Loyola), il prend la route de l'Italie, en passant par la France. Il s'arrête à Bordeaux, puis à Lyon (15 octobre). En France, le jésuite espagnol peut circuler en sécurité depuis la paix de Vervins, signée en 1598 (2 mai). Il passe sans doute au collège jésuite de la Madeleine, où les jésuites, malgré leur expulsion de la ville en 1589, ont pu se réinstaller en 1597, la Compagnie n'ayant pas été supprimée dans le sud du Royaume en 1594. Il ne leur est néanmoins pas permis d'enseigner avant fin 1603, date du rétablissement de la Compagnie en France par Henri IV (Pierre Delattre, *Les établissements des jésuites en France depuis quatre siècles*, Enghien-Wetteren, t.1, col. 740-741). Il s'arrête à Milan octobre 1602, et il y rencontre Federico Borromeo, cardinal archevêque (de 1595 à 1630), fondateur de la bibliothèque ambrosienne et cousin de Charles, le célèbre évêque réformateur, pour la canonisation duquel des démarches sont alors en cours. Il arrive au plus tard à Rome en février 1603 [*Monumenta Peruana* (Rome, 1986), t. VIII, doc. 5, p. 12] où il reste au moins trois mois. Sur le chemin du retour il est en avril à Assise, puis à Lorette, à Reggio-Emilia et à Milan où il reste pour cause de maladie et rencontre à nouveau Borromée ainsi que le gouverneur espagnol, don Pedro Enriquez, comte de Fuentes qui le loge (*Monumenta Peruana...*, t. VIII, doc. 91, §1). Il est à nouveau à Bordeaux le 25 juillet d'où il ramène en Espagne les restes de Martín Gutierrez, mort dans les mains des protestants en 1573 sur le chemin de la Troisième congrégation générale. Le 8 août il est à Valladolid, où se trouve la cour de Philippe III, qu'il accompagne à Valence en décembre 1603 et janvier 1604. Il devait lui donner des reliques de la part du cardinal Federico Borromeo afin de l'intéresser à la canonisation de Charles. Il est alors en contact avec le conseil des Indes et le comte de Lemos, président du conseil, auquel il a remis un rapport sur le Pérou (*Monumenta Peruana...*, t. VIII, doc. 125 §1). Le 30 mars 1604, il s'embarque pour Lima avec un important contingent de jésuites européens recrutés au cours du voyage.

Le texte fut publié à Rome en 1603 puis très rapidement traduit et publié dans les principaux centres d'impression européens. Sa diffusion fut rapide puisqu'il arriva dans la bibliothèque d'Henri IV dès juillet 1604 dans sa traduction française éditée la même année et connut même une traduction en polonais dès 1603¹⁴. L'exemplaire que nous avons étudié est une édition en italien publiée à Venise en 1604. Son titre complet est: *Relatione breve del P. Diego de Torres della Compagnia di Giesu, procuratore della provincia del Peru, circa il frutto che si raccoglie con gli Indiani di quel Regno. Dove si raccontano anche alcuni particolari notabili successi gli anni prossimi passati. Per consolazione de i Religiosi di detta Compagnia in Europa. Al fine s'aggiunge la lettera annua dell'Isole Filippine del 1600*.

Conformément à la tradition d'édition de lettres de mission, vivante dans la Compagnie de Jésus depuis le milieu du XVI^e siècle, il s'agit d'un montage de lettres de missionnaires, tirées pour la plupart de lettres annuelles. Mais la particularité du travail de Diego Torres Bollo est qu'il a essayé de donner à ces différentes lettres, dont la plus ancienne date de 1589 et les plus récentes de 1602, une unité apparente en rédigeant une introduction et une conclusion ainsi que des transitions. Ce travail a été achevé à Rome le 25 février 1603, lieu et date que l'auteur indique en conclusion de l'ouvrage avant sa signature. Les différentes lettres sont traduites du castillan à l'italien avec parfois des résumés ou de légères modifications.

Cet ouvrage serait le premier texte imprimé sur les missions jésuites du Paraguay¹⁵. S'il consacre plusieurs paragraphes aux succès des missions volantes de la Compagnie dans la montagne péruvienne et met l'accent sur l'utilité des jésuites qui prêchent, confessent, baptisent et marient les Indiens dans les "lieux de montagne

14.- Editions italiennes: Rome, imprimé par Luigi Zanetti, 1603. Milan, imprimé par Pacifico Pontio et Gio. Battista Piccaglia compagni, in 16°, 92 pages, 1603. Venise, imprimé par Gio. Battista Ciotti Sanese, 1604, in 8°, 101 pages. L'exemplaire consulté à la Bibliothèque Nationale de France est l'édition vénitienne et porte le tampon de la bibliothèque royale.

Premières éditions latines: Rome, imprimé par Luigi Zanetti, 1604; Anvers, traduction de l'italien et commentaire de John Hay, S. J., imprimé par M. Nuntij, 1604, in 8°, 100 pages. Ne contient pas la lettre du P. Vaez des Philippines. L'exemplaire consulté à la BNF vient de la bibliothèque de Douai. Mainz, imprimé par Lipp, in 8°, 101 pages, 1604.

Editions en français: Paris, traduction de Pierre Victor Cayet, imprimé par Catherine Niverd, veuve de Claude de Monstr'oeil, 1604, in 8°, 56 pages. L'exemplaire consulté à la BNF porte le tampon de la bibliothèque royale, offert au roi de France le 1er juillet 1604 par le collège royal de Navarre.

Le texte a également été traduit en polonais dès 1603 à Cracovie.

Antonio Palau y Dulcet, *Manual del librero hispanoamericano, T. XXIII (Tecla-Tovar) (Barcelone-Oxford, 1971), pp. 420-421. Carlos Sommervogel, Bibliothèque de la Compagnie de Jésus, t. 8 (Bruxelles, Paris, 1898), col. 132-134. Palau mentionne une édition en castillan, citée par Sommervogel, qui aurait été publiée à Rome en 1604 mais dont l'existence n'est pas confirmée.*

15.- Robert Streit, *Bibliotheca missionum, t. II, 1349, Antonio Palau y Dulcet, op. cit.*

loin des prêtres”¹⁶, l’auteur chante néanmoins surtout la louange des missions aux frontières. En effet, près d’un quart de l’ouvrage (quinze pages sur soixante-sept) est consacré à la transcription de lettres venant des missions aux frontières de la province, qu’il s’agisse de celles de Santa Cruz de la Sierra ou de celles du Tucumán Paraguay, alors que d’après le catalogue triennal de la province, elles ne concernent en 1601 que trente-sept jésuites sur 279, dont seulement douze ont véritablement des activités missionnaires¹⁷. Ces lettres mettent l’accent sur la bonne disposition à l’évangile des Indiens des marges de l’empire et des possibilités de pénétration des missionnaires au-delà de ces limites. Les conclusions de cet ensemble (pp. 64-67) s’adressent plus particulièrement aux membres de la Compagnie, afin de susciter la vocation du départ vers ces régions, “parce que le principal et le plus important ministère de la Compagnie est celui des missions, et tous les fils de celle-ci doivent avoir avec leurs supérieurs, et Pères, la disposition de celui qui disait de lui même. Ecce ego mitte me”¹⁸ (p. 66). Sur l’ensemble de l’ouvrage, une seule page est consacrée aux ministères exercés par les jésuites auprès des Espagnols (p. 10), alors que plus de 80% des membres de la province n’a pas affaire aux Indiens (sur les 279 membres de la province en 1601, ils sont seulement 17,5% à s’adresser aux Indiens).

Ainsi, la place donnée à la mission n’est pas du tout représentative de la réalité des activités des jésuites du Pérou, parmi lesquelles l’enseignement occupe un espace de premier plan. Mais la diffusion aussi massive d’un tel plaidoyer est de nature à orienter pour longtemps l’image qu’on se forge en Europe, à l’intérieur et hors de la Compagnie de Jésus, des activités de l’ordre en Amérique. Venant d’un responsable de l’ordre, chargé de recruter des candidats à la traversée de l’Atlantique, un tel ouvrage, s’il ne passe pas totalement sous silence les difficultés de la mission, alimente certainement, au même titre que les lettres annuelles lues dans les collèges d’Europe, le désir de départ des jeunes jésuites.

Pourtant, il arrive que le choc soit rude au regard des espérances des jeunes des collèges européens. C’est justement pour les aider à se déterminer en connaissance de cause qu’un jeune jésuite de moins de trente ans, rédige en 1620 un véritable mode d’emploi pour les candidats à la mission, tiré de sa propre expérience.

3. De la nécessité d’un mode d’emploi

Gerónimo Pallas veut que les jésuites qui le liront prennent conscience de ce qui les attend et soient mus non par des raisons personnelles mais par une vocation d’inspiration divine. Par la même occasion, il lève le voile sur la réalité américaine de la mission et les difficultés qu’implique le fait de s’expatrier.

Le mode d’emploi de Gerónimo Pallas : Avertir et conseiller les candidats

Gerónimo Pallas est né vers 1593 à Reggio Calabria. Admis dans la Compagnie de Jésus en 1610, parti d’Italie en 1617, il débarque au Pérou en 1619¹⁹, et s’attelle immédiatement à la rédaction de cet ouvrage censé décrire les difficultés de la traversée, et les expériences que doivent affronter les aspirants missionnaires. Le manuscrit, datant de 1620, compte 433 pages, et porte l’approbation de deux jésuites aînés et d’un professeur de théologie de l’université de Lima²⁰.

Dans cette sorte de guide pour l’aspirant missionnaire, l’auteur expose brièvement la géographie et les mœurs des indigènes, mais surtout prétend mettre en garde les volontaires à la mission, sur ses difficultés et sur la nécessité d’une forte conviction personnelle. Le livre se compose de cinq parties. Dans les trois premières, l’auteur décrit une grande campagne de missions contre l’idolâtrie des Indiens, qui avait lieu dans le diocèse de Lima au moment où il est arrivé dans la province. Il évoque également le voyage aller et retour du procureur avec lequel il est parti d’Italie en 1617, ainsi que les péripéties de la navigation. Il en profite alors pour donner des notions de géographie et expliquer l’organisation territoriale, politique et religieuse de la vice-royauté du Pérou. La quatrième partie est plus précisément consacrée aux conseils destinés aux futurs missionnaires et la cinquième aux bénéfices de la mission.

Pour introduire cette quatrième partie Pallas écrit : “si j’avais eu connaissance de ces avertissements avant de commencer le voyage, ils m’auraient été d’un grand secours. En effet, ils sont tirés de l’expérience elle-même qui enseigne ce que doit faire celui qui s’engage dans cette entreprise. Il est dit comment on doit agir avec soi-même, avec les parents avec de partir, et comment se comporter avec le supérieur et avec les laïcs après le départ. On y met surtout l’accent sur les afflictions et les tentations qu’on rencontre d’ordinaire, et les solides vertus nécessaires pour les combattre et les vaincre. Ceci, afin que ceux qui viendraient plus tard dans ces lointaines contrées sachent les obstacles et les embarras que rencontrent facilement ceux qui arrivent derrière, lorsque ceux qui sont déjà passés par là n’avertissent pas du danger”²¹.

L’auteur n’écrit pas que son intention est de rectifier ce que peuvent savoir les jésui-

Compagnia è delle missioni, e tutti li figli di essa, devono havere con i loro superiori, e Padri, la dispositione di colui, che diceva di se stesso. Ecce ego mitte me”.

19.- Fiches établies par le P. Lamalle, ancien archiviste de l’ARSI, sur la base des catalogues triennaux.

20.- Gerónimo Pallas, *Mission a las Indias, con advertencias para los Religiosos de Europa, que la huvieren de emprender, como primero se verá en la historia de un viage, y después en discurso*, Archivum Historicum Societatis Iesu, Peru 22, 1620.

21.- “ad/vertencias, cuya noticia si yo la huviera tenido antes de començar el viage me huviera

16.- Diego de Torres Bollo, op. cit., p. 12. Insistant sur la sincère conversion des Indiens du Pérou, il s’attarde aussi sur l’action des jésuites dans le haut plateau andin, où ils administrent une doctrine d’Indiens, à Juli. Il termine son montage par une lettre de Diego de Torres Vázquez, rédigée à Juli, le 9 avril 1601 et transcrite dans la lettre annuelle signée en 1602 (pp. 42-46), et publiée dans les Monumenta Peruana..., t. VII, doc. 112, pp. 774-778. La suite est composée d’un récit sur la croix de Carabuco, tiré d’une lettre de 1589 (pp. 46-52) et d’un texte sur la vie d’Alonso Barzana, missionnaire célèbre de la province, mort en 1598, dont l’annonce du décès et le récit de la vie ont été envoyés à Rome dans la lettre annuelle rédigée en 1599 [Monumenta Peruana (Rome, 1974), t. VI, doc. 192, pp. 675-677].

17.- Aliocha Maldavsky, Recherches sur l’identité missionnaire..., p. 259.

18.- Diego de Torres Bollo, op. cit., p. 66: “perche il principale è più importante ministero della

tes d'Europe sur la mission de la bouche de leurs supérieurs. Il insiste sur l'étape qui précède la formulation de la demande et le départ, en accordant une place importante à l'état d'esprit dans lequel le religieux doit faire les exercices spirituels qui l'aideront à discerner dans son esprit le désir de partir. Il conseille donc d'abandonner sa volonté propre à celle de Dieu et d'éviter de concevoir un objectif précis. Partir aux Indes doit être un abandon à la volonté de Dieu et des supérieurs, ce qui correspond au vœu jésuite d'obéissance. De ce point de vue, le livre de Pallas n'a rien de subversif. Cependant, son argumentation contribue à ouvrir les yeux des candidats au départ sur le leurre que pourrait représenter l'idéalisation de la mission. Il les invite par conséquent à éviter les préjugés sur ces contrées lointaines.

Choisir l' "exil" en évitant les préjugés sur l'Amérique

Avant de conclure à la nécessité d'abandonner sa volonté à Dieu, Gerónimo Pallas passe en revue les vaines raisons pour lesquelles les jésuites pourraient vouloir partir aux Indes. Il exclut bien sûr les objectifs propres aux laïcs qui sont de gagner de l'argent et de s'enrichir personnellement.

Ainsi, le plaisir de voir des terres et des mondes nouveaux lui semble une des raisons les plus absurdes qui soient car il est impossible de vouloir faire cela au péril de sa santé et de la vie. Il évoque également le désir d'améliorer son état et sa vie. En effet, "il se peut que certains, ne trouvant pas chez eux l'estime et la réputation qu'ils voudraient, ni l'amour de ceux avec lesquels ils vivent, veuillent prendre le large, pensant qu'ils trouveront parmi les étrangers l'estime et l'amour qu'ils n'ont pas parmi les leurs"²². Gerónimo Pallas pense que c'est un leurre, soit parce que le manque de talents naturels ou, dans le cas précis des jésuites, la difficulté à suivre la règle ne les abandonneront pas, soit parce que Dieu ne le voudra pas. Le changement de lieu n'empêche pas qu'on emmène avec soi ses passions mal assagies.

Mais au-delà de considérations qu'on pourrait appeler psychologiques, l'auteur tente de montrer qu'il faut abandonner les idées fausses qu'on peut se faire sur les Indes.

A ceux qui pensent chercher ailleurs la renommée, qui à son sens équivaut à la vanité, il donne l'exemple d'un étudiant ayant passé plusieurs années dans les universités d'Europe avec peu de profit. Il veut aller au Pérou en pensant avoir affaire à des gens peu cultivés et se fait passer sur le navire qui l'y emmène pour un maître ès

sido de gran provecho, pues en ellas se dan algunos avisos sacados de la misma experiencia que enseña lo que ha de hazer el que acometiere esta empresa. Y como se ha de haver consigo mismo, y con los parientes antes de començalla, y como con el superior, y con la gente seglar despues de començada. Refiernese mas las afflicciones y tentaciones que suelen ofrecerse, y apuntanse las virtudes solidas con que se han de rebatir y vencer estas para que los venideros y que huvieren de venir a tant remotas partes, sepan los tropieços y estorvos del camino en quien acontezen tropeçar facilmente los que vienen atras, quando los que van adelante no advierten, y avisan del peligro", Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 283.

22.- Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 284-285.

arts et un bachelier en théologie en s'exprimant avec des mots tirés de la logique et de la métaphysique. Tout le monde le prend pour le savant de la flotte. Mais arrivé à Lima, il a compris de suite la qualité de son université et n'a rien pu faire d'autre que d'aller travailler dans les mines.

A ceux qui pensent pouvoir secourir leurs parents grâce aux richesses des Indes, il explique qu'elles ne sont pas telles qu'il ne faille pas travailler pour les obtenir et, dans la mesure où cela équivaudrait à manquer de respect aux préceptes religieux de pauvreté, il prévient que l'observance qu'on constate dans les monastères des Indes équivaut à celle des établissements religieux européens. Cela ne correspond pas tout à fait à la réalité dans la mesure où les religieux n'ont pas manqué de profiter de l'argent péruvien, de plus on trouve dans les archives de la Compagnie de nombreuses recommandations concernant les religieux qui s'occupent des affaires de leurs parents restés en Espagne.

Il évoque également le cas de ceux qui espèrent vivre parmi des sauvages et des barbares qu'ils seraient les premiers à convertir puis se contenteraient d'attendre le martyre. Or ce n'est pas de cela que les Indes ont besoin, puisque les Indiens qu'on y trouve sont pour la plupart convertis et ils ont surtout besoin qu'on leur apporte une aide spirituelle. Cela correspond justement à ce que la province péruvienne est en train de vivre au moment où le jésuite arrive : la Compagnie de Jésus participe en effet à une campagne de missions qui concernent exclusivement les Indiens déjà convertis et qu'on soupçonne de continuer dans leurs pratiques religieuses idolâtriques. Les historiens ont démontré que cela correspondait au début du XVIIe siècle à un changement dans les exigences du clergé vis-à-vis de leurs ouailles américaines dans le contexte de l'application des préceptes du concile de Trente et non à un retour des Indiens à d'éventuelles pratiques religieuses anciennes²³. On est donc bien loin du risque de mourir de la main des Indiens. Même si l'activité missionnaire des jésuites du Pérou n'est pas sans danger ni obstacles étant donné que les Andes restent un milieu somme toute assez hostile, Gerónimo Pallas veut prévenir toute demande motivée par le désir du martyre. Non seulement cela ne correspond pas à la réalité sur le terrain, mais en plus une telle attitude risque de nuire à l'efficacité de la Compagnie.

Sans être très répandu dans les lettres "indipetae" l'argument du martyre fait indéniablement partie de l'univers mental des jeunes jésuites d'Europe. Juan Sotallel, un jésuite catalan choisi pour l'expédition de 1604 au Pérou, écrit en 1602 dans sa lettre de demande des Indes qu'il offre à Jésus "une immédiate obéissance et abnégation de son âme ainsi que le plus horrible et cruel martyre de son corps qui puisse avoir été souffert jusqu'ici et inventé par les tyrans, car c'est l'acte le plus héroïque qu'on puisse accomplir dans la vie par amour pour le seigneur"²⁴. Le même écrit : "lorsque j'étais

23.- Sur ce sujet, voir le travail de Juan Carlos Estenssoro Fuchs, *Du paganisme à la sainteté. L'incorporation des Indiens du Pérou au catholicisme. 1532-1750*, Thèse de doctorat de l'Ecole des Hautes Etudes en sciences sociales, 1998.

24.- "ofrecerle por mi alma una ypsofacta obediencia y abnegacion grande en todas las cosas, y

encore laïc, je rêvai qu'on m'envoyait aux Indes pour prêcher et ceux qui ne voulaient pas se convertir à noter Sainte Foi, je leur donnais la mort de ma propre main"²⁵.

Une fois éliminées toutes ces raisons, l'aspirant à la mission pourra demander l'autorisation à son supérieur de se rendre aux Indes. Cela équivaut à un "oui à Dieu" qui "signifie un grand consentement intérieur de la propre volonté, un des plus héroïques et excellents qu'on puisse accorder en cette vie, car l'âme s'y engage à souffrir toutes les peines par lesquelles il faut forcément passer pendant le difficile voyage aux Indes"²⁶. Ce consentement doit s'exprimer dans la rédaction d'une lettre.

Comment écrire sa lettre de "demande des Indes"?

Dans cette lettre de demande des Indes, le candidat ne doit pas exprimer de préférence géographique et doit rester dans la plus stricte indifférence quant au lieu où il désire être envoyé. La valeur spirituelle d'une telle attitude correspond à la disponibilité dans laquelle doit se trouver n'importe quel jésuite dont les ordres reçus des supérieurs sont assimilés à la volonté divine. De plus cela est nécessaire car les supérieurs ne tiennent pas nécessairement compte des désirs des jeunes jésuites lorsqu'ils décident de leur destin. En octobre 1603, le général informe le procureur Diego de Torres Bollo du désistement de deux jésuites qui lui ont écrit de Séville qu'ils ne désirent plus partir au Pérou: le père Jerónimo Briardi coadjuteur spirituel²⁷, pour des raisons de santé et Lope de Ondegardo, par manque déclaré de vocation. Le premier avait en effet écrit de Tivoli, le 12 février 1603, demandant "les Indes du Portugal, et principalement le Japon" avec pourtant l'argument d'une très bonne santé²⁸. La perspective d'aller au Pérou n'était pas non plus dans les projets initiaux de Lope de Ondegardo, qui écrivait déjà en 1595 vouloir "être employé dans la mission du Japon"²⁹. La demande des missions d'Orient repose souvent sur le désir d'exotisme et de s'exposer au danger. Ce n'est justement pas la motivation de Giuseppe Daddei, qui se considère comme indigne des missions d'Orient et évoque avec bon sens le Pérou "où, puisqu'on y vit dans une plus grande sûreté de l'âme, et qu'on y travaille pour l'âme d'autrui, il me semble y pouvoir prétendre quelque peu auprès de Votre Paternité, qui connaît ma faiblesse eu égard à d'autres entreprises plus dangereuses"³⁰. On comprend par là qu'une véritable

hiérarchie des destinations a pu se construire en Europe parmi les jeunes lecteurs des lettres diffusées par la Compagnie de Jésus elle-même.

Si l'indifférence reste néanmoins une condition nécessaire c'est aussi parce que des incidents de dernière minute dans l'organisation des expéditions peuvent se traduire par des changements de destination dont le poids dans la vie ultérieure des missionnaires n'est pas négligeable. Ainsi, en septembre 1603, le général Claude Aquaviva autorise Diego de Torres Bollo à emmener au Pérou des individus choisis au départ pour les Philippines. Il écrit: "Je veux bien que les huit sujets qui manquent pour atteindre le nombre que nous avons signalé à Votre Révérence soient pris parmi ceux qui étaient destinés aux Philippines"³¹. Une seule phrase rédigée dans le cabinet romain du général des jésuites changea ainsi le destin du frère Pedro Arroyo, qui désirait partir pour les Philippines dont il avait rencontré un des procureurs, le frère Gaspar Gomez, et fut finalement envoyé au Pérou³².

Gerónimo Pallas prévient les éventuels candidats que leur nom sera ensuite inscrit sur une liste et qu'ils devront attendre parfois longtemps avant de recevoir la nouvelle de leur départ. A eux pendant ce temps de préserver la vigueur de leur désir de départ, afin de ne pas être pris de court s'ils étaient choisis.

Tous ces conseils sont destinés à éviter à tout prix la déception, à préserver la paix et la tranquillité de l'âme de chacun et à vivre dans la quiétude de la consolation. Tel est également l'objectif des conseils qui concernent la famille. Faut-il faire ses adieux à ses parents?

Faire ou ne pas faire ses adieux à ses parents?

Pallas estime qu'il est très dangereux pour la vocation du missionnaire de faire ses adieux à ses parents, "parce qu'il ne s'agit pas de faire ses adieux pour quelques mois ou quelques années, mais pour la vie, de sorte que l'adieu d'un religieux qui part pour les Indes équivaut à la mort, car nous savons qu'il n'y a pas d'espoir de retour"³³. "Quelles douleurs seront causées par un tel départ et de tels adieux? Combien de larmes seront versées? Quelles tendresses et cœurs brisés verra-t-on de part et d'autre?"³⁴. C'est la meilleure façon d'abandonner la vocation missionnaire. Ainsi "verra-t-on le

por/ el cuerpo el mas horrible y cruel martyrio que hasta agora se ha padecido, ni los tyrannos an inventado, y esto por entender/ ser el acto mas heroico que uno puede en esta vida hazer por amor del mesmo señor", lettre de Juan de Sotallel, Gandia, le 20 mai 1602, Archivum Historicum Societatis Iesu (ARSI), Fondo Gesuitico (FG) 758/338.

25.- "siendo seglar tuve este sueno, y fue que me parecia/ que me embiaron a las Indias a predicar, y a los que no se querian convertir a nuestra Santa Fe, yo con mi propia mano les dava/ la muerte", Lettre de Juan de Sotallel, Gandia, le 20 mai 1602, ARSI, FG758/338.

26.- Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 304.

27.- Flamand, coadjuteur spirituel formé depuis le 21 août 1602, ARSI, Rom. 54, f. 255.

28.- Geronimo Briardi, Tivoli, le 12 février 1603, ARSI, FG733/225.

29.- Lope de Hondegardo, Villagarcia, le 27 février 1595, ARSI, FG758/194.

30.- Giuseppe Daddei, Milan, le 12 février 1603, ARSI, FG733/221r: "dove si come con maggior/

sicurezza dell'anima propria si vive, e si travaglia per l'anima altrui,/ cosi mi pare di poter pretendere in questa qualche poco da Vostra Paternita/ à cui è nota la fiacchezza mia, in altre maggiore imprese pericolose".

31.- *Monumenta Peruana...*, t. VIII, doc. 114, pp. 408-410 (Cast.7, I, f. 28) Lettre d'Aquaviva à Torres Bollo, Rome le 22 septembre 1603, à Valladolid: "Los ocho sujetos que faltan para en número que señalamos a Vuestra Reverencia me contento se cumpla con los que estavan señalados para Filipinas, que pues viene el Padre Chirinos, se le darán otros que lleve y si no llegare a cumplirse el número de los 35 que estavan concedidos, V. R. se concierte con los Provinciales para que le den los que faltaren".

32.- Pedro Arroyo, Medina del Campo 6 juin 1603, ARSI, FG758/340.

33.- Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 310.

34.- Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 311.

soldat du Christ, auparavant si vaillant et plein de généreuses intentions d'accomplir d'héroïques exploits pour étendre le très saint nom de Jésus et de la divine Gloire, tourner le dos à son capitaine qui l'appelait à la conquête apostolique, et avant d'entrer dans la bataille il abandonnera son poste et passera dans le camp de ses parents, qui sont ses ennemis domestiques³⁵. Il faut donc oublier ses parents, le vrai père n'étant autre que le Christ.

L'entrée dans la Compagnie de Jésus constitue en principe une coupure avec le siècle et avec ses origines sociales. Cela reste néanmoins théorique et les exemples sont nombreux qui montrent l'utilisation par la Compagnie de Jésus des réseaux familiaux de ses membres, en particulier de ceux qui sont issus de familles aristocratiques. Ainsi, même le départ pour les Indes peut être l'occasion de profiter de certains liens familiaux, comme ce fut le cas du vice-roi Don García Hurtado de Mendoza, arrivé au Pérou en 1589 et dont un frère appartenait à la Compagnie de Jésus. L'éloignement de la famille peut aussi constituer un argument pour partir aux Indes. Ainsi, le frère Pedro Arroyo écrit dans son "indipeta" qu'il désire s'éloigner de ses parents et amis "qui ne lui sont d'aucun profit"³⁶, signe que son entrée dans la Compagnie n'a pas suffi à le couper de ses origines.

Ainsi, le choix de la mission et le départ pour les Indes signifient la construction d'une barrière physique presque infranchissable entre le religieux et sa vie antérieure. Choisir de mettre l'océan Atlantique entre soi et ses parents et amis constitue en quelque sorte l'accomplissement ultime de son entrée en religion, le don de soi le plus achevé. C'est sans doute parce qu'il n'est pas sûr que les jésuites qui demandent les Indes en soient totalement conscients que Gerónimo Pallas les prévient des conséquences que peut entraîner une scène d'adieu avec une mère et des sœurs, dont certaines s'emploient parfois à empêcher le départ d'un fils ou d'un frère, lorsqu'il est l'aîné ou le seul homme de la famille³⁷.

Gerónimo Pallas, qui devint par la suite missionnaire au Pérou, semble avoir accompli son rêve de jeunesse. Contrairement à l'ouvrage du père Diego de Torres Bollo, son livre ne fut jamais publié et on dispose seulement du manuscrit qui se trouve aujourd'hui aux archives romaines de la Compagnie de Jésus. La seule allusion à l'ouvrage, examiné à Rome, où il fut envoyé, se trouve dans la correspondance du général avec le provincial du Pérou. Dans une lettre datant du 25 février 1621 le général Mutio Vitelleschi réagit sans indulgence: "le livre du frère Gerónimo Pallas, qu'il intitule Mission aux Indes, sera examiné, et selon ce qu'il en résultera, je prendrai une décision, et je suis convaincu que notre Seigneur aurait été mieux servi, si le temps qu'il a

gaspillé à écrire ce livre, il l'avait consacré à ses études"³⁸. L'ouvrage n'apparaît pas dans les Censures de la Compagnie, aussi semble-t-il qu'il n'ait jamais été destiné à la publication. La jeunesse et l'inexpérience de l'auteur en sont sans doute les raisons principales. Ce sont aussi les raisons de l'intérêt de son livre pour les historiens. Il y fait part du décalage qu'il peut exister entre les motivations de la quête missionnaire de jeunes jésuites européens et la diversité de la réalité sur le terrain, sur laquelle n'insistent pas toujours les ouvrages destinés à éveiller les vocations missionnaires. C'est pourtant le caractère indéfini de la mission, la perspective d'achever le don de soi à Dieu en traversant les océans dans une sorte d'inconscience des conditions concrètes de cet accomplissement qui ressemblent sans doute le plus à l'indifférence exigée par les supérieurs. Permettre la publication d'un mode d'emploi de la quête missionnaire aurait peut-être contribué à tarir les vocations, ce qui pourrait contribuer à expliquer que l'ouvrage du père Pallas n'ait pas dépassé le stade du manuscrit.

