

*Derroteros
de la
Mar del Sur*

Año 13

2005

Núm. 13

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

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 París Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Lorena Toledo Valdez

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Blanca Sáiz

Belén Fernández y Fuentes

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Malecón Grau 325, Lima 17, Perú.

teléfono (51-1) 2614810

e-mail: thalassa@terra.com.pe

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

Publicación anual. Suscripción 15 dólares norteamericanos.

Impreso en el Perú.

Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	6
<i>Naufragios, aparecidos y marcas en la memoria de los pescadores huanchaqueros.</i> Jacobo Alva Mendo	9
<i>La expedición del Obispo de Plasencia III parte: en busca del Arauco.</i> Pedro José Dermit Martínez	25
<i>La Comisión Nacional de Antártico, impulsora de la actividad antártica argentina.</i> Eugenio A. Genest	41
<i>La Colombie: patrie de trois mers.</i> Miguel Gómez Martínez	49
<i>La captura de los fuertes de Valdivia por Lord Thomas Alexander Cochrane.</i> Mario Guisande	55
<i>El territorio antártico chileno y la ley n° 11,846: ¿cuestión de política interna o externa?</i> Mauricio Jara Fernández	63
<i>La última palabra sobre las “Islas Aurora”.</i> Dario Manfredi	75
<i>Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la “etapa heroica”</i> Cristina Montalbán y Ricardo Capdevila	79
<i>Expediciones peruanas a Tahití, siglo XVIII.</i> Jorge Ortiz Sotelo	95
<i>Inicio del interés antártico peruano.</i> Jorge Ortiz Sotelo	105
<i>La escuadra corsaria del Consulado de Cádiz (1779-1783) y su actividad en América.</i> Enrique Otero Lana.	113
<i>La urbe y el mar: caletas y puertos en Lima durante el siglo XVIII</i> Isaac D. Sáenz	123

<i>De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: le voyage du lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne. Etienne Taillemite</i>	145
Noticias Diversas	157
Comentarios de libros	162
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	169

Editorial

El presente número de *Derroteros de la Mar del Sur* contiene trabajos de colaboradores peruanos, españoles, argentinos, chilenos, franceses e italianos, además de noticias facilitadas por diversos investigadores interesados en este tipo de temas iberoamericanos.

La mayor parte de este material proviene de dos eventos llevados a cabo en Lima: el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, realizado los días 10 al 12 de noviembre del 2004; y el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, llevado a cabo los días 19 al 22 de setiembre del 2005.

Del primero de estos eventos son los artículos de Jacobo Alva, Mario Guisande, Isaac Sáenz y Jorge Ortiz. Como en una anterior contribución (*Derroteros* n° 11), Alva nos brinda un nuevo aporte sobre la memoria colectiva de los pescadores de Huanchaco, esta vez referida a un tema recurrente en el imaginario de ese tipo de comunidades: los naufragios. El aporte de Guisande se refiere a la acción llevada a cabo por Lord Cochrane en la captura e incorporación de Valdivia a Chile. Sáenz brinda una interesante aproximación a la particular relación de Lima con sus puertos y caletas en el siglo XVIII, y a la evolución urbanística de estos últimos en dicho periodo e incluso entrado el XIX. Por su parte, nuestro aporte brinda información adicional sobre el esfuerzo exploratorio del Pacífico llevado a cabo durante el gobierno del virrey Amat.

Los trabajos provenientes del Encuentro de Historiadores Antárticos son los de Genest, Jara, Montalbán y Capdevila, y Ortiz. El primero de los mencionados reseña la actividad de la Comisión Nacional del Antártico argentina para impulsar esa actividad en su país. El artículo de Jara muestra la íntima relación entre la política interna y la política exterior chilena en torno a la decisión adoptada para decretar la incorporación de parte del territorio antártico a la soberanía de ese país. El aporte de Montalbán y Capdevila pone en relieve la importancia que tuvieron los puertos de Buenos Aires y Montevideo en el esfuerzo de exploración del continente antártico. Finalmente, nuestro aporte se centra en el proceso que llevó al Perú a asumir una política que confirmara sus derechos en la Antártica.

Dos conferencias llevadas a cabo por el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime, del Instituto Católico de París, son publicadas en este número. Una de ellas estuvo a cargo del embajador de Colombia en Francia, Miguel Gómez Martínez, y

estuvo referida a la peculiar vinculación de Colombia con el Pacífico, el Atlántico y el Caribe. La otra es un trabajo de Etiénne Taillmite sobre el viaje que en 1826 llevó a cabo el teniente de navío Edmond de la Touanne entre Valparaíso y Buenos Aires.

El artículo de Pedro Dermit constituye la continuación de otros dos aportes (*Derroteros* n° 11 y n° 12), en torno a la expedición organizada por el Obispo de Plasencia para ocupar su gobernación en Chile actual. Esta vez, Dermit se concentra en las disputas que surgieron entre Pizarro, Almagro y Valdivia en torno a los derechos del Obispo. Promete una cuarta y última entrega. Enrique Otero contribuye con un interesante trabajo sobre los corsarios gaditanos en América en el periodo de 1779-1783, lapso durante el cual España estuvo en guerra con Gran Bretaña. Finalmente, Dario Manfredi proporciona datos, al parecer definitivos, sobre las llamadas Islas Aurora.

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 aparecidas en la presente y en anteriores ediciones de la revista.

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

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de artículos mayores, podrán aparecer en dos partes o ser editados, previa consulta con el autor.
- También se publicarán documentos e ilustraciones, siempre que sean inéditos y de una calidad que amerite su publicación. En el caso de las ilustraciones, estas deberán ser remitidas al editor preferentemente en medio electrónico, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aparecerán en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Se fija en cincuenta años atrás el límite temporal para los trabajos a ser publicados. Dicho límite sólo podrá ser obviado en casos excepcionales, previa aprobación del Comité Editorial.
- Las colaboraciones podrán ser en todos los idiomas que se hablan en América (castellano, inglés, portugués y francés), apareciendo en su idioma original.
- Las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y no necesariamente reflejan los puntos de vista del Comité Editorial.

Siglas utilizadas en la revista:

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España
AAB	Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España
AGNM	Archivo General de la Nación, México.
AGN	Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AHNC	<i>Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile</i> , Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
AN	<i>The American Neptune</i> , Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
ANCh	Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.
BACH	<i>Boletín Antártico Chileno</i> , Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
BCN	<i>Boletín del Centro Naval</i> , Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BIRA	<i>Boletín del Instituto Riva-Agüero</i> , Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
BL	British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM	Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, Mulazzo, Italia.
CEFIAHMAR	Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM	<i>Revista “Del Mar”</i> , Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS	<i>Derroteros de la Mar del Sur</i> , Lima - Madrid - Mulazzo-París, publicación anual.
EHN	<i>Estudios de Historia Novohispana</i> (México, Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas).
GC	<i>The Great Circle</i> , Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
HAHR	<i>Hispanic American Historical Review</i> (Duke University Press).

- HC* *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
- HM* *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
- IEHMP* Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
- IHME* Instituto de Historia Marítima, Ecuador
- IJMH* *Internacional Journal of Maritime History*,
- IJNA* *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
- MH* *Mains 'l Haul, A Journal of Pacific Maritime History*, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
- MM* *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
- Mi* *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
- MNM* Museo Naval, Madrid
- Ne* *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
- NH* *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
- NSNR* *Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror*.
- Ol* *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
- PRO* Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
- PT* *Pull Together*, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
- RAM* *Rumbo al Mar*, Liga Marítima 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.

Nafragios, aparecidos y marcas en la memoria de los pescadores huanchaqueros

Jacobo Alva Mendo*

Llevaba, entre el apuro impuesto por la vida veloz de la capital y el lento transcurrir de la provincia, unas cuantas de ideas respecto a los naufragios. Iba en busca de los viejos pescadores huanchaqueros, de aquellos a quienes a lo largo de un poco más de una década he visitado para conversar, recoger sus historias y, mejor aún, comprender su devenir.

A punto de avanzar tras su encuentro, supe que don Octavio había fallecido hace unos seis meses. La triste noticia fue contundente. Pensé en su hogar y familiares, en esa gran familia extendida que son los huanchaqueros. Pensé en su padre, don José Mercedes, legendario narrador y cabeza de una pléyade de cuenteros marinos, quien tuvo la fortuna de vivir casi unas dos décadas más. Y ahora el hijo, quien poseía una extraordinaria capacidad narrativa, que partía tan pronto, tan joven, de apenas 73 años. Pensé que estos viejos herederos de una gran civilización marítima, los Moche Chimu, se van yendo irremediablemente, inexorablemente; sin embargo, sus memorias aún nos acompañan y con certeza nos acompañarán por largos años más. Sé de la tristeza de los parientes y amigos. De esos troncos familiares que son los huanchaqueros ancestrales, y de los huanchaqueros propios. Del afecto que se profesan y del significado de la muerte y la vida que se refleja en sus memorias.

La historia de naufragios que le llevaba para conversar, confirmar algunas referencias, queda pendiente y qué mejor ocasión para enviárselas desde este escenario de permanente conjeturas, que condensa innumerables voces y pensamientos abiertos y contrapuestos, para que en las profundidades del mar huanchaquero –donde supongo se encuentra el lugar de reposo de estos sagaces y memoriosos marineros norcosteños al final de sus días–, el viejo narrador don Octavio pueda escucharlas. Va la consulta y desde luego, mi homenaje en este breve texto inconcluso, en algunas brazadas de su reflexión.

* Jacobo Alva Mendo estudió antropología en la Universidad Nacional de Trujillo, y educación y la maestría en Historia en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima. Dirige el proyecto Museo de la Memoria Colectiva (MMC en adelante). Ponencia presentada en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima 10 al 12 de noviembre del 2004.