35.- Gerónimo Pallas, *op. cit.*, f. 312-313.

36.- "berme apartado de parientes y ami/gos que no suelen hacer provecho", Pedro Arroyo, Medina del Campo 6 juin 1603, ARSI, FG758/340.

37.- Voir sur ce sujet, l'article cité de Charlotte de Castelnau.

38.- "El libro del Hermano Geronimo Pallas, que intitula Mission de Europa a las/ Indias se vera, y conforme a lo que pareciere tomaré resolución, y tengo/ por cierto que se huviera servido mas nuestro Señor de que el tiempo, que ha gasta/do en este libro lo huviera empleado en sus estudios", ARSI, *Peru* 1a, f.193v.

Noticias sobre la primera navegación del Caballero de Malta Alejandro Malaspina

Dario Manfredi*

Traducido por Blanca Sáiz

En el *expediente personal* de Alejandro Malaspina se lee que el joven sentó plaza de guardiamarina el día 18 de noviembre del año 1774¹ y que el 13 de enero del año siguiente ya estaba embarcado en la fragata *Santa Teresa*, del Departamento de Cartagena².

Gracias a una carta de su tío abuelo, Giovanni Fogliani Sforza, virrey de Sicilia, ahora sabemos que pocos meses antes el futuro gran marino estaba todavía en esa Italia. En efecto, Fogliani escribió desde Nápoles a Azzo Giacinto Malaspina, hermano de Alejandro, el 2 de agosto de 1774: "...ora mi dispongo al mio viaggio di Spagna, il quale spero di effettuare con un vascello di Malta e in compagnia del vostro savio e aggiustato fratello Alessandro, che potrà impiegarsi nella Marina si Spagna..."³

Por lo tanto, cabe preguntarse como pudo Malaspina, en tres meses, más o menos, viajar a España y sentar plaza de guardiamarina. Evidentemente fue exonerado del curso académico regular. La razón de este tratamiento excepcional se entiende conociendo lo que le ocurrió al joven desde el momento en que salió del Colegio Pío Clementino de Roma (en la primera mitad de 1773) y su partida para España.

Alejandro Malaspina fue aceptado en la Orden de los Caballeros de San Juan de Jerusalem el día 4 de junio de 1773⁴ y, contrariamente a lo que hicieran sus colegas, que consideraban a la cruz de caballero sólo como una condecoración estética, él viajó a esa isla y participó en varias "caravanas" o cruceros por el Mediterráneo, en

* Director del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", de Mulazzo, provincia de Massa-Carrara, Italia.

- 1.- Expediente Personal, en Archivo General de Marina "Don Alvaro de Bazán" (Viso del Marqués, Ciudad Real). Otros documentos indican fechas distintas, aunque las diferencias son de pocos días.
- 2.- Declaración autógrafa del mismo Malaspina, en Expediente Personal.
- 3.- "...estoy en el punto de salir para España, quizás con un navío de Malta y con vuestro sabio y arreglado hermano, que podrá emplearse en la Real Armada...". Carta citada, en el Archivo de los Malaspina de Mulazzo, Filza 23/3.
- 4.- F. Bonazzi, *Elenco dei Cavalieri del S.M. Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme ricevuti nella veneranda lingua d'Italia dalla fondazione dell'Ordine ai nostri giorni* (Nápoles, Dekten & Rocholl, 1907), Parte II, p. 121.

busca de piratas berberiscos. En el archivo de la Orden de Malta se encuentran unos documentos que nos permiten conocer algo sobre las primeras navegaciones del joven.

En esa época la Orden tenía dos escuadras, la de galeras y la de navíos; siendo esta última la más importante, aun cuando estaba formada sólo por tres buques.

El primer embarque de Alejandro fue seguramente en una galera, pero de esta etapa (que debió ser muy corta) casi no tenemos noticia alguna. Lo que sí sabemos es que el 31 de agosto de 1773 fue destinado a la escuadra de navíos, concretamente al nombrado *San Zaccaria*. Una semana después, este navío, junto con la fragata *Santa María*, zarpó de La Valletta para realizar una “caravana”. Al haberse conservado el diario de la fragata, podemos saber algo sobre el itinerario de ese pequeño convoy.

Ambos buques navegaron a lo largo de las costas de Sicilia, dirigiéndose después hacia Cerdeña, desde donde pusieron proa al norte para costear Córcega y arribar luego a Tolón, en Francia, donde permanecieron algunos días. Pasaron después a la isla de Elba y anclaron en Portoferraio. Pocos días después zarparon otra vez hacia la costa francesa y catalana -fondeando por unos días en Barcelona, donde por primera vez el marino italiano puso pie en tierra española- dirigiéndose luego a las islas Baleares. En noviembre, ambos buques volvieron a Malta sin haber encontrado una sola embarcación pirata⁵.

La marina maltesa era una magnífica escuela de navegación, en la que se formaron muchos hombres de mar italianos, españoles y de otros países; y fue por ello que Malaspina fue admitido al examen sin haber cursado los estudios en la Real Compañía de Guardiamarinas, siendo declarado “sobresaliente”⁶ por el jurado respectivo.

5.- Ms. 1774, cc. 97r-99v del Archivo de la Orden de Malta.

6.- Expediente Personal.

El Perú y la Segunda Guerra Mundial. La etapa de la neutralidad: 1939-1941

Jorge Ortiz Sotelo*

En setiembre de 1939, al estallar la Segunda Guerra Mundial, el presidente Oscar R. Benavides se encontraba en los meses finales de su mandato, siendo sucedido en diciembre de aquel año por Manuel Prado. Si bien Benavides había mostrado alguna simpatía hacia el fascismo italiano y español, Prado tenía una marcada preferencia tanto por Francia, donde su familia había vivido largos años, como por Estados Unidos, cuya creciente importancia mundial apreciaba debidamente. Para el Perú, como para el resto de países latinoamericanos, el ingreso de Estados Unidos al conflicto marcó un punto de inflexión con relación al mismo, que se tradujo en la ruptura de relaciones con los países del Eje en enero de 1942. Desde setiembre de 1939 hasta dicho momento, el Perú fue formalmente neutral en el conflicto, pero éste dejó sentir sus efectos en el país. En este artículo analizaremos esa etapa, con particular énfasis en los aspectos marítimos y navales¹.

La posición peruana

La política internacional peruana respecto al conflicto en esos dos primeros años estuvo enmarcada en algunos acuerdos hemisféricos. En setiembre de 1939, poco después de iniciadas las hostilidades en Europa, los cancilleres americanos se reunieron en Panamá para buscar la mejor manera de mantener la guerra alejada del continente.

* Secretario general de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

- 1.- Se han publicado otros trabajos sobre el Perú y la Segunda Guerra Mundial, pero en general abordan el tema a partir del ingreso de los Estados Unidos en el conflicto. Véanse Daniel Masterson, *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú Moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares 1930-2000* (Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001), capítulo 3; Daniel Masterson y Jorge Ortiz Sotelo, "Peru and the World War II: A bibliographical essay", en *Neue Forschungen zum Zweiten Weltkrieg*, (Koblenz, Bernard & Graefe Verlag, 1990); y John Rodríguez Asti, "La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial", en *Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003), pp. 271-287. Masterson y Ortiz presentaron en la última reunión de LASA (Las Vegas, 7-9 octubre 2004) el trabajo "Peru during World War II: International Development and Local Realities".
- 2.- Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Lima (en adelante ARREE), Gran Bretaña

En dicha reunión se acordó, entre otras medidas, establecer una zona marítima neutral de trescientas millas alrededor del continente, con la obvia excepción de Canadá, que ya se encontraba involucrado en el conflicto. Si bien los británicos se mostraron dispuestos a aceptar esa medida, condicionaron esto a que fuese igualmente respetada por los otros países beligerantes, y sólo por el periodo de la guerra, pues podía implicar reclamaciones posteriores sobre la extensión de la soberanía marítima de los países². En la práctica, la marina británica mantuvo una activa presencia en la zona marítima neutral proclamada por los países americanos, llegando a trabar combate con el acorazado alemán *Graf Spee* dentro de ella y en aguas jurisdiccionales uruguayas, en lo que se conoce como la Batalla del Río de la Plata, el 13 de diciembre de 1939³.

El ingreso de Italia a la guerra, en junio de 1940, seguido por la caída de Francia en poder de los alemanes, en julio de 1940, implicó nuevos riesgos al continente, pues las colonias francesas en el Caribe, así como las danesas y holandesas, podían convertirse en refugios para las naves alemanas o italianas, y amenazar la zona defensiva acordada en Panamá. En una segunda reunión realizada ese mismo mes en La Habana, cancilleres americanos acordaron poner esas colonias bajo administración norteamericana, declarando además que un ataque a cualquier estado del continente sería considerado como un ataque a todos los estados americanos. También se ratificó lo acordado en una reunión llevada a cabo en Uruguay, estableciendo que si una nación americana se veía empeñada en una guerra defensiva contra una potencia no continental, sería considerada por los otros estados como no beligerante⁴.

Por otro lado, desde el inicio de la guerra el gobierno norteamericano procuró persuadir a los gobiernos latinoamericanos para que nacionalizaran las líneas áreas alemanas e italianas operando en sus países, estableciendo además un activo programa de ayuda militar y un sistema defensivo para proteger el Canal de Panamá, que implicó establecer bases y estaciones de observación en diversos países del continente⁵. Fruto de ello fue la cancelación del contrato de la misión aérea italiana en marzo de 1940, y su reemplazo en octubre de ese mismo año por una misión de aeronaval norteamericana⁶, cuyo jefe, el coronel de infantería de marina James T. Moore, fue nombrado comandante general de la aviación peruana⁷.

6-17, 1940, entrante, "Circular n° 73 dirigida a los representantes de Su Majestad Británica en Sud y Centro América y Washington".

- 3.- Homero Martínez Montero, *Armada Nacional – estudio histórico biográfico* (Montevideo, Club Naval, 1977), pp. 321-327.
- 4.- Robert L. Scheina, *Iberoamérica. Una historia naval 1810-1987* (Madrid, Editorial San Martín, 1987), pp. 175-176.
- 5.- Lawrence A. Clayton y Michael L. Conniff, *A History of Modern Latin America* (Forth Worth, Harcourt Brace College Publishers, 1999), p. 367.
- 6.- León Garaycochea, *Legislación Naval y de Aviación* (Lima, Imprenta Segrestan, 1940), t. XI (1939-1940), pp. 640-648
- 7.- Ídem, pp. 648-649.
- 8.- Decreto supremo del 5/9/193/9.

Por su parte, el gobierno peruano proclamó su neutralidad el 5 de setiembre de 1939⁸, y cuatro días después dictó un conjunto de medidas destinadas a evitar la violación de sus aguas territoriales, vale decir, hasta tres millas de costa⁹. Dichas normas estipulaban que los capitanes de las naves mercantes de los países beligerantes debían declarar en un plazo de veinticuatro horas si sus buques eran auxiliares de sus respectivas armadas, a fin de fijar el régimen que les correspondía, puesto que de serlo debían abandonar el puerto en un plazo mínimo, mientras que si no lo eran podían permanecer en él. Asimismo, para ser reabastecidos de combustible para continuar con su viaje debían declarar sus existencias, y si se sospechaba que efectuaban dicho pedido con otros fines sólo se les entregaría el combustible necesario para llegar al primer puerto del país vecino, donde podrían reaprovisionarse nuevamente. En caso que se comprobase que el combustible requerido era para entregarlo a un buque de guerra de su nación o de uno de sus aliados, se le negaría dicho reabastecimiento. Por otro lado, se prohibía a todos los mercantes, nacionales o extranjeros, hacer uso de sus estaciones de radio en los puertos, debiendo inhabilitarse esas instalaciones en caso que una nave mercante fuera a permanecer en puerto más de veinticuatro horas¹⁰.

Habiendo esbozado el contexto legal de la neutralidad peruana en el periodo bajo análisis, veamos ahora lo que sucedió en el ámbito del Pacífico y en el particular caso del Perú. Al inicio de la guerra, casi un centenar de buques alemanes e italianos se refugiaron en puertos neutrales del Pacífico, la mayoría en Manzanillo, Puntarenas, Callao, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Puerto Montt¹¹. En el caso del Callao, el mismo día en que Alemania invadió Polonia, el 1° de setiembre de 1939, arribó procedente de Hamburgo el vapor alemán *Monserate*. Perteneciente a la Hapag-Kosmos, el *Monserate* estaba al mando del Johannes Stehr, tenía sesenta y cinco tripulantes a bordo, y desplazaba 3,245 toneladas netas y 5,578 brutas. Al día siguiente ingresó al mismo puerto el vapor *Muenchen*, de la Norddeutscher Lloyd, con 3,313 toneladas netas y 5,619 brutas, procedente de Valparaíso, al mando del capitán Casimir Schulz y con sesenta y cinco tripulantes. El 4 de ese mismo mes arribó el *Hermonthis*, de la Hamburg-Amerika Linie, con 2,819 toneladas netas y 4,832 brutas, en viaje a Hamburgo, al mando del capitán Kart Aschoff y con sesenta y dos tripulantes. Finalmente, el 21 de setiembre ingresó el *Leipzig*, también de la Hamburg-Amerika Linie, con 3,119 toneladas netas y 5,897 brutas, que al mando del capitán Jochanne Schutte y con 57 tripulantes había zarpado de Hamburgo. El 5 de ese mismo mes el vapor *Friedland*, de la Hamburg Amerika Line, arribó a Paita al mando del capitán

- 9.- Antonio J. Saldías Maninat, *Derrotero Marítimo del Perú* (Callao, Servicio Hidrográfico y Faros, 1941), p. 1.
- 10.- Resolución ministerial del 9/9/1939 [León Garaycochea, *Legislación naval y de aviación...*, XI, pp. 323-325].
- 11.- The Prince ships 1940-1945 (CFHQ report n° 5), parte I, <http://www.dnd.ca/hr/dhh/Downloads/cfhq/cfhq005.PDF>.
- 12.- *El siglo XX en el Perú a través de El Comercio* (Lima, El Comercio, 1998), t. V, pp. 13-14.

Theodor Bush¹². De acuerdo a lo señalado por documentos de las legaciones alemana y británica en Lima, hubo otra nave alemana que encontró refugio en el Callao, aún cuando es posible que dicha nave lograra hacerse a la mar a mediados de 1940¹³.

Al parecer, la intención inicial de E.R. Hardt y Cía. y de Ostern y Cía., representantes de las navieras alemanas aludidas, era que los referidos vapores permanecieran en puertos peruanos mientras durase el conflicto. Sin embargo, luego de la reunión de cancilleres en La Habana, la legación alemana en Lima, a cargo de Willy Noebel, debió informarles de las presiones que venía ejerciendo el gobierno norteamericano en los países del continente para nacionalizar las empresas alemanas. Tal parece haber sido la razón por la que en setiembre de 1940 gestionaron la autorización del Ministerio de Marina para que se le proporcionara 1,100 t.m. de combustible al *Friesland*, 750 al *Monserate*, 800 al *Leipzig* y cien a los otros dos vapores¹⁴. Enterado de este pedido, Victor Courtenay Walter Forbes, ministro británico en el Perú, intercedió ante la cancillería y logró que se revocara dicha autorización¹⁵. Dos meses más tarde, la legación alemana insistió en solicitar se autorice el reaprovisionamiento de los buques alemanes, pedido que fue igualmente denegado¹⁶.

La realidad era que si bien el gobierno peruano mantenía formalmente su neutralidad, la causa aliada fue ganando creciente simpatía en la medida en que se fueron difundiendo las atrocidades cometidas por los nazis en los países ocupados. Desde el inicio de la guerra el diario *La Crónica* había iniciado una campaña a favor de los aliados, sumándose al año siguiente otros diarios como *Universal*, *Excelsior*, *La Prensa* y *El Intransigente*, este último editado por el diputado Óscar Medelius¹⁷. En la misma línea actuaron algunos connotados intelectuales y hombres públicos peruanos, como Dora Mayer de Zulen¹⁸, el doctor Carlos Villarán, rector de San Marcos, y el senador Ruiz Bravo¹⁹; mientras que el entonces joven historiador Jorge Basadre, los dos vicepresidentes de la República, tres senadores, tres diputados y el alcalde de Lima, suscribieron una declaración el 25 de junio de 1940 en defensa de la democracia y la lucha contra la agresión fascista²⁰.

En ese contexto, las legaciones y súbditos de los países envueltos en el conflicto

Archivo de la familia Saldías, informe del ingeniero Ernesto Porcari, Callao 1/8/1951, sobre el S/S *Friesland*. La nave alemana había arribado a Talara el 31 de agosto, reabasteciéndose de combustible antes de dirigirse a Paíta, a donde ingresó en la fecha indicada.

- 13.- ARREE, Alemania 6-5, 1939, entrante n° 162. ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940, entrante n° 41.
- 14.- ARREE, Alemania 6-5, 1940, entrante n° 166.
- 15.- ARREE, Alemania 6-17, entrante n° 235.
- 16.- ARREE, Alemania 6-5, 1940, entrante n° 166.
- 17.- ARREE, Alemania 6-5, 1939 entrante n° 131, saliente 68; 1940 entrante n° 44, 75 y 92.
- 18.- ARREE, Alemania 6-5, 1940 entrante n° 92. Dora Mayer de Zulen, *Memorias* (Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1992), III; pp. 42-47.
- 19.- ARREE, Alemania 6-5, 1940 entrante n° 104 y 114.
- 20.- ARREE, Alemania 6-5, 1940 entrante n° 97.
- 21.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940 entrante n° 41.
- 22.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1941, entrante n° 57.

llevaban a cabo una sorda disputa por ganarse a la opinión pública peruana. Como parte de esa disputa se exhibieron películas de propaganda, que motivaron reiteradas protestas de la representación diplomática que se sentía afectada. Uno de esos casos fue el de la película británica *The Lion has Wings*, en marzo de 1940. Dirigida por Brian Desmond Hurst y Alexander Korda, la película mostraba escenas del bombardeo de Kiel y de la destrucción del *Deutschland*, generando un serio incidente en el que participaron treinta tripulantes de los buques alemanes surtos en el Callao, cinco por cada buque, y treinta miembros de la colonia alemana en Lima. La legación alemana se encargó de organizar a ese grupo de manera que boicotearan cada una de las presentaciones de la referida película, la primera de las cuales tuvo lugar el tercer miércoles de marzo por la tarde. El grupo de activistas alemanes logró hacerla detener a los diez minutos de iniciada la función, en medio de silbidos y todo tipo de ruidos, repitiendo su accionar en los dos días siguientes, pese a lo cual la película fue presentada íntegramente. El sábado, la presencia de varios policías en la sala de exhibición llevó a que algunos de los revoltosos fueran detenidos brevemente luego que comenzaran a dañar las butacas, motivando que finalmente se prohibiese una nueva exhibición de la película²¹.

La actitud británica

Tres eran las principales preocupaciones británicas en el Pacífico americano: eliminar cualquier amenaza a su comercio marítimo, vigilar a los buques alemanes refugiados en puertos americanos que eventualmente podían apoyar a buques de guerra o corsarios enemigos, y controlar cualquier posible embarque de bienes hacia los países del Eje. Para lo primero, la marina canadiense y la Estación naval británica de América e Indias Occidentales establecieron un sistema de patrullaje que involucró a buques británicos y canadienses²². Para lo segundo, montaron un sistema de vigilancia en los puertos donde se encontraban los buques alemanes, el mismo que también se ocupaba de controlar las cargas que podían eventualmente estar dirigidas a puertos enemigos. Crearon, asimismo, un sistema global de control de tráfico marítimo, estableciendo bases de control de contrabando en diversos puntos clave de las principales rutas marítimas. Para junio de 1940 dicho sistema requería que todo embarcador en un país neutral sacara en la legación británica respectiva un *navicert*, documento que certificaba que su carga no constituía contrabando de guerra. Cuando toda la carga de una nave estaba cubierta por dicho certificado, su capitán podía solicitar un certificado de buque, evitando así tener que hacer escala en una base de control de contrabando²³.

En el caso del Callao, el sistema de certificación de carga entró en vigencia en junio de 1940, mientras que el de vigilancia, a tenor de lo informado por la legación alemana, se ubicó en el segundo piso del edificio de la Casa Grace del Callao, junto a los viceconsulados británico y norteamericano, siendo dirigido por el capitán de

- 23.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, entrante n° 97.
- 24.- ARREE, Alemania 6-5, 1941, entrante n° 54 y 61.
- 25.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1941 entrante n° 27.
- 26.- *Ibidem*.

fragata británico Chepper, con la colaboración de un sr. Linch²⁴.

En cuanto al patrullaje en el Pacífico americano, la marina canadiense asumió la labor de vigilancia de la costa oeste de Estados Unidos y Centroamérica, operando desde la base de Esquimalt, en Vancouver; mientras que la Estación de América e Indias Occidentales hizo lo propio en la costa oeste sudamericana, asignando inicialmente al crucero *Diomede*, acompañado por el petrolero auxiliar *Bishopdale*, que arribaron por primera vez al Callao en marzo de 1940. Atendiendo a las regulaciones vigentes para buques de guerra beligerantes, que establecían que sólo podían ingresar a puertos neutrales en caso de emergencia y estar en ellos únicamente por el periodo de tiempo que durase dicha emergencia, el gobierno peruano accedió a que permanecieran en puerto por 48 horas para reparar el sistema principal de lubricación del crucero. No está claro si realmente dicha reparación era necesaria o sólo fue una excusa para que se les permitiera entrar al Callao, pero lo cierto es que el ministro británico en Lima se había reunido a fines de 1939 con el capitán de navío Roque Saldías, ministro de Marina, y luego con su sucesor el igualmente capitán de navío Federico Díaz Dulanto, para que se le brindaran facilidades a los buques de guerra británicos sin necesidad de dar aviso antelado por obvias razones de seguridad²⁵. El *Diomede* volvió a entrar a un puerto peruano a principios de mayo, cuando arribó a Paita, pero el 7 de este mes; cuando pidió autorización para ser admitido nuevamente en el Callao, el capitán de puerto indicó que no podía autorizar su ingreso sin previa orden del jefe de Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Carlos Rotalde. Cuando el vicecónsul británico en el Callao, Sr. Marlon, se comunicó con Rotalde, éste le indicó que los recientes arribos de dicho buque atentaban contra la neutralidad peruana, y que además se requería conocer anteladamente su fecha de arribo para asignarle un muelle o fondeadero. Si bien el permiso fue finalmente concedido, luego que el ministro británico conversara con el ministro Díaz Dulanto, Rotalde mantuvo una postura contraria a la frecuencia de esos arribos²⁶, pues ciertamente afectaban la neutralidad peruana. Cabe mencionar que en noviembre de 1940, el jefe de la misión naval norteamericana, capitán de navío William M. Quigley, fue nombrado inspector general de la Armada Peruana, pasando poco después a ejercer el cargo de jefe de estado mayor general.

Lo cierto es que el *Diomede* y el *Bishopdale* ingresaron a puertos peruanos varias veces más en los meses siguientes²⁷, hasta que en octubre de 1940 el recién comisionado crucero canadiense *Prince Robert* reemplazó al *Diomede*. El *Prince Robert* arribó al Callao a fines de ese mes, en su búsqueda del vapor alemán *Prahova*, que había salido de Talcahuano a fines de setiembre²⁸. Tras dirigirse a dicho puerto, el *Prince Robert* volvió al Callao a fines de noviembre, donde tomó conocimiento de que el *Hermonthis* planeaba dejar el puerto el 2 de diciembre. Ante esto, el capitán de fragata F.G. Hart,

comandante del crucero canadiense, zarpó del Callao y se mantuvo vigilando el puerto fuera del límite de las tres millas hasta el 14 de diciembre, cuando volvió a ingresar al Callao verificando que el buque alemán no estaba en condiciones de hacerse a la mar²⁹.

El *Prince Robert* fue relevado en su tarea de patrullaje sudamericano a principios de febrero de 1941 por el *Diomede*, acompañado por el petrolero auxiliar británico *San Adolpho*, aún cuando regresaría brevemente a aguas peruanas en agosto de 1941, en el marco de la búsqueda del corsario alemán *Komet*. Este buque operó a unas 600 millas de la costa sudamericana, entre Talara y Panamá, logrando hundir a los buques británicos *Australind*, de 5020 toneladas, y *Devon*, de 9036 toneladas, y capturar al buque danés *Kota Nopan*³⁰. Según algunas fuentes, la presencia de este corsario y las actividades británicas en torno al Canal de Panamá, motivaron que el gobierno norteamericano dispusiera el envío de buques de guerra a la costa oeste sudamericana³¹. Lo cierto es que en la noche del 13 de agosto el *Prince Robert* ingresó a Talara y fue autorizado a reabastecerse de combustible, zarpando a mediodía del 14 para dirigirse a Auckland³².

El 1° de marzo de 1941, el *Diomede* fue reemplazado por el recién comisionado crucero canadiense *Prince Henry*, cuya primera tarea fue patrullar durante diez días a unas cincuenta millas delante del Callao. Pasó luego a vigilar el Golfo de Nicoya, retornando a aguas peruanas para ingresar al Callao el 24 de marzo. Tras permanecer menos de 48 horas en el puerto peruano, habiendo obtenido información sobre preparativos de zarpe en los buques alemanes que se encontraban allí, volvió a estacionarse a cincuenta millas para evitar que éstos escaparan. Como veremos más adelante, esto tuvo lugar en la noche del 31 de marzo, logrando el *Prince Henry* detener al *Hermonthis* y al *Muenchen*³³.

Finalmente, a mediados de 1941 el crucero británico *Despatch* fue enviado al Pacífico en busca del ya mencionado corsario alemán *Komet*, uniéndose a esta tarea el crucero canadiense *Prince Henry*. Ambos buques ingresaron a Talara a principios de setiembre para reabastecerse de combustible³⁴.

Como ya se mencionó, los buques alemanes refugiados en el Callao habían fracasado en sus intentos de ser abastecidos de combustible; sin embargo, el servicio de inteligencia británico sospechaba que a finales de 1940 un buque portugués les había transferido armas y petróleo, y que se preparaban para zarpar³⁵. No hemos encontrado evidencias que ratifiquen esta sospecha, pero todo parecería indicar que ante la negativa

27.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940, varias entradas a partir de la n° 40.

28.- The Prince ships..., pp. 18-19.

29.- Ibídem, p. 19.

30.- Ídem, pp. 45-47. Sobre el *Komet* véase <http://www.ahoy.tk-jk.net/MaraudersWW2/13Komet.html>.

31.- <http://www.ahoy.tk-jk.net/MaraudersWW2/13Komet.html>. ARREE, Gran Bretaña 1941, entrante n° 168.

32.- The Prince ships..., p. 45.

33.- Idem, pp. 24-25.

34.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1941, entrante n° 169. The Prince ships..., pp. 50-51.

35.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940, entrante n° 235.

36.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 61.

37.- Mario Castro de Mendoza, *La marina mercante en la república* (Lima, 1980), II, p. 99. El *Ireland* sería adquirido por la Compañía Peruana de Vapores en 1944, pasando a denominarse

peruana de autorizar se les provea combustible, la legación alemana había dispuesto que el *Monserate* y el *Leipzig* trasladaran el petróleo que tenían al *Muenchen* y al *Hermonthis*³⁶, naves que debían intentar dejar el Callao en demanda de Japón. Al parecer, esta determinación se había tomado considerando tres antecedentes inmediatos: el zarpe no autorizado del vapor latvio *Hercogs Jekabs* en diciembre de 1940, la incautación del buque danés *Ireland* el 14 de marzo de 1941³⁷ y la violación del espacio aéreo peruano por el *Aconcagua*, de la compañía aérea alemana en el Ecuador.

El caso del *Hercogs Jekabs*, de 4,139 toneladas, demostraba la factibilidad de escapar del puerto sin la debida autorización. Dicho vapor se encontraba en el Callao cuando se produjo la invasión soviética a Latvia, derrocando al gobierno profascista de ese país, por lo que el gobierno británico había asumido la protección de los intereses latvios en el exterior. La embajada británica sospechaba que el capitán H. Michelsons, al mando del referido vapor, tenía intenciones de dirigirse con su nave a un puerto enemigo o apoyar a algún corsario alemán, por lo que dispuso su reemplazo por el capitán Grininis³⁸, pidiendo a las autoridades peruanas que no autorizaran el zarpe hasta esclarecer su situación, pero a fines de noviembre el Ministerio de Marina autorizó se le abasteciera de combustible. Por presión de la legación británica, se anuló dicha autorización y se dispuso el establecimiento de una guardia armada a bordo. Al parecer, había entre la dotación una facción pronazi que logró apoderarse de la nave y zarpar el 17 de diciembre, dejando en tierra al nuevo capitán y a uno de sus tripulantes, mientras que otro saltó por la borda siendo luego recogido por autoridades portuarias. El agente de la nave, apellidado Stocks, trató que ambos tripulantes firmaran un documento señalando su lealtad a la Unión Soviética, pero ambos rehusaron hacerlo. El zarpe de esta unidad motivó la remoción del capitán de puerto del Callao, a quien se le atribuyó complicidad en el asunto³⁹.

El tercer incidente fue protagonizado por el *Aconcagua*, avión con matrícula peruana que la Deutsche Lufthansa S.A. había prestado a Sedta, su filial ecuatoriana. A principios de 1941 había violado el espacio aéreo peruano en Tumbes⁴⁰, generándose un serio incidente en el marco de las tensas relaciones que en ese momento se vivían con Ecuador, que llevarían a ambos países a un conflicto meses más tarde. A raíz de este hecho se derogó el permiso de operaciones de Lufthansa y se le dio 90 días de plazo para dejar de operar en el país⁴¹.

Tumbes.

38.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940 entrante n° 183.

39.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940 entrante n° 234, salida 80. El referido buque había sido comprado a una compañía sueca en 1939. Fue capturado por la URSS en 1942 siendo rebautizado *Sovietskaya Latvia*.

40.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 21. Alberto Salomón Osorio, "El Perú y las Naciones Unidas", en *Perú en cifras 1944-1945...*, p. 690.

41.- *El siglo XX en el Perú...*, t. V, pp. 13-14.

42.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 54, 58, 59 y 62; saliente n° 16, 17, 20 y 21.

El incidente de los buques alemanes

El 31 de marzo de 1941 los cuatro buques alemanes que se habían refugiado en el Callao pidieron autorización para zarpar⁴². Dos de ellos lograrían hacerse a la mar sin dicha autorización, y los otros dos serían incendiados por sus tripulaciones al ser detenidos en el intento por naves de guerra peruanas.

Las naves que lograron zarpar fueron el *Muenchen* y el *Hermonthis*, que dejaron el puerto pasadas las 7 de la noche y pusieron proa el primero hacia el oeste y el segundo hacia el suroeste, a una velocidad cercana a los once nudos. Al conocerse su salida, se dispuso que el crucero *Almirante Grau*, el destructor *Almirante Guise*, los submarinos *R-2* y *R-4*, y varios aviones fueran en su persecución⁴³.

Al amanecer del 1° de abril el *Muenchen* fue alcanzado por el *Prince Henry* a unas cien millas del Callao, siendo inmediatamente incendiado por sus tripulantes antes de evacuarlo en tres botes, dos de ellos a vela, con la intención de llegar a la costa peruana. El capitán de navío Ronald Ian Agnew, comandante del *Prince Henry*, se alejó del buque en llamas para tratar de ubicar al *Hermonthis*, cosa que logró hacia mediodía a unas 110 millas al oeste del Callao. Poco después de iniciada la persecución, el buque alemán fue igualmente incendiado por sus tripulantes, quienes lo evacuaron en dos botes. Tras luchar infructuosamente durante varias horas por salvar la presa, esa noche el *Hermonthis* fue hundido por la artillería de la nave canadiense, logrando capturar a los dos botes del buque alemán.

En las primeras horas del 2 de abril, mientras el *Prince Henry* procuraba salvar al *Hermonthis*, el crucero peruano *Almirante Grau*, al mando del capitán de navío José Alzamora, encontró al *Muenchen* en llamas. A las 3.16 de la mañana del 2 de abril, iluminado tanto por su incendio como por los proyectores del crucero peruano, se reconoció al buque alemán. Tenía la popa algo sentada y tras más de dos horas de buscar sobrevivientes y de evaluar la posibilidad de salvar la nave, Alzamora se dispuso a hundirla. Tras veintidós disparos de una de sus piezas de 76 mm, el *Muenchen* se encontraba bastante escorado y con la popa semihundida, pero la labor tuvo que detenerse al ser avistada otra nave a la que se procedió a reconocer. Se trataba del petrolero auxiliar británico *Bishopdale*, luego de lo cual se reasumió la labor de hundimiento del *Muenchen*, disparando otros dos proyectiles de 76 mm y 2 de 152 mm antes que la nave elevara la proa y se hundiera. Eran las 9:55 del 2 de abril, y como consigna el diario del *Almirante Grau*, "en ese instante el Comandante ordenó el toque de Atención, con corneta". Dos horas más tarde, cuando ya el crucero peruano retornaba al

43.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 54. A.H. de M. Diarios de Bitácora R-1 y R-4, 31/3/1941. The Prince ships..., pp. 26-27.

44.- Archivo Histórico de Marina, Lima (en adelante A.H. de M.), Diario de bitácora del B.A.P. Almirante Grau, 2/4/1941.

45.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 61.

46.- The Prince ships..., pp. 28-29. ARREE, Alemania (6-5), 1941, n° 75 y 77.

Callao, se avistó al *Prince Henry*, poniéndose al habla ambas naves e intercambiando información de sus respectivas acciones respecto a los buques alemanes⁴⁴.

Al menos el bote donde se encontraba el capitán del *Muenchen* logró arribar a aguas peruanas⁴⁵, pero los otros dos fueron capturados por el *Bishopdale* el 4 de abril⁴⁶, mientras que el *Prince Henry* debió dirigirse el mismo día 2 a Coquimbo, pues se presumía que dos naves alemanas se preparaban a abandonar dicho puerto, retornando poco después a Esquimalt.

Veamos ahora lo que había sucedido con los otros buques alemanes en el Callao. A las 11:38 p.m. del 31 de marzo de 1940, el *Monserate* picó cadenas y comenzó a moverse fuera de la rada interior. A tenor de lo indicado por la legación alemana en Lima, la intención de su capitán había sido hundir su nave, pero esa maniobra fue impedida por cinco disparos efectuados por el crucero *Coronel Bolognesi*, algunos de la batería de la Escuela Naval y dos del submarino *R-4*, forzándolo a detenerse frente al Terminal Marítimo⁴⁷. La tripulación del *Monserate* le prendió fuego, el que pronto alcanzó grandes proporciones por su cargamento de algodón. Con el apoyo de los remolcadores *Grumete Mejía*, *Guardián Ríos* y *Maestro Robles*, a medianoche del 31 el *Monserate* logró ser varado al norte del rompeolas norte. El *Leipzig*, por su parte, también fue incendiado por su tripulación, pudiendo ser varado a las 5:10 de la mañana del día 1º de abril en la zona norte del puerto⁴⁸.

No está del todo claro si ambas naves fueron incendiadas debido a un intento de captura peruano o antes que éste se produjera. La legación alemana, basada en los informes de los capitanes y citando una resolución suprema del día 2 de abril, indica que las autoridades marítimas y portuarias peruanas pidieron la entrega de esas naves, ante lo cual sus respectivos capitanes determinaron incendiarlas fuera del puerto, pues tenían instrucciones de no entregar sus naves bajo ninguna circunstancia⁴⁹.

Un quinto buque alemán, el *Friedland*, imposibilitado de zarpar de Paita, aparentemente por falta de combustible, también fue incendiado por sus tripulantes, quienes luego fueron detenidos por las autoridades locales. La nave alemana se hundió a las 5 de la tarde del 1º de abril, a la vista de las autoridades del puerto y de las tripulaciones del mercante holandés *Ceres* y del peruano *Ciudad de Sullana*⁵⁰.

Lo cierto es que los cinco buques alemanes en puertos peruanos a principios de

1941, fueron incendiados por sus tripulaciones. Las autoridades navales peruanas consideraron que era factible rescatar algunas piezas del *Leipzig* y del *Friedland* así como recuperar el *Monserate*, labor que se inició el mismo mes de abril de 1941. Esto último fue realizado en el marco del juicio que se inició a los representantes de las empresas navieras alemanas, pues tanto el *Leipzig* como el *Monserate* habían puesto en peligro el área de operaciones marítimas del Callao. Ese mismo mes, la rapidez con que se emitió una resolución judicial de embargo de ambos cascos a favor del Estado Peruano generó el inmediato reclamo de la legación alemana⁵¹. La marina peruana tomó pronta posesión del *Monserate*, ingresándolo a dique seco a principios de junio de 1940⁵². Los trabajos de recuperación de dicha nave se prolongarían hasta 1944, cuando fue incorporada al servicio naval como el transporte *Callao*, prestando servicios hasta 1972⁵³. Para dichos trabajos, y para otros usos, fueron rescatados algunos equipos del *Leipzig*, entre ellos dinamos y motores auxiliares. No se llegaron a efectuar trabajos de rescate en el caso del *Friedland*, y sólo en 1951 se evaluó la posibilidad de su rescate, con resultados negativos⁵⁴.

Por otro lado, los tripulantes alemanes del *Leipzig* y el *Monserate* fueron inicialmente llevados a la Capitanía de Puerto del Callao, siendo interrogados con la asistencia de Gottfried Hecker, designado por la legación alemana en Lima⁵⁵. Pocos días después fueron internados en el cuartel Guardia Chalaca, junto con los del *Muenchen* que habían logrado llegar a la costa. A fines de ese mes, el Ministro de Gobierno dispuso que dicho internamiento se mantuviese hasta que los agentes de las compañías navieras pudieran hacerlos salir del país⁵⁶. Por la misma fecha, la legación alemana solicitó que el capitán Casimir Schulz y otros tres tripulantes del *Muenchen* fueran puestos en libertad por exceder los cincuenta años de edad⁵⁷. Días después se hizo lo mismo con cuatro menores de edad de ese mismo buque, logrando que se autorizara su salida cuando la agencia respectiva lo dispusiera⁵⁸.

Las agencias Nordeutscher Lloyd y Kosmos, propietarias de las naves, no permanecieron inactivas, logrando que en setiembre una buena parte de los internados abandonaran el país en naves japonesas, mientras que a partir de octubre varios oficiales lograron hacerlo en aviones de Panagra con destino a Río de Janeiro⁵⁹.

47.- A.H. de M. Diario de Bitácora R-2 y R-4, 31/3/1941.

48.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 61. A.H. de M. Diario de Bitácora R-2 y R-4, 1/4/1941. *El siglo XX en el Perú...* V, pp. 13-16. El buque escuela brasileño *Almirante Saldaña*, que dejó el Callao en la mañana del 1º de abril, fue testigo de estos hechos [A.H. de M. Diario de Bitácora R-2, 1/4/1941].

49.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 65.

50.- *El siglo XX en el Perú...* V, pp. 15-16

51.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 70. Resoluciones supremas del 1/4/1941 (Marina) y del 26/4/1941 (Gobierno y Policía). *Orden General de la Armada* n° 16 (5/5/1941), p. 6.

52.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 100.

53.- Rodríguez, "La actuación de la Marina de Guerra del Perú... A.H. de M. Misceláneo, Refacciones, incorporación a la Armada y clasificación del ex*Monserate*, B.A.P. *Callao* (1939-1949).

54.- A.H. de M. Expedientes administrativos, Manuel Pío Portugal, junio de 1943. Archivo de la familia Saldías, informe del ingeniero Ernesto Porcari, Callao 1/8/1951, sobre el S/S *Friesland*.

55.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 57.

56.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 166. Hace referencia a decreto del 26/4/1941.

57.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 75.

58.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 entrante n° 77 y 105.

59.- ARREE, Alemania 6-5, 1941 n° 154 y 166.

60.- Manuel Prado, Mensaje presentado al Congreso por el señor doctor don Manuel Prado, presidente constitucional de la República (Lima, 1944), p. 9.

El 1° de abril de 1941, al día siguiente del escape de los buques alemanes del Callao, el presidente Manuel Prado declaró que el Perú se adhería a los estados “que combaten por su independencia y por los más altos valores de la civilización”⁶⁰. Dicho pronunciamiento no hacía más que evidenciar una creciente distancia con las potencias del Eje, siendo seguido por una serie de acciones contra las empresas y súbditos alemanes e italianos. Una de esas medidas fue la intervención de los aviones e instalaciones de la compañía de aviación alemana Lufthansa, que poco después fueron incorporados al Cuerpo Aéreo del Perú⁶¹. También se canceló la misión italiana de policía, la autorización para el funcionamiento de la agencia noticiosa Transocean, por transmitir “informaciones dirigidas a perturbar las relaciones interamericanas y propaganda contraria a nuestro régimen democrático”, y las franquicias a las valijas diplomáticas, luego de descubrirse que en una de ellas se intentaba introducir ilegalmente al país una estación de radio⁶².

Conclusiones

Como se ha podido apreciar, desde el inicio de la guerra hasta enero del siguiente año, los británicos por una parte y los alemanes por la otra procuraron ganarse los favores peruanos. En la medida en que la opinión pública fue favoreciendo a los primeros, las relaciones bilaterales se incrementaron, llevando a que, entre otras cosas, el gobierno de Londres invitara a aviadores latinoamericanos a visitar Gran Bretaña, para que viesan a su fuerza aérea en acción. En el caso peruano, dos oficiales de aviación fueron designados con ese propósito y viajaron a principios de 1941⁶³. Al siguiente año se llevó a cabo un programa similar con oficiales navales, y en el caso peruano fueron designados el capitán de corbeta Aurelio Pedraza Fuller y el teniente primero Carlos Secada Más, quienes permanecieron en Gran Bretaña casi un mes, partiendo el 23 de marzo de 1942, vía de Buenos Aires, y retornando en el mes de julio⁶⁴.

El ataque japonés a Pearl Harbor marcó un giro significativo a la guerra, globalizándola al involucrar a Estados Unidos y a otros países más. En ese contexto, el Perú rompió relaciones con Alemania, Italia y Japón, viéndose indirectamente involucrado en el esfuerzo bélico aliado a través de un decidido apoyo al sistema de defensa he-

misférico y a la provisión de recursos estratégicos, tales como el petróleo y la quinina. Ese tema está aún pendiente de ser trabajado con la extensión adecuada.

Lo que hemos visto a lo largo de este trabajo son los dos primeros años de la guerra, en los que el Perú se mantuvo formalmente como neutral pero que en la práctica apoyó de manera creciente a los británicos. Por otro lado, hemos visto también como los británicos y sus aliados canadienses operaron prácticamente sin limitaciones dentro de la zona de seguridad marítima establecida en la primera reunión de cancilleres americanos, llevada a cabo en Panamá en setiembre de 1939, debido entre otras cosas a que los alemanes también hicieron caso omiso de la misma y a que países como el Perú simplemente no estaban en condiciones de hacerla respetar. Finalmente, las complejidades de la guerra marítima se ven reflejadas en el caso analizado, que si bien se encontraba lejos de los principales teatros de operaciones, fue escenario de acciones navales de diverso género.

61.- León Garaycochea, *Legislación Naval...*, XIII, pp. 161 y 229. ARREE, Alemania 6-5, 1941 n° 59.

62.- Alberto Wagner de Reyna, *Historia Diplomática del Perú 1900-1945* (Lima, Ministerio de Relaciones, 1997), p. 324. Alberto Salomón Osorio, “El Perú y las Naciones Unidas”, en *Perú en cifras 1944-1945...*, p. 690.

63.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1940 entrante n° 193, saliente n° 81; 1941 entrante n° 10, saliente n° 18; 1942 saliente n° 57.

64.- ARREE, Gran Bretaña 6-17, 1942 entrante n° 14, 38 y 52, saliente n° 20 y 57.

El Mar del Sur: la última frontera mítica y la expedición de Vizcaíno en búsqueda de las islas Rica de Oro y Rica de Plata

Antoni Picazo Muntaner*

A lo largo del siglo XVII, el Mar del Sur se convirtió en la última frontera mítica. La expansión europea estaba en pleno auge, si bien en un momento mesetario pues los mercados lejanos, tan deseados en el XV y XVI, no aportaban los resultados esperados. Muchas compañías compraban géneros y mercancías en los puertos más activos del Pacífico e Índico mientras los productos europeos no tenían una salida tan amplia.

El desequilibrio de esta balanza comercial empezó a afectar a los grandes centros comerciales de Europa, como Amberes, pero también a provocar los primeros problemas de carácter global. Las metrópolis, como en el caso de la monarquía hispana, no sabían como afrontar los graves daños sufridos en su economía a raíz de la introducción masiva de productos de seda chinos, de una calidad muy buena y a unos precios ínfimos.

Así pues, la expansión “comercial” no daba los frutos deseados, manifestándose de esta forma un craso error en el sistema de producción asiático defendido por Marx. El único punto que aún alentaba la posibilidad de relanzar la expansión europea y, en consecuencia, incrementar de una forma notable los ingresos de las monarquías fue el intento de alcanzar y poblar aquellos espacios imaginarios que aún existían en la mayor parte del orbe y que aparecían en la cartografía que se desarrolló en la época. La incorporación de estos ricos parajes proporcionaría un incremento sustancioso de los beneficios, no en concepto de “botín” marxista, sino en el de “riqueza rápida” y explotación de unos territorios que se suponían míticos y legendarios, como la isla de Ophir o las islas Rica de Oro y Rica de Plata.

Tras las investigaciones de Sebastián Vizcaíno en las costas californianas, la corte se olvidó un tanto de los espacios imaginarios de California y se interesó muy especialmente por las islas Rica de Oro y Rica de Plata¹. El 19 de agosto de 1606 se

* Universitat de les Illes Balears.

¹.- El origen del mito de estas fabulosas ínsulas lo recogió Richard Udden en “The oldest Portuguese Original chart of the Indian Ocean, 1509”, en *Imago Mundi* (3) 1965, p. 11. En este artículo el autor explicó cómo: “...in the southern Indian Ocean we find four islands, three of which are situated on the Tropic of Capricorn. The legend accompanying the winter group is worded as

envió una cédula al virrey de Nueva España para que se poblase el recién descubierto puerto de Monterrey, donde las naves de Filipinas pudieran hacer escala. El marqués de Montesclaros, ante la orden real, envió rápidamente una carta al rey comunicándole los peligros que suponía poblar un puerto tan alejado de Nueva España. Sus argumentos fueron que²

... el mayor seguro y fuerça de los Reynos y costa que V.M. tiene en la Mar del Sur carga sobre la dificultad de venir a ella los enemigos, y poca acogida que una vez dentro, tienen en los puertos para deshazer algo de esta incomodidad an buscado nuevos camino siempre en demanda de topas estrecho y pasage por mano del cabo Mendocino o por la abra de las Californias...

El virrey pensó que si una potencia enemiga se apoderaba del puerto sería casi imposible poder recuperarlo³, por lo que aquellas incomodidades que los enemigos tenían cesarían y el peligro aumentaría notablemente para todos los reinos de Indias. El miedo a los extranjeros se incrementó en el primer cuarto del siglo XVII, de tal forma que aumentaron las causas contra miembros no naturales de España. El marqués de Guadalcázar en 1616 remitió un listado en que se refiere el presente asunto, observándose causas contra súbditos ingleses, franceses, flamencos, alemanes, bretones, griegos, saboyanos, venecianos, genoveses, sicilianos, napolitanos, italianos, escoceses, macedonios, corsos, milaneses, portugueses y mesineses⁴.

El 24 de mayo de 1607 las autoridades novohispanas desaconsejaban pues la creación de un puerto en las costas de California por considerarlas demasiado lejanas y más⁵

... habiendo de treynta y dos a treynta y quatro grados dos yslas que llaman Rica de oro y Rica de plata a oeste leste del puerto de Mte. Rey casi en un mismo paralelo aunque en gran distancia de longitud y que todos los que an tratado de aquella navegacion y la an hecho dizen que ambas son muy aproposito para hazer escala las naos de filipinas y que combiene reconocer y poblar alguna de ellas para este efecto...

El 29 de agosto de 1607 el virrey envió un despacho a la corte manifestando que “*Asimismo tuvimos conferencia sobre la poblacion del puerto de Monterrey y consideramos los yncombenientes que acerca desto ocurren...*”⁶

El consejo, tras haber estudiado el informe del virrey, entendió que debía darse prioridad a tales ínsulas frente al puerto californiano de Monterrey. La estrategia de

follows: nestas ylhas a prata segun dizen os mouros, that of the eastern group, nesta ilha nace todo o ouro...”

2.- Archivo General de Indias (Sevilla) -en adelante AGI-, México, 27, Carta al rey del marqués de Montesclaros sobre el puerto de Monterrey, 4 de agosto de 1607, f. 2.

3.- Sobre el mismo asunto pero referido al puerto de San Francisco, Rafael Josep Verger escribió el 25 de diciembre de 1772 al virrey Bucarelli, comunicándole que: “...de qualquier que sea devemos temer gravissimos daños a la corona de España si alguna nacion extrangera se establece en dicho puerto...” [Andreu Ponç, *Fr. Rafel Josep Verger i Suau* (Palma: Ed. Moll, 1990), p. 273].

4.- AGI, México, 28, Despacho del marqués de Guadalcázar a S.M., f. 4.

5.- AGI, Guadalajara, 134, Autos y cédulas de las islas Rica de Oro y Rica de Plata, f. 2.

6.- AGI, México, 27, Despacho de Luis de Velasco al rey, 29 de agosto de 1607, f. 3 vto.

las autoridades cambiaría rápidamente, pues el 22 de diciembre de 1631 se remitió un informe a la corte proponiendo la población de California hasta el cabo Mendocino⁷

... donde llaman la entrada de Anian que hay quien diga es dicho estrecho en 42 grados, que se entra por el á el Nuevo México y costa de Florida... que si algún enemigo ganase por la mano, y poblase en alguna parte de las californias seria señor de las naos de China, y quería corresponderse con la población que se sabe que por la Florida se ha hecho de Ingleses tierra adentro...

El 11 de julio de 1609 llegó a México la real cédula emitida el 27 de septiembre de 1608 por la cual el rey ordenaba se emprendiese el descubrimiento de las islas Rica de Oro y Rica de Plata. Éstas, según los geógrafos y marineros de la época, estaban situadas “...en el paraje y Rumbo del Japon en altura de treynta y uno hasta treynta y tres grados de la parte del norte...”⁸ para que la nave de Filipinas pudiera hacer escala en ellas y tener una travesía mucho más tranquila. La corte determinó que a ese descubrimiento se enviase a Sebastián Vizcaíno y que para ello se emplease “todo el dinero que fuese necesario de la caja real de México”. Sin embargo, la Real Cédula dejó abierta la posibilidad del poblamiento de Monterrey. Esa posible ocupación quedó en manos del virrey, el cual según su criterio podría cambiar los planes. A raíz de las órdenes recibidas, Sebastián Vizcaíno manifestó que sería mucho más conveniente que la expedición partiese del puerto de Acapulco para aprovechar el buen tiempo que en esa latitud reinaba en enero. Además, partiendo de Acapulco la expedición evitaba permanecer un año en Filipinas esperando los vientos adecuados, evitando también las grandes tormentas que había en la zona. El auto de 12 de julio de 1609 vuelve a remarcar que las islas Rica de Oro y Rica de Plata, de cuyo descubrimiento se estaba tratando⁹

...están en la mar del sur a la parte oçidental adyacentes a las yslas y provincias del Japon a ducientas leguas poco mas o menos del cavo de cestos y caveza del Japon de treynta y un grados hasta treynta y tres de la pte. del norte estaran distantes de las philipinas setecientas leguas y algunas mas de la costa de la nueva españa si se navegase de oeste al leste camino derecho...

Sin embargo, la expedición sufrió un retraso pues el 14 de septiembre de 1609 llegó a Nueva España una real cédula firmada el 13 de mayo de aquel mismo año. Por ella el rey mandaba se paralizase la expedición que había de partir del puerto de Acapulco y que ésta se iniciase desde Filipinas, reduciendo el capital disponible a tan sólo veinte mil ducados. La Real Cédula explica como Fernando de los Ríos Coronel, gobernador de Filipinas, notificó al rey que la búsqueda y colonización de las islas debería partir de Filipinas y no de Nueva España ya que la zona donde se suponía estaban las ínsulas buscadas estaba cerca de la base hispana en el Pacífico. Junto a ello, Ríos Coronel argumentó que en Filipinas disponían de navíos y marineros para tal efecto y que con

7.- AGI, Patronato, 30, Parecer que dio el conde del valle de México a 22 de diciembre de 1631 sobre la importancia del descubrimiento de Californias, f. 3.

8.- AGI, Guadalajara, 134, Autos y cédulas..., op. cit. f. 4.

9.- *Ibíd.*, fol. 5.

ello se excusaría un gran gasto a la Real Hacienda. Ante tales informaciones, el virrey reunió una junta especial para estudiar el asunto y determinó que éste se retrasase hasta haber informado al rey y al Consejo de los riesgos que se corrían y de los gastos añadidos que sin lugar a dudas habría si se emprendiese la búsqueda de las islas Rica de Oro y Rica de Plata desde Filipinas.

La exploración se paralizó dos años hasta que la llegada de Rodrigo de Vivero con un embajador japonés a Nueva España fue utilizada por las autoridades para alcanzar dos objetivos. Vivero se había perdido y había llegado a Japón, donde tras pasar una breve temporada en sus costas regresó a Nueva España con un embajador. Sin embargo, Fernando de los Ríos Coronel envió una carta al virrey de Nueva España sobre la conveniencia de emprender el descubrimiento desde las Filipinas. En ella argumentó que "...digo que se intenta hazer una cosa contra todo buen discurso porque en mucha altura como esta nunca jamás nadie sabemos que aya navegado..."¹⁰. También propuso que la expedición tuviera un buen cosmógrafo y por ello requirió a Enrico Martínez, que ya había participado en la expedición de Vizcaíno a California y cartografiado sus costas.

Los dos objetivos primordiales de la expedición serían los de llegar al Japón para demarcarlo y localizar las islas Rica de Oro y Rica de Plata. De esta forma se debería partir forzosamente desde Acapulco ya que el embajador japonés se encontraba en Nueva España.

El 22 de marzo de 1611 la nave al mando de Vizcaíno¹¹ partió desde el puerto de Acapulco rumbo al Japón. Antes de terminar la travesía el barco de Vizcaíno empezó a hacer agua, por lo que decidieron buscar remedio aunque "...se halle en cuarenta grados que siempre será mejor que perecer por falta de navío..."¹². Sin embargo, a los pocos días arribaron al puerto japonés de Uragana. Tal vez lo que más asombró a esa expedición fueron los edificios ya que "...pareze se puede dar credito a los libros antiguos de cavallerias y sus grandezas..."¹³.

Tras pasar una larga temporada en la corte, se dirigieron al emperador al que le solicitaron permiso para demarcar los puertos a fin de que las naves no se perdieran y también madera y carpinteros para construir un barco. Efectivamente, Vizcaíno y los suyos recorrieron y demarcaron la costa hasta los 40 grados, hallando el puerto que denominaron de Santa Margarita a 38 grados. En 40 grados las gentes les manifestaron

que "...antes de llegar a Tartaria en el estrecho esta una ysla que llaman eyeso que la avita gente como salvages..."¹⁴.

Después de una larga estancia en Japón decidieron partir en busca de las islas Rica de Oro y Rica de Plata, saliendo del puerto de Uragana el 16 de febrero de 1612. Navegaron hacia el este en demanda de tan afamadas insulas pero al no hallarlas ni a la distancia ni a la altura supuesta decidieron bajar hasta los 34 grados. Sin embargo, una tormenta dañó el navío y tuvieron que regresar a las costas del Japón, donde lo arreglaron. Allí mantuvieron una conversación con la tripulación, especialmente con los pilotos, y llegaron a la conclusión que las islas que andaban buscando no existían en el mundo, concluyendo su expedición de búsqueda.

¹⁰- AGI, Filipinas, 278, Carta al marqués de Salinas por Fernando de los Ríos Coronel, f. 3vto.

¹¹- Jesús Tamayo Sánchez en su obra *La ocupación española de las Californias* (México: Plaza y Valdés, 1992) comete una serie de errores. El primero es que menciona que Vizcaíno murió en 1606, cuando en 1611 realizó la expedición en busca de las islas Rica de Oro y Rica de Plata. El segundo es el de atribuir a Felipe III la orden de la demarcación de las costas californianas; ésta fue dada por Felipe II en lo que denominamos el viraje en la política de expansión colonial del rey prudente.

¹²- Biblioteca Nacional de España, Madrid, MS-3046, Relación de las Islas Rica de Oro y Rica de Plata, ff. 83-118.

¹³- *Ibidem*, f. 94 vto.

¹⁴- *Ibidem*, f. 106 vto.

La cuarta campaña oceánica de la corbeta *Vettor Pisani*, la exploración de las costas de América del Sur (1882-1883)

Rossana Piccioli*

Traducido por Jorge Ortiz Sotelo

La *Vettor Pisani*, comenzada a construir en el arsenal de Venecia en mayo de 1867 con el nombre de *Briosa*, fue la última de las grandes corbetas a hélice de la marina italiana. Diversas dificultades, principalmente financieras, retrasaron las obras del astillero, llevando a que su puesta en el agua se retrasara hasta el 22 de julio de 1869. La flamante corbeta tenía batería cubierta, con castillo y toldilla, y a pesar de sus óptimas cualidades náuticas, no era muy veloz ni tenía gran autonomía por las usuales dificultades de almacenaje del carbón que necesitaba para sus calderas. Pese a ello, era aparente para largas campañas oceánicas y por tanto fue destinada a continuar con las misiones de penetración política y económica que el gobierno italiano había iniciado con la afamada corbeta *Magenta*, que había realizado varias circunnavegaciones y viajes en los mares de Extremo Oriente, algunos de ellos de carácter científico, y continuado con el *Principessa Clotilde*.

Entregada oficialmente a la Real Marina italiana el 10 de abril de 1871, la *Vettor Pisani* empezó a prepararse en Venecia para la primera de sus cuatro campañas oceánicas, bajo del mando del capitán de fragata Giuseppe Lovera di Maria. Acabado su aprestamiento, la nave se dirigió a Nápoles, de donde zarpó el 30 de mayo de 1871 para su primera circunnavegación. Su misión, de carácter político, duró veintisiete meses y la llevó a navegar 48,000 millas, la mayor parte a la vela, tocando en cuarenta y un puertos. El buque regresó al Mediterráneo en agosto del 1873, uniéndose a otras unidades italianas en Escombreras, frente a Cartagena, para dirigirse luego a Nápoles, donde fue desarmada en septiembre del mismo año.

Fue nuevamente comisionada en abril de 1874, al mando del capitán de fragata Alberto De Negri, y en junio de ese año zarpó de Nápoles para su segundo viaje de circunnavegación. Esta nueva campaña, que tenía como propósito mostrar el pabellón italiano, duró dos años nueve meses, llevando a la corbeta a tocar en veinticinco puertos, la mayoría chinos y japoneses, y algunos del Pacífico americano.

A su regreso a Italia, la corbeta pasó a Venecia, donde quedó desarmada hasta 1878, cuando fue nuevamente comisionada al mando de Tomás de Saboya, duque de Génova, para su tercera campaña, en los mares del Extremo Oriente. Este viaje duró treinta y

* Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Massa-Carrara, Italia.

dos meses, siendo la *Vettor Pisani* el primer barco en mostrar la bandera italiana en el gran río chino Yang-Tse-Kiang.