Bueno, eso sí, eso sí cuentan, dicen que hubo un temperamento malo, o sea les agarró una tempestad. Entonces dicen que el barco ya naufragaba y los españoles se acordaban que allí traían una virgen. Entonces dicen que le pidieron en nombre de la virgen que les salvara de esa circunstancia de peligro que ellos estaban...

Los españoles lo han bautizado con ese nombre, porque el tiempo de que estaban ellos naufragando, entonces le pidieron a la virgen, que le dijeron: ¡María del Socorro, sálvanos! ¡Socórrenos! Entonces de allí ya se quedó, y que le pusieron ese nombre en un apuro, en un ¡María del Socorro! Y ahora dicen del Perpetuo Socorro. Todo eso hay. Sí, del Socorro le pusieron porque en ese momento pues dijeron ¡María! Sí pues que nos ¡socórrenos!, ¡María socórrenos! ¡María socórrenos! Por eso ella es María del Socorro.¹

Con este recuerdo del naufragio de los españoles y el nacimiento de una advocación y devoción religiosa, se inicia una etapa de historia mestiza en este pueblo de pescadores. Es una de las referencias más temprana que se ha documentado sobre la presencia de españoles en la bahía al norte de Trujillo. El hecho se produjo en 1537, apenas a tres años o un poco menos de la fundación española de Trujillo, acaecida entre fines de noviembre e inicios de diciembre de 1534 por el adelantado Diego de Almagro.²

Reparemos en algunos aspectos de esta historia en contraposición a otro hecho ocurrido en la costa norteña, en especial en esta antigua bahía de pescadores. Me refiero al mítico arribo de Taycanamo unos cuatrocientos años antes, del que la Crónica Anónima (1604/1609) nos da cuenta. La crónica sobre este suceso es corta en relación a la memoria que guardaban los antiguos pobladores de las costas lambayecanas sobre el similar arribo de Naylamp y que fue narrada por los naturales al cronista Cabello de Balboa.³

Estas dos referencias de arribo trágico o fortuito el primero y desembarco intencional y colonizador el segundo, ambos en las costas del actual pueblo de Huanchaco, constituyen las referencias más tempranas de su historia, diría mejor de su historia oral. Historia oral si reparamos que no obstante estar documentadas por escrito, la memoria de los pobladores las recuerda y se ha contado desde entonces de manera oral, como relato de familia, generación tras generación. Por cierto, en algunos tramos del tiempo, mediatizada por el documento y por la escuela, probablemente en la última centuria; empero, el naufragio también se ha recordado por siglos desde el púlpito para

- 1.- Versión de Elizabeth Fernández Díaz (Huanchaco, 1948), recogida en Huanchaco, julio 1994. Fuente: MMC, Arch. YAM-TOH:c15A.
- 2.- Sobre la fecha de fundación española de Trujillo, mucho papel se ha escrito. Nos quedamos con la opinión de Raúl Porras Barrenechea (1934) que lo ubica a fines de 1534 y no 5 de marzo de 1535. Diego de Almagro llegó previamente, unos 100 días antes aproximadamente, tomó posesión del entonces valle del Chimo, llamado por ellos Chimor; luego vino la comitiva de Lima, y se levantó acta de fundación presidida por don Francisco Pizarro junto a los primeros vecinos españoles que conformaban el naciente Cabildo Trujillano.
- 3.- Miguel Cabello Balboa, *Miscelánea Antártica* (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1951 [1586]), estudio preliminar de Luis E. Valcárcel.

dar a conocer el origen de la devoción a la Virgen. Para legitimarla como patrona y poderosa en relación con la fuerza del mar. Podemos imaginar el desconcierto que habría ocasionado entre los antiguos pescadores que en esa oportunidad un ser foráneo, distinto a sus dioses y héroes culturales saliera airoso del naufragio. Debió haber producido algún impacto en la mente de los entonces “gentiles pescadores”, el comprobar que no eran sus dioses quienes se constituyeron en salvadores sino un nuevo personaje mucho más poderoso que logró vencer a las fuerzas y misterios de su mar territorial. Por cierto, esto es un ejercicio de imaginación casi quinientos años después, pero sin duda algo ocurrió en la mentalidad de estos marineros antiguos que ahora sólo proyectamos, especulamos. También recuerda el cambio del nombre de Virgen de la Candelaria a Virgen del Socorro, porque cuentan que la Virgen estaba destinada a ser la patrona de Puno, pero al suceder el naufragio frente a estas costas, y al “clamarla”, pedirle que los socorra, la Virgen cambió de advocación. Además, era señal de que quería quedarse acá y no ir a Puno. La historia de esta devoción no se agota en el naufragio, sino que refiere que la Virgen quedó varada en la orilla y fue llevada por los indios pescadores a una ermita, a la antigua huaca Tasca, ubicada al lado este del pueblo, y que cuando los españoles se la llevaron consigo, ella volvía al mismo lugar, en señal de que quería quedarse.⁴

Entonces, de un lado tenemos el recuerdo de dos hechos tempranos, el primero asociado al origen de la dinastía que gobernó el lugar, con Taycanamo a la cabeza y que se inicia probablemente en la época en que se empezó a construir Chan Chan, o mejor aún, en el tiempo que los arqueólogos atribuyen el origen de la cultura Chimú, 1,100 de n.e. aproximadamente. Y la otra referencia, 1537, que como hemos señalado remite al origen de un nuevo culto foráneo, pero igual de poderoso que fue capaz de vencer a las fuerzas del mar (la tempestad).

Mar y Taycanamo representarían para estos antiguos pescadores el recuerdo y la conciencia de seres poderosos; al salvarse los foráneos que merodeaban su territorio fueron salvados por alguien mucho más poderoso (la imagen de la virgen). Finalmente, vence la imagen foránea y los indios llevan a la vencedora a ocupar el antiguo adoratorio, la huaca Tasca, que si recordamos, Tasca para los pescadores significa barra brava u olas embravecidas. Entonces en el lugar se había erigido una huaca para adorar a la fuerza natural que encierra su territorio de vida fundamental.

Recapitulemos, estos dos hechos tempranos nos remiten al recuerdo mítico de sus orígenes, Taycanamo como héroe civilizador, fundador de una dinastía de un gran reino de los propios, que dio origen a sus ancestros; y la otra memoria mítica del arribo de una imagen poderosa que finalmente se convierte en patrona del pueblo y que funda una nueva devoción y por cierto una nueva esperanza de protección, y fustiga si no se le rinde “pago”, la oración, por ejemplo.

4.- Rufino Benites Vargas, *La Virgen de Carlos V. De nuestra Señora Candelaria a del Socorro de Huanchaco. Síntesis histórica.* (Trujillo: s/edit., 1987), p. 62.

El arribo genera orden; el naufragio, nace del caos y genera un nuevo orden. Un momento de refundación del pueblo y como observamos los orígenes de ambas tradiciones provienen del mar. Del mundo del trabajo y de la fuente de vida de los pescadores. Dos hechos que expresan los atributos de la vida marina de estos pescadores.

Un segundo aspecto tiene que ver con otros dos naufragios y su significado en la vida local. Dos naufragios que carecen de referencias documentadas, donde los nombres de buques y años de suceso son invención o reinención de los huanchaqueros y que no por ello se cuestiona su verosimilitud, porque la memoria familiar, local, se ha encargado de conservarla y recrearla. Me refiero al naufragio de *El Pisagua* durante la guerra con Chile,⁵ época aciaga y de caos, pero reapropiada por el pueblo como triunfo para balancear los días de crisis o derrota; el siguiente naufragio de nuestro interés se registra en la época de bonanza (1899-1921) que la memoria recuerda como el Buque Varado. Volveremos sobre esta idea de cómo la memoria se encarga de otorgar salidas, luces de victoria o triunfo en una época de profunda crisis. Y a la inversa, en un momento de bonanza o “buenos años” la presencia de hechos infaustos u oscuros que ensombrecen la buenaventura. En ambos casos, el mensaje es a favor de una memoria que se sobrepone desde sus artefactos culturales propios, sus recursos simbólicos.

Del naufragio de *El Pisagua* se cuenta que era un buque chileno que naufragó durante la Guerra Pacífico, cuando iba atacar a los huanchaqueros. Los nacionales salieron en su defensa y, ante la superioridad extranjera, fueron auxiliados por las fuerzas del mar (una tempestad, nuevamente); lo cierto es que atribuyen el hecho a fuerzas misteriosas, o precisemos mejor, que “invocaron” y con ello lograron que el barco naufragara y encallara en la bahía de Huanchaco. Hasta ahora los pescadores recuerdan ese pedazo de playa donde encalló con el nombre respectivo (todavía un antiguo restaurante lleva ese nombre, digamos que *in memoriam*).

La otra memoria es sobre el naufragio de un buque al que se le atribuyen los nombres de *Elizabeth Queen* de bandera inglesa, o *Blue Bell*⁶ de procedencia norteamericana (ambos transportaban mercancías) o al que sólo se le menciona como un velero peruano que transportaba materias primas, insumos de producción. Los pescadores señalan indistintamente 1912 ó 1914 como el año en que varó en el litoral huanchaquero, en el lado norte, distante un poco menos de dos kilómetros. Este hecho

- 5.- No existió una embarcación con el nombre de ese puerto tarapaqueño que el Perú perdió en la Guerra del Pacífico. Pisagua fue capturada el 2 de noviembre de 1879. La memoria huanchaquera ha inventado ese nombre de buque en referencia a la guerra precisamente.
- 6.- Walter Díaz Sánchez, *Tradiciones de Huanchaco* (Trujillo: Proyección Social de la Universidad Nacional de Trujillo, 1982), p. 130, confirma un nombre que la memoria local recuerda: “Dicen que una braveza demasiado fuerte hizo que el barco *Blus Bell* rompiera la cadena del ancla y se varase a tres kilómetros al norte del puerto. Hoy día ese lugar se conoce con el nombre de “Buque Varao”. Tanto los nombre “Blus” como “Varao” recogen la pronunciación local de Blue y Varado. El autor no precisa fecha del suceso.

es recordado como el Buque Varado y también los pescadores artesanales le han puesto este nombre a la playa, como recuerdo del lugar donde encalló el buque. Muchos relatos de pescadores no consignan el nombre del buque, pero sí el tipo de embarcación o año del suceso.