Regresó a Venecia en 1881 y al año siguiente estaba lista para iniciar un nuevo viaje que la llevaría por los mares de todo el mundo bajo el mando del capitán de fragata Giuseppe Palumbo¹. Este cuarto viaje sería el más prolongado de los emprendidos por una nave de guerra italiana, obteniendo también los más importantes resultados científicos. El viaje duró tres años y diez días, y además de sus naturales miras políticas, también se tuvo cuidado en preparar a la dotación para atender aspectos científicos e hidrogáficos. La oficialidad, adecuadamente instruida en la Estación Zoológica “A. Dohrn”, de Nápoles, debía estudiar las costas que visitaran, levantando nuevos mapas, completando o corrigiendo los existentes; recoger muestras de fauna marina; y documentar las culturas que fuera encontrando en su recorrido. Para colaborar con esas tareas, el ministro de Marina, Acton, autorizó el embarco de dos jóvenes de la nobleza romana, el príncipe Giovanni Del Drago y el duque de Gallese².

La *Vettor Pisani* pasó primero a Nápoles para embarcar los instrumentos científicos y todo lo que podía servir para las colecciones zoológicas, zarpando el 20 de abril de 1882 para llevar a cabo una nueva circunnavegación en dirección opuesta a las precedentes. La primera escala fue Gibraltar, pasando luego a Formentera, al sur de Baleares, donde se llevaron a cabo labores batimétricas para corregir los derroteros existentes. Ya en el Atlántico, la corbeta se dirigió a San Vicente de Cabo Verde, donde permaneció del 10 al 14 de junio, y tras veinte días de navegación arribó a Pernambuco, donde se llevaron a cabo cuidadosos levantamientos hidrográficos. La corbeta siguió a Río de Janeiro, siendo visitada en dicho puerto por el emperador del Brasil, quien quedó agradablemente impresionado por la colección zoológica y los estudios hidrográficos realizados. Días después, la corbeta arribó a Montevideo, de donde se dirigió a Punta Arenas, en el Estrecho de Magallanes, recogiendo en esa zona numerosos ejemplares de algas. El arribo de la *Vettor Pisani* a ese puerto austral coincidió con la presencia de astrónomos de diferentes nacionalidades que habían llegado a la zona para observar el paso de Venus, esperado para el 2 de diciembre.

El viaje continuó hacia Valparaíso, el Callao, Panamá -donde se recogió documentación sobre los recién iniciados trabajos de excavación del canal- y las islas Galápagos. Vino luego el cruce del Pacífico, visitando las islas Hawai, Filipinas, Hong-Kong, Shangai, Singapur y Ceilán.

Finalmente, la *Vettor Pisani* regresó al Mediterráneo, por la ruta del Golfo de Adén y del Mar Rojo, arribando a Nápoles el 20 de septiembre de 1885. Desde esa fecha la corbeta fue asignada al adiestramiento náutico de los cadetes de la Academia Naval

- 1.- Giuseppe Palumbo sería ministro de Marina en 1902 y después, con el grado de contralmirante, jefe de estado mayor de las fuerzas navales italianas del Mediterráneo.
- 2.- Giovanni Del Drago publicó “Cenni sull’ultimo viaggio della corvetta *Vettor Pisani* (1882-83-84-85)”, *Bollettino della Società Geografica Italiana* (Roma, agosto 1885), y otros ensayos sobre la botánica de los sitios visitados. El duque de Gallese prefirió desembarcar en América.

de Livorno, siendo empleada en ocho campañas de instrucción en el Mediterráneo. Finalmente, fue dada de baja del servicio naval italiano en 1893.

Los levantamientos científicos y náuticos realizados por la *Vettor Pisani* resultaron imprescindibles para los buques que tenían que pasar del Atlántico al Pacífico, navegando en la intrincada red de los poco conocidos canales del extremo meridional americano. Los buques que entonces navegaban por el Estrecho de Magallanes, entraban o salían de Pacífico por el Cabo Pilar o pasaban por los canales occidentales de la Patagonia. Ninguna tripulación se habría aventurado por los canales entre las islas al norte de Cabo Tres Montes, cuyas aguas aún no habían sido cartografiadas. A fines del siglo XVIII el piloto español Juan de Moraleda había navegado por ese difícil paraje, pero sin hacer un levantamiento cartográfico; y lo mismo hicieron después los buques ingleses *Nassau* y *Beagle*; pero tanto la nave de Moraleda como los dos buques ingleses eran de menor porte que la *Vettor Pisani*, que con más de dos mil toneladas de desplazamiento fue el primer buque de gran porte que navegó el canal de Darwin hasta Ancud, pasando cerca de las islas Chonos y Chiloé. El comandante Palumbo se propuso cartografiar todas las aguas del archipiélago de las Chonos, y en especial el canal de Darwin, que parecía la mejor ruta al sur del archipiélago. Se puede ver la voluntad del comandante en la relación del viaje escrita por el teniente de navío Gaetano Chierchia³:

Formai quindi il progetto di fare quanto più e meglio mi fosse possibile in tali paraggi. Non mi dissimulai le non piccole difficoltà e i pericoli cui si andava incontro, con una nave grande come la Pisani, in quei canali dei quali non esistono altre carte che erronei abbozzi, e dove il buon tempo è raro: ma non esitai, pensando che forse mai più nella nostra campagna si sarebbe presentata l’occasione di tracciare una buona via ai naviganti, avendo saputo con quanto interesse è attesa la sicurezza di quella navigazione. Inoltre, percorrendo questo arcipelago e poi il successivo delle Chiloe fino ad Ancud, si offriva alla nostra raccolta zoologica un’ampia messe di esemplari della fauna marina ignoti o poco noti e certamente molto ricercati dai naturalisti... Nell’arcipelago delle Chonos ben poche navi ebbero traffico e nessuna del nostro tonneggio. Oltre il Nassau della marina britannica che ne fece nel 1867 soltanto la traversata e la Chacabuco della marina cilena che eseguì il piano di qualche ancoraggio, non altra nave da guerra vi mostrò mai la bandiera... La mattina del 23, ad onta del tempo orribilmente cattivo, con fitta e continua pioggia e con violente burrasche di grandine si inaugura-

- 3.- “Me propuse hacer todo lo mejor que me fuera posible en aquellos parajes. Era conciente de las no pocas dificultades y posibles peligros que podíamos encontrar, con un buque del porte de la *Pisani*, navegando en canales de los cuales no existen mapas o éstos estaban bastante errados, y donde el buen tiempo es raro. Pero no dudé, pensando que quizás no se nos volvería a presentar en este viaje la ocasión de trazar un buen derrotero para los navegantes, puesto que mucho se espera para la seguridad de estas navegaciones. Además, recorriendo este archipiélago y después el inmediato de Chiloé, hasta Ancud, se podían recoger para nuestra colección zoológica una amplia gama de ejemplares de fauna marina desconocida o poco conocida, y seguramente muy interesante para los naturalistas... Muy pocas naves han surcado por el archipiélago de las Chonos, y ninguna de ellas de nuestro tonelaje. Entre ellas puede mencionarse al *Nassau*, de la armada británica, que hizo esta travesía en 1867, y a la *Chacabuco*, de la armada chilena, que levantó unos portulanos. Ninguna otra nave de guerra mostró aquí su bandera... La mañana

rono i lavori. Affidai al ten. di vascello sig. Serra, ufficiale di rotta, la determinazione delle coordinate geografiche, la raccolta dei dati meteorologici e la determinazione della marea e delle correnti. Incaricai il 2° ufficiale, ten. di vascello sig. Schiaffino con sott'ordine il 2° medico sig. Boccolari dell'esplorazione dei canali interni allo scopo o di riportare una semplice traccia o di riconoscere altro passaggio più diretto per raggiungere l'ancoraggio di Lagunas, o infine una più diretta comunicazione fra i canali di Darwin e di Moraleda; ed a tale scopo fu provveduto d'imbarcazione leggera con 4 uomini e di viveri per 15 giorni...

Otros hombres fueron enviados en cuatro pequeñas embarcaciones para hacer observaciones astronómicas y levantamientos cartográficos. El 6 de diciembre de 1883 todos habían vuelto a bordo, con la satisfacción de haber explorado bien los mencionados canales de Darwin y Moraleda, determinando que no eran aptos para la navegación de buques de gran porte. Durante los quince días empleados en esa labor, los hombres sólo habían comido carne de foca y algunos otros víveres que cada tres días se les enviaba desde la corbeta, cuyas provisiones tampoco eran muy frescas, pues habían pasado más de dos meses desde que dejó el puerto de Montevideo. Los exploradores de los canales habían construido unas barracas para guarecerse de las lluvias, granizo y fuerte viento que primó durante todo el tiempo que permanecieron en la zona. Como recuerdo de sus exploraciones, pusieron el nombre de la corbeta y de sus oficiales a las islas, bahías y alturas de aquellas inhóspitas tierras.

En el marco de la actividad exploratoria realizada por la marina italiana, la cuarta campaña de la *Vettor Pisani* merece ser destacada también por una circunstancia vinculada a las conquistas tecnológicas de esa época: fue posible realizar un esmeradísimo registro fotográfico, uno de los primeros en la historia de la fotografía de viaje. Las imágenes, tomadas en su mayoría por los mismos tripulantes (sólo algunas fueron compradas a fotógrafos locales), fueron reunidas al final de la navegación por el noble Francesco Giuseppe Tozzoni, guardiamarina de la *Vettor Pisani*, y por más de un siglo quedaron inéditas, así como su diario de a bordo, en el archivo de su familia⁴.

La expedición de los años 1882-1885, la más importante y notable de los cuatro viajes oceánicos de la *Vettor Pisani*, formaba parte de un vasto proyecto de campañas político-exploratorias iniciadas en 1871 (en las cuales participaron también otros buques de guerra italianos). En la América Meridional se hicieron importantes trabajos

del día 23, a pesar del tiempo horrible, con mucha lluvia y violentos chubascos, empezaron los trabajos. Entregué al teniente de navío don Serra, oficial de derrota, la tarea de calcular las coordenadas geográficas, la recolección de datos meteorológicos y la determinación de las mareas y de las corrientes. Encargué el segundo oficial, teniente de navío don Schiaffino, ayudado por el segundo médico don Boccolari, explorar los canales interiores y levantarlos o, a la mejor, reconocer otro pasaje más directo para llegar al apostadero de Lagunas, o finalmente, una comunicación más directa entre los canales de Darwin y de Moraleda; y con este objeto se le dio una embarcación ligera, cuatro marineros y viveres para 15 días...”

4.- Trozos del *Diario di Bordo* del conde Tozzoni y muchas imágenes del viaje fueron presentados al público en la ocasión de una exposición fotográfica organizada por el Ayuntamiento de Imola, en colaboración con el Estado Mayor de la Marina Italiana en el año 1998.

hidrográficos, como el levantamiento de la bahía y del puerto de Pernambuco y de Olinda, en Brasil; el completo levantamiento hidrográfico de los canales de Moraleda y de Darwin, del archipiélago de las Chonos y del puerto de Lagunas. Asimismo, se reconocieron dos peligrosos bancos cerca de Caldera, en Chile; se llevó a cabo el levantamiento hidrográfico de Ancón y de las islas adyacentes, en el Perú; se hizo un registro topográfico de la zona de Guayaquil, en Ecuador; un mapa demostrativo del canal de Panamá; un registro hidrográfico de 15 millas de costa de la isla Chatam, en las Galápagos, y los portulanos de los fondeaderos Punta Bassa y Porto Vettor Pisani.

A estos trabajos se añadieron las investigaciones naturalistas, formando para ello importantes colecciones de animales marinos y algas. Como quiera que no había un naturalista a bordo, esa tarea fue confiada al teniente de navío Gaetano Chierchia, quien trabajó con la ayuda de toda la oficialidad. También merecen ser destacados Cesare Marcacci, por su labor batimétrica, y Enrico Serra por sus levantamientos hidrográficos. Sobre el puente fue construida una cámara para conservar las colecciones naturalistas, donde se reunieron quinientos tubos de cristal y muchos cajones para el herbario, las conchas, las aves, los reptiles y los anfibios.

Los oficiales de la corbeta debieron ocuparse tanto de las colecciones y de la documentación científica, como de sus tareas normales a bordo. En la relación de Chierchia se lee que todos debieron aprender a reconocer los animales, para⁵

discernerne i tipi, le classi, gli ordini, le famiglie e, potendo, alcuni generi e specie più importanti; famigliarizzarsi alle pesca di tutti quelli, studiando il modo come cercarli sia in mare libero, che alla costa o in fondo al mare. Imparare quindi il maneggio dei vari utensili ed attrezzi necessari, conoscere gli svariati modi secondo i quali le singole specie vogliono essere uccise per rimanere intatte, e finalmente preparare quel materiale in numero e qualità indispensabile ai lavori, che, senza creare ostacoli all'ordinario servizio d'una nave da guerra, potea compatibilmente con le altre esigenze esservi imbarcato.

La recolección de ejemplares científicos fue llevada a cabo no sólo por los oficiales sino también por los marineros (que voluntariamente enriquecían las colecciones con los ejemplares capturados), evidenciando esto la importancia que dichas campañas oceánicas tenían para los italianos de aquel tiempo, pues a diferencia de otros países europeos de la época, Italia no tenía recursos como para organizar largos viajes marítimos únicamente con fines de investigación⁶. Los científicos italianos tenían grandes

5.- “...conocer los tipos, clases, órdenes, familias y posiblemente los géneros más importantes, familiarizarse con la pesca y estudiar la manera de buscarlos, sea en la mar como en las costas o en el fondo. Aprender a manejar los diferentes utensilios, conocer las particulares maneras de matar los animales sin estropearlos y, finalmente, quedarse con la cantidad indispensable para los trabajos, que pudiera ser embarcada sin crear problemas al servicio de un buque de guerra” [Chierchia, Gaetano. “Collezioni per studi di scienze naturali fatte nel viaggio intorno al mondo della R. Corvetta *Vettor Pisani* (Comandante G. Palumbo) Anni 1882-85”, *Rivista Marittima* (Roma, setiembre, octubre y noviembre 1885).

6.- La corbeta *Magenta* -primer buque de la Marina italiana que hizo un viaje alrededor del mundo,

esperanzas en enriquecer su conocimiento del mundo a través de los viajes llevados a cabo por los buques de la marina de guerra por diversas partes del planeta. La cuarta campaña de la *Vettor Pisani* brindó valiosa información para el mejor conocimiento de diferentes especies marinas de invertebrados, celentéreos, ascárides y protozoos. También se formaron importantes colecciones de algas, con centenares de diferentes especies, que contenían veinticuatro variedades recogidas en treinta y seis lugares. Entre ellas hubo tipos y formas de algas desconocidas para la ciencia. El empleo de la draga en la recolección de los ejemplares fue útil para el conocimiento de su distribución batimétrica; además, los ejemplares flotantes recogidos a lo largo de la navegación apoyaron la tesis (poco valorada en la época) del esparcimiento de las algas por medio de ejemplares fructíferos transportados por las corrientes marinas hasta costas bastante lejanas de sus parajes de origen.

La expedición también sirvió para entrar en contacto con culturas prácticamente desconocidas en la Italia de los últimos veinte años del siglo XIX. Tras cruzar el Estrecho de Magallanes se presentaron muchas ocasiones de encuentro con poblaciones indígenas. Tenemos constancia de este hecho por las noticias contenidas en los diarios de unos miembros de la tripulación y por las láminas fotográficas de la expedición. Sobre el encuentro con una familia de fueginos, el teniente Serra, cronista oficial del viaje, escribió⁷: "...hanno dato in cambio degli abiti, un uovo di uccello marino, qualche cestino di vimini e alcune frecce... il capo ha poi ballato al suono dell'organetto e ha mangiato con molto gusto la minestra che gli offrirono i marinai".

Ese encuentro con los fueginos debió ser una de esas ocasiones en que los tripulantes conseguieron parte del rico material etnográfico que hoy día se encuentra en diferentes museos italianos, pero la mejor ocasión para enriquecer dichas colecciones se presentó en abril de 1883, durante la estada de la *Vettor Pisani* en aguas peruanas, cuando el buque trataba de asistir a los inmigrantes italianos por las dificultades causadas por la Guerra del Salitre, entre Perú y Chile.

al mando del almirante Vittorio Arminjon-, si bien tenía como misión primaria la penetración comercial vinculada al comercio de la seda, también tuvo una misión de investigación científica. Participaron en el viaje dos naturalistas: Filippo de Filippi, quien murió en la travesía, y el florentino Enrico Hyllier Giglioli, quien describió las colecciones de historia natural.

7.- "...nos han entregado, a cambio de unos vestidos, un huevo de ave marina, algunos cestitos de mimare y unas flechas... después el jefe ha bailado al sonido del organillo y se ha comido con mucho gusto la menesta ofrecida por los marineros". El teniente de navío Enrico Serra publicó por entregas su "Riassunto generale del viaggio di circumnavigazione della corvetta *Vettor Pisani* (1882-1885)", *Rivista Marittima* (Roma, febrero-diciembre 1885).

El museo etnográfico de Modena posee la mayoría de los materiales recolectados a lo largo de la cuarta campaña de la *Vettor Pisani*: son más que 350 objetos, la mayor parte procedente del sitio precolombino de Ancón (Perú). La vasta área del cementerio había sido explorada arqueológicamente poco antes que la corbeta italiana llegase a la bahía. Dos oficiales, el capitán Antonio Bocolari, médico de a bordo, y el teniente Paolo Parenti, ambos de Módena, recolectaron cerámicas, fragmentos de tejidos, utensilios y restos humanos, incluso una momia; y a su regreso regalaron todo al museo de su ciudad.

La corbeta navegaba entre el Callao y la bahía de Ancón, lugar que en épocas más tranquilas era frecuentado por los opulentos burgueses de las cercanías y que entonces hospedaba a las delegaciones consulares extranjeras y por tanto era un punto de apoyo para los inmigrantes. Esta necesaria parada dio a los oficiales la inesperada ocasión de ver la ya conocida necrópolis precolombina existente cerca a la bahía, que en había sido excavada parcialmente pocos años antes. Grande fue la impresión suscitada por la vasta zona árida y desnuda de dicho cementerio, con momias desenterradas apresuradamente y después dejadas al lado de sus sepulcros, con fragmentos de tejidos fúnebres, redes, cuerdas, utensilios, y cráneos que aún tenían pelos rojizos... Algunos tripulantes no resistieron la tentación de llevarse unas momias, las que parecían en mejores condiciones, pero a lo largo del viaje se dieron cuenta de que esos restos no habrían podido llegar a su destino. Sobre esto escribió Chierchia⁸:

...in Arica scavai le huacas (tombe degli antichi abitatori del Perú all'epoca degli Incas) e ottenni deiversi crani e qualche utensile, ma non fummo troppo fortunati in queste ricerche. Ad Ancòn trovammo due mummie apparentemente cucite nella stuoia intatta, ma si dovettero gettare in mare perché completamente polverizzate.

La ciudad de La Spezia, como puerto marítimo y sede de un importante astillero naval, era el lugar preferido de salida y regreso de los buques involucrados en las expediciones organizadas por la Marina italiana entre 1868 y 1939. Por esta razón, en la misma época, se formaron en la ciudad importantes colecciones museográficas de etnografía extraeuropea. Para tener mejor idea de la importancia de este patrimonio, hay que sumar a las colecciones de las expediciones militares las procedentes de buques mercantes. La flota mercante italiana en el decenio de 1861 a 1870 era la cuarta en el mundo, con 18,200 naves y 980,000 toneladas.

En 1995 se presentó una magnífica oportunidad de recordar el último viaje oceánico de la corbeta *Vettor Pisani*, especialmente el periodo que va de octubre de 1882 a junio de 1883, cuando el buque visitó buena parte de América Meridional. Ese año, el Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina" de Mulazzo organizó un homenaje a la corbeta con ocasión de un simposio sobre la botánica americana⁹. Por primera vez se expusieron una serie de algas sudamericanas traídas por la *Vettor Pisani*, y recolectadas por el subteniente de navío Ulrico Pescetto en los primeros meses de 1883.

8.- "en Arica pude excavar las *huacas* (sepulcros de los antiguos habitantes del Perú en la época de los Incas) y conseguir algunos cráneos y unos utensilios, pero fuimos bastante desafortunados en esas investigaciones. En Ancón encontramos dos momias aparentemente cosidas en su esteras intactas; pero hemos tenido que tirarlas al mar porque se habían pulverizado completamente". Hay que subrayar que entonces los conocimientos sobre las épocas más antiguas de la historia precolombina eran bastante escasos y las antigüedades peruanas eran generalmente atribuidas a los Incas. Hoy sabemos que la gran necrópolis de Ancón fue utilizada (siglos VI y XVI d.C.) por grupos de pescadores que vivían en la bahía y que enterraban a sus muertos, envueltos en espesos tejidos, en cavidades excavadas en la arena.

9.- La exposición "Alge del Mare del Sud" formaba parte de los eventos de los días 8 y 9 abril 1995, es decir: *Omaggio della Real Academia Hispano-Americana ad Alessandro Malaspina y Incontro Internazionale nel quadro delle celebrazioni su Alessandro Malaspina.*

Esta colección fue examinada por el célebre botánico y algólogo Antonio Piccone¹⁰, encargado directamente por la comisión nombrada por la Accademia dei Lincei, para estudiar todos los materiales científicos recogidos por la marina de guerra italiana a lo largo de sus viajes.

La colección Pescetto comprendía originalmente cuarenta y cuatro especies, procedentes de diez lugares. Dos de estos lugares -Churruca (Tierra del Fuego) y Caldera (Chile)- no aparecen en las colecciones de los otros oficiales de la corbeta -formadas por Marcacci y Chierchia-. Lamentablemente, algunos ejemplares han desaparecido por razones desconocidas, y las especies que aún quedan son las siguientes: *Cladophora (Spongomorpha) arcta*, Ktz et var. *Pescettii*, Picc., *Phyllis debilis*, Ktz., *Desmarestia viridis*, Lamour; *Porphyra leucosticta*, Thur.; *Callithamnion subsecondum*, Grun.; *Nitophyllum Crozieri*, Hook. et Harv.; *Delesseria Davisii*, Hook. et Harv.; *Delesseria quercifolia*, Bory; *Chondria flagellaris*, Harv.; *Plysiiphonia urceolata*, Grev.; *Polysiphonia tenuistriata*, Grev.¹¹

Bibliografía adicional

Carazzi, Davide. *Guida. Catalogo del Museo Civico della Spezia* (La Spezia, 1898).

Chierchia, Gaetano. "Raccolta zoologica fatta dalla R. Corvetta Vettor Pisani nel viaggio da Montevideo a Guayaquil", *Rivista Marittima*, Roma (noviembre 1884).

"Notizie preliminari intorno alle alghe della *Vettor Pisani* raccolte dal sig. C. Marcacci. Lettera di A. Piccone al cav.ab. Antonio Carestia", *Nuovo Giornale Botanico Italiano*, vol. XVII, n° 3, Florencia (julio 1885).

Piccone, Antonio. *Nuove alghe del viaggio di circumnavigazione della Vettor Pisani*, Memoria della Reale Accademia dei Lincei, año CCLXXXVI, (Roma 1889).

Pulini, Ilaria. "Due modenese a bordo della *Pisani*", en *Tra Meridiani e Paralleli. Viaggio intorno al mondo della corvetta "Vettor Pisani" 1882-1885*. Catalogo della mostra fotografica (Imola, 1998).

"Quarta campagna oceanica della R. Corvetta «Vettor Pisani» (1882-1885)", en *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina* (Roma, Edizioni dell'Ufficio Storico della Marina Militare, 1992), vol. II, pp. 44-70.

10.- El prof. Piccone escribió muchos ensayos sobre la algología de Eritrea y Cerdeña y clasificó también las algas (siempre procedentes del viaje de la *Vettor Pisani*) hoy conservadas en el Museo di Storia Naturale di Genova. Cfr. A. Piccone, *Alghe del viaggio di circumnavigazione della "Vettor Pisani"* (Génova, 1886).

11.- Hemos mantenido los nombres del siglo XIX utilizados por Antonio Piccone.

Le général San Martín d'un continent à l'autre: histoire et mémoire*

Philippe Raxhon*

Le passage des Andes par le Libertador José de San Martín avec son armée en 1817, et sa rencontre avec Bolívar à Guayaquil le 27 juillet 1822 constituent les points d'orgue du légendaire sanmartinien. Cette expédition est effectivement un exploit historique, qui annonce le triomphe de San Martín au Chili et au Pérou, et cette rencontre annonce son retrait de la vie publique après avoir mené le combat pour l'indépendance et l'unité continentales américaines contre les Espagnols. Mais on oublie souvent que San Martín fut aussi un homme qui noua avec la mer une relation particulière, en voyageant beaucoup, en rendant par son exemple plus relatif l'éloignement de l'Europe et de l'Amérique, plus réduite la distance physique incarnée par l'atlantique, tout comme la distance politique entre l'Europe et l'Amérique, au cours de cette transition historique que constitue de manière bilatérale, pour le Vieux comme pour le Nouveau monde, le passage entre le XVIII^e siècle et le XIX^e siècle. Et que l'on se souvienne aussi que c'est au bord de mer, à Boulogne-sur-Mer, qu'il choisit de passer les dernières années de sa vie, faisant de la cité balnéaire française un lieu de mémoire sanmartinien, avec statue et musée, et de commémorations de cette mémoire, avec la venue de navires de guerre de la marine argentine à différentes occasions au cours du XX^e siècle, source de contacts privilégiés entre la population locale et la République argentine. Rappelons que les événements tragiques de la première guerre mondiale ont suscité dans la population argentine un appel à la solidarité avec les populations en guerre, et que Boulogne-sur-Mer a bénéficié de cet élan de solidarité, notamment en vivres.

De la mer océane à la mère patrie, San Martín jusqu'à son exil n'a jamais vraiment coulé de jours paisibles. Sa vie fut un long voyage, sur les chemins de la Révolution d'abord, dans ses souvenirs ensuite, depuis cet exil librement consenti. Nous n'allons pas ici retracer toute la biographie de San Martín, mais souligner quelques traits de sa vie, de son action, de sa pensée, révélateurs de son importance historique et constitutifs de sa mémoire, dont l'actualité a rebondi en 2000, effet commémoratif oblige, avec le 150^e anniversaire de sa mort. Nous mettrons l'accent dans cette première partie sur les liens de San Martín avec la mer.

* Universidad de Lieja, Belgique

Né en 1778, San Martín prit la première fois la mer à l'âge de cinq ans, et pas pour n'importe quel voyage, puisqu'il s'agit de la grande traversée à bord de la frégate *Santa Balbina*, du Rio de la Plata jusqu'à l'Espagne, où ses parents s'installèrent. A 13 ans, en 1791, cadet du bataillon de Murcie, il prend la mer avec celui-ci qui s'en va combattre au Maroc. En 1796, la monarchie espagnole des Bourbons, alliée de la France, entre en guerre contre l'Angleterre. San Martín participe à la campagne maritime comme officier d'infanterie de marine. Il combattit sur la mer et fut fait prisonnier, jusqu'en 1798. En mai 1801, il est impliqué dans le conflit contre la monarchie portugaise des Bragance, c'est la *Guerra de las Naranjas*. Il participa aussi au blocus de Gibraltar occupé par les Britanniques, et il ne cessera plus de participer à des opérations militaires dans la péninsule ibérique. Le 2 septembre 1811, il renonce à poursuivre sa carrière au sein de l'armée espagnole, rejoint Londres par le Portugal, et il quittera bientôt l'Europe, à bord de la frégate *George Canning*, pour Buenos Aires, où il débarque le 9 mars 1812, avec d'autres volontaires pour combattre la domination espagnole, en faveur de l'indépendance argentine. Il a alors 34 ans. L'aventure du Libertador peut débuter. Il reprit la mer en août 1820, à Valparaiso, dans le cadre de l'expédition partie du Chili pour atteindre et libérer le Pérou, où il débarque à Pisco. La manœuvre était audacieuse, San Martín préférant prendre le risque d'une attaque maritime et d'un débarquement pour en finir avec le cœur de la colonie espagnole, et le blocus du port de Callao à Lima sera un épisode décisif.

En février 1824, il quitta Buenos Aires pour l'Europe, à bord du bateau *Le Bayonnais*. C'est le commencement de sa longue période d'exil volontaire. Il arriva au Havre le 4 avril suivant, et repartit immédiatement pour Londres. Peu de temps après, il revint s'installer en Belgique, alors hollandaise. Il traversa l'atlantique de novembre 1828 à janvier 1829 pour rejoindre Rio de Janeiro, où il apprit l'exécution de Manuel Dorrego, gouverneur légal de Buenos Aires. En définitive, il ne débarqua pas dans le port de cette dernière, s'installant pendant trois mois à Montevideo, avant de reprendre pour la dernière fois la mer à destination de l'Europe. Il lui restera alors vingt années de vie d'exil en France. San Martín a donc été, à différents titres, en relation avec la mer, et cela ne fut pas sans influence sur sa personnalité et sur son œuvre.

Aujourd'hui, San Martín est connu par ses statues sur les places publiques, principalement en Amérique latine. Ce fils de la statuomanie du XIXe siècle enchanterait un historien français comme Maurice Agulhon, connu pour ses études sur la symbolique politique, et qui a contribué par ses approches à intégrer la question des "lieux de mémoire" dans l'histoire des mentalités, la "*fine pointe de l'histoire sociale*", comme l'a dit joliment Michel Vovelle. *De facto*, la mémoire de San Martín est aussi importante que son histoire. La vie et le mythe sont les compléments d'une dimension politique qui nous éclaire sur les processus de référence mémorielle à l'époque contemporaine en Amérique latine, et principalement en Argentine, au Pérou et au Chili, Etats dont la constitution, dans les deux sens du terme, repose entre autres sur les épaules de l'homme de guerre qui fut le *libertador*.

Qui est San Martín? C'est avant tout, à l'origine, un soldat, mais c'est aussi un

révolutionnaire et un penseur politique. Sa figure combine des relais de mémoire multiples, qui ont alimenté des choix idéologiques parfois -sinon souvent- contradictoires, dans les générations postérieures, alors même que le contexte historique évoluait. La multiplicité des facettes de San Martín a autorisé son absorption par des partis qui, tout en se détestant, se réclamaient de lui. En cela, San Martín est l'un de ces modèles historiques qui créent l'unanimité autour d'eux, une unanimité bien sûr ambiguë et reposant sur un mythe construit. San Martín a séduit les partisans de la force et de la paix, les républicains et les monarchistes, les conservateurs et les progressistes, les libéraux et les réactionnaires. C'est ce qui fait la richesse de sa mémoire, et dont l'étude aujourd'hui constitue un véritable laboratoire d'idées, pour mieux cerner les mentalités politiques en Amérique latine.

De l'imaginaire sanmartinien découle une thématique sanmartienne que nous allons explorer brièvement. San Martín est d'abord le guerrier à cheval traversant les Andes, victorieux des obstacles naturels avant que de l'être des ennemis. Son exploit est à l'image de l'identité géographique dans toute sa démesure de l'Amérique latine. San Martín sera en partie producteur de son propre légendaire, lorsqu'il aimait à comparer la traversée des Andes au passage du col du Grand Saint-Bernard par Bonaparte fonçant sur l'Italie. Son génie militaire est celui d'un soldat moderne qui réorganise son armée et la respecte. C'est un vainqueur compatissant et un vaincu jamais abattu. Le stoïcisme de cet héritier exotique, aux yeux des Européens, de la Révolution française et de l'Empire est intimement lié à une modestie politique et au refus des honneurs. Son abnégation nourrit une volonté: l'indépendance de l'Amérique latine, et son unité. A partir de cette perspective, il y a identification de l'idéal démocratique et de l'indépendance, de la liberté et de la patrie, compte tenu que le rêve d'unité de San Martín contenait un projet social reposant sur des principes modernes. San Martín n'était pas un partisan du "laissez faire, laissez passer", c'est-à-dire d'une réduction de la législation en matière économique au profit des libertés individuelles. Par ailleurs, il croyait aux vertus de la souveraineté résidant dans la volonté populaire. Il soulignait l'importance de l'éducation dans la conquête de la citoyenneté.

L'on pourrait croire que San Martín hésita entre la formule républicaine et la formule monarchique. En réalité, San Martín était partisan de la monarchie constitutionnelle, mais il fut aussi séduit par les idéaux républicains, bien qu'il voyait leur application prématurée et propice à l'anarchie. C'est d'ailleurs dans les monarchies libérales européennes qu'il se réfugia. En cela, San Martín ne fut jamais de son vivant "populaire" parce qu'il manifesta de la méfiance à l'égard de la multitude dans les époques troublées. Il l'a montré pendant sa carrière, mais aussi à Bruxelles en 1830 et à Paris en 1848.

Au demeurant, les années de pouvoir au Pérou ont été mises à profit pour tenter d'établir une monarchie constitutionnelle mais adaptée à la situation américaine. C'est aussi la raison pour laquelle San Martín fut apprécié comme un chef pragmatique, dans sa vision inspirée de Montesquieu de l'importance du milieu dans l'ordre politique, le libertador préférant d'une part une confédération d'Etats pour l'Amérique, à une fédération, illusoire à l'échelle continentale, et compte tenu du caractère hétérogène des

populations; et choisissant d'autre part d'imposer par étapes les institutions libérales reposant sur les droits de l'homme et la séparation des pouvoirs. Il estimait d'ailleurs qu'une situation révolutionnaire impliquait le renforcement du pouvoir exécutif. Il est néanmoins révélateur de constater que lorsqu'il fut Protecteur du Pérou, il autolimita son pouvoir. San Martín s'efforça de promouvoir les libertés fondamentales, et de travailler à l'abolition de l'esclavage, dans un contexte socio-historique difficile, où les inerties historiques étaient considérables. Par ailleurs, il proposa de donner la nationalité péruvienne à tous les résidents. L'idée de confédération sud-américaine impliquait chez lui une profonde remise en question du concept de nationalité. Le sens politique de San Martín se résume dans la formule: *El mejor gobierno no es el más liberal en sus principios, sino aquel que asegura la felicidad de los gobernados.*

Toutefois, San Martín a vu son action militaire et politique étouffer l'élaboration d'une pensée politique structurée. Il ne reste que l'éloquence des proclamations, ou les confidences des lettres. Pas de traité, d'essai, pas de synthèse. Ceci dit, l'importance de la phraséologie sanmartinienne dans le discours politique en Amérique latine repose sur trois pôles essentiels : Liberté-Patrie-Union. Et ce promoteur de la gloire citoyenne et patriotique sut préparer sa reconnaissance aux yeux des générations futures. En outre, San Martín est une victime en partie volontaire de sa propre victoire, après l'indépendance du Pérou, lorsqu'il devint l'expatrié outre-mer, l'exilé, l'errant, l'homme providentiel parti de rien, triomphant de tout, et terminant modestement sa vie, conséquence de son sacrifice personnel à la cause commune, au terme de l'entrevue de Guayaquil avec Bolívar, dialogue resté mystérieux, sans témoin.

L'ostracisme volontaire de San Martín soucieux de protéger sa vie privée pour échapper aux accusations de recherche de pouvoir dictatorial est devenu célèbre. Et la légende a entretenu l'image d'un San Martín aux prises avec sa mélancolie, ses maladies, son romantisme, sa misanthropie, étrangement couplés à un grand sens de la chose publique. Rares sont les chefs de guerre capables d'une telle démarche. Dans les sociétés oligarchiques et militarisées, un tel exemple ne peut avoir que valeur de symbole auprès des victimes de ces régimes.

Par ailleurs, ce symbole des victimes de l'arbitraire politique ne pouvait que séduire aussi les libéraux du XIXe siècle, parce que San Martín intégrait quatre étapes du martyr politique laïque : le combattant qui gagne, le vainqueur qui instaure, le chef qui se retire, l'exilé renonçant à vivre dans l'instabilité politique, mais assumant pleinement sa légende. Il y a là un archétype qui pouvait servir de modèle sacrificiel aux partisans du constitutionnalisme en Amérique latine longtemps menacés par des coups d'Etat récurrents.

Enfin, le parcours mémoriel de San Martín constitue un point d'appui à l'une des grandes obsessions des historiens catholiques comme libéraux du XIXe siècle, les causes de la grandeur et de la décadence des nations. Le souvenir de San Martín donne du sens à ces visions globalisantes dont le XIXe siècle fut si friand.

La manière de provoquer les innombrables résurrections de San Martín au XIXe et XXe siècles, devenant objet de mémoire, est un indicateur de l'évolution des mentalités

politiques en Amérique latine. Il y a là un instrument de mesure, un "baromètre de l'opinion", dont les voies d'accès sont multiples, depuis l'étude des manuels scolaires jusqu'aux références historiques dans les manifestations politiques.

Au début de l'année 1951, Marcel Henri Jaspas, ambassadeur de Belgique à Buenos Aires, écrivait dans un rapport politique dactylographié destiné à son ministre des Affaires étrangères Paul Van Zeeland¹:

L'année 1950 a été inaugurée sous le signe du Général San Martín. Chaque jour, des manifestations ont eu lieu en l'honneur du héros de l'indépendance nationale. Toutes les associations, depuis la CGT, en passant par les groupements d'avocats, de notaires, de marchands en gros ou en détail, de n'importe quelle denrée, ont tenu à rendre hommage soit au tombeau du Général San Martín qui se trouve dans la cathédrale de Buenos Aires, soit devant une copie de la maison où vécut San Martín à Grand Bourg en France. Cette dernière a été malheureusement, et pour mon malheur, érigée en face de l'hôtel de la Légation de Belgique. Je n'ai jamais de ma vie dû avaler tant de fanfares, de discours et de bruits qu'au cours de cette année 1950. De 8 heures du matin jusqu'au coucher du soleil, cette place a retenti des accents de l'hymne national argentin et de diverses musiques militaires. Heureusement pour moi, l'année 1950 a été clôturée officiellement récemment par le Général et Madame Perón, à Mendoza. Le calme est revenu dans mon quartier.

Au-delà de l'anecdote liée au centenaire de la mort du Libertador, le trait n'est-il pas révélateur? Certes, nous ne pouvons pas tenir rigueur à Jaspas de ne pas avoir deviné l'évolution de l'historiographie, qui conduirait les historiens à se pencher aussi sur le rôle de la mémoire, des commémorations et de l'imaginaire collectif qui s'approprie et réinvente le passé. A ce titre, la figure de San Martín est un champ d'exploration remarquable. Mais il ne faut pas non plus prendre ce document à la légère, car il illustre d'une part toute l'opacité et la méconnaissance des uns vis-à-vis des autres, conséquences d'un vide historiographique; et d'autre part la difficulté de mesurer les effets de la mémoire, et les supports qui les entretiennent, la difficulté encore, de percevoir le rôle des mythes et la signification des ferveurs qu'ils engendrent. Mais si, avec San Martín, il faut parler de figure et de représentation, il est bon de le suivre aussi dans son existence d'homme, et brièvement ici, car le thème est méconnu dans son expérience d'exilé à Bruxelles, un moment particulier dans la vie du Libertador². C'est plus particulièrement sur ce point que nous allons insister maintenant.

La belle plume de Domingo Sarmiento traduit bien l'impact mémoriel de l'exil de San Martín, séparé de sa patrie natale par un océan, qui incarne en soi l'énormité

1.- Archives du Ministère des Affaires étrangères, Légation de Belgique en Argentine, dossier n°12429, 1951, doc. non daté (première page déchirée).

2.- La question a été abordée par P. Ugarteche Tizón, "San Martín en Bélgica", dans *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 1965, t.XXXVIII, pp. 145-150; et dans le riche article de L. Santiago Sanz, "El general San Martín en Bruselas", dans *Investigaciones y Ensayos*, 1973, pp.527-555. A. J. Pérez Amuchástegui, *Ideología y acción de San Martín* (Buenos Aires, 1973), p. 84, signale l'existence d'un *Itinerario de Bruselas*, réalisé par Bernabé S. González Risos en 1951, déposé à l'état de manuscrit à l'Institut Nacional Sanmartiniano de Buenos Aires.

de la distance et la crédibilité de cet exil qui n'est dès lors pas factice; et la vision des choses de l'historien argentin illustre parfaitement comment s'est construite la mythologie sanmartienne à partir de son séjour volontaire à Bruxelles³:

San Martin se séparait du pouvoir dans la force de l'âge et renonçait à l'avenir, quand il n'était encore qu'à la moitié d'une oeuvre si heureusement et si glorieusement commencée. Maître du terrain sur lequel devait se décider la guerre de l'indépendance, il faisait taire tout ce que le coeur humain peut avoir de noblement égoïste pour céder à une autre gloire certaine, pour quitter les affaires publiques... et, victime volontaire, il allait vivre obscur chez un peuple qui ne le connaissait, et courir tous les hasards d'une position médiocre sur un sol étranger. Cet acte d'abdication libre et préméditée est la dernière manifestation des vertus antiques qui brillèrent à l'aurore de l'indépendance américaine.

Toute l'historiographie sanmartienne s'inspirera de cette interprétation héroïque d'une tranche de vie du Libertador, comme si le renoncement au pouvoir était un acte qui impliquait la sincérité de toute une vie. Incontestablement, la période bruxelloise de San Martín, traitée avec force détails par des auteurs comme José Pacífico, marque une rupture dans sa vie. Il quitte la scène révolutionnaire pour rentrer dans une retraite politique de plusieurs décennies, jusqu'à sa mort. Les années passées à Bruxelles sont l'apprentissage de ce que représente la dernière étape de sa vie tumultueuse: prendre un recul définitif pour conserver sa liberté, plutôt sa dignité d'homme libre. La légende peut naître et croître avant la disparition physique de San Martín, qui renonce au pouvoir et aux combats qu'il implique, dans la force de l'âge. Il quitte les affaires publiques après avoir remporté ses batailles, ce qui représente une rude victoire à conquérir pour un homme d'action. Il choisit, en toute connaissance de cause, de renoncer aux ambitions égoïstes qui guettent chaque coeur humain. Cette dimension de la vie de San Martín, si importante dans la mythologie sanmartinienne, c'est à Bruxelles qu'elle va prendre racine. C'est dans cette grande ville au coeur de l'Europe que s'ouvre la période d'ostracisme de San Martín, terme que l'on retrouve en abondance chez les auteurs. Bruxelles est perçue comme le réceptacle d'une solitude, de l'abandon d'une gloire méritée, mais dangereuse, celle qui conduit de l'aventure révolutionnaire à la dictature militaire. Cette conscience de soi, des autres, et du sens de l'histoire, on ne peut reprocher à San Martín de ne pas l'avoir intégrée. Pour les historiens de San Martín, le recul donne sa maturité à la clairvoyance politique de ce dernier.

San Martín découvre Bruxelles en 1824, accompagné d'Alvarez Condarco. Descendu à l'hôtel des Flandres, c'est pour lui une première reconnaissance de cette ville proche de la France et de l'Angleterre où il souhaite s'installer, compte tenu qu'il est indésirable à Paris, où réside son frère Justo Rufino, qui le rejoindra à Bruxelles, ainsi que sa fille Mercedes, en février 1825, San Martín récupérant celle-ci lors d'un voyage éclair en Angleterre. Notons au passage que dès 1824, deux mois après sa première

3.- Gallet de Kulture, "L'étendard de Pizarro et le cercueil du général San-Martin", dans *La Revue des races latines*, 31 décembre 1861, 5e année, p. 579.

reconnaissance lorsqu'il revient à Bruxelles et s'installe à l'hôtel de la Croix Blanche, le journal *Mathieu Laensbergh* du 15 septembre annonce son arrivée. Ce n'est pas un inconnu qui débarque dans cette Belgique hollandaise. Au demeurant, le gouvernement des Pays-Bas a été prompt à reconnaître l'indépendance des jeunes républiques d'Amérique latine.

L'existence de cette petite fille, que ce jeune veuf, depuis 1823, élève sans mère, sera l'une des raisons du choix de Bruxelles. Il est explicite à ce sujet, dans une lettre à O'Higgins du 5 février 1825⁴:

Lo barato del país y la libertad que se disfruta me han decidido fijar mi residencia aquí hasta que finalice la educación de la niña, que regresará a América para concluir mis días en mi chacra y separado de todo lo que sea cargo público y si es posible, de la sociedad de los hombres.

La légitimité de cette attitude est simplement formulée par le Libertador: *Ma jeunesse fut sacrifiée au service des Espagnols et mon âge mûr à celui de ma patrie. Je crois avoir le droit de disposer de ma vieillesse.*

San Martín vint en Europe parce qu'il lui était impossible de vivre en paix dans sa patrie. Il voulait par dessus-tout se tenir éloigné de l'anarchie, de l'instabilité constitutionnelle, qui gagnaient les jeunes républiques, pour ne pas y perdre l'âme et la vie. Il eut l'illusion de croire qu'il ne demeurerait à Bruxelles que quelques temps avant de rejoindre l'Argentine⁵: *Yo pienso permanecer en Europa dos años mas..., tiempo que creo necesario para concluir la educación de mi hija; si por este tiempo las Provincias Unidas se hallan tranquilas regresaré a mi país para retirarme a mi Tebayda de Mendoza.* San Martín hésite, il est entre deux mondes, ce qui ne facilitera pas ni son retour, ni son intégration en Europe. San Martin est moins un proscrit qu'un exilé volontaire. Il écrira à Guido⁶:

Vivo en una casita de campo, tres cuadras de la ciudad...; ocupo mis mañanas en la cultura de un pequeño jardín y en mi taller de carpintería; por las tardes salgo a paseo y las noches en la lectura de algunos libros alegres y papeles públicos; he aquí mi vida. Usted dirá que soy feliz. Si, amigo mío, verdaderamente lo soy. A pesar de esto creará usted, si le aseguro, que mi alma encuentra un vacío que existe en la misma felicidad. ¿Sabe usted cuál es? El de no estar en Mendoza. Usted reirá, hágalo, pero le protesto que prefiero la vida que seguía en mi chacra, a todas las ventajas que presenta la culta Europa y sobre todo este país, que por la libertad de su gobierno y la seguridad que en él se goza, le hace un punto de reunión de un inmenso número de extranjeros.

Il vécut chichement, comme le dira Benjamin Vicuña Mackenna, la modeste vie d'un vieux soldat retiré dans ses quartiers. San Martín, installé d'abord dans une petite maison des faubourgs, de trois pièces et un jardin, avant de vivre au début de 1828 dans

4.- J. Pacífico Otero, *Historia del Libertador don José de San Martín* (Buenos Aires, 1978), t.VII, p.61.

5.- Lettre du 20 octobre 1827 à O'Higgins, dans *Documentos del Archivo de San Martín* (Buenos Aires, 1910), t.X, p.16.

6.- J. P. Otero, *Op. cit.* p. 73.

un appartement rue de la Fiancée, au numéro 1422, mena en effet une vie austère à Bruxelles, jaloux de sa vie privée, comme en témoigne sa correspondance ou les récits de ses amis, tel que le général Miller; ou d'autres encore ceux qui le rencontrèrent comme le diplomate mexicain Pablo Vásquez qui, faisant rapport aux autorités de son pays, évoquait San Martín, *el cual se está metido en su casa sin tratar a nadie*⁷. San Martín se compare lui-même à un *cuáquero*⁸ qui ne traite avec personne.

Il faut dire aussi que San Martín eut régulièrement des problèmes financiers à Bruxelles, la situation agitée dans les jeunes républiques sud-américaines ayant pour conséquences un suivi irrégulier des versements de pensions et de revenus auxquels pouvaient prétendre San Martín.

De sa retraite, San Martín entretiendra un réseau de correspondants, soucieux qu'il est de suivre les affaires américaines, ce qui a conduit certains auteurs à prétendre que San Martín ne pouvait pas ne pas avoir joué un rôle politique dans les questions liées à l'Amérique latine⁹. Ceci dit, San Martín fut consulté sur la situation politique en Amérique du sud, par exemple au début de 1828, par Louis Delpéch, agent du comte de La Ferronnays, ministre français des Affaires Étrangères, qui se rendit à Bruxelles pour le questionner¹⁰. San Martín est en tout cas demandeur de nouvelles. Il s'intéresse vivement par exemple au conflit entre le Brésil et l'Argentine. Il est en Belgique quand il apprend l'importante victoire d'Ayacucho du 24 décembre 1824. Il eut notamment des contacts avec le vice-président de Colombie Francisco de Paula Santander, l'ex-ministre péruvien García del Río, son ami Tomas Guido, le général Guillermo Miller qui aura besoin de lui pour écrire ses *Mémoires*¹¹, ou O'Higgins. Il recevra des visiteurs comme O'Brien en 1828, et ces visiteurs alimenteront aussi le légendaire sanmartinien, comme ce jeune chilien José María de la Barra qui relata une visite du champ de bataille de Waterloo, organisée par Don Pedro Palazuelos, consul du Chili aux Pays-Bas, avec un groupe de chiliens accompagné de San Martín, et où le mythe de Bonaparte devenu Napoléon, et celui de San Martín resté San Martín, se superposent¹²:

7.- *Id.*, p.64.

8.- Quaker.

9.- Cft A. J. Pérez Amuchástegui, *Ideología y acción de San Martín* (Buenos Aires, 1973), pp. 82-100.

10.- Voir notamment C. A. Guzmán, *San Martín 1824-1850* (Buenos Aires, 1993), p. 51; et J. Déscola, *Les messagers de l'indépendance. Les Français en Amérique latine de Bolívar à Castro* (Paris, 1973), p. 247-248.

11.- Les *Mémoires* de Miller furent rédigées par son frère John, et publiées à Londres en 1828, et en langue espagnole en 1829, accompagnées d'un portrait de San Martín signé Madou. Ce texte est l'un des jalons documentaires les plus importants de l'historiographie sanmartinienne.

12.- Voir A. Braun Menéndez, "San Martín durante el ostracismo. (A través de un memorialista chileno)", dans *Boletín de la Academia nacional de la Historia* (Buenos Aires, 1966), t. XXXIX, p. 171-172.

Cabalga el General San Martín con gallardía y es un consumado jinete... El cicerone no nos fué necesario, porque San Martín nos explicó la batalla de un modo tan claro y preciso, y al mismo tiempo pintoresco, que parecía que hubiera estudiado mucho las campañas de Napoleón en el terreno mismo. Nos dimos cuenta perfecta del primer ataque y victoria de Napoleón y enseguida el cambio completo del plan, por la aparición de Blucher. Criticó el General los movimientos como sólo él sabe hacerlo. Era hermoso oír a San Martín explicando sobre el terreno a Napoleón. Regresamos al galope en una hermosa tarde de verano, con San Martín erguido y silencioso a la cabeza. Parecía que el recuerdo de sus victorias embargaba por completo la mente del gran expatriado.

Il visitera la Belgique, Gand, Namur, Anvers chez son ami Ferdinand Delisle, qui vivait à Anvers. C'est le seul Belge qualifié d'*amigo* dans la correspondance de San Martín. Delisle était un commerçant qui entretenait des relations avec l'Argentine, et qui deviendra le premier consul d'Argentine dans le nouveau royaume de Belgique¹³. San Martín passa aussi par Liège, où il fut agréablement surpris de rencontrer une place du Pérou, à Grâce-Berleur, qu'il cite dans sa correspondance. Malheureusement, le terme de "Pérou" ne renvoie pas au pays du même nom, mais à la déformation d'un mot wallon, l'idiome local, *Pirou*, qui est l'un des substantifs désignant le chat. Liège était sur la route d'Aix-la-Chapelle dont il fréquentait régulièrement les bains pour soigner ses rhumatismes. La santé du Libertador est fragilisée, il a de fréquents problèmes de ce côté-là. C'est un homme déjà physiquement et prématurément abîmé qui s'est réfugié à Bruxelles.

C'est donc à Bruxelles qu'il apprend les victoires de Bolívar à Junín et Ayacucho, qui assoient l'indépendance du Pérou. A la fin de 1825, il reçut la visite du colonel péruvien Ivan Manuel Iturreguí, envoyé par Riva Agüero pour négocier le retour de San Martín au Pérou, mais celui-ci refusa, hostile à sa politique. C'est à Bruxelles qu'il éprouva la satisfaction d'apprendre la chute de Rivadavia.

Par ailleurs il est révolté d'être accusé d'avoir aspiré à une monarchie dont il aurait été le souverain, lui qui dit régulièrement qu'il se sacrifierait mille fois pour soutenir la République, et qui répétera dans ses lettres qu'il déteste le luxe et les distinctions, et qu'il se rallie par principes au régime républicain. Mais les peuples sud-américains ne sont pas encore mûrs pour cela, instabilité et désordre étant constant. Paradoxalement, le révolutionnaire que fut San Martín eut du mal à accepter les conséquences des époques de transition.

Pendant son séjour bruxellois, San Martín sort peu, n'est guère mondain, il a le goût de la discrétion, sinon du secret. De la discrétion d'abord, que relève, pour la déplorer, Auguste Baron¹⁴, l'un des fondateurs, avec le frère maçon Théodore Verhaegen, de l'Université libre de Bruxelles¹⁵:

13.- L. Santiago Sanz, "El origen de las relaciones diplomáticas entre Argentina y Bélgica", dans *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 1969, t. XLII, p. 297.

14.- (1794-1862). Né à Paris, naturalisé Belge en 1838, il dirigea la *Gazette des Pays-Bas* à partir de 1822.

15.- A. Baron, *Mosaïque belge. Mélanges historiques et littéraires* (Bruxelles, 1837), pp. 180-182.

Je me rappelle un jour que se trouvaient réunis le général Zaldivar, celui-là avait servi sous les Cortès d'Espagne; Guillaume Pepe, le Napolitain, qui prouva en 1821 que, pour mener à terme une révolution, bon vouloir, droiture et bravoure de soldat ne suffisent point, et le libérateur du Pérou, San Martín. C'était à un bal, et ces trois figures brunes, velues, dominantes, celle de San Martín, surtout, si noble, si décidée, qui rappelle Dugommier et Kléber, tranchaient violemment sur le teint beurre-frais, lustré et léché des fashionables Belges et Anglais. San Martín et Zaldivar s'étaient vus en Espagne; la reconnaissance fût affectueuse; puis, dans une embrasure de fenêtre, chacun parla de ses combats, des succès obtenus, des fautes que l'on pouvait éviter, de la nature des lieux et du caractère des hommes... San Martín nous racontait entre autres choses, son passage des Andes... San Martín est, sans contredit, un des hommes les plus complets, pour parler comme nos habiles, que l'on puisse rencontrer: excellent militaire, esprit élevé, caractère ferme, aussi bon époux, aussi bon père qu'un bourgeois, d'un abord franc, et qui attire irrésistiblement. On ne sait expliquer le repos auquel il s'est condamné dans toute la vigueur de l'âge et du génie.

Il a également le goût du secret, quand il change de nom, en prenant celui de José Matorras pour son passeport, ou celui de José Juan Marcelis, dans le registre de population, ou lorsqu'il invite ses correspondants à le modifier, pour des raisons de sécurité: Il écrit à Miller, dont les courriers s'égarent: *Sin duda, le dice éste, ambas han sido pasto de la curiosidad de la policía prusiana y francesa; por lo tanto, ruego a usted que en lo sucesivo omita en mis sobres el nombre de general y ponga simplemente a Mr. St. Martín*¹⁶. Les craintes de San Martín était-elle justifiée? Le prenait-on vraiment pour un agent, un agitateur, politiquement actif? Tout n'a peut-être pas été dit à ce propos, mais il est sûr que la discrétion de San Martín n'empêchait pas la diffusion d'une image de lui-même, que sa propre expérience révolutionnaire, sa propre histoire, avait façonné aux yeux des autres.

L'historiographie a retenu plus particulièrement deux épisodes de la vie bruxelloise de San Martín: l'offrande d'une médaille maçonnique, et son recrutement manqué par les révolutionnaires belge en mal de chef militaire, épisode que l'on retrouve encore résumé sur la quatrième page de couverture de la récente biographie de San Martín de Agustín Pérez Pardella, parue en 1997¹⁷. Le refus de San Martín de servir les autorités révolutionnaires belges serait une preuve de plus de sa volonté de se retirer des affaires publiques, et d'accomplir sa légende d'exilé isolé. Encore faudrait-il qu'il y eut une proposition de la part des révolutionnaires belges, et là les choses ne sont pas claires.

La question de la médaille maçonnique bruxelloise alimenta une longue querelle dans l'historiographie argentine sur l'appartenance ou non de San Martín à la franc-maçonnerie. Pour le moins, l'existence de cette médaille est incontestable¹⁸. Elle

16.- Cité par J. P. Otero, *Op. cit.*, p.102.

17.- A. Pérez Pardella, *José de San Martín. El Libertador cabalga. Una biografía* (Buenos Aires, 1997).

18.- Sur cette médaille, la bibliographie est abondante, voir notamment les considérations de J. L. Muñoz Azpiri, *El noble del seminario de Nobles. Una interpretación nacional de San Martín* (Buenos Aires, 1972), p. 80 et suiv.

porte le texte "*La # parfaite amitié const. ' à l'Or. ' de Bruxelles le 7 juillet 1807, au Général San Martín, 5825*". Le recto représente le général en question. Or, le 19 janvier 1825, une annonce paraît dans le journal *Le Belge ami du Roi et de la Patrie*, évoquant le fait que Jean Henri Simon (1752-1834), graveur de sa Majesté -et au demeurant franc-maçon- fut chargé par le gouvernement de réaliser dix médailles d'hommes célèbres, dont le général San Martín, en l'honneur "*d'un général étranger justement célèbre; celle du général San-Martin, si connu dans la révolution de l'Amérique espagnole du sud*". La médaille, commande gouvernementale, a servi de support à une médaille pour la loge La Parfaite Amitié et une autre pour la loge Les Amis Philanthropes¹⁹. Notons que San Martín n'a jamais parlé de cette médaille dans ses écrits. Toujours est-il que cette médaille est l'unique portrait de profil de San Martín authentifié, et l'une des plus belles pièces numismatiques sanmartiennes. Au demeurant, Bruxelles est un haut-lieu de l'iconographie sanmartienne, avec des oeuvres notamment de François-Joseph Navez, initié francs-maçon aux Amis Philanthropes le 25 mars 1834, et Jean-Baptiste Madou. Sur les cinq fois que San Martín posa pour des artistes, trois fois le furent pour des artistes belges. Or la construction de la légende sanmartienne ne pouvait pas se passer de l'iconographie²⁰.

Mais pour revenir à l'appartenance maçonnique de San Martín, confirmée par l'accueil que les maçons belges lui auraient réservé, certains auteurs, comme Fabian Onsari²¹, Enrique de Gandia²² ou Alcibiade Lappas²³, n'ont aucun doute là-dessus, ce dernier prétendant même avoir rencontré son nom dans la liste des présents du mois de décembre 1824 de la *Parfaite Amitié*, liste par ailleurs introuvable.

Au demeurant, les compte rendu de tenues, ou les listes de présence peuvent très bien restées muettes, si San Martín assistait à celles-ci comme *frère visiteur*. Le grand historien de la laïcité et de la franc-maçonnerie en Belgique, John Bartier, professeur à l'Université libre de Bruxelles, lui, n'avait pas de doute: "*le régime libéral, si on le compare à d'autres Etats, que connaissaient le Royaume des Pays-Bas attira en Belgique des exilés politiques d'Europe et d'Amérique du sud. Souvent maçons, ils furent bien accueillis par leurs Frères belges. On peut citer, parmi eux le héros des guerres sud-américaines San Martín*"²⁴. Mais il ne cite pas ses sources. Il est vrai aussi qu'un

19.- Ceci dit, on ne trouve aucune trace de San Martín dans l'ouvrage de L. Lartigue, *Les Amis Philanthropes à l'Orient de Bruxelles: histoire d'une Loge des origines à 1876* (Bruxelles, 1972).

20.- Voir notamment "San Martín a través de sus retratos", dans *Anales de la Academia Sanmartiniana* (1960-61), t. 2, pp. 5-19.

21.- F. Onsari, *San Martín, la Logia Lautaro y la franc-masonería* (Avellaneda, 1951), pp. 160-167.

22.- E. de Gandia, *La Independencia de América y las sociedades secretas* (Santa Fe, sd.), p. 188.

23.- A. Lappas, *San Martín y su ideario liberal* (Buenos Aires, 1982), p. 55, contesté par H. J. Cuccorese, *Historia de las ideas. La «cuestión religiosa». La religiosidad de Belgrano y de San Martín. Controversia entre católicas, masones y liberales* (Buenos Aires, 1990), paru dans *Academia Nacional de la Historia. Investigaciones y ensayos*, n°40, pp. 133-134.