Veamos brevemente algunas versiones:⁷

Conversaban los viejitos que fueron a la guerra. La Guerra con Chile fue, que estaban en alta mar en la guerra y que venían barcos por aquí, un barco chileno a atacar Huanchaco. Y ellos tenían su refugio donde se han escondido, en la isla alta y la isla baja, como ya le he dicho, allí donde iban a tomar y hacer sus cosas. Ceremonias serán fue. Allí han implorado y que ha venío un temperamento fuerte y que lo ha varao al Pisagua, dicen que se llamaban esos chilenos que venían con sus armas a atacar a Huanchaco y que allí se ha ido malogrado, a pique se ha ido, de frente por allá, por donde usted ve por donde le llaman "Pisagua" a esa playa. Porque allí quedó, no le digo?. No. Eso me han conversao los que fueron a la guerra, esos viejitos decían que habían vencido huanchaqueros, pelearon en la guerra. Varios han sido de aquí.

Interesa aquí poner atención en que se atribuye el naufragio a la acción de las fuerzas que fueron invocadas desde un lugar de refugio de antiguos pescadores. Cuando los huanchaqueros se refieren a "la isla alta y la isla baja", se están refiriendo a las Islas de Guañape (aproximadamente unos 40 kilómetros de Huanchaco; cuando el cielo está despejado es posible distinguir las playas de Huanchaquito). En efecto, hemos comprobado y señalado en otro lugar⁸ que estas islas eran consideradas antiguas huacas de los pescadores. Don Marco Ucañan me decía que él también ha ido a ese lugar, que allí descansaban, llevaban su chicha y hacían ceremonia (pago al mar).

No tenemos noticias que Huanchaco haya sido lugar de combate durante la Guerra con Chile, ni que un barco haya estado a punto de atacar, ni que el buque haya tenido ese nombre. Pero si la memoria recuerda quienes fueron a la guerra y algunas anécdotas. "Varios fueron, un tal Manuel Venegas, Pedro Díaz Rondón, Antonio Recalde, Manuel Piminchumo... "Regresaban con sus argollas. Una argolla en la oreja, ¡de oro!..."⁹

En el recuerdo huanchaquero de este relato, lo que están tratando de testimoniar es su inclusión en la historia nacional. Que si bien es cierto se perdió la guerra, desde un acto o rito ancestral es posible vencer a las fuerzas foráneas que amenazan el territorio primordial o "sacro". Seguramente, la población vivió momentos de fuerte tensión, de zozobra. Vio amenazada por largos meses y años la seguridad familiar. Cuando se

7.- Versión de Marco Ucañan Díaz (Huanchaco, 1918), recogida en Huanchaco, marzo 1993. Fuente: MMC, Arch. YAM-TOH:c5A.

8.- Jacobo Alva Mendoza, *El relato popular: memoria colectiva e imaginaria en la tradición oral de Huanchaco*. Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo, Facultad de Ciencias Sociales (informe final de prácticas pre profesionales de Antropología Social), 1995.

9.- Testimonio de José Mercedes Venegas Beltrán (Huanchaquito, 1904), recogida en Huanchaquito, junio de 1993. Fuente: MMC. Arch. YAM-TOH. c3A.

recuerda, por el contrario, funciona como un mecanismo de protección, se oculta la tensión y aparecen luego de ocurrido los sucesos como vencedores. Si observamos este recuerdo en la memoria huanchaquera, por cierto estamos ante la victoria y no derrota en la guerra con Chile. ¿Qué sucede con esta memoria? Necesitamos profundizar más al respecto.

Ahora observemos el tercer naufragio, el recuerdo del Buque Varado:¹⁰

¡Ah! El Buque Varado es este. Bueno ese ha sido pues un buque velero que transportaba carbón, carbón de piedra, uhm. Así que ese buque ha sido velero y en ese entonces cuando el puerto de Huanchaco estaba abierto, según conversan, yo no, todavía no había conversado, de aquí se fondeaban pues, aquí al lado del muelle en la dirección del lado norte, allí se fondeaban.

Vino una braveza tremenda para un, según conversan, para un 25 de julio, una braveza y lo fue llevando al barco, pero como el barco no tenía motor, solo caminaba a vela, solamente así. Cuando iba al sur lo iban remolcando no?, tenía su remolcador y cuando venía del norte, de sur a norte ya venía cargao de cargamento ya venía con su vela.

Entonces esa braveza, en el año 14, dice que ha sido el año 14. Esa braveza se lo llevó arrastrando, arrastrando, arrastrando y se lo llevó a varar allá. Yo lo he llegado a ver cuando todavía estaba armado con sus plumas. Estaba ya de lao pue, de costado estaba ya enterrao. Pero estaba armao todavía, era su pluma. Si ¿uh! Era peruano, ¡grandazo era! Yo lo he llegado a ver.

Allí tiene su punto el buque, de Tres Palos es más al norte, al menos de aquí tiene dos kilómetros, pasando los totorales más allacito nomás.

Esta versión del Buque Varado tiene también el atributo protector (y de temor) de la “braveza tremenda” que ocasiona el naufragio. Es decir, la reiteración que “la tasca peligrosa” del puerto de Huanchaco ha sido un factor determinante para protegerlo de la presencia de embarcaciones foráneas. Recordemos que desde el final del siglo XIX se inicia el período de “bonanza” con la construcción del muelle para uso exclusivo del embarque del azúcar que producía la Negociación “Roma”, de propiedad de Víctor Larco, y que esa etapa se prolongó hasta mediados de los años veinte del siglo siguiente. Los testimonios de huanchaqueros evocan esta etapa como de “bonanza” porque se “abrió el puerto” y porque don “Víctor Larco, el patroncito ayudaba a todos, fue bueno. Me han conversao que hizo el muelle y abrió el trabajo”.¹¹ Entonces, si el buque foráneo que surca el litoral huanchaquero invade territorio, tienen a la barra peligrosa, la tasca para protegerlo. El naufragio y posterior encallamiento que se produce en 1914 (ó 1912 para otros) en época de bonanza, estaría representando la amenaza del próspero momento que viven. Nuevamente, ante el temor que esa etapa concluya y los deje sin trabajo, acuden a la memoria o recurren a símbolos protectores como la tasca peligrosa para protegerse. Recordemos que los Gildemeister, dueños de la hacienda

10.- Versión de Mario Díaz Ucañan, (Huanchaco, 1922) Fuente: MMC. Arch. YAM-TOH c18A. agosto, 1994.

11.- Versión de Marco Ucañan. (Huanchaco, 1918) Fuente: MMC. Arch. YAM-TOH. Lc 2. marzo, 1993

Casa Grande y rivales de Larco, lo venían hostilizando permanentemente y ponían en riesgo la producción y posterior embarque de los productos de Larco. Seguramente un hecho adicional en esta permanente tensión Larco-Gildemeister tiene que haber sido el año 1914; ese año en particular fue significativo, porque los Gildemeister obtienen en exclusividad el puerto de Malabrigo o Puerto Chicama¹² para operarlo en favor de su empresa, la Sociedad Agrícola Chicama S.A.

Un último suceso de larga memoria en los pescadores huanchaqueros y en general, en toda la costa, por lo menos en el litoral norteño, es la presencia de aparecidos en el mar, playas, puertos y caletas. Un ser con atributos que probablemente se complementan con las memorias que hemos reseñado e intentado interpretar. Me refiero a gentiles pescadores y al Farolito. Los relatos son los siguientes:¹³

Gentiles pescadores habido antes, sí, gentes pescadores de acá. Bueno los gentiles son los, este, los indios pues que los muertos que se han enterraos. Sí, sí y también antes según conversaban los viejos de antes que digamos han encontrado así persona, pero ellos tenían la imaginación que los que, clase de personas, los gentiles era por motivo que allí había este, entierro pues no? ¡Oro!

Según conversan así los pescadores cuando iban así, antes ancestros viejos pues son ya tatarabuelos de uno, se iban a pescar así a orilla de playa ya? Y dice que en soledá pues no?, eso era sólido pues no?, dice que en soledá se presentaba una persona así, entre los cerros entre la cordillera, ¡qué es una cordillera larga! Entonces entre la cordillera se presentaba. Se presentaba y llamaba ¡pucha!, decía, mira allí, hay un gentil, está llamando y ¡pum!, se desaparecía y esos viejos decían: allí hay oro, allí hay oro.

¡Quién lo va a sacar eso! No. ¡Oro! se iban. ¡Quién lo va a sacar! Claro lo respetaban. Hace mucho si pues. Pueden ser los indios, los incas, los que se enterraban pues. Pero ¿qué pasa?, hay que pensar también no?, no solamente, claro, con voluntad de Dios, ¿cómo será no? Pero también hay creencia que puede ser el otro, pue no? ¡ah?. Si pues que es riqueza pue y la riqueza esta metida él pue. Y no le daba a cualquiera, le daba a quién quería darle. Pero, ¿quién se animaba pue?

La conciencia de gentiles pescadores, indios pescadores, los incas “que se enterraban pue”, “tatarabuelos de uno” que ofrecen la oportunidad de la riqueza o una fuerza poderosa muy superior que es posible advertir desde el mar, es la evidencia de la continuidad de fuerzas que no sólo remite a heredad sino a seres protectores, que acuden a la salvaguarda del territorio cultural. En otra versión recogida se cuenta que un señor, –por cierto no huanchaquero– fue a sacarlo y el gentil lo desapareció al hacer que “la cordillera” indicada, al ser excavada para sacar el tesoro, de pronto se derrumbó “tragándolo” literalmente.

12.- Peter Klaren, *Formación de las haciendas azucareras y orígenes del APRA* (Lima: IEP, 1976), p. 38.

13.- Versión de Mario Díaz Ucañan, (Huanchaco, 1922) Fuente: MMC. Arch. YAM TOH c18B. Agosto 1995.

Esta versión se relaciona con otro aparecido: El farolito. Veamos:¹⁴

Mire ahora ya no sale pue, ahora ya mucha gente, ahora la gente transita pue día y noche. Anteriormente yo he vivido pue en huanchaquito y salíamos al camino. Salíamos con mi hermano, con Cecilio a acá por el aeropuerto, un poquito más allá hay unas tapias así de barro y por allí pasaba el camión que iba a Trujillo, en la madrugada. Salíamos a mandar pescao para que le entregaran allá a mi mamá. Salíamos a la una, una y media de la mañana y cuando salíamos, cuando íbamos ¡allá lo veíamos el farolito!

Ahora ya lo han botao todo eso. Por las lomas había unas huacas allí y por allí se apareció. Era una luz como de una linterna y esa luz caminaba. A veces se presentaba como dos focos de carro. ¡Oye!, le decía Cecilio. Ya viene el camión. Allí nos sentábamos y nos acurrucábamos de frío pue ¡ya viene! Nos paramos, de repente ¡uuh!, se apagó ya. Ya no se veía nada. De repente ya lo habíamos visto así y ya aparecía allí. En este sitio por allá, por donde el cruce. Por allí había una cruz grande. Y allí apareció.

Allí estaba que alumbraba y apagaba, alumbraba y apagaba. Había en todo el desvío que va del aeropuerto y la pista que en entra así, aquí en este sitio había una cruz. Allí apareció y era esto bien potente sus luces. A uno le entraba nervios, miedo.

Después en el mar, también en el mar se presentaba en forma de barco, vapor y lo seguía a uno. Lo seguía a uno a veces al bote. Yo he trabajado pue tiempo, años en bote a la vela. A veces veníamos a medianoche, veníamos con pescao, pescábamos allá por Chao, De repente se presentaba la luz allí, ¡un barco!, oye ¡un barco! Y lo seguía allí, allí allí allí, atrás, allí se veía el bulto, ya cerca de uno y de repente ¡uuh! Se apagaba. Es que lo atemorizaba a uno porque imagínese un barco que se venga encima de uno ¡uuh!, lo manda a pique a uno. Ahora ya no se ve ya, ahora ya no ya, ya no se ve.

Mire últimamente, veníamos de pescar bonito por acá. Ha sido por el año 63, cuando de repente una luz se vio por la costa ¡Negro, se veía el bulto!, ¡y la luzcaza que se veía!. Cuentan más o menos por el año 45 en Salaverry. Salía por las columnas del muelle y que han dicho unos pescadores que estaban tomando. ¡Vamos a joderlo al farolito!. Y lo han agarrao dicen, que era un cura y tenía un solo ojo que brillaba. Se desmayaron porque tá que dice que era como un monstruo ¡feazo! Y ha sido un hecho porque allá en Salaverry varios han contao eso... lo ha encontrao por la orilla.

En el mar se transformaba, ¡de todo se transformaba! Por allá se transformaba en camión, en góndola, antes se llamaba lo que ora se llama micro. También por Laredo... por distintos sitios, apareció por la bocana...

Este aparecido de la cuentística huanchaquera nos remite a la idea de seres todopoderosos que regulan la vida local, sea en el mar como en la tierra. Un ser que como señala Alfredo Mires¹⁵ a propósito de los relatos de tradición oral cajamarquina, no son seres del más allá sino seres del más acá. Actuantes en la vida cotidiana.

14.- Versión de Octavio Venegas Gordillo (Huanchaquito, 1926). Fuente: MMC. Arch. YAM-TOH c11 B. Junio 1994.

15.- Alfredo Mires. *Los seres del más acá* (Lima: Tarea, 1989) Biblioteca de la Tradición Oral Cajamarquina.

Nafragios, aparecidos y marcas...

Como hemos podido observar, las memorias de los pescadores huanchaqueros nos hablan de historias fundacionales; en el caso de los naufragios que reseñamos inicialmente, nos remiten a los orígenes, son, si se quiere, relatos míticos que explican el nacimiento de un orden que regula la vida local.

En el caso de los relatos asociados a la guerra con Chile y el Buque Varado, explican la apropiación de la historia desde momentos de crisis y de bonanza, pero siempre atribuyéndolo a las fuerzas que simbolizan sus orígenes, diríamos dioses tutelares que remiten a sus ancestros protectores.

Respecto a los seres aparecidos, también a expresiones de su heredad. La vigencia de sus ancestros protegiendo y señalando códigos morales que regulan la vida social. En el caso del farolito es más que evidente. Aparece en todas partes, se transforma en todo y a donde quiera que van, estos seres están acompañándolos, cumpliendo la fun-

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 2005, 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.

Acosta y Lara, Eduardo F. "Un ballenero inglés en la Cisplatina", *RNU* n° 49 (abril 2005), pp. 67-75.

Alcalá-Galiano, Pelayo. *El Combate de Trafalgar* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003), 2 tomos. Edición facsimilar, con estudio introductorio de Enrique Martínez Ruiz.

Alegría Amar, Marcelino. "Presencia del Perú en las expediciones a la Antártica", *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 35-52.

Alfonso Molas, Marina. "El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 41 (Madrid, Octubre 2002), pp. 105-129.

Álvarez-Maldonado y Muela, Ricardo. "La

defensa naval en Ultramar", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 43 (Madrid, octubre 2003), pp. 105-124.

Anca Alamillo, Alejandro. *Historia de la Armada Española del primer tercio del siglo XIX: importación versus fomento (1814-1835)* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004), 127 pp. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 45.

Aranda y Antón. *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999), 123 pp. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 33.

Arciniega Ávila, Hugo. "El castillo de San Diego: un vigía silencioso", en *Diario de*

- Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 2-13.
- Arciniega Ávila, Hugo. “El proceso de formación de la estructura urbana en el puerto de San Blas, Nayarit”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 40-45.
- Armada del Ecuador. *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 2004), 456 pp.
- Arnillas Vicente, José Antonio. “Planteamientos políticos de la monarquía en la segunda mitad del siglo XVIII: Sistema de alianzas”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 43 (Madrid, octubre 2003), pp. 17-42.
- Azevedo Braga, Luis Enrique. “A Marinha do Brasil na preservação do patrimônio histórico e cultural”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 235-241.
- Bauzá, Carlos. “El pasaje por Montevideo en 1788 de la expedición marítimo-terrestre mineralógica alemana al Perú del barón de Nordenflycht”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 9-14.
- Bernabéu Albert, Salvador. *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas* (Madrid, Lunwerg Editores, 2000), 237 pp.
- Bertocchi Morán, Alejandro N. “El gobernador Bustamante y Guerra y el medio ambiente de San Felipe y Santiago de Montevideo”, *RNU* n° 48 (diciembre 2004), pp. 37-46.
- Bertocchi Morán, Alejandro N. “Bicentenario de las invasiones inglesas al Río de Plata, 1806-2006”, *RHN* n° 91, pp. 53-70.
- Burman, Conchita y Eric Beerman. *Un vasco en América. José Francisco Navarro Arzac (1823-1909)* (Madrid, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1998), pp.
- Castagnin, Daniel. “El combate naval de Montevideo: un hecho decisivo para la independencia de Brasil”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 329-333.
- Cavani Ríos, José Eduardo. “Apuntes sobre el paso de Francis Drake por la costa occidental americana”, en *RMP* 98, n° 3 (2005), pp. 50-55.
- Cervera de la Chica, Pascual. “El comercio castellano con América en el siglo XVIII”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 403-410.
- Cervera Pery, José. “Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañía de Cádiz”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 213-221.
- Cervera Pery, José. “La piratería y el corso en el Pacífico”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 46 (Madrid, marzo 2004), pp. 61-71.
- Cervera Pery, José. *El panteón de marinos ilustres. Trayectoria histórica, reseña biográfica* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2004), 192 pp.
- Cobas, Efraín. “Tradición político naval de la familia Rotalde”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 15-24.
- Cordero Aroca, Alberto. “Primer proyecto de expedición hispanoamericana para liberar a Cuba y Puerto Rico de la dominación española en 1823”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 293-314.
- Corrales Elizondo, Agustín. “Regulación legal del corso y la piratería marítimas”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 46 (Madrid, marzo 2004), pp. 73-103.
- Cruz Barney, Óscar. “El corso marítimo en el mundo hispano-indiano”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 32-43.
- Cuesta Domingo, Mariano. “Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación”, en *Revista Complutense de Historia de América* n° 30 (Madrid, 2004), pp. 7-40.

- Cueva López, Aníbal. “Grau, la campaña naval y el Derecho de la Guerra”, en *RMP* 98, n° 1 (2005), pp. 13-17.
- David, Andrew y otros. *The Malaspina Expedition, 1789-1794. The journal of the voyage by Alejandro Malaspina. Volume III Manila to Cadiz* (Londres, The Hakluyt Society, 2004), 487 pp.
- Davis, William C. *The pirates Laffite: The treacherous world of the corsairs of the Gulf* (Nueva York, Harcourt, 2005), 706 pp.
- Deagon, Kathleen y José María Cruxent. *Archaeology at La Isabela: America's first European town* (New Haven/Londres, Yale University Press, 2002), 368 pp.
- Dermit Martínez, Pedro José. “Aportaciones sobre la expedición del Obispo de Plasencia a la Mar del Sur”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 25-34.
- Díaz Ordoñez, Manuel. “El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVII)”, *RHN* n° 90, pp. 45-60.
- Diego, Emilio de. “Estructura de la organización naval: departamentos y arsenales peninsulares”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 41 (Madrid, octubre 2002), pp. 15-39.
- Duviols, Jean Pau (editor). *Mémoire du Mexique: le manuscrit de Jean de Monsegur (1709)* (París, Éditions Chandiegnie, 2002), 365 pp.
- Elías de Zevallos, Hilda. “Algunas correspondencias entre historia y ecología”, *RNU* n° 48 (diciembre 2004), pp. 47-54.
- Elías de Zevallos, Hilda. “Panorámica de los astilleros españoles en América, siglos XVI-XVII”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 177-212.
- Estrada Guzmán, Eduardo. *La República, antecedentes de la década, 1840 y 1841* (Guayaquil, IHME, 2005), *Historia Marítima del Ecuador*, t. VII, vol. 1.
- Estrada Guzmán, Eduardo. “Tergiversación histórica de un ícono nacional, el vapor *Guayas*”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 263-277.
- Fritze, Ronald H. *New worlds: the great voyages of discovery (1400-1600)* (Stroud, Sutton, 2002), 256 pp.
- Furlán, Luis Fernando. “El vicealmirante d. Segundo R. Storni y el progreso marítimo argentino”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 121-149.
- Gámez Duarte, Feliciano. “El paso del Apocalipsis: influencia del corso insurgente hispanoamericano en la ruina del puerto de Cádiz, 1816-1828”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 35-66.
- García de León, Antonio. “El Caribe colonial como región”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 68-79.
- García de León, Antonio. *Contra viento y marea* (México, Plaza Janés, 2004).
- García Martínez, José Ramón. *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)* (Madrid, Museo Naval, 2005), edición digital.
- García Valdivieso, José. “El estado continente: poder marítimo y poder naval”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 279-291.
- Gil Elorduy, Julieta. “Museo Fuerte de San Diego”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 18-21.
- González de Canales, Fernando. *Retratos de los Oficiales Particulares del Cuerpo General de la Armada y otros en la jurisdicción Central de Marina* (Madrid, Ministerio de Defensa – Armada Española, 2000), 407 pp. Catálogo de Pinturas del Museo Naval, t. III.
- Gorla, Carlos María. “La expedición de las Salinas patagónicas 1778-1810”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 337-360.

- Griffioen, Baak. *Storms, ice and whales: the Antarctic adventures of a dutch artist on a norwegian whaler* (Grand Rapids, MI, Eerdmans Publishing, 2003), 352 pp.
- Guillén, Julio F. “Una observación trascendental en Montevideo (1789)”, *RNU* n° 49 (abril 2005), pp. 63-66.
- Guisande Pélic, Mario. “La venta del crucero *Esmeralda* y sus consecuencias en el Ecuador”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 315-327.
- Guldentops Benavides, Giselle. “Rescatando una joya de la ingeniería naval”, en *RMP* 98, n° 1 (2005), pp. 56-59.
- Hampe Martínez, Teodoro. “Humboldt y el mar peruano. Una exploración de su travesía de Lima a Guayaquil (1802-1803)”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 83-98.
- Hernández Díaz, José y Antonio Muro Orejón. *El testamento de don Hernando Colón y otros documentos para su biografía* (Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1916), XXXVIII-319 pp.
- Hernández Oliva, Carlos Alberto y Eduardo Hernández Arteaga. “La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica”, *RHN* n° 90, pp. 7-44.
- Hernández Téllez, José. “Naufragios de las flotas de Nueva España en los arrecifes veracruzanos durante el siglo XVI”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 60-67.
- Herrera López, Patricio. “Breve visión axiológica de la vida de don Agustín Arturo Prat Chacón”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 151-158.
- Huitz Baqueiro, Carlos Miguel. “Fortificaciones de San Francisco. Arquitectura, usos, arqueología y restauración”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 22-25.
- Hurley, Frank. *South with Endurance: Shackleton's antarctic expedition, 1914-17: the photograph's of Frank Hurley* (Nueva York, Simon & Schuster, 2001), 320 pp.
- Ibáñez Santa María. “El último círculo”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 25-33.
- Johnson, Donald. *La Salle: a perilous odyssey from Canada to the Gulf of Mexico* (Nueva York, Cooper Square Press, 2002), 282 pp.
- Kamen, Henry. *Spain's road to empire: the making of a world power: 1492-1763* (Londres, Allen Lane, 2002), 609 pp.
- Landis, Marilyn L. *Antarctica: exploring the extreme: 400 years of adventure* (Chicago, Chicago Review Press, 2001), 395 pp.
- Latorre Tapia, Octavio. “La navegación a vela y naufragios en las islas Galápagos”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 223-231.
- Laviana Cuetos, María Luisa. “Tráfico portuario y construcción naval en Guayaquil durante el siglo XVIII” (resumen), *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 433.
- León, Wöppke, María Consuelo y Mauricio Jara Fernández (editores). *Antártica. Testimonios periodísticos 1947-1957* (Valparaíso, Editorial Puntángelos – Universidad de Playa Ancha, s/f), 346 pp.
- León, Wöppke, María Consuelo, Mauricio Jara Fernández y Jason Kendall Moore. *¿Convergencia Antártica?: Los contextos de la Historia Antártica Chilena, 1939-1949* (Valparaíso, Editorial Puntángelos – Universidad de Playa Ancha, 2005), 244 pp.
- Lettieri Rodríguez, Roberto. “El hundimiento del buque mercante uruguayo *Montevideo* durante la Segunda Guerra Mundial”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 387-392.
- Llosa Pazos, Juan Carlos. “El vicealmirante

- Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú”, en *RMP* 98, n° 1 (2005), pp. 24-37.
- López Nadal, Gonçal Artur. “El corsarismo en el Mediterráneo (1516-1630)”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 46 (Madrid, marzo 2004), pp. 17-36.
- López Urrutia, Carlos y Jorge Ortiz Sotelo. *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005), 192 pp.
- Mac Kay Fulle, Martín y Rápale Santa Cruz Gamarra y Azucena Ugarte Galdos. “Resultados de la prospección arqueológica en la isla San Lorenzo – el Callao, Perú”, en *Boletín del Instituto Riva Agüero* 30 (2003), pp. 265-288.
- Maldavsky, Aliocha. “Quitter l’Europe pour l’Amérique: mode d’emploi d’une quête missionnaire”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 67-83.
- Manfredi, Dario. “Noticias sobre la primera navegación del Caballero de Malta Alejandro Malaspina”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 85-86.
- Marina de Guerra del Perú. *Diario de bitácora. Monitor Huáscar 1879* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2005), 289 pp.
- Martínez de Gorla, Dora N. “La Patagonia continental, insular y la Antártica en la navegación al Pacífico, desde el siglo XVI hasta 1833. Caza-pesca marítima y soberanía”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 99-118.
- Martínez Ruiz, Enrique. “Delimitación de espacios y apertura de horizontes: las expediciones españolas del siglo XVIII”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 43 (Madrid, octubre 2003), pp. 43-65.
- Martos López, Luis Alberto. “De piratas y una costa olvidada”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 24-31.
- Menotti Viola, Emilia E. “Presencia de la Armada Argentina en los mares australes, su misión humanitaria y científica”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 243-262.
- Montero, Pablo. “Acerca de piratas y de imperios”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 14-23.
- Montero, Pablo. “Fortificaciones y piratas: hacia una red de fortalezas”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 4-6.
- Montero, Pablo. *Imperios y piratas* (México, Editorial Porrúa, 2003).
- Muñoz Espejo, Francisco. “Fortificaciones hispanoamericanas del Camino Real Intercontinental”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 49-53.
- Noriega Rocha, José Gaspar y Francisco Muñoz Espejo. “San Juan de Ulúa: puerta colonial de la Nueva España”, en *Diario de Campo* 73 (México, enero-febrero 2005), pp. 26-30.
- Ortiz Lanz, José Enrique. “La cocina caribeña y la campechana: historias de contrabandistas y piratas”, en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 44-59.
- Ortiz Sotelo, Jorge, “Eugenio Cortés y Azúa, un chileno en el servicio naval de España, México y Perú”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 159-174.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Dos batallones chalacos en la Batalla de Miraflores”, en *Boletín de Lima* XXIV, n° 129 (marzo 2005), pp. 21-30.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Los hombres del *Guarnición de Marina* y del *Guardia Chalaca* en la Batalla de Miraflores”, en *RMP* 98, n° 3 (2005), pp. 10-15.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Cañonera América. Cien*

- años en la Amazonía (Lima, Municipalidad Provincial de Maynas – Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005), 97 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana – Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005), 293 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato”, *RHN*, n° 91, pp. 85-98.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “El Perú y la Segunda Guerra Mundial. La etapa de la neutralidad: 1939-1941”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 87-99.
- Otero Lana, Enrique. “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 46 (Madrid, marzo 2004), pp. 37-60.
- Otero Lana, Enrique. *La guerra de la oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004), 172 pp. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 44.
- Pazzis Pi Corrales, Magdalena de. “El reto de la ciencia española en el siglo XVIII: hombres, instituciones y medios”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 43 (Madrid, octubre 2003), pp. 67-104.
- Petrovich, Sandra Marie. *Henry Morgan's raid to Panama: geopolitics and colonial ramifications, 1669-74* (Nueva York/Ontario, Mellen Press, 2001), 127 pp.
- Picazo Muntaner, Antoni. “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”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 101-105.
- Piccioli, Rossana. “La cuarta campaña oceánica de la corbeta *Vettor Pisani*, la exploración de las costas de América del Sur (1882-1883)”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 107-114.
- Porlier, Rosendo. “Carta de Rosendo Porlier al capitán de navío José Meléndez después del combate de Trafalgar”, *RHN* n° 91, pp. 101-104.
- Porrúa, Enrique J. (editor). *The diary of Antonio de Teva on the Malaspina expedition (1789-94)* (Nueva York/Ontario, Mellen Press, 2001), 581 pp.
- Quevedo Paiva, Adolfo E. *Los descubrimientos geográficos antárticos argentinos* (Buenos Aires, Ejército Argentino, 2005), 159 pp.
- Rangognini, Enzo. *L'Istituto Aragonese. Lettere di Ramón Ximénez de Cénarbe a Fabio Ala (1787-1815)* (Cremona, Biblioteca Statale e Librería Civica di Cremona, 2002), 263 pp.
- Raxhon, Philippe. “Le général San Martín d'un continent à l'autre: histoire et mémoire”, en *DMS* n° 12 (2004), pp. 115-128.
- Reyes Flores, Alejandro. “El puerto de Paita dinamizador de la economía nor-peruana 1885-1915”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 435-446.
- Riaño Lozano, Fernando. “Arsenales y construcción naval en el siglo de la ilustración”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 41 (Madrid, octubre 2002), pp. 7-13.
- Riaño Lozano, Fernando. “Piratería y corso en la Edad Moderna”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 46 (Madrid, marzo 2004), pp. 9-16.
- Richards, Rhys. “Pacific Whaling 1820 to 1840: ports visits, 'shipping arrivals and departures' comparisons and sources”, en *GC* 24, n° 1 (2002), pp. 25-39.