24.- J. Bartier, *Laïcité et franc-maçonnerie* (Bruxelles, 1981), p. 306.

intérêt pour la situation sud-américaine existait à cette époque dans les loges belges, comme en témoigne le frère orateur Plaisant de la loge l'*Espérance* à Bruxelles, lors de la fête solsticiale du 17 janvier 1825 qui évoqua le rôle de la Maçonnerie notamment au Pérou "d'où l'on a tiré tant d'or pour payer tant de crimes, elle s'emploie à réparer une partie des maux que l'or a pu faire, et prouve que le plus sûr, le plus précieux des trésors est encore la vertu"²⁵. Plusieurs auteurs argentins, dont Patricia Pasquali²⁶, se basent sur une citation d'une lettre de San Martín dans laquelle il évoque la traduction d'un courrier par "un mayor inglés que concurre a la Sociedad de Comercio". Pasquali identifie celle-ci en la situant à Bruxelles comme étant la loge *Les Amis du Commerce*. De fait, il existe une loge belge qui s'appelle bien "Les Amis du Commerce", mais elle située à Anvers et non à Bruxelles. Ceci dit, la question rebondit puisque Anvers est une ville qui compte pour San Martín, où il a des contacts importants puisqu'il laissait comme adresse pour son courrier privé, celle de Charles Loyaerts, résidant à Anvers. Par ailleurs, c'était la ville de son seul "amigo" en Belgique, qualifié comme tel dans sa correspondance, Ferdinand Delisle, déjà cité plus haut.

La question évoluera peut-être à la suite d'un événement récent, le rapatriement des archives maçonniques belges de Moscou, saisies à Berlin par le KGB à la chute du IIIe Reich, qui s'en était emparé pendant l'occupation de la Belgique. Il s'agit de *Fonds 114*, des Archives OSOBY (Fonds belges), riche de 2.265 dossiers, actuellement en dépôt au Centre d'Etudes des Religions et de la Laïcité de l'Université libre de Bruxelles. Pour l'instant, la plupart des nombreux documents manuscrits sont sur micro-films et attendent d'être photocopiés, car leur lisibilité sans un classement analytique précis, même si un précieux premier inventaire existe, est éprouvante et aléatoire, comme nous l'avons constaté à la suite de dépouillements à l'aveuglette. Mais ce Fonds 114 est précieux, il contient notamment la correspondance des loges belges avec le Convent des loges du Pérou à Lima de 1830 à 1910, et avec le Convent des loges d'Argentine à Buenos Aires de 1850 à 1913; les rapports des tenues du Grand Orient de Belgique, et justement ceux de la loge La Parfaite Amitié à l'Orient de Bruxelles de 1817 à 1865.

Une dernière chose peut-être: dans une lettre bien connue adressée à Miller qui l'interroge sur son appartenance à la société secrète Lautaro, San Martín répond²⁷:

No creo conveniente hablarle usted los más mínimo de la logia de Buenos Aires: estos son asuntos enteramente privado y que aunque han tenido y tienen una gran influencia en los acaecimientos de la revolución de aquella parte de la América, no podrán manifestarse sin faltar por mi parte a los más sagrado compromisos.

Une deuxième référence belge a nourri le souvenir de liens entre San Martín et les Belges. En effet, en 1830, à l'heure de la lutte contre les Hollandais, les révolutionnai-

res belges, notables de la cité comme notamment le comte de Mérode ou le baron de Wellens ou Gendebien auraient proposé au général expérimenté qu'était San Martín la conduite des opérations militaires contre leurs adversaires. Celui-ci aurait refusé pour des raisons liées à son statut de réfugié accepté par le gouvernement hollandais et pour consacrer son énergie à la liberté des Amériques, et il aurait recommandé à ses sollicitateurs le général Juan Van Halen²⁸, homme de guerre d'origine espagnole né en 1790, choisi en définitive par le gouvernement provisoire constitué dans la foulée des événements révolutionnaires de août-septembre 1830. Van Halen est un personnage reconnu par l'historiographie belge, et il apparaît dans nos manuels scolaires²⁹. Van Halen était par ailleurs un ami de Charles Rogier, qui édita à Liège en 1827 ses *Mémoires*, et un autre opuscule, *Les quatre journées de Bruxelles*³⁰, évoquant les événements révolutionnaires belges, où il n'est pas fait mention de San Martín. Ce qui peut se comprendre, si l'on sait que le caractère de Juan Van Halen s'accommodait mal d'un rôle de rechange. Van Halen a intégré l'historiographie belge sans mal, mais quant à la démarche des Belges vers San Martín, du point de vue historiographique belge, on ne trouve pas trace de ce fait. Et les enquêtes menées par Luis Santiago Sanz dans les archives belges et hollandaises se sont révélées sans succès. Les seules traces de cette offre sont une feuille de service de San Martín qui aurait été en possession de sa petite-fille Josefa Balcarce, et un témoignage de Benjamin Vicuña Mackenna dans ses *Revelaciones Intimas*. L'assise historique de ces faits n'est donc pas complètement établie, mais la persistance des questions posées qui restent sans réponse, participe aussi à l'amplitude extraordinairement riche du mythe sanmartinien.

En novembre 1828, San Martín prit donc la mer pour rejoindre Buenos Aires, qu'il atteindra en février 1829, après un bref passage en Angleterre. Cette tentative de retour dans sa patrie n'aboutira pas, l'instabilité de la situation l'amena à reprendre la mer aussitôt pour l'Europe, où il circule encore en Angleterre, en France, et finalement à Bruxelles vers la fin de septembre 1829. C'est la Révolution belge qui l'écarta définitivement de la capitale belge en 1831, et les risques d'une épidémie de choléra. Il s'expliqua à ce propos dans une lettre adressée à Ribadeneira le 30 juillet 1831 qui illustre ses inquiétudes concernant la situation politique européenne³¹:

Dije a usted... que la revolución que estalló en los Países Bajos me obligó a dejar mi residencia de Bruselas y conducir mi hija a ésta con el objeto de evitarle los peligros y temores que son consecuentes a una revolución, cuyos principios acompañados de saqueos e incendios, hacían temer sus consecuencias y al mismo tiempo dar la última

28.- Le révolutionnaire de Potter en parle dans son ouvrage *Révolution belge 1828 à 1839. Souvenirs personnels avec des pièces à l'appui* (Bruxelles, 1839), t. 182. Par contre, il ne dit pas un mot sur San Martín.

29.- Il faisait déjà l'objet d'une notice signée L. Alvin dans la *Biographie Nationale* (Bruxelles, 1884-85), t. VIII, col. 617-628.

30.- *Les quatre journées de Bruxelles, suivies de son procès et d'autres pièces importantes pour faire suite à ses Mémoires* (Bruxelles, 1831).

31.- J. P. Otero, *Op. cit.*, p. 179.

25.- *Annales chronologiques, littéraires et historiques de la Maçonnerie des Pays-Bas* (Bruxelles, 1829), t. VI, p. 10.

26.- Voir P. S. Pasquali, *San Martín en el ostracismo: profecía, silencio y gloria* (Buenos Aires, 1992).

27.- J. P. Otero, *Op. cit.*, p. 104.

mano a su educación. También decía a usted la situación de este Continente amenazado de una guerra general cuyos temores sobre este punto aun no están del todo disipados, pues siempre quedan pendientes los dos graves puntos en cuestión, a saber: la suerte definitiva de la Polonia y Bélgica.

L'Europe bouge, comme le confirme aussi, selon San Martín, la question grecque. Il perçoit que l'instabilité après la Restauration a gagné ce continent: "*La Europa tranquila, mas temiéndose no sea de larga duración por los intereses encontrados que presenta la regeneración de la Grecia; en cuanto á nuestra América, sus mejores partidarios van perdiendo la esperanza de que su tranquilidad no se consolide tan pronto como se suponía*", écrit-il à O'Higgins le 12 février 1830. Et c'est la France qui sera la dernière étape d'une vie de nomade.

Mais son tout dernier voyage, c'est par voie maritime qu'il le fera, son corps étant rapatrié en grande pompe à Buenos Aires, avec pour dernière demeure la cathédrale de cette ville.

El general Juan Jufré, pionero de la navegación chilena hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico (1575)*

Isidoro Vázquez de Acuña**

El descubrimiento de las insulas de Santa Cecilia, que el mundo conocería después con el del propio descubridor, Juan Fernández, reactivó la creencia más o menos reiterada de que existían muchas islas y continentes diseminados en la enormidad del Mar del Sur.

Una de las personas interesadas en encontrar nuevas tierras fue uno de los más notables conquistadores de Chile, el hidalgo de Medina de Rioseco, Juan Jufré¹, valiente militar, fundador de ciudades, rico encomendero, ganadero, industrial y el principal armador del reino durante el siglo XVI; con mucha actuación en las conquistas del Perú y Chile².

En su astillero de la boca del río Maule se construyeron embarcaciones de diverso tonelaje, más bien pequeño, aprovechándose la buena calidad de las maderas nobles de grandes dimensiones. Hay constancia de tres naos construidas allí, una de 69 toneladas y otra de 34½³. Los indios de su encomienda fueron empleados en el corte y transporte de maderas de muy buena calidad, especialmente robles, que crecían en los bosques aledaños o eran traídos desde el interior, por el curso fluvial. Con las embarcaciones que el conquistador Jufré hizo construir en la desembocadura del Maule, cuya barra era un obstáculo para barcos de mayor calado, explotó el comercio marítimo tanto a

* Avance de los Proyectos Fondecyt 1940017 y 1970076, Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826.

** Académico de número de la Academia Chilena de la Historia, correspondiente de la Real Española y de la Naval y Marítima de Chile.

¹.- Nacido allí en 1518, hijo de Francisco Jufré (de Loayza) y Niño de Guevara y de Doña Cándida de Montesa, tía de la homónima mujer del conquistador Villagra.

².- Para su extensa biografía véase Tomás Thayer Ojeda, *Formación de la Sociedad Chilena y Censo de la Población de Chile en los años de 1540 a 1565* (Santiago, Universidad de Chile, 1939), II, pp. 187-190; José March y Labores, *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento hasta el combate de Trafalgar* (Madrid, Imp. Ducazcal, 1962), pp. 72-83; y Julio Retamal Faverau, Carlos Celis Atria y Juan Guillermo Muñoz Correa, *Familias Fundadoras de Chile 1540-1600* (Santiago, Ed. Zig Zag, 1992), p. 105-110.

³.- J.T. Medina, editor, *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo. 1518-1818* (Santiago, Imp. Ercilla, 1888), XV, pp. 22-56.

lo largo de las costas de Chile como en el Perú⁴.

En 1573 estuvo en Lima y retornó a Concepción. Al año siguiente, volvió con una representación del Cabildo de Santiago ante la Real Audiencia de Concepción, tocándole asistir a la defensa de ella, asediada por los naturales.

Allí o en Valparaíso debió recibir la noticia de que acababa de perder uno de sus navíos en viaje desde Valdivia a Chiloé⁵; coincidiendo su presencia en alguno de esos puertos, al parecer el primero, con la llegada del piloto Juan Fernández de su rápido y extraordinario viaje.

Juan Jufré debió quedar muy impresionado con las noticias del piloto, no solamente de su descubrimiento de una ruta inusitada para el viaje desde el Perú, sino del avistaje de las islas. Debió recordar, entonces, sus conversaciones con Pedro Sarmiento de Gamboa hacía algunos años en el Cuzco, cuando aquel se encargaba de reunir materiales para escribir su *Historia de los Ingas*. Entonces hacía tres años que había regresado de su expedición a las islas de Salomón. Tal como lo había comunicado al rey Felipe II, debió comentar con Jufré y otros, que en sus años de residencia en América desde 1557, había logrado tener noticias de muchas islas y tierra firme que estaban por descubrirse en el amplio océano Pacífico. Sarmiento lo había constatado personalmente al descubrir con Mendaña varias islas⁶. Debió afirmar además sus presunciones en la tradición incásica de la expedición al oriente de Tupac Yupanqui, que descubrió las islas de Anachumbi y Niñachumbi, al cabo de nueve meses de viaje en una flota de balsas que transportaron veinte mil soldados escogidos. Desde aquellas tierras tan lejanas trajo el inca “gente, y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo; los cuales trofeos se guardaron en la fortaleza del Cuzco hasta el tiempo de los españoles”.⁷ Pero Sarmiento no sólo debió conocer estas fuentes. Cristóbal Calvete de la Estrella consignó en su biografía de don Pedro de La Gasca (1546), que “partió el galeón de Calero desde Panamá, y anduvo catorce meses y según decían navegó mas de cuatro mil leguas dando bordas, y nunca pudo llegar sino hasta el río de Santa, que es sesenta leguas antes de Lima”⁸. A esto añade que “llegan también (al Callao) aquellos días (marzo-abril de 1549) algunos pilotos y otros que habían navegado por diversas partes, de los cuales se entendía que la Mar del Sur estaba llena de muchas y grandes islas”⁹.

Que Pedro Sarmiento de Gamboa abrigaba el proyecto de navegar hacia el poniente a descubrir, no era un secreto. Así lo refiere el propio Juan Jufré en carta de 23 de

noviembre de 1575 al virrey don Francisco de Toledo.

En conclusión, el hombre emprendedor, rico y codicioso ya no de bienes sino de gloria que era Jufré, conocía tanto como Sarmiento los secretos marinos y aquellas noticias que se avizoraban como las velas de una carabela a través de los claros de una bruma costera.

Por tales motivos, decidió tomar a su cargo la continuación del descubrimiento de aquellas islas avistadas por Juan Fernández. Empero, sintiéndose añoso con cincuenta y seis inviernos a cuestras, como jefe de una familia numerosa, prefirió compartir su aventura con su yerno Don Diego de Guzmán y Galindo, quien fue alférez real de Santiago, encomendero y cuantioso mayorazgo en Sevilla. Celebró con él un contrato de compañía que debió extenderse en 1574. Después de ello solicitó para sí y para su yerno una provisión real al presidente don Melchor Bravo de Saravia, para poder iniciar la empresa, lo cual le fue otorgado. Tanto el texto del contrato como la provisión no han sido encontrados.

El dr. Bravo de Saravia, aunque dejó el gobierno el 26 de enero de 1575, continuó apoyando a Jufré ante el Virrey. En el mes siguiente escribió al alto dignatario expresándole: “Luego que tuve aviso de que Joan Fernández había dado en las islas, viniendo a esta tierra proveí el descubrimiento dellas en el General Juan Jufré y Don Diego de Guzmán su yerno, y así le mandé dar el recaudo necesario”.¹⁰ Entendía el ex gobernador que la empresa sería en beneficio del Rey y por parecerle que en Chile e incluso en el Perú “no hay quien tenga mejor disposición ni aparejo para hacerlo, así de navíos y bastimentos, como de todo lo necesario para la Jornada”¹¹. Añadía la garantía que le merecían ambos socios por su calidad de caballeros y el gasto que ya habían empeñado, sin que la operación fuese a costar nada al real erario.

El general Juan Jufré estaba preparando su expedición y contaba con un navío anclado en Concepción, mientras terminaba otro con los indios de su encomienda en la desembocadura del río Maule, e incluso se había oído decir que deseaba comprar otro para esa empresa, sin duda para reemplazar el que había perdido en los mares de Chiloé¹².

Mas los aprestos no fueron tan rápido como lo deseaban sus ejecutores. El General se dirigió al virrey Toledo el 23 de noviembre de ese año 1575, al que decía¹³:

Por cartas que he visto por acá de V. Excelencia he entendido tener la salud que los tan servidores como yo deseamos, y aunque me cuente entre los más antiguos criados de vuestra Casa, no les haré agravio ni me harán ventaja en deseallo, porque tengo

4.- Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, pp. 187-90. José Toribio Medina, *El Piloto Juan Fernández descubridor de las islas que llevan su nombre y Juan Jufré armador de la expedición que hizo en busca de otras en el Mar del Sur* (Santiago, Ed. Gabriela Mistral, 1974), pp. 83-107.

5.- Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 90.

6.- Carta a Felipe II, 4.3.1572, impresa después en la introducción de la *Historia de los Ingas*.

7.- *Op. cit.*, 1988, p. 90.

8.- Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, cita *Vida de Don Pedro de Mendoza* (Madrid, 1889), I, p. 226.

9.- *Id.* II, pp. 270-271.

10.- Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 118-119; Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 93.

11.- *Id.* ibídem.

12.- Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, pp. 43, 56 y 75-81. Declaraciones de Luis de Toledo, Sebastián de Villanueva, Arias Pardo Maldonado, Cristóbal Malo de Molina y otros en la probanza de servicios del General Jufré. Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 177-184.

13.- Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 93. Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 185-187.

siempre delante los ojos la mucha merced que V. Exc. me hizo, aunque he tenido a disfavor acordarse V. Exc. describir algunas personas deste reino que no servirán con tanta voluntad ni en calidad a V. Exc. como yo, ofreciéndose, ni con tan entera voluntad por nán la vida y la hacienda en su servicio; yo he entendido debe haber sido falta de relación verdadera, y, visto esto, no tengo tanta pena, sospechando quién debe haber sido la causa dello, y hasta ver que V. Exc. no quiera contarme con los muy criados desta Casa, pues lo soy y me crié en la del Conde Don Pedro, mi señor, que sea en gloria, que toda una, y bien vi que si no se me hizo la merced que se me había prometido, que fue por cartas deste reino y por otros respetos, y no por eso dejaré de ser el que digo, que, cierto, yo lo trataba por negocio de Dios y pues El no fue servido, tenerse por mejor ha: secretos son suyos.

Aquí se descubrieron unas islas, viniendo de Lima, habiéndose tardado treinta días; no llegaron a ellas con tres leguas, por ser navíos de mercaderes y desapercibidos. Y por parescelles a estos señores Presidente e Oidores que teníamos buen aderezo, se nos ha hecho merced, en nombre de Su Majestad, a don Diego de Guzmán y a mí, para descubrirlo y poblallo; van agora con dos navíos a ver lo que es y traer lengua: de lo que subcediere daremos cuenta luego a V. Exc., como es razón. A V. Exc. suplico nos haga de su mano la merced tan honrosa, como de tal mano es justo se nos dé, porque entiendo son más bastantes poderes que los de acá; y ha de ser a don Diego Guzmán y a mí, que si el uno muriese, quede el otro, y para todo lo que descubriéremos y pobláremos, porque no se pierda lo gastado y queden nuestros hijos perdidos, y más quien tiene nueve como yo, justo es se aventure para dalles remedio; y confiado estoy V. Exc. nos hará toda merced en esto y en enviar al capitán Pedro Sarmiento, que sé ha mucho tiempo que desea hacer esta jornada. Yo quedo haciendo otros dos navíos, el uno dellos de seis mill arrobas, y el otro de tres mill: el uno se acabará de aquí a dos meses, y el grande lo estará para la primavera, y placiendo a Dios, el cual lo encamine como El sea servido, para que la pobre gente tenga luz.

Es muy interesante parar mientes en la frase: “Van agora con dos navíos a ver lo que es y traer lengua”.

¿Significa esto que iría primero una avanzadilla, una pequeña expedición inicial, para después de “traer lengua”, que puede traducirse como traer noticia o incluso lenguaraz, y lanzarse sobre seguro en el dominio de las tierras por descubrir y conquistar? Así lo interpretamos.

La misma frase “van agora con dos navíos a ver lo que es y traer lengua”, es confusa, pues el párrafo anterior no nos aclara quienes van, pero se refiere, indudablemente, a los enviados de Jufré y de Guzmán y, mejor aún, aquellos marinos y mercaderes que vinieron de Lima y que tardaron treinta días y descubrieron unas islas. Comprometíase el General: “de lo que sucediere daremos cuenta a V. Exc. como es razón”. Si interpretamos las palabras “van agora con dos navíos”, hablando en presente, permite deducir que ya habían partido o estaban a punto de hacerlo. Pero ¿si ya había zarpado una expedición de dos naos para qué pedir permiso para ella? Se trataba pues, de una segunda expedición más grande, más costosa y más segura. En efecto, podemos suponer, a falta de mayores antecedentes, que la primera y única expedición zarpó a fines de noviembre de 1575, aprovechando lo que quedaba de primavera y el verano

inmediato, con la intención de repetir la empresa en la primavera del año siguiente con los galeones que se estaban construyendo. Los barcos enviados debieron ir a cargo del piloto Juan Fernández, pues para la segunda expedición se esperaba el concurso de Pedro Sarmiento de Gamboa.

Por el *Memorial de Arias*, que veremos de inmediato, sabemos que la primera y única expedición fue hecha, cuyos datos geográficos y náuticos se mantuvieron en reserva por motivos obvios, ya que se ocuparían en la segunda y más grande expedición; tanto es así, que en el citado memorial se dice muy claramente: “pero por ir tan a la ligera (quedando muy alegres de haber descubierto la costa de aquella gran tierra firme tan deseada) se tornaron a Chile con intento de volver a lo mismo con suficiente aparato”. Tal como se añade, esta intención se mantuvo secreta para poder volver Fernández y sus amigos, lo que se dilató tanto que aunque este piloto murió en 1599, es decir veintitrés años después, no se realizó, tal como lo expresa el citado memorial de Arias que no está fechado pero cuyo impreso se calcula circa de 1621.

Lo cierto es que el Virrey no le tenía estima a Jufré, vaya uno a saber por qué, pues el General se había criado en la casa de don Pedro de Toledo y Fernández de Córdova Figueroa, cuarto Conde de Feria, padre del Virrey, lo que los debería haber aproximado o es que de aquel tiempo provenía algún encono. La desatención del alto dignatario, sospechaba Jufré, y así se lo expresa en la carta copiada más arriba, al no haberse proveído la merced “a falta de relación verdadera”, a la intriga del licenciado Egas Venegas, de la Real Audiencia. Éste, contrario a expediciones que desgarnecieran el reino, lo que había manifestado antes, el 22 de abril de 1571, refiriéndose a otra expedición que había querido emprender Jufré a la ultra cordillera con gente reclutada en el Perú, al parecer pretendiendo el gobierno de las provincias de Conlara, que él había descubierto¹⁴. La jornada no se llevó a efecto.

Contemporáneamente a la carta de Jufré al Virrey, de 23 de noviembre de 1575, el licenciado Gonzalo Calderón, teniente general del gobernador Rodrigo de Quiroga, expresaba en declaración de 30 de noviembre que hacía seis meses (mayo o junio de 1575) Juan Jufré había botado al agua un navío “muy gentil pieza” y que continuaba la construcción de otro¹⁵. Esa “gentil pieza” pudo ser uno de los que emprendió el viaje al poniente del océano.

Pese al empeño del general Jufré, no le llegó la anhelada confirmación de la provisión regia extendida por Bravo de Saravia, pues no consta. Tampoco pudo venir a Chile Pedro Sarmiento de Gamboa, pues por aquel tiempo estaba encarcelado por la Inquisición de Lima¹⁶.

¹⁴.- Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 22.

¹⁵.- *Íbidem*, XV, p. 181.

¹⁶.- José Toribio Medina, *Primitiva Inquisición Americana (1493-1569)* (Santiago, Imp. Elzeviriana,

El Memorial de Arias

No hemos podido ubicar documentación contemporánea para continuar la suerte corrida por la proyectada expedición del general Jufre y su yerno el caballero Guzmán. Sin embargo, por aquellos designios de la Providencia puede continuarse esta historia gracias a la existencia de un impreso rarísimo de c. 1621. Se trata del *Memorial presentado por el Doctor Don Juan Luis Arias al Infante Don Fernando dándole cuenta de los descubrimientos verificados en el Hemisferio Austral y entre ellos el de Juan Fernández, a fin de que se interesase la conquista espiritual de sus habitantes*¹⁷.

El memorial, tal como lo describe su nombre, tiene propósitos apostólicos y fue redactado a solicitud del franciscano fray Juan de Silva como incitación a la conquista espiritual del hemisferio austral. Para añadir más fundamento, se refiere a las expediciones del adelantado don Alvaro Mendaña de Neyra, del capitán Pedro Fernández de Quiroz y del almirante Luis Báez de Torres, para finalizar con la del piloto Juan Fernández¹⁸.

El dr. Arias refiere lo que escuchó contar al rey Felipe III por el general Pedro Cortés de Monroy¹⁹. Este octogenario militar había sido comisionado a la Corte por el gobernador Jaraquemada en 1613, para que informase a S.M. acerca de la situación del reino. Después de un desventurado viaje, el anciano expuso al monarca respecto a lo que nos ocupa. Sobre esto anotó el dr. Arias:

También un piloto, llamado Juan Fernández (el que había descubierto el viaje de Lima a la costa de Chile, haciéndose a Loeste, que antes del se hacía con mucha dificultad, por ir al hilo de la costa, en que casi siempre perseveran vientos Sures) salió de la costa de Chile de poco mas, o menos de quarenta grados en una nave pequeña con ciertos compañeros suyos, y navegando por algunas derrotas entre el Oeste y Sudueste, aportó en tiempo de un mes a una costa, a lo que pudieron juzgar, de tierra firme muy fértil y agradable, poblada de gente blanca muy bien afaycionada²⁰, de nuestra estatura,

1914), I, p. 388. En carta del inquisidor Cerezuela consta que el 18.11.1575 “mandó traer de las cárceles al dicho Pedro Sarmiento”.

¹⁷.- Dicho documento lo transcribe literatim del único ejemplar conocido don José Toribio Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 222 a 258. A este notable investigador le resultó vano el intento de averiguar quién fue su autor. José Toribio Medina, *Biblioteca Hispano Chilena (1523-1817)* (Santiago, Fondo Histórico Bibliográfico José Toribio Medina, 1963), II, pp. 305 y sigs.

¹⁸.- Es posible que el autor sea Juan Arias de Loyola, pues existe un manuscrito de 1618, Museo Naval de Madrid, Ms. 142, doc. 11, fl. 175-179, que concuerda con el interés por el tema: “Discurso dirigido por el Dr. Juan Arias de Loyola a los Srs. de la Junta de Guerra de Indias, sobre la navegación de los Estrechos de Magallanes y de Maire y orden que se debía observar en el viaje que se intentaba hacer para su reconocimiento”. Corresponde a la preparación del viaje de los hermanos Nodal.

¹⁹.- Valiente soldado pechero oriundo de la villa de Zarza de Alanje en Extremadura, en 1533, que por sus méritos consiguió la máxima elevación social en Chile, donde había llegado con Don García; Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, I, pp. 261-262.

²⁰.- Es decir, de buena presencia.

²¹.- En verdad sería más propio suponer que fue la muerte del general Jufre la causa, pues ésta se

vestida de muy buenas telas, y tan apacible y acariciadora, que por todas las vías que pudieron significarlo, les ofrecieron muy buena acogida, y de los frutos y riquezas de su tierra, que parecía ser de todo muy rica y abundante; pero por ir tan a la ligera (quedando muy alegres de haber descubierto la costa de aquella gran tierra firme tan deseada) se tornaron a Chile con intento de volver a lo mismo con suficiente aparato, y por tenerlo secreto, hasta que ellos con sus amigos pudiesen volver a descubrirlo, se dilató de un día en otro, hasta que murió el Juan Fernández, quedándose con su muerte malograda cosa tan importante²¹.

Cerca de lo qual se advierta, que muchos han referido este descubrimiento del piloto Juan Fernández de la manera siguiente, afirmando, que así lo entendieron del mismo: es a saber, que haciéndose al Oeste desde Lima para descubrir el viaje a Chile, buscando tiempos para ello, y alejándose del paraje de cerca de la costa, donde casi siempre corren Sures, cierta cantidad de longitud, que se dirá a su tiempo, y después haciéndose al Sur con poca declinación, hacia las quartas colaterales, descubrió la sobredicha costa de la tierra firme Austral, en la altura que también se dirá quando convenga, de donde hizo su viaje a Chile.

Otras relaciones muy fidedignas ponen este descubrimiento como antes se ha referido; pero que haya sido desta, o de la otra manera, o dos descubrimientos diferentes, es cosa certísima haber descubierto costa de la tierra Austral; porque así lo han testificado personas de mucho crédito y autoridad, a quienes el mismo Juan Fernández lo comunicó con las sobredichas señas y circunstancias de la nueva costa y gente que descubrió, y uno destos testigos que aquí lo afirmó a V. Majestad, y haberlo oído al dicho piloto, y visto la descripción que truxo de la misma costa, fue el Maese de Campo Cortés, hombre tan digno de crédito como se sabe, y que había asistido cerca de sesenta años en Chile. Quando Pedro Fernández de Quiros salió de la costa del Pirú, y se fue casi por las mismas derrotas creciendo altura hasta ponerse en veinte y seis grados, fueron de opinión sus compañeros, y en especial su Almirante, haciendo porque se executase muy grande instancia, que fuera creciendo hasta quarenta grados, porque así era muy conforme a razón poder hallarse la tierra firme que iban a buscar: el lo rehusó por algunas consideraciones, y temeroso de tiempo contrario, por ver que iba ya declinando el Sol hacia la Equinoccial; pero por cosa muy errada se tuvo el rehusarlo”

Y más adelante el memorialista añade²²:

También se vieron por la costa que descubrió el piloto Juan Fernández, como se ha referido, desembocar muy caudalosos ríos: por lo qual, y por lo que significaron los naturales, y por ser gente tan blanca, tan bien vestida, y en todo lo demás tan diferente de la de Chile, y de todo el Pirú, se tuvo por cierto ser costa de la tierra firme Austral,

produjo en Santiago después de testar ante Hurtado el 10 de abril de 1578, en septiembre de ese año, siendo sepultado en su capilla en la iglesia de Santo Domingo. Juan Fernández murió mucho después, antes del 15 de febrero de 1599 [Luis de Roa y Urzua, *El Reyno de Chile 1535-1810. Estudio Histórico, Genealógico y Biográfico* (Valladolid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo de Zurita, Sección de Historia Moderna “Simancas”, 1945), pp. 140 y 254; Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, I, pp. 329-332].

²².- Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 247-248. Ricardo Beltrán y Rospide, *Juan Fernández y el descubrimiento de la Australia. Estudio crítico y bibliográfico* (Madrid, Imprenta del Patronato de Huérfanos, 1918), pp. 4-5, reproduce este texto y los siguientes que transcribiremos.

que parecía ser mucho mejor y mas rica que la del Pirú.

Y por esto Quirós no llegó a Nueva Zelanda sino a las Nuevas Hébridas y a las Salomón, y su segundo Luis Báez de Torres a la Nueva Guinea.

Don José Toribio Medina, en conocimiento de fuentes documentales que tratadistas anteriores ignoraron²³, sostiene al analizar el documento del dr. Arias que este trae dos versiones del descubrimiento por Juan Fernández de las regiones australes²⁴.

Primera versión

- 1° “Se había verificado partiendo del Callao en dirección al oeste cierta cantidad de longitud, que el memorialista da a entender haber conocido, pero que se guarda de expresar, sin duda de temor de que los extranjeros, todos herejes, llegaran a saberlo”.
- 2° “Que desviándose luego al sur, descubrió “la sobre dicha costa en altura que también se veía en el caso silenciar. Desde allí emprendió su regreso a Chile”.
- 3° Que personas de mucho crédito y autoridad habían recibido la información del propio descubridor, como el maestro de campo general Cortés, que así lo afirmó al rey personalmente.
- 4° Nota a continuación el memorialista que bien pudieron ser dos los descubrimientos de Fernández; pero lo importante era que dejaba a salvo y fuera de duda como cosa certísima haber descubierto costa de la tierra Austral.

Segunda versión

- 1° Que salió de la costa de Chile de aproximadamente los 40 grados de latitud. Si recordamos que la expedición proyectada por Juan Jufre se alistaba en Concepción, situada a los 37°, salvo que se hubiera verificado desde Valdivia situada a los 40°, aunque dice el dr. Arias “poco mas o menos”.
- 2° Que Fernández zarpó con una sola nave. Aunque Jufre deseaba haber partido con dos buques, problemas de aprovisionamiento o de tripulación, podrían haber reducido la empresa sólo a uno.

²³.- James Burney, *An Historical Collection of the Several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean* (Londres, Luke Hantard, 1770), I, pp. 52-54; Alexander Dalrymple, *Voyages dans la Mer du Sud par les espagnoles et les holandois ouvrage de l'anglois de M.... par M. de Fréville* (París, Saillant et Nyon, 1774), p. 125; W. Desborough Cooley, *Histoire Générale des Voyages* (París, Paulin libraire editeur, 1840), lib. IV, cap. 16; Richard Henry Major, *O Descubrimiento de Australia pelos portugueses en 1601. Cinco anos antes do primeiro descobrimento até entao mencionado* (Lisboa, Typographia da Academia, 1863), pp. 20-22; Carlos Morla Vicuña, “La Isla de Juan Fernández”, en *La Estrella de Chile* (Santiago, 1869-1870); Ricardo Beltrán y Rospide, *La Polinesia, Descubrimiento, Reseña y Descripción Geográficas* (Madrid, Rivadeneira, 1884); Diego Barros Arana, *Historia General de Chile* (Santiago, Rafael Jover, ed. 1884-1888), III, p. 55; y Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández, Historia Verdadera de la Isla de Robinson Crusoe* (Santiago, Rafael Jover, 1883), pp. 71-77.

²⁴.- Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 138 y sig.

3° Aunque el general Jufre pensó entregar el mando de la expedición a Sarmiento de Gamboa, al no estar disponible bien pudo encargarla al piloto Fernández. Este podría haber llevado entre esos “ciertos compañeros suyos” a Manuel Gómez, Nicolás Esclavón, Antonio Carranza o Pedro Alonso, maestros de las naos que tenía por esos días a su servicio Juan Jufre²⁵.

4° La derrota que siguiera la nave de Fernández fue entre el oeste y el sudoeste, navegando aproximadamente por el paralelo 40° de latitud sur, ajustándose a los límites de la concesión de Bravo de Saravia que señalaba “las islas que están fronteras deste reino”, como lo presenta el doctor Martínez de Peralta al monarca en su informe de los servicios del general Jufre²⁶. Habría navegado rumbo al occidente empujado por los vientos alisios para en seguida rumbear al sur acogiendo sus velas los vientos favorables²⁷.

La descripción que llevó el maestro de campo Cortés a España dice: “Aportó en tiempo de un mes a una costa, de tierra firme muy fértil y agradable”. Es decir un continente o isla bastante grande como para ser considerada “tierra firme”.

La tierra encontrada, por su situación y descripción correspondería a la Nueva Zelanda (34° y 47° lat. Sur). Aunque la distancia que la separa de Chile, cerca de 100 grados de longitud, la puede lograr un buen navío con vientos favorables, demanda mucho más tiempo de navegación; sin embargo, no es bastante esta diferencia para llegar a pronunciarse contra la posibilidad de que esa tierra haya sido vista por Juan Fernández²⁸. También podría haber llegado a Australia. Medina aventura que pudo haber llegado a las islas de Tahití, pero no coinciden esas islas con la existencia de

²⁵.- *Ibidem*, p. 142. De Nicolás Esclavón sabemos que era maestro de una fragata de Juan Jufre de 1576 a 1578 (Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, pp. 81 y 155; Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, I, pp. 309-310; Juan Guillermo Muñoz Correa, *Pobladores de Chile, 1565-1580* (Temuco, Eds. Universidad de La Frontera, Serie Quinto Centenario, 1989), pp. 28 y 61; Gabriel Guarda, *Una ciudad chilena del siglo XVI. Valdivia 1552-1604. Urbanística - República - Economía - Sociedad* (Santiago, Eds. Universidad Católica, 1992), p. 79); de Manuel Gómez, se sabe que era dueño de un navío que estaba surto en Valdivia en octubre de 1565. (Archivo General de Indias, Sevilla, Justicia, 688/297; Muñoz, *Pobladores de Chile...*, p. 125; Guarda, *Una ciudad chilena...*, p. 176, n°645), que era maestro del *San Buenaventura* en 1558 y aún lo era del mismo u otro navío en 1576 (Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 181; Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, II, p. 48). Medina lo anota al servicio de Jufre en 1576. Los dos siguientes a los que no menciona Medina aparecen con estos datos en esa época: maestro Antonio Carranza. Lleva trigo desde Valdivia que entrega al Factor Vega Sarmiento; en 1573, 185 fanegas y 289 en 1574, todas en el navío de Juan Jufre (Muñoz, *Pobladores de Chile...*, p. 65; Guarda, *Una ciudad chilena...*, p. 161, n° 301); sobre Pedro Alonso, parece que fue al Estrecho con Ladrillero. Maestro de la fragata del Rey y de los navíos de Alonso Benítez y Juan Jufre, en 1573-74 lleva trigo a Concepción (Muñoz, *Pobladores de Chile...*, p. 28; Guarda, *Una ciudad chilena...*, p. 147, n° 048; Thayer, *Formación de la Sociedad Chilena...*, p. 83).

²⁶.- Medina, *Colección de documentos inéditos...*, XV, p. 92.

²⁷.- Burney, *An Historical Collection...*, I, pp. 53.

²⁸.- *Id. ibidem*.

grandes ríos²⁹.

Como lo que el dr. Arias exponía en su *Memorial* se apoyaba en referencias, ellas pueden estar sujetas a cierta elasticidad. Sin embargo, es categórico al expresar “es cosa certísima haber descubierto costa de la tierra Austral”, e invoca el testimonio “de personas de mucho crédito y autoridad” que lo supieron por boca del propio piloto.

La existencia de ríos de “desembocar muy caudalosos” no correspondía a islas pequeñas y la blancura y diferencia de los habitantes respecto a los del Perú y Chile, concuerdan con las descripciones de otros viajeros españoles, como Fernández de Quirós³⁰, y de misioneros franciscanos³¹ que anduvieron por el islambre próximo a la Nueva Zelanda, si es que allí llegó Fernández y su gente. Empero, la coloración de los maoríes no es precisamente blanca, aunque en esto de los colores hay matices y a veces comparaciones consigo mismo, y los navegantes no siempre eran rubios ni claros y entre blancos y negros retintos hay un gran trecho.

Después del regreso de la nave, propiedad del general Jufre, pese al buen resultado, el viaje no volvió a repetirse. El estado de Chile, empobrecido y amagado por la guerra de Arauco, la incursión del corsario Drake (1578), la recluta de gente de mar y el apresto de naves para combatirlo y prevenir nuevas incursiones piratas, distrajeran los elementos y recursos navales. A lo anterior se sumó la muerte de nuestro primer empresario marítimo Juan Jufre a fines de septiembre de 1578, después de haber testado el 10 de abril de ese año³². Su socio y yerno don Diego de Guzmán lo siguió en ese derrotero antes de octubre de 1581.

Recientemente, el análisis de unos memoriales de Pedro Fernández de Quiroz, en especial uno de 1599 que reza³³:

me decía Juan Fernández, piloto mayor de Chile y descubridor de esta navegación del Perú a Chile, que le cortasen la cabeza si no había cerca una gran tierra, por las señales que vio en tantos viajes cuantos por allí hizo, y aún me daba a entender que la vido con sus ojos y con pío deseo de descubrir aquella parte murió.

Esta referencia de Quiroz la ha interpretado Pinochet de la Barra como demostración de que el piloto Fernández “nunca pudo apartarse tanto de América, ya que según dice, las señales de esa “gran tierra las vio en tantos viajes cuantos por allí hizo”. Induda-

blemente no eran sino las islas que hoy llevan su nombre frente a las costas de Chile³⁴.

Pero el memorial de Arias, que cita datos tan importantes como “los muy caudalosos ríos” y la “gente blanca” que había visto Fernández, en nada calzan con el archipiélago de su nombre o las otras islas de San Félix y San Ambor, sin ríos y deshabitadas.

El texto transcrito por Pinochet respecto a que el piloto sospechaba la existencia cercana de “una gran tierra” que le “daba a entender que la vido con sus ojos”, estaría confirmando que había estado en ella fugazmente, presintiendo la grande. Sabemos además, tanto por esta como por otras fuentes citadas antes, que tuvo la voluntad “y deseo de descubrir”, que interpretamos como el de volver organizadamente a ello, y no en un viaje de exploración, corto e insuficiente, como el que bajo la iniciativa empresarial de Juan Jufre se había efectuado. Muerto éste, no encontró Fernández el apoyo necesario y años después también lo sorprendió la muerte con su “deseo de descubrir” frustrado.

Ojalá en el futuro se encontraran documentos que ayuden a dilucidar definitivamente este acertijo.

El año en que se efectuó la expedición

La fecha en que se efectuó la expedición la han deducido circa de 1576 Dalrymple, Burney y Beltrán. En esto coincide Medina y destaca Encina³⁵, quienes señalan que los dos autores citados primero tuvieron fuentes documentales desaparecidas para nosotros, reafirmando que esa fecha la fijaron por otras fuentes.

Esto concuerda con el anuncio de Jufre al virrey Toledo el 23 de noviembre de 1575, en que le comunicaba su propósito de zarpar en la primavera próxima, es decir a contar de fines de septiembre del año siguiente. Esto hace suponer a Medina que el zarpe se realizó en uno de los últimos meses de 1576, lo que se confirmaría al no mencionarse a Juan Fernández en ningún documento de fines de ese año y del siguiente, aunque durante 1576 estuvo en Valdivia una fragata del general Jufre³⁶. Nosotros diferimos de lo anterior, como ya se explicó antes, pues suponemos que el zarpe se produjo desde Concepción, más que desde Valdivia, en noviembre de 1575, y el regreso, en el año siguiente.

¿Cuánto tiempo duraría aquel viaje?

Sin duda, en llegar, muchísimo más que los treinta días que señala Arias. Lo que sí sabemos es que Fernández estaba en Chile antes del 27 de enero de 1578, día en que aparece firmando una escritura pública en Santiago como piloto y maestre del navío *Nuestra Señora de la Guarda*³⁷. Poco después, el 1º de marzo de ese año, cobraba 155

³⁴- Id. ibídem.

³⁵- Francisco A. Encina, *Historia de Chile. Desde la Prehistoria hasta 1891* (Santiago, Nascimento, 1949), IV, p. 202.

³⁶- Guarda, *Una ciudad chilena...*, p. 82 v; Muñoz, *Pobladores de Chile...*, p. 161.

³⁷- Medina, *El Piloto Juan Fernández...*, pp. 154, doc. III, pp.187 a 189.

pesos por trigo que transportó desde Valdivia a Concepción³⁸.

Juan Fernández presunto descubridor de la Nueva Zelanda

No nos detendremos a discutir si Juan Fernández fue o no descubridor de Nueva Zelanda, Australia o Tahití, pues sobre quienes se puedan llevar los laureles de ello hay abundante bibliografía³⁹. Solo diremos que llegó a una tierra promisoría, que por sus características correspondería más bien a alguna parte de las costas de Nueva Zelanda y en el caso extremo a las costas orientales de Australia, que cierran el paso a la ruta que Juan Fernández presuntamente llevaba. Por cierto, la primacía del descubrimiento de la Nueva Zelanda por el navegante neerlandés Abel Janszoon Tasman en 1642 está en tela de juicio por investigadores y estudiosos. El viaje de Juan Fernández es casi ignorado, “como todos aquellos no emprendidos desde la metrópoli y al amparo de la meticulosa Casa de Contratación de Sevilla”, pero que confirman algunos papeles y, sobre todo, una leyenda del... mapa de Botero Benes, que reza⁴⁰:

Esta costa Austral fue descubierta por un piloto Castellano región comunmente / llamada de Magallanes que hasta agora / aun no está bien conocida.

Indudable alusión, hasta hoy no mencionada, del viaje de Juan Fernández en 1576, en el que se asegura alcanzó los 40° S.

El mapa de Juan Botero Benes se publicó en Valladolid en 1598, grabado por Hernando de Solís en que aparece América e incluye al sur de la Nueva Guinea, unida

al continente austral, la leyenda que acabamos de reproducir. “De este mapa o de su padrón se derivará -según el almirante Guillén- toda la cartografía europea grabada durante muchos años”⁴¹. Como prueba, podemos añadir, fue uno de los que sirvió al geógrafo holandés Blaeu para la confección de su mapamundi de 1609.

Según Dalrymple, Juan Fernández a su regreso “mostró a muchos en Chile el mapa del país que había descubierto”. Este dibujo pudo llegar a conocimiento de Botero.

Esta notable iniciativa de Juan Jufre y no menos notable hazaña de quien llegara a ser “Piloto Mayor desta Mar del Sur”, no rindió ningún fruto, salvo esas vagas noticias que han permitido escribir muchas páginas. Cayó esta expedición en el olvido del cual tratamos de rescatarla⁴².

En tal sentido, es representativa, de toda la historia oceánica de Chile, constituida por algunos destellos sin continuidad, que atraen la atención, por su misma rareza. Después de las andanzas de Juan Fernández nunca más volvió a ocurrir nada notable. Se dio la espalda al mar y solo se le usó por necesidades de comercio local.

³⁸- Guarda, *Una ciudad chilena...*, p. 171, n. 523.

³⁹- Beltrán, *Juan Fernández y el descubrimiento...*, trae especialmente citado a George Collingridge [*The Discovery of Australia: A Critical, Documentary and Historic Investigation Concerning the Priority of Discovery in Australasia by Europeans before the arrival of Liut. James Cook in the Endeavour in the year 1770* (Sidney, Hornsby, 1895) y *The First Discovery of Australia and New Guinea, being The Narrative of Portuguese and Spanish Discoveries in the Australasian Regions, between the Year 1492-1606, with Descriptions of their Old Charts* (Sidney, 1906)], experto en el tema de Australia y otras islas próximas. Al final de su trabajo dice lo siguiente, que conviene repetir aquí: *Resulta pues, que mucho antes de la expedición que pudo realizar, con la nave de Jufre, el piloto Juan Fernández, gran parte del litoral australiano había sido descubierto por navegantes españoles y portugueses, cuyos nombres, así como las circunstancias y pormenores de las respectivas expediciones, nos son desconocidas. Después, en el resto del siglo y en los primeros años del siglo XVII, además de las expediciones españolas a que se debió el descubrimiento de casi toda la Oceanía, incluyendo el que podemos llamar segundo descubrimiento de Australia por el primer descubridor conocido (Torres), debió haber otras expediciones cuyos antecedentes, ejecución y consecuencias no están determinadas con precisión.*

Una de ellas es la atribuida a Juan Fernández. El Memorial de Arias, aun cuando al hablar de la Tierra Austral descubierta se refiere a Juan Fernández descubridor de las Islas de su nombre, parece una resultante de la conglobación de noticias que años hace corría entre los españoles de América acerca de las grandes islas y costas prolongadas vistas en la lejanía del Mar del Sur.

⁴⁰- Julio Guillén, *Espanoles hacia la Antártica* (Madrid, Instituto de España, 1957), p. 37.

⁴¹- Id. *ibidem*.

⁴²- Sergio Villalobos, *Historia del pueblo chileno* (Santiago, Zig-Zag, 1983), t. 2, p. 277.

Noticias Diversas

Argentina

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

Chile

El 21 de octubre del 2004 se llevaron a cabo las III Jornadas de Historia Naval y Marítima, organizadas por el Museo Naval y Marítimo de Valparaíso y el Consejo de Rectores de dicha ciudad. El evento tuvo lugar en el Salón Auditorio de la Armada. Los interesados pueden pedir información a museo01@armada.cl.

Cuba

Del 7 al 9 de abril tuvo lugar en La Habana un coloquio internacional para tratar sobre las ciudades portuarias iberoamericanas y del Caribe desde la época de Colón hasta nuestros días. El evento fue organizado por el Instituto de Historia de Cuba y se llevó a cabo en el Palacio Aldama. Los interesados en obtener mayor información pueden escribir a la Dra. Mercedes García Rodríguez, ihc@hist.cipcc.inf.cu.

Ecuador

La Academia Ecuatoriana de Historia Marítima, presidida por el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo, incorporó como miembro correspondiente al general José Cervera Pery, del Instituto de Historia y Cultura de España.

España

El Instituto de Historia y Cultura Naval llevó a cabo sus XXIX Jornadas de Historia

Marítima los días 23 al 25 de marzo, cuyo tema central fue piratería y corso en la Edad Moderna. Entre los temas tratados destacan los de José Cervera Pery, “La piratería y corso en el Pacífico” y la de Agustín Corrales Elizondo, “Regulación jurídica de la piratería y el corso”. Los interesados pueden contactar al referido instituto en Juan de Mena 1-1º, 28071, Madrid.

Por otro lado, el Ministerio de Defensa hizo dos importantes contribuciones a la historia marítima y naval al editar en forma digital todos los primeros 75 números de la *Revista de Historia Naval* como los números que ha publicado la *Revista General de Marina* desde su aparición en 1877 hasta el año 2001. Con adecuadas herramientas de búsqueda, dichos DVD resultan una herramienta indispensable para los investigadores. Los interesados pueden dirigirse a la librería del Ministerio de Defensa, publicaciones@mde.es.

Por otro lado, el Museo Naval recibió en enero del 2003 la donación de un cuadro anónimo del teniente general Baltasar Hidalgo de Cisneros de la Torre, quien llegó a ser virrey del Río de la Plata.

Estados Unidos

Del 24 al 26 de setiembre del 2004 tuvo lugar la conferencia internacional “Spain’s Legacy in the Pacific During the Age of Sail”, evento organizado por el Museo Marítimo de San Diego, con el apoyo del Cabrillo National Monument y la National Maritime Historical Society.

Carla Rahn Phillips, de la U. de Minnesota, abrió la conferencia con una exposición sobre el legado español en el Pacífico. Vino luego una sesión sobre la defensa del imperio español en el Pacífico, en la que participaron Robin Inglis, del Museo Marítimo de North Vancouver, con una presentación sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra; y Jack Williams, del Center for Spanish Colonial Research, quien abordó el tema de la Alta California en la defensa del imperio. La segunda sesión estuvo dedicada a la expedición Malaspina, comprendiendo ponencias de Pilar San Pio, del Real Jardín Botánico; Donald Cutter, de la Universidad de Nuevo México; y el investigador australiano Robert J. King. La siguiente sesión se concentró en estudios biográficos, y en ella participaron Maurice Brungardt, de Loyola University, James Tuller, de Brigham Young University, quien trató sobre el marino limeño Manuel Quimper en Hawaii, Carlos López, de Menlo College, quien expuso sobre Lope Martín, el primer hombre en cruzar el Pacífico de oeste a este; y el investigador Thomas Colvin. Siguió luego una sesión dedicada a los españoles y los pueblos aborígenes, en la que participaron Richard Rogers, de Philaloha Consultants; Wallace Olson de la Universidad de Alaska; y Paul Fernández Calines, de St. Thomas University. La penúltima sesión abordó el tema de galeones naufragados, participando el investigador E.W. Giesecke, Edward von der Porten, del Santa Rosa Junior College, quien trató sobre el galeón *San Felipe*, naufragado en 1576; y Rod Levesque, quien presentó una ponencia sobre galeones de Manila perdidos en la costa oeste americana. La última sesión versó sobre el comercio

marítimo y los puertos españoles en el mundo del Pacífico, estando a cargo de William McCarthy, de la Universidad de North Carolina en Wilmington, quien presentó un tema sobre viajeros extranjeros en galeones de Manila; el investigador Thomas Peterson, quien trató sobre los aspectos médicos de esos viajes; y Carlos Tromben, de la Armada de Chile, quien expuso sobre la fundación de Talcahuano.

Dirigieron las sesiones Iris Engstrand, Dolores Higuera, Rick Kennedy, Richard Unger, Jerome Hall y Daniel Vickers. Anne Salmond, de la Universidad de Auckland expuso sobre las primeras visitas españolas a Tahití, 1772-1776.

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

Francia

El Centro Franco Ibero-Americano de Historia Marítima llevó 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 Guérout, 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, llevó 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

Con ocasión del 250 aniversario del nacimiento de Alejandro Malaspina, el Centro de Estudios Malaspinianos Alessandro Malaspina, de Mulazzo, Massa Carrara, organizó una reunión de especialistas que se llevó a cabo los días 3 al 5 de setiembre en Pontremoli y Mulazzo. El evento contó con un comité de honor presidido por Alex Malaspina, Luigi Alessandro Malaspina di Villafranca y Alexandre Giuntini-Malaspina. La coordinación corrió a cargo del siempre activo Dario Manfredi y de Rossana Piccioli y Blanca Sáiz, miembros del referido centro de estudios.

El evento se inició con las palabras de bienvenida de los alcaldes de Pontremoli y Varzi, Enrico Ferri y Ernesto Quercioli. Intervinieron luego Carlos Novi, de la Hakluyt Society, de Londres; John Black y Russell McNeil, del Malaspina Research Centre, de Nanaimo, Vancouver; y Juan Cabrera, director de la Real Academia Hispano Americana de Cádiz. Luego los investigadores malaspinianos presentes compartieron con

sus colegas los avances de los trabajos en Australia, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Perú.

En la plaza de Mulazzo se llevó a cabo una lucida ceremonia en la que se develó una placa conmemorativa del 250 aniversario malaspiniano. La asesora de cultura del municipio de Mulazzo, Luisa Brusaglia, fue invitada a inaugurar dicha plaza, pero gentilmente cedió ese honor a Juan Rafael Cabrera, quien fue acompañado en este acto por representantes del Viejo, Nuevo y Novísimo Mundo: la investigadora Blanca Saíz (España) y Rossana Piccioli (Italia), Jorge Ortiz (Perú) y Robert King (Australia).

El domingo 5 tuvo lugar la última sesión del evento con una visita al Museo della Stampa, en Fivizzano, y luego los participantes tuvieron la oportunidad de disfrutar de la magnífica interpretación del pianista español Héctor Sánchez, de la suite *Fuggitive pieces*, del compositor español José Luis Greco, inspirada en la figura de Alessandro Malaspina.

El Centro Malaspina distinguió a Alex Malaspina y a Alexandre Giuntini-Malaspina con sendas medallas de plata acuñadas por el Instituto Italiano de Cultura de Lima, por el apoyo a los estudios malaspinistas; y a la decana de los malaspinistas, Mercedes Palau, con la *Galleta del Marinero 2004*, en reconocimiento a su donación a la biblioteca del centro de un tratado de navegación del siglo XVIII y las memorias de Espinosa y Tello.

México

Los primeros días de abril del 2005 se llevará a cabo el III Simposio de Historia Militar en la ciudad de Zamora, Michoacán, en la sede del Colegio de Michoacán. Los interesados pueden solicitar mayor información sobre el evento al general Clever A. Chávez Magaña, clevercm@dr.com.

Perú

En octubre falleció en la ciudad de Lima uno de los más distinguidos historiadores peruanos, el doctor Percy Cayo Córdova, cuyo contagioso entusiasmo ayudó a muchos investigadores peruanos y extranjeros a aventurarse en temas peruanos, muchos de ellos vinculados a la historia marítima y naval. Estas breves líneas comportan el homenaje que la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana rinde a su memoria.

La sección peruana de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana llevó a cabo los días 10 al 12 de noviembre el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, que tuvo como tema central “Los puertos: puntos de contacto entre la tierra y el mar”. El comité organizador estuvo conformado por Jorge Ortiz, Alejandro Reyes, Ernesto Morales y Lorena Toledo, y se contó con el auspicio de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, del Instituto de Investigaciones Histórico Sociales y del Instituto Raúl Porras Barrenechea, ambos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, del Instituto Peruano de Economía y Política y del Foro Hispano Americano de intercambio de información sobre temas del mar.

El evento se llevó a cabo en la sede del Instituto Raúl Porras Barrenechea y fue abierto con una conferencia magistral a cargo de Luis Millones sobre sirenas en el mundo andino. La primera sesión trató sobre pescadores, balsas y poetas, y tuvo como expositores a:

- Lorenzo Huertas, Universidad Ricardo Palma, Embarcaciones aborígenes durante el periodo colonial,
- Víctor Piminchumo Hurtado, Instituto Nacional de Cultura La Libertad, La balsilla de totora, embarcación tradicional de la costa norte del Perú,
- Jacobo Alva, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Naufragios, aparecidos y marcas en la memoria de los pescadores huanchaqueros, y
- Rubén Quiroz Ávila, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Entre el agua y la tierra: los puertos en la poesía peruana.

La siguiente sesión fue sobre la guerra en el mar y tuvo como expositores a

- Mario Guisande, Chile, La captura de los fuertes del puerto de Valdivia por Lord Cochrane, y
- Ernesto Morales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, El hundimiento del vapor *Lorton* 1917.

La tercera sesión estuvo dedicada al mar en el Perú de los Austrias y contó con las siguientes exposiciones:

- María Paz Fernández Figares, Fundación Cervera-Figares, España, Posibles conexiones marítimas entre Asia y América: influencias euroasiáticas en las culturas del Perú,
- Miguel Maticorena Estrada, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Notas sobre el segundo viaje marítimo de Pizarro y la fundación de Piura,
- José Cervera Pery, Instituto de Historia y Cultura Naval, España, La Armada del Mar del Sur, y
- Juan Gargurevich, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Nuevas informaciones sobre el corsario Richard Hawkins.

La cuarta sesión se concentró en el mar en el Perú de los Borbones, y se presentaron las siguientes ponencias:

- Isaac Sáenz, Universidad de Sevilla, La urbe y el mar. Puertos y caletas en Lima durante el siglo XVIII,
- Pascual Cervera de la Chica, Fundación Cervera-Figares, España, Comercio marítimo entre España y América en el siglo XVIII,
- Jorge Ortiz Sotelo, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Nuevos datos sobre las expediciones peruanas a Tahití (1772-1776), y
- Cristina Mazzeo, Pontificia Universidad Católica del Perú, La travesía de un barco negrero a fines del periodo colonial.

La siguiente sesión trató sobre el mar en la República y participaron en la misma:

- Richard Lugo Mena, especialista en Derecho Pesquero, La evolución del derecho pesquero en el Perú,
- Efraín Cobas, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Desarrollo de la marina

- peruana entre 1930 y 1968,
- Ernesto Blume Rocha, Universidad de Lima, La actuación de la justicia militar en los procesos seguidos a militares involucrados en las rebeliones navales de 1932 y 1948, y
 - Juan Carlos Llosa, Pontificia Universidad Católica del Perú, El almirante Roque Saldías y la modernización de la Armada

La sesión dedicada a arqueología marítima sirvió para que José Antonio Hudtwalcker y José Pinilla Blenke, Marina de Guerra del Perú - Fundación Miguel Grau, expusieran sobre los complejos arqueológicos e históricos en la isla San Lorenzo, alcances y perspectivas.

El 24 de junio tuvo lugar en Piura la presentación del libro de Jorge Ortiz Sotelo, *Miguel Grau: el hombre y el mar*. El evento, organizado por la Universidad Nacional de Piura, contó con la presencia del doctor Henry Pease García, presidente del Congreso, el doctor Edwin Vegas Gallo, rector de la referida universidad; y los profesores Miguel Godos Curay, coordinador de la Escuela de Ciencias y Tecnología de la Comunicación; Zózimo Domínguez, docente de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación; y Carhuarupay Béjar. Finalizó el acto con las palabras de agradecimiento del autor.

Comentarios de Libros

Christian Buchet, *Les voyous de la mer. Naufrages, pollution et sécurité: le bilan de santé de la mer* (París, Éditions Ramsay, 2003), 198 pp.

Si bien este trabajo no trata sobre historia marítima iberoamericana o algún otro aspecto de los que usualmente aborda esta revista, hemos creído pertinente comentarlo brevemente, ya que los niveles de contaminación que están alcanzando algunas zonas marítimas son realmente preocupantes. El texto del profesor Bouchet se inicia con el tema de los naufragios recientes de grandes naves, estimado en uno cada tres días. Este tipo de siniestros marítimos despierta el interés público en la medida en que hay pérdidas de vidas humanas o se producen derrames de petróleo que contaminan el litoral de determinados países; sin embargo, la mayoría de ellos se produce en alta mar y sus efectos son a menudo mucho más nocivos para el ecosistema marítimo y también para el hombre. Esta aseveración se hace más evidente al revisar el anexo que incluye con una larga lista de naves valorizadas en más de un millón de dólares que han naufragado en todos los océanos entre el 1° de enero de 1995 y el 24 de agosto de 1999.