- Río Sadornil, José Luis del. "Don Francisco de Requena y Herrera: una figura clave en la demarcación de los límites hispano-lusos en la cuenca del Amazonas (s. XVIII)", en *Revista Complutense de Historia de América* n° 30 (Madrid, 2004), pp. 51-75.
- Rodríguez Canessa, Antonio. "Expansión minera y transporte marítimo, el circuito comercial del salitre y carbón 1885-1914", *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 361-371.
- Rodríguez Salvatierra, Aída. "Guayaquil infectado por fiebre amarilla a causa del bergantín goleta *Reina Victoria*. 1842", *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 393-402.
- Sánchez Bravo, Mariano. "La navegación a vapor. Encuentro en Guayaquil", *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 373-385.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Historia de la Escuela Naval del Ecuador* (Guayaquil, IEHM, 2004), Historia Marítima del Ecuador t. XI, 1ª parte, 372 pp.
- Sanjurjo Jul, José Manuel. "La artillería naval española en el siglo XVIII", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 41 (Madrid, octubre 2002), pp. 59-104.
- Sater, William y Holger Herwig. *The Grand Illusion: The Prussianization of the Chilean Army, studies in War* (Nebraska, University of Nebraska Press, 1999), 247 pp.
- Silos Rodríguez, José María. "El viaje de 1755 del galeón *Santísima Trinidad*", en *RHN* n° 88 (1er trimestre 2005), pp. 57-81.
- Silos Rodríguez, José María. "La defensa de Cartagena de Indias", en *RHN* n° 87 (4º trimestre 2004), pp. 45-62.
- Skelton, J.V. y D.M. Wilson (editores) *Discovery illustrated: pictures from Captain Scott's first Antarctic expedition* (Cheltenham, Reardon Pub., 2001), 168 pp.
- Smith, Roger C. *The maritime heritage of the Cayman Islands* (Florida, University Press of Florida, 2000), XXII, 230 pp.
- Speer, Lonnie R. "Ferdinand Magellan's over confidence in technology prevented him from circumnavigating the world", en *Military History* 19 (2001), n° 5.
- Stein, Stanley y Barbara H. Stein. *Silver, trade and war: Spain and America in the making of Early Modern Europe* (Baltimore, The John Hopkins Press, 2000), 351 pp.
- Terrón Ponce, José Luis. "La defensa territorial en Ultramar", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 43 (Madrid, octubre 2003), pp. 125-192.
- Thrower, Norman J.N. "The lure of the prize: the British pursuit of the Spanish treasure galleons", en *Mercator's World* 8, 2, pp. 20-27.
- Torre y del Cerro, José de la y José María Ots Capdequi. *Beatriz Enriquez de Harana y Cristóbal Colón* (Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1991), 181 pp.
- Torrejón Chaves, Juan. "La construcción naval militar española en el siglo XVIII: Tendencias, programas y constructores" en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* n° 41 (Madrid, octubre 2002), pp. 131-192.
- Trejo Rivera, Flor y Roberto Junco Sánchez. "La flota de Indias frente a los ataques piratas", en *Diario de Campo. Suplemento* 31 (México, enero-febrero 2005), pp. 80-92.
- Trillo, Pedro (editor). *Libro de oro de la pesquería peruana* (Lima, Sociedad Nacional de Pesquería, 2004), 402 pp.
- Valiñas, Francisco. "El Negro Sam", *RNU* n° 49 (abril 2005), pp. 51-58.
- Varese, Juan Antonio. "Del naufragio de un sobrino de Francis Drake en el Río de la Plata

y sus desventuras en el virreinato del Perú”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 73-82.

Vásquez de Acuña, Isidoro. “Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega (1785-1789)”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 53-71.

Vásquez de Acuña, Isidoro. “El general Juan Jufre, pionero de la navegación chilena hacia el otro lado de la Cuenca del Pacífico (1575)”, en *DMS* nº 12 (2004), pp. 129-141.

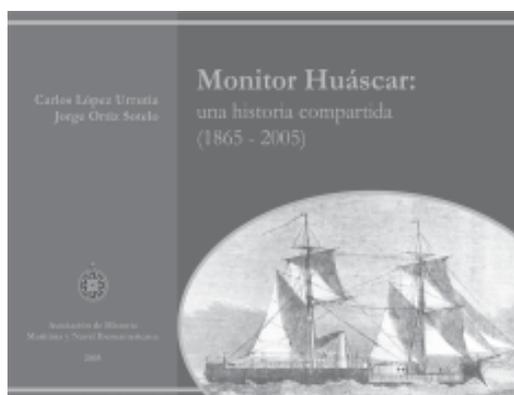
Victoria Ojeda, Jorge. “Celandando el horizonte marítimo. Los vigías en la costa de Yucatán durante la administración española”, en *RHN* nº 88 (1er trimestre 2005), pp. 7-25.

Vila Miranda, Carlos. “Arsenales españoles de Ultramar en el siglo XVIII”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* nº 41 (Madrid, octubre 2002), pp. 41-57.

Villegas Mañe, Juan (S.J.). “Historia de la fragata correo *La Diana*”, *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima...*, pp. 411-432.

Comentarios de Libros

López Urrutia, Carlos y Ortiz Sotelo, Jorge. *Monitor Huáscar; una historia compartida (1865-2005)* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005), 192 pp. ISBN: 9972-877-04-03.



Dos destacados historiadores navales, Carlos López, chileno y Jorge Ortiz, peruano, nos entregan esta excelente obra en la línea de *Chile-Perú, Perú-Chile: 1810-1910*¹, continuando los esfuerzos que se vienen haciendo desde hace algún tiempo para acercar culturalmente a nuestros países con una historiografía moderna y veraz. Ya en la introducción los autores manifiestan claramente sus intenciones al escribir: “El monitor Huáscar es un buque que tiene un hondo significado emotivo, tanto para el Perú como para Chile, pues simboliza un período difícil de la historia de ambos países: la guerra que sostuvimos en 1879...” la que

...despierta aún pasiones a ambos lados, que en cierto modo se convierten en el trasfondo de las relaciones peruano-chilenas. Esta situación es comprensible, pero creemos firmemente que es necesario encontrar mecanismos para cerrar las terribles heridas que hace más de un siglo abrió aquel conflicto y sus secuelas. Para ello es necesario dar una nueva mirada a la historia de las relaciones entre ambos países, donde encontraremos que son más los elementos que nos vinculan que aquellos que nos han distanciado, y tal vez así aprendamos a tratar con mayor serenidad los últimos.

El primer tema tratado es el de los años iniciales del *Huáscar* desde su diseño, en el que se destacan sus cualidades pero también sus limitaciones en el contexto de la tecnología naval de la época, pasando por la Guerra contra España, cuyos principales protagonistas sudamericanos fueron nuestros dos países. Termina con el interesante

1.- Eduardo Caviendes Figueroa (editor) y otros. *Chile-Perú, Perú-Chile: 1810-1910* (2005).

combate con las unidades británicas HMS *Shah* y HMS *Amethyst* que intervinieron en un conflicto peruano interno.

La Guerra del Pacífico, siendo el principal conflicto en que actuó este buque, es tratada como un segundo gran tema en tres capítulos que abarcan sucesivamente los períodos de mayo, junio a septiembre y finalmente el que llega hasta Angamos.

La última materia de importancia en el cuerpo principal es la de los servicios prestados a Chile por el monitor desde el 8 de octubre hasta hoy, incluyendo su estado actual.

Como complemento, los autores nos ofrecen interesantes anexos con las biografías de los tres comandantes que murieron en combate a bordo del *Huáscar* (Prat, Grau y Thomson) que complementan las notas al pie de página conteniendo breves informaciones sobre cada personaje que va apareciendo a través del texto. A continuación, se inserta la correspondencia de la Comandancia de la Primera División Naval peruana, cuyo buque insignia era precisamente el monitor, un extracto de su Diario de Bitácora, la carta de Carlos Pinto Agüero (secretario de la Comandancia General de Marina de Chile) a Dolores Cabero de Grau, y la carta que el héroe peruano le dirigió a su cuñada, Manuela Cabero de Viel. De esta manera, los lectores tienen acceso a fuentes primarias que a veces hablan con elocuencia y sin la superposición de comentarios que en otros libros suelen desfigurar la realidad.

Los autores no han omitido señalar los aciertos y omisiones que, a juicio de ellos, están presentes en el estado actual de esta reliquia que está en los anales mundiales de buques históricos. Tampoco eluden el tema del futuro del monitor, criticando algunas ideas descabelladas que por años han circulado pero haciendo una propuesta que ellos mismos señalan que puede ser utópica pero que merece ser estudiada por ser el fruto de una reflexión seria y profunda. Nos parece que estos dos aspectos constituyen una valiosa opinión de Ortiz y López.

¿Cumplen los autores con las metas que se propusieron en la introducción ya citada?

Creemos que sí; el libro es un aporte concreto y positivo, escrito con un impecable y sintético estilo, que se lee con agrado y que despierta interés sobre muchos puntos, incluso en aquellos que se prestan para dudas o son una novedad, al menos para este comentarista. Como ejemplo, podemos señalar que, desde la página 10 en adelante, se dice, al igual que en muchos libros, que el monitor estaba construido en acero a pesar que la mayoría de los textos especializados dicen que este material se comenzó a emplear solamente en la década de 1870, siendo los cascos anteriores de fierro (o madera o una combinación).

En la comparación de factores de fuerza y debilidad de las dos escuadras (pp. 22 a 25) se entregan valiosos datos y comentarios pero no se toca el tema de la debilidad logística chilena antes del comienzo de la guerra ni durante la campaña naval hasta septiembre de 1879 (incapacidad para carenar los blindados y obtener su andar de diseño, deficiencias en el suministro de carbón para operar a grandes distancias de la base principal, etc.).

En esta misma línea, está plenamente justificada la aseveración de la superioridad artillera de la escuadra chilena, pero este juicio habría que matizarlo con el hecho de que en las maniobras de caza, los blindados que daban precisamente esa supremacía podían disparar solamente con los dos cañones de proa, a menos que hicieran caídas de rumbo (p. 38) con lo cual disminuían su velocidad de avance, que ya estaba reducida por las antes aludidas deficiencias logísticas chilenas.

Los autores escriben que Arsenio Canave saltó al abordaje junto a Prat y Aldea en la p. 30. Aunque la mayor parte de los historiadores² no ha logrado identificar otros participantes en el primer abordaje, este asunto ameritaría un mayor comentario o referencia, ya que podría alterar lo conocido hasta ahora.

Después de los éxitos del monitor al mando de Grau, este comandante fue ascendido a contralmirante. Sin embargo, se dice que sus relaciones con el presidente Mariano Ignacio Prado se habían deteriorado (p. 55). Los autores no explican las razones de esta situación y este es un punto muy importante, porque después es señalado como uno de los factores que condujeron al resultado de Angamos. En todo caso, el asunto es tratado en más detalle por Ortiz Sotelo en otro de sus libros³ y probablemente en otra historiografía, siendo este tema, relacionado con la conducción política estratégica peruana poco conocido en Chile.

La valiosa bibliografía de la obra podría enriquecerse, por el lado chileno, con los aportes del vicealmirante Gerald Wood⁴, a quien debemos agradecer la encomiable iniciativa (junto al contralmirante Pedro Espina Ritchie) que llevó a la preservación de esta reliquia histórica y, sobre todo, a la concreción de gran parte de los trabajos que llevaron al estado actual en que se encuentra el monitor, tarea que se ejecutó cuando este destacado marino, ya fallecido, se desempeñó como administrador de ASMAR Talcahuano, según se informa muy acertadamente en el texto principal. Pedro Sapunar⁵ también ha hecho un aporte al tema que es poco conocido y tal vez por eso no fue incluido en la bibliografía.

Algunos de los puntos antes mencionados seguramente se deben a la apretada síntesis que debieron hacer López y Ortiz, ya que se trata de un libro de divulgación general y no un estudio monográfico erudito de un tema en particular.

- 2.- Entre ellos, se refieren específicamente a este tema: Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile. Desde la Alborada al sesquicentenario*. 2ª Ed., t. III. p. 773; y Museo Naval y Marítimo de Valparaíso, *La Dotación Inmortal* (Valparaíso, 2004).
- 3.- Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1834-1879) Una aproximación biográfica* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura, 1999).
- 4.- Gerald Wood, "Arquitectura Naval en la década del 60 y el monitor Huáscar", en: Espina Ritchie. *El Monitor Huáscar* (Santiago, Andrés Bello, 1974), 2º ed.; y Gerald Wood y otros autores, *Monitor Huáscar* (Concepción, Lamas y Compañía).
- 5.- Pedro Sapunar Peric, *Bitácora día a día, del monitor Huáscar bajo bandera peruana durante la Guerra del Pacífico* (edición facsimilar, 2004).

El mayor aporte que ofrece *Monitor Huáscar, una historia compartida* es la visión de dos prestigiosos autores que han dejado de lado los problemas de cierta historiografía en ambos países, sin por ello dejar de estudiar puntos que se han prestado para polémicas en el pasado y que abordan con honestidad y rigor.

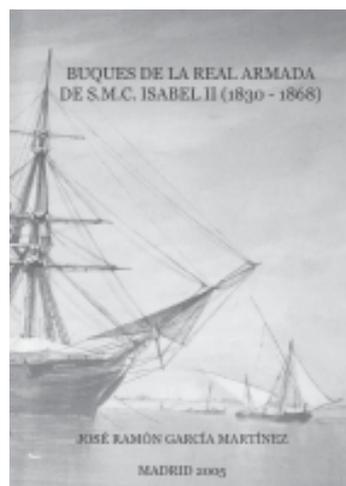
Le deseamos viento a un largo en la navegación que inicia esta obra y esperamos que sea fácilmente alcanzable en librerías de ambos países, especialmente en Chile donde suelen haber problemas de distribución y comercialización. Creemos que la calidad de este libro abrirá el camino para otras iniciativas similares, contribuyendo a acercarnos como vecinos, mediante la investigación y la posterior divulgación del conocimiento histórico serio que siempre ayuda a las buenas y fructíferas relaciones vecinales.

Carlos Tromben Corbalán⁶
Thalassa - Chile

García Martínez, José Ramón. *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)* (Madrid 2005). Edición digital.

Con el auspicio de Fluidmecánica Sur, S.L., y del Museo Naval, García Martínez nos entrega una obra monumental que en sus 8,537 páginas brinda información sobre las naves que la Real Armada española poseía durante el periodo bajo estudio. Como quiera que aún contaba con un significativo número de embarcaciones propulsadas a vela, el autor ha escogido veintisiete naves representativas de ese universo, para pasar luego a describir en extenso a los ciento sesenta y cinco buques de propulsión mecánica del periodo.

Quien conozca la obra de Martínez García sabrá que su trabajo es exhaustivo y detallado, por lo que esta publicación se convierte en una fuente indispensable para quienes se interesen en este periodo, no sólo de la armada española, sino de la construcción naval en general, puesto que añade a lo ya indicado la descripción de otros cincuenta y cinco buques, españoles y extranjeros, tanto de vela como de propulsión mecánica, mercantes y de guerra. A lo señalado, agrega una extensísima bibliografía (sesenta y cuatro páginas), que por sí sola es ya un aporte; y cinco apéndices documentales en los que incluye información útil para todos los intere-

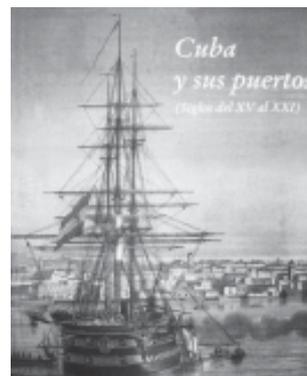


6.- Comentario publicado en *Revista de Marina* (Chile) 2/2006, N° 891 (marzo-abril 2006), pp. 165-168.

sados en temas marítimos, tales como un cuadro de conversión de unidades de medición, peso o monetarias; otro de diferencia de longitudes entre los principales observatorios astronómicos; e información sobre el combate del Callao (2/5/1866).

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Mercedes García Rodríguez, Yolanda Díaz Martínez, Gustavo Placer Cervera y Marilyn Fernández Pérez, compiladores y editores. *Cuba y sus puertos (Siglos XV al XXI)* (La Habana, Editora Historia, 2005), 208 páginas. ISBN 959-7048-13-2.



El libro recoge las memorias del “I Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe”; que tuvo lugar en abril de 2004 en el Instituto de Historia de Cuba como centro, con el coauspicio del Grupo de Trabajo Estatal para el saneamiento, conservación y desarrollo de la bahía de La Habana (GTE-BH), el Club Náutico Internacional Hemingway de Cuba y la empresa de Arqueología Submarina CARISUB, así como la participación de investigadores de otras instituciones. Este evento fue convocado con los propósitos de pasar revista a lo que está hecho en Cuba respecto a la historia portuaria, tener una visión aproximada de lo que falta por hacer, dar un paso inicial en su sistematización y estimular en todo sentido los estudios portuarios.

Tomando en cuenta la insularidad de Cuba y la importancia que desde los puntos de vista económico, cultural, social y militar han tenido los puertos a lo largo de su historia, y que estos constituyen un complejo mundo donde, a partir del desarrollo de diversas actividades económicas, tiene lugar un intrincado entramado de actividades, el evento consideró que era necesario darle a su estudio un enfoque multifactorial que contemple el conjunto de tareas en ellos realizadas y su interrelación.

En correspondencia con lo anterior, los trabajos incluidos en esta memoria exploran diferentes aspectos de la complejidad de la evolución urbana buscando la integridad del puerto a su ciudad. El contenido del libro abarca un total de 25 trabajos de investigadores y especialistas, enmarcados en seis secciones: Economía y Comercio; Historia y Entorno; Espacio cultural y recreativo; Identidad y Sociedad; Infraestructura portuaria y espacio urbano y Función militar de los puertos.

El “II Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe” que dará continuidad a estos estudios ha sido convocado para el 2007 en fecha que será dada a conocer oportunamente.

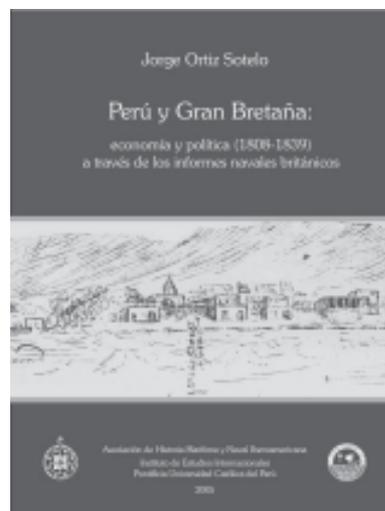
Gustavo Cervera Placer

Ortiz Sotelo, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839) a través de los informes navales británicos* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana e Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005), 293 p. ISBN 9972-877-03-5.

Al leer esta obra no podemos dejar de sobrecogernos de admiración ante la colosal tarea que al empezar el siglo XIX, cumplió el escuadrón naval británico en ese desmesurado escenario del Pacífico, que desde las costas de América llegaba hasta la Polinesia, encarando múltiples complejidades logísticas al operar sin una base cercana que lo apoyara. Son los reportes de sus comandantes al Almirantazgo los que nos permiten acceder a esa gesta naval; esos informes, en su momento llegaron a ser las principales fuentes de información a partir de las cuales el gobierno de Londres pudo tomar decisiones respecto de las nuevas repúblicas americanas.

La obra revalúa las relaciones del Perú con Gran Bretaña, desde las etapas aurorales de la emancipación y la iniciación de la república, con referencia a la poderosa presencia de un escuadrón naval británico en el Pacífico. Esta fuerza naval, cuya principal misión era la protección del comercio de su país, de los ciudadanos y de los intereses británicos en el Perú y en las costas del Pacífico, empezó a adquirir innegable gravitación sobre las repúblicas de la región, actuando muchas veces, sin quererlo, como árbitro en lo referente a disputas y querellas en el mar, durante ese período en que nuestros países iniciaban su apertura hacia el mundo, libres ya, intelectual y materialmente, del dominio español. En el caso particular del Perú, se vivía transformaciones fundamentales, como las luchas por la emancipación que la llevaron al nacimiento de la República, y las guerras civiles mientras se definía el Estado Peruano; asimismo, sus difíciles relaciones con los países vecinos, Colombia, Bolivia y Chile, resueltas siempre por la vía de las armas.

La irrupción de la Gran Bretaña como nuevo personaje, primera potencia naval, política y económica del mundo de entonces, alejada hasta ese momento de las costas americanas del Pacífico Sur por el celo español, se materializó con una fuerza naval que al principio dependía de la Estación Naval de Brasil o Sudamérica, y a partir de 1837 se constituyó en una estación independiente. Desde las primeras inquietudes separatistas en el continente, se había visto la injerencia inglesa en las posesiones españolas en América. Como dice Basadre en la *Historia de la República*, a la Gran Bretaña le interesaba el respeto del derecho marítimo británico, el desarrollo del comercio con las nuevas repúblicas, poner freno a la influencia norteamericana, cortar los designios expansionistas



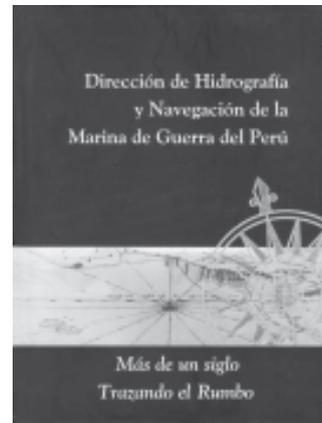
(tanto de Colombia y México, como de Estados Unidos y Francia) sobre Cuba y Puerto Rico; y propiciar que España reconociera a las nuevas repúblicas.

La estancia de esa fuerza naval en el Pacífico duró cerca de un siglo. El libro trata sobre los treinta años iniciales. El primer capítulo refiere la relación entre las fuerzas navales británicas y el virreinato peruano, entre 1808 y 1816, y el intento de algunos comercialmente británicos por establecerse en el Perú. El segundo capítulo comprende las campañas independentistas, en los que la flota británica fue requerida para proteger las naves mercantes de esa bandera. El capítulo tercero comprende el periodo 1827-1835, de guerras civiles entre nuestros caudillos militares. En ese periodo se produjo el incidente del bergantín *Hidalgo*, cuando las fuerzas navales británicas capturaron a la corbeta peruana *Libertad*, tomando de ella cierta suma de dinero perteneciente al gobierno peruano para compensar a un comerciante británico. El capítulo cuarto refiere cómo la fuerza naval británica estacionada en el Pacífico se involucró en los intentos de Santa Cruz por confederar Perú y Bolivia. El quinto capítulo trata sobre el transporte de valores a bordo de buques de guerra británicos. El último reseña el desarrollo de esta fuerza naval británica que después constituyó la Estación Naval del Pacífico.

Aun cuando el trabajo trata principalmente sobre la fuerza naval británica, aporta una nueva perspectiva para la historia del Perú, tanto en sus aspectos políticos, como en los comerciales y navales.

Perú. Marina de Guerra. *Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú: más de un siglo trazando el rumbo* (Callao, Dirección de Hidrografía y Navegación, 2005), 306 pp.

Reseña histórica de la Dirección de Hidrografía y Navegación desde que fuera creada en 1903 como Comisión Hidrográfica, que hereda instituciones y nombres forjados desde el virreinato: la Academia Real de Náutica de Lima y el piloto Andrés Baleato. La contribución de esta entidad es tanto en el ámbito marítimo como en el fluvial y el lacustre, pues nuestro mar, ríos y lagos configuran el inmenso sistema hidrográfico peruano. La obra brinda información sobre hidrógrafos, cartógrafos y derroteros, así como los faros del litoral. También aborda los trabajos de la Junta de Vías Fluviales, así como la reciente expedición fluvial que unió las cuencas del Amazonas y del Orinoco. También trata sobre los trabajos llevados a cabo en el lago Titicaca, las expediciones a la Antártica y los aportes realizados a las comisiones de límites. Incluye datos biográficos de varios marinos.



Esperanza Navarro Pantac
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

La expedición del Obispo de Plasencia III parte: en busca del Arauco

Pedro José Dermit Martínez*

No queda más remedio que reconocer que no existe ningún documento del que pueda deducirse que el Obispo de Plasencia intentó enviar una segunda expedición a su Gobernación, por el Estrecho o por la Mar del Sur, ni para sacar algún provecho de lo descubierto en Arauco, más allá de recuperar lo extraviado. Siendo así, es absolutamente incongruente que un personaje del cuajo de Don Gutierre diera por perdido todo su enorme esfuerzo y se conformara con recuperar unos tristes maravedíes de unos remotos remates.

No me cabe ninguna duda que si Alonso de Santa Cruz o Gonzalo Fernández de Oviedo recibieron informes de la navegación y de ilusorias expectativas, también los recibió el patrón. Podemos intuir que no se quedó parado relamiéndose las heridas. Disponía todavía de fortuna cuantiosa y no debería tener dificultades para buscar aliados. ¿Desengaño?

Algo nos quería decir este versículo de *La Araucana* de Alonso de Ercilla¹, relativo al Estrecho de Magallanes, al que siempre se ha relacionado con la expedición del Obispo:

*Por falta de pilotos, o encubierta
Causa, quizás importante y no sabida
Esta secreta senda descubierta
Quedó para nosotros escondida,
Ora sea yerro de la altura cierta,
Ora que alguna isleta removida
Del tempestuoso mar y viento airado
Encallando la boca la ha cerrado*

Causa quizás importante y no sabida. ¿La isla o isleta de Leonchelgolma y sus templos con ídolos de oro?, ¿las minas de oro de Marquina? Bueno, esto hay que aclararlo, pero no a base de indicios y presunciones, sino algo mejor pertrechados. ¿Hechos?, ¿documentos? Los hay, si bien dan la impresión de que nos encontramos ante la punta de un iceberg, ya que las citas expresas al Obispo de Plasencia están

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.
1.- Alonso de Ercilla, *La Araucana* (Madrid, Emiliano Escolar, 1984), canto primero, p. 27.

siempre incursas en acontecimientos misteriosos.

Les propongo, además, un recorrido por los intentos que en los años inmediatos hicieron otros pretendientes por ocupar el territorio de la gobernación de Don Gutierre. Es irrefutable que fue Valdivia quien consiguió la mejor fruta, el Arauco, como gobernador de Chile, para años después extenderse la jurisdicción del sucesor Jerónimo de Alderete hasta el Estrecho de Magallanes, extinguiéndose los derechos de nuestro obispo. Pero hubo varios otros intentos, no tan evidentes.

Empezaremos por lo más oficial, la voluntad del rey, expresada través de las capitulaciones y deliberaciones del Consejo de Indias, que mencionan, o bien a nuestro obispo o a su territorio.

El Consejo de Indias

Cuando el 22 de julio de 1547 Juan de Sanabria recibió su capitulación con la Corona para el Río de La Plata, el límite austral era el paralelo 31°. Pero quedaba expresamente señalado que tenía derecho a explorar la franja que lo separaba de la Gobernación del Estrecho –7 grados, más de 100 leguas– y posesionarse de ella. “Hasta llegar a lo que está contratado con el Obispo de Plasencia, las cuales doscientas leguas salgan todo ansy de ancho hasta la mar del Sur”.

Pocos meses después Valdivia se embarcó en Valparaíso hacia el Perú a ponerse a las órdenes de Pedro de la Gasca y derrotar a Gonzalo Pizarro. Para el Consejo, Don Gutierre seguía siendo el titular de la Gobernación del Estrecho, y el valle central de Chile podía ser ocupado desde el Este por los rioplatenses de Sanabria. Menos mal que Gasca tenía plenos poderes y otorgó un título al caudillo de Castuera: gobernador de Chile², desde Copiapó, 27° hasta el 41°, norte-sur, con cien leguas de ancho.

Pedro de la Gasca no se atrevió, a pesar de los plenos poderes que le asistían, a soslayar los derechos de otros adjudicatarios³:

Ytem si así aconteciese que alguno a quien se haya dado o diere alguna otra gobernación o conquista poblare algún pueblo o pueblos dentro de los límites de vuestra gobernación –Señor Valdivia– que vos no ocupéis por vuestra abtoridad el tal pueblo o pueblos, antes dexeis libremente al tal gobernador que asy obiere poblado gobernar el tal pueblo o pueblos hasta que por S.M. e su Real Consejo o Real Audiencia