El autor llama luego la atención sobre otro tema que contribuye a la contaminación marítima: la creciente presencia de naves que, con bandera de conveniencia, no respetan las principales normas de seguridad marítima. El sistema, nacido tras la Segunda Guerra Mundial, ha llevado a que en 1999 más del 60% del tonelaje mundial se encuentre registrado en países como Panamá, Liberia, Bahamas, Belice, Chipre, Malta, San Vicente y Santo Tomé. El control ejercido por estados de vieja tradición marítima, como Gran Bretaña, se reduce ahora a sólo el 1.5% de la flota mundial; o en el caso de Alemania a un solo buque petrolero navegando bajo ese pabellón. El comercio mundial se mueve fundamentalmente en naves que no brindan plena seguridad al medio ambiente marítimo, ya que resulta poco factible hacer prevalecer las leyes internacionales en sus países de registro. Esto último se hace más evidente en el caso de las tripulaciones, 75% de las cuales navegan bajo bandera de conveniencia. Con bajos salarios y excesivas horas de trabajo, constituyen muchas veces la principal causa de los naufragios.

Finalmente, otro tema abordado en el libro, y en el que pocas veces reparamos, es el nivel de contaminación proveniente de la tierra. Los cien o ciento veinte naufragios de grandes naves que se producen anualmente, representan el 2.5% de la contaminación

marítima, el resto proviene de las ciudades o de las instalaciones industriales.

Todo ello, plantea Bouchet, reclama una nueva política marítima a nivel mundial, que aborde este complejo tema con plena convicción de que la salud de los océanos es esencial para preservar la vida humana.

Ilaria Luzzana Caraci y Dario Manfredi, *Alessandro Malaspina e la spedizione scientifica delle corvette “Descubierta” e “Atrevida”* (Pontremoli, Paolo Savi Editore, 2004), 35 pp.

Bellamente ilustrado, este folleto ha sido editado con ocasión del 250 aniversario del nacimiento de Alessandro Malaspina. Los autores reseñan la larga historia de la familia Malaspina, que se remonta a antes del año 1000, dando luego algunas noticias biográficas del homenajeador, nacido en Mulazzo el 5 de noviembre de 1754 y muerto en Pontremoli el 9 de abril de 1810. De manera similar se presenta una apretada síntesis de la prolongada expedición que entre 1789 y 1794 lo llevara a recorrer el todavía vasto imperio español, al mando de las corbetas de la Real Armada española *Descubierta* y *Atrevida*.

El texto concluye con una bibliografía básica sobre temas malaspinianos y una presentación institucional del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, que dirige Dario Manfredi.

Carlos Cueva Arévalo, *Cóndores del mar: historia de la aviación naval peruana* (Lima, Comandancia de Aviación Naval, 2004), 255 pp.

A lo largo de quince capítulos, el capitán de fragata Cueva nos presenta un valioso recuento de los ochenta y cinco años de la aviación naval peruana. Profusamente ilustrado, y con una diagramación bastante aireada, la investigación se inicia con los antecedentes de la aviación en el Perú y de los primeros intentos por dotar a la Armada de ese medio, que culminarían en 1919 al ser creado el Servicio de Hidroaviación. Entre dicho año y 1933, como sucedió en otros países, la aviación naval creció en forma paralela a la aviación del ejército, culminando ambos procesos en la formación de un nuevo instituto militar. En esos catorce años se avanzó de manera notable tanto en recursos humanos como en medios materiales, contándose con el apoyo de una misión aeronaval norteamericana, y también se contribuyó de manera significativa en establecer la vinculación aérea entre Lima e Iquitos.

Entre 1933 y 1963, la Armada Peruana no contó con un servicio aéreo propio, pero el autor nos recuerda cómo muchos de los que se habían formado en ella constituyeron la base humana sobre la cual se desarrolló la Fuerza Aérea Peruana.

A partir de su restablecimiento en 1963, el Servicio de Aviación Naval fue adquiriendo creciente importancia en el conjunto de las operaciones navales, estableciendo su escuela en San Juan de Marcona, donde también formaría a los primeros pilotos del ejército. Cueva reseña luego el gran salto cualitativo que vivió ese componente de la

Armada desde fines de los años setenta, cuando incorporó diversos medios aéreos de ataque, y los nuevos retos que implicó la participación de elementos aeronavales en la lucha contra la subversión en los años noventa.

El libro cierra con una revisión de temas actuales, listados de comandantes, oficiales y personal subalterno, y una descripción de las aeronaves utilizadas desde su etapa inicial.

La obra es ciertamente meritoria y creemos que merece una mayor difusión por parte del editor, tanto en su forma actual como en una versión más popular.

Carlos López Urrutia, *La Guerra del Pacífico (1879-1884)* (Madrid, Ristre, 2003), 251 pp.

Antiguo amigo y colaborador de esta revista, Carlos López nos entrega un libro en el que sin renunciar a su “chilenidad”, hace un serio esfuerzo por ser objetivo al tratar sobre un conflicto que enlutó tanto a peruanos como a chilenos y bolivianos. Esa objetividad, de la cual dio temprana muestra al abordar este tema en su libro *Historia de la Marina de Chile* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1968), le puede haber ganado algunas críticas entre sus compatriotas, pero prelude un proceso que se viene dando en diversos medios peruanos y chilenos donde se ha comenzado a mirar ese conflicto con ojos más serenos. Un ejemplo de esto último lo fue un panel peruano-chileno sobre la Guerra del Pacífico en la última reunión de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA), o un proyecto actualmente en marcha para coproducir una película sobre lo mismo.

El libro de Carlos López contiene diez capítulos, en los que presenta las causas de la guerra, las campañas naval y terrestre en el sur y en torno a Lima, para abordar luego la ocupación del Perú y la campaña final en las alturas andinas. Viene luego una sección con láminas a color de los uniformes empleados por las tres partes en contienda, elaboradas por Luis María Leza Suárez, seguida por una serie de ilustraciones con las naves y el armamento empleados.

El libro no tiene aspiraciones de una obra definitiva, es más bien una obra de divulgación. Sin embargo, cabe hacer dos atenciones. Creo que merece ser ampliado, más allá de los límites usualmente impuestos a una obra divulgativa, y ciertamente es indispensable que el editor tenga mayor cuidado con el tratamiento dado a la obra, pues abundan errores tipográficos que no la desmerecen pero sí laafean.

Flor Trejo Rivera (coordinadora), *La flota de la Nueva España 1630-1631* (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003), 415 pp.

Para quienes emprenden proyectos de arqueología submarina es conocido el que antes de sumergirse por primera vez en la zona de búsqueda de un naufragio, hay que hacerlo durante mucho tiempo en archivos y bibliotecas. Esto es justamente lo que ha sucedido con el proyecto de la Flota de la Nueva España de 1630 a 1631, que dirige

Pilar Luna Erreguerena, subdirectora de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia, y el libro que comentamos presenta los avances de esa etapa de un proyecto que se inició en 1995 y que continuará todavía por algún tiempo.

En la segunda mitad de octubre de 1631, la flota, al mando del almirante Manuel Serrano, perdió en la bahía de Campeche a cinco de sus trece naves debido al mal tiempo, entre ellas a la capitana y a la almiranta. Los trabajos de este libro brindan luces no sólo sobre dichos naufragios sino además sobre el sistema de flotas español, la forma como se organizaban, la vida a bordo, la composición de las tripulaciones y varios otros aspectos del mundo marítimo español de principios del siglo XVII.

Flor Trejo, coordinadora de la obra, aporta asimismo un trabajo sobre la Carrera de Indias, planteando a su vez las dudas principales de la investigación, que apuntan a posibles defectos en el sistema de selección de naves principales de la flota, a dificultades para dotarlas de buenas tripulaciones y a infaltables errores humanos ante la furia de la naturaleza. La investigadora Patricia Meehan Hermanson aborda uno de estos aspectos en su contribución sobre los criterios y procedimientos para la elección del *Nuestra Señora del Juncal* como capitana de esta flota. Analiza en ese trabajo el sistema de flotas y armadas, especificando las características de las naves que las conformaban y los criterios que se tenían en cuenta para seleccionarlas, contrastando luego todo ello con el caso específico de la nave señalada. Concluye así que el *Nuestra Señora del Juncal* no cumplía con los requisitos señalados por las regulaciones españolas vigentes, debiéndosele efectuar una serie de trabajos para asumir la tarea de capitana de dicha flota. Propone que esto puede explicar en parte su naufragio, pero reconoce a la vez que es necesario profundizar la investigación histórica y ciertamente analizar sus restos para poder llegar a conclusiones definitivas. La pregunta que surge al leer esta parte del libro es ¿había acaso algún buque que cumpliera a cabalidad los requisitos planteados? La contribución de Jorge Manuel Herrera se centra en uno de los temas más sensibles en todos los casos de naufragios: los intentos de salvar la nave. Para ello analiza lo que los tratados de navegación de la época plantean en caso de peligro para la nave, comparándolos luego con los testimonios de los sobrevivientes del *Nuestra Señora del Juncal*. Concluye así que fueron el azar y el conocimiento práctico de algunos tripulantes lo que permitió que unos pocos lograran salvarse.

Las tres contribuciones reseñadas se centran en la flota de Nueva España perdida en Campeche en octubre de 1631. La segunda parte abarca cuatro trabajos referidos a temas más generales, los dos primeros -de Gabriela Sánchez Reyes y de Cyntia Montero Recoder- tratan sobre prácticas y creencias religiosas de los hombres que tripulaban las naves de la carrera de Indias. El tema es altamente sugerente y refleja algunos aspectos de la religiosidad española del momento. Quien haya tenido ocasión de navegar por periodos prolongados de tiempo, podrá comprender mejor lo que puede sentir un hombre ante la inmensidad del océano y ante su furia, cuando ésta se desata. Y este sentimiento no ha variado a lo largo del tiempo, sólo se ha adecuado a las actitudes que las sociedades de origen de esos tripulantes tienen ante la vida, la divinidad y la muerte. Ambos estudios nos brindan valiosa información sobre la

actitud de aquellos hombres, la forma como llevaban a cabo misas, ritos y devociones a bordo, las advocaciones y los ex votos por salvar de los peligros, y la forma como enfrentaban la inminencia de la muerte.

La siguiente contribución es de Juan Ricardo Jiménez Gómez, y trata sobre los actos, contratos y pleitos a los que la carrera de Indias dio lugar en esa temprana época del siglo XVII. Resulta particularmente interesante lo relativo a las consecuencias jurídicas de los naufragios, que muchas veces evidenciaban actividades ilegales o daban origen a prolongados juicios entre los armadores, consignatarios, deudos y la corona. La cuarta y última contribución de esta segunda parte del libro reseñado es la de Lourdes Odriozola Oyarbide y trata sobre la industria naval vasca en los siglos XVI y XVII, la principal proveedora de naves para la carrera de Indias. Brinda un interesante análisis de la misma, tipificando las naves construidas en ambos siglos y el tonelaje de las mismas. En sus cuadros podemos ver cómo el galeón se va imponiendo sobre otros tipos como la embarcación más usual para la actividad marítima, y también como la media de su porte se va ubicando en torno a las quinientas toneladas.

Cierra la obra un conjunto de anexos entre los cuales nos ha llamado más la atención uno con los nombres y descripción física de los tripulantes de varias de las naves de la flota de Nueva España de 1631. A más de encontrar un sudamericano en dichas listas, la información es riquísima para quien quiera emprender un estudio más profundo sobre la sociología del mundo marítimo español del periodo, ya que dichas listas, al contener datos de capitán hasta el paje, reflejan la estratificada sociedad española del periodo.

Si algo tenemos que extrañar en este libro es la poca información que nos proporciona sobre los autores, a quienes sólo cabe felicitar por el trabajo realizado. Dicha felicitación debe extenderse al editor, pues ciertamente con este tipo de trabajo están marcando un importante derrotero a investigaciones futuras en el campo de la historia y de la arqueología marítima iberoamericana. Sólo cabe concluir deseando que finalmente encuentren a las naves perdidas en Campeche en octubre de 1631, y que el análisis de sus restos dé finalmente respuesta a varias de las interrogantes planteadas, y que también permita que quienes allí rindieron su vida puedan finalmente descansar en paz.

Isidoro Vásquez de Acuña García del Postigo, *Historia Naval del reino de Chile 1520-1826* [Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral] (Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004), 547 pp.

Reseñar brevemente los ocho tomos que Isidoro Vásquez de Acuña ha escrito sobre la historia naval colonial y de los inicios de la república chilena resultaría una tarea superior a nuestras fuerzas y ciertamente redundante con el magnífico esfuerzo de síntesis llevado a cabo por Ana Victoria Durruty. Tras diez años de investigación, el autor nos entrega la totalidad de su trabajo en un disco compacto que acompaña la referida síntesis, y que permite al interesado sumergirse en los detalles de los cincuenta y un capítulos y dos apéndices del original, desarrollados en más de 2,400 páginas de texto.

A lo largo de esos capítulos recorreremos paso a paso una serie de acontecimientos

marítimos que tuvieron como escenario el Chile actual. La primera parte de la obra aborda el largo periodo colonial, tocando cada una de las expediciones que exploraron la parte austral del Pacífico, desde Magallanes hasta Malaspina, así como las que intentaron sustraer esos territorios del dominio español, y aquellas que simplemente buscaron el botín en las naves que lo surcaban o en los puertos que lo perlaban. Con profusión de ilustraciones y muy buenos dibujos que señalan las rutas seguidas por determinadas naves, el autor también nos presenta las actividades vinculadas al comercio marítimo y a la defensa de esos territorios.

La segunda parte corresponde al periodo de la independencia chilena, que concluye con la reincorporación de Chiloé, dependiente hasta 1826 de Lima. Si bien esta etapa es bastante menor que la anterior, su complejidad ha requerido de gran destreza por parte del autor para presentarla en forma clara y objetiva. Se ve así los tempranos intentos por constituir una fuerza naval durante la Patria Vieja, y la forma como estos fracasan ante la reacción del virrey peruano. La lección de ese fracaso es rápidamente aprendida por O'Higgins y los líderes de la Patria Nueva, que van a hacer un gran esfuerzo por disputar el control del mar a las naves de la Real Armada basada en el Callao, lográndolo gracias a la tenacidad y arrojo de Lord Thomas Cochrane. La lucha concluiría finalmente en 1826, con la anexión de Chiloé a la flamante república chilena. El capítulo final está dedicado a la marina mercante y el comercio marítimo en los primeros años del Chile republicano, tema que constituiría un elemento sustantivo para el surgimiento de Valparaíso como uno de los puertos más importantes en la costa oeste sudamericana.

Si bien el libro no incluye la bibliografía utilizada, ésta se encuentra en el disco compacto, y sus más de cien páginas constituyen un aporte en sí mismo a la historiografía marítima y naval iberoamericana.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa – Perú

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 2004, aun cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

En la página web de la revista ([//derroteros.perucultural.org.pe](http://derroteros.perucultural.org.pe)) se puede bajar un archivo que reúne la información contenida en esta sección desde 1993, y también otros datos bibliográficos que hemos ido incorporando.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en las pp. 7 y 8.

Aguilar, Teixeira de. *A Marinha na investigação do mar: 1800-1999* (Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2001), 288 pp.

Alva Mendo, Jacobo V. “Huanchaco y el mar en la memoria de un pueblo de pescadores”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 9-21.

Araujo Castro, Luiz Augusto. *O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar Territorial e Zona Económica Exclusiva* (Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão - Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 1989), 84 pp.

Beerman, Eric. *El enigma de Colón y su relación con el almirante Aristizábal* (Madrid, Fundación Jorge Juan, 2003), 47 pp.

Beerman, Eric. *Sociedad Económica de Amigos de País de Quito y Eugenio Espejo, su secretario* (Madrid, Delegación en Corte de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del

País, 1998), 72 pp. (lección de ingreso como amigo de número leída el día 27/5/1998).

Bernabéu Albert, Salvador. “El océano Pacífico en los siglos XVI y XVII: ‘el lago español’”, en *El Pacífico español...*, pp. 9-37.

Bernabéu Albert, Salvador. “El Pacífico durante la Ilustración”, en *El Pacífico español...*, pp. 127-165.

Bialuschewski, Arne. “Between Newfoundland and the Malacca Strait: A Survey of the Golden Age of Piracy, 1695-1725”, en *MM* 90, n° 2 (mayo 2004), pp. 167-186.

Biografias dos ministros da Marinha na República (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2004), volumen I, 225 pp.

Braga, Cláudio da Costa. *A guerra da Lagosta* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da

- Marinha, 2004), 194 pp.
- Buchet, Christian. *Les voyous de la mer. Naufrages, pollution et sécurité: le bilan de santé de la mer* (París, Éditions Ramsay, 2003), 198 pp.
- Buchet, Christian. “Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones llevadas a cabo en el Caribe (1689-1713)”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 23-33.
- Bustillos Arias, José Antonio. “Eusebio Grau y su parentesco con el Caballero de los Mares”, en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 19-24.
- Campo Muñoz, Juan del y Ricardo Dolorea Calvar. *Palacio de El Viso del Marqués* (Madrid, Museo Naval, 2003), 3ª edición, 88 pp.
- Caraci, Ilaria Luzzana y Dario Manfredi, *Alessandro Malaspina e la spedizione scientifica delle corvette “Descubierta” e “Atrevida”* (Pontremoli, Paolo Savi Editore, 2004), 35 pp.
- Cartografía Histórica del encuentro de dos mundos* (Madrid, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática de México - Dirección General del Instituto Geográfico Nacional de España, 1992), 222 pp.
- Carvajal Pareja, Melitón. “La República - 1879 a 1883”, en *Historia Marítima del Perú* (Lima, IEHMP, 2004), t. XI, v. 1, 995 pp.
- Castañeda Martos, Alicia. “La muerte de los oficiales Távora y West, y el encuentro de dos mundos”, en *RHMP* n° 21-22 (2001-2002), pp. 109-122.
- Catálogo dos Manuscritos dos séculos XVII ao XIX* (Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000), 120 pp.
- Cavani Ríos, José Eduardo. “Aproximación histórica al incidente de Jambeli”, en *RMP* 97, n° 2 (2004), pp. 13-20
- Cooney, Jerry W. “Hazards of the *Carrera del Paraguay*”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 35-46.
- Cueva Arévalo, Carlos. *Cóndores del mar: historia de la aviación naval peruana* (Lima, Comandancia de Aviación Naval, 2004), 255 pp.
- Dermit Martínez, Pedro José. “La construcción de las naos del Obispo de Plasencia en Vizcaya. 1536-1539. Pleitos y documentos sevillanos”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 47-68.
- Destéfani, Lauro H. “Segunda estadía en el Río de la Plata”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 129-144.
- Destéfani, Lauro H. “Síntesis de la etapa del Pacífico”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 55-62.
- Destéfani, Lauro H. “Viaje al Río de la Plata y segunda estadía en el mismo”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 101-125.
- Destéfani, Lauro H. Malaspina y sus ideas políticas y científicas sobre América”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 147-157.
- Echevarría Saumell, Francisco. “La navegación en el devenir cubano del siglo XVI”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 69-89
- El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas* (Madrid, Prosegur, 2003), 197 pp.
- Fortunic Oliveira, María del Pilar, “Isla San Lorenzo. Puesta en valor del patrimonio natural y cultural”, en *RMP* 97, n° 1 (2004), pp. 47-54.
- Gil, Juan. “Los mitos del Pacífico”, en *El Pacífico español...*, pp. 39-67.
- González, Francisco J.; Cano Trigo, José María; Martín Merás, Luisa (autora y coordinadora). *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908). Historia de la cartografía náutica en la España del siglo XIX* (Madrid, Lunweg Editores, 2003), 678 pp.
- González, Francisco José. “Vicente Tofiño de San Miguel: la cartografía científica en la

- España ilustrada”, en *Marinos cartógrafos españoles...*, pp. 91-109.
- Guedes, Max Justo. *Historia Naval Brasileira* (Río de Janeiro, Servicio de Documentación de la Marina, 2001), IV vol. 186 pp.
- Hernández Oliva, Carlos A. “El naufragio del Crucero *Sánchez Barcáiztegui*: aproximación histórica”, en *RHN* n° 84 (1° trimestre 2004), pp. 77-106.
- Herrera, Jorge Manuel. “Intentando salvar la nao: decisiones náuticas y quebrantos de esperanza”, en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 113-141.
- Higueras, María Dolores. “La representación del mundo: evolución histórica de la cartografía náutica española”, en *Marinos cartógrafos españoles...*, pp. 11-57.
- Holguín Callo, Oswaldo. “Ricardo Palma, la Marina y el mar”, en *RHMP* n° 21-22 (2001-2002), pp. 57-90.
- Hudtwalker Morán, José A. y José Pinilla Blenke. “Proyecto arqueológico San Lorenzo 2003 - 2004”, en *RMP* 97, n° 2 (2004), pp. 55-64.
- Hudtwalker Morán, José A. y José Pinilla Blenke. “Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo”, en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 36-46
- Imágenes para el recuerdo: Méndez Núñez y su entorno* (Pontevedra, Caja de Madrid, 1995).
- Instituto Panamericano de Historia y Geografía. *La gran expedición española de Alejandro Malaspina en América* (México, Comisión de Historia, 2004), tomo II, 157 pp.
- Jiménez Gómez, Juan Ricardo. “Actos, contratos y pleitos de la navegación en la Carrera de Indias en el siglo XVII”, en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 245-298.
- Kendrick, John. “La exploración final por la Real Armada Española. El viaje por la Costa Noroeste de América, 1791. Nootka 1791-1792”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 35-51.
- Litalien, Raymonde. “Les missions exploratoires du Pacifique nord, au XVIII^e siècle, en provenance de la France et du Mexique”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 91-105.
- López González, Pedro. *El templo de San Blas de las Californias. Nuestra Señora del Rosario la Marinera* (Madrid, Ruta Quetzal BBVA - Lunwerg Editores, 2000), 37 pp.
- López Martínez, Héctor. “Cincuenta años después: la captura de los balleneros de Onassis”, en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 3-6.
- López Urrutia, Carlos. *La Guerra del Pacífico (1879-1884)* (Madrid, Ristre, 2003), 251 pp.
- Lozano Liarte, Carlos y Ana Ros Togores. *Catálogo de Condecoraciones del Museo Naval* (Madrid, Ministerio de Defensa – Museo Naval, 2001), 196 pp.
- Lucena Giraldo, Manuel. “Joaquín Francisco Figalgo y la expedición cartográfica del Atlas Americano”, en *Marinos cartógrafos españoles...*, pp. 129-149.
- Luqui Lagleyze, Julio. “El componente naval en la estrategia Realista 1810-1824”, en *III Congreso argentino de americanistas 1999* (Buenos Aires, Sociedad Argentina de Americanistas, 2000), II.
- Luqui Lagleyze, Julio. *Los Aspectos Navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930* (Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, 2003).
- Marinos cartógrafos españoles* (Madrid, Prosegur, 2002), 153 pp.
- Martín Meras, Luisa. “Felipe Bauzá y Cañas, un marino liberal para la nueva cartografía de América y el Pacífico”, en *Marinos cartógrafos españoles...*, pp. 111-127.
- Martín, José (editor). *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII* (Madrid, Sociedad

Geográfica Española, 1999), 207 pp.

Meehan Hermanson, Patricia. “Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de *Nuestra señora del Juncal*, capitana de la flota de la Nueva España de 1630”, en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 79-112.

Montero Recoder, Cyntia. “Encarando a la muerte”, en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 209-243.

Monteverde Sánchez, Alejandro. “Segundo viaje de la Expedición Malaspina por el territorio de Chile”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 89-97.

Morales Erroch, Ernesto. “El hundimiento de la barca *Lorton*”, en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 56-64.

Nascimento, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial* (Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2001), 165 pp.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. *Las joyas del Museo Naval* (Madrid, Museo Naval, 1992), 308 pp.

Odriozola Oyarbide, Lourdes. “La industria naval como motor de la economía en los siglos XVI y XVII: el ejemplo vasco”, en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 299-325.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Índice de los buques mencionados en los cuatro tomos de *La Marina 1780-1822*”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 107-122.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Navegación en la Zona Sur Andina”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 123-135.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano”, en *Revista de Estudios Históricos* n° 45 (Santiago, Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, 2004), pp. 295-333

Ortiz Sotelo, Jorge. “La segunda estadía en

el Perú”, en *La gran expedición española...*, II, pp. 65-85.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Historia de la navegación”, en *Enciclopedia temática del Perú* (Lima, Empresa Editora *El Comercio*, 2004), t. XI, pp. 143-152.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Humboldt en el diario de José de Morales a bordo de la *Castor* entre el Callao y Guayaquil”, en David Yudilevich, editor, *Alexander von Humboldt, Mi viaje por el camino del inca (1801-1802)* (Santiago, Editorial Universitaria, 2004), pp. 37-39.

Ortiz Sotelo, Jorge. “Notas sobre la historia de la Infantería de Marina”, en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 25-35.

Oyarzábal, Guillermo Andrés “Navegando en el Pacífico: una corbeta argentina en Chile y Perú (1888- 1889)”, en *III Congreso argentino de americanistas 1999* (Buenos Aires, Sociedad Argentina de Americanistas, 2000), II.

Oyarzábal, Guillermo Andrés. *El Proceso de la caza torpedera Rosales y su influencia en la primera legislación argentina de justicia militar* (Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, 2003).

Oyarzábal, Guillermo Andrés. *Los Marineros de la generación del Ochenta* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003).

Peñalba Hernández, Pilar y Alonso Camino Álvarez. *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid, tomo I* (Madrid, Museo Naval, 2002), 262 pp.

Perona Tomás, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808* (Madrid, Ministerio de Defensa – Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998), 496 pp.

Pimentel, Juan. “Australia, el continente visto y figurado”, en *El Pacífico español...*, pp. 99-125

- Puig-Samper, Miguel Angel. "Una expedición romántica: la Comisión científica del Pacífico", en *El Pacífico español...*, pp. 167-189.
- Quintero González, José. "La gentes de la maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII", en *RHN* n° 84 (1° trimestre 2004), pp. 27-39.
- Quintero González, José. *Jarcias y lonas: la renovación de la Armada en el bahía de Cádiz* (Cádiz, Publicaciones del Sur, 2003), 206 pp.
- Revista de Historia Naval 1983 - 2001* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2002), Recopilación Digital de Publicaciones Periódicas de Defensa, 1 DVD.
- Revista General de Marina 1877 - 2001* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2002), Recopilación Digital de Publicaciones Periódicas de Defensa, 4 DVD.
- Rodrigues, João Augusto Simões. *A viagem do Cisne Branco: atravessando o Atlântico na rota do descobrimento* (Rio de Janeiro, Serviço de Relações Públicas da Marinha, 2000), 140 pp.
- Rey Tejerina, Arsenio. "Alaska y su viaje desde Acapulco", en *La gran expedición española...*, II, pp. 1-32.
- Rocha, Manuel Carneiro da. *Diário da campanha naval do Paraguai, 1866* (Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1999), 351 pp.
- Rodríguez Asti, John. "Aguirre y Palacios, dos nombres con tradición en nuestra marina", en *RMP* 97, n° 3 (2004), pp. 65-73.
- Rodríguez González, A.R. y Coello Lillo J.L. *La fragata en la Armada española: 500 años de historia* (Madrid, Izar, 2003), 258 pp.
- Rostworowski, María. "El mar en el Perú prehispanico", en *RHMP* n° 21-22 (2001-2002), pp. 9-24.
- Sánchez Reyes, Gabriel. "Zarpar bajo el cobijo divino: prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias", en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 145-208.
- Saurré de Muñiz, Liliana. "Nemecio Bonhomme: Nada ni nadie debe ser olvidado", en *RMP* 97, n° 1 (2004), pp. 23-26.
- Silió Cervera, Fernando. "Juan de la Cosa. El Padrón Real y la imagen de América", en *Marinos cartógrafos españoles...*, pp. 59- 89.
- Silos Rodríguez, José María. "Marinos olvidados. El teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona (1765-1801) (I)", en *RHN* n° 84 (1° trimestre 2004), pp. 41-61.
- Silos Rodríguez, José María. "Marinos olvidados. El teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona (1765-1801) (II)", en *RHN* n° 85 (2° trimestre 2004), pp. 7-26.
- Trejo Rivera, Flor (coordinadora). *La flota de la Nueva España 1630-1631* (México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003), 415 pp.
- Trejo Rivera, Flor. "Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta", en Trejo, *La flota de la Nueva España...*, pp. 33-78.
- Vale, Brian. *Cochrane: The Audacious Admiral. The True Life of a Naval Legend*. (Conway Maritime Press, 2004), 240 pp.
- Varela, Consuelo. "El viaje de Ruy López de Villalobos", en *El Pacífico español...*, pp.69-97
- Vásquez de Acuña García del Postigo, Isidoro. "Las exigencias de limpieza de sangre para los pilotos y de pruebas de nobleza para los oficiales de la Real Armada y su formación. Caballeros cadetes guardias marinas americanos", en *Revista de Estudios Históricos* n° 45 (Santiago, Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, 2004), pp. 269-293.
- Vásquez de Acuña García del Postigo, Isidoro. *Historia Naval del reino de Chile 1520-1826*

[Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral] (Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004), 547 pp.

Vásquez de Acuña, Isidoro. “Las expediciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega. Su primer viaje (1785-1786); su segundo viaje (1788-1789)”, en *RHN* n° 84 (1° trimestre 2004), pp. 7-26.

Velloso, Henrique Rubem Costa. *Marinha, uma carreira fantástica: comentários emitidos*

e pequenas histórias vividas por um oficial de Marinha (Rio de Janeiro, H. R. Costa Velloso, 2004), 275 pp.

Victoria Ojeda, Jorge. “Un nombre para dos ínsulas del Caribe histórico. Del río Jaina dominicano a la isla novohispana de Jaina”, en *RHN* n° 84 (1° trimestre 2004), pp. 63-76.

Villiers, Patrick. “Raveneau de Lussan, un flibustier français à l’assaut de la mer du Sud”, en *DMS* n° 11 (2003), pp. 137-150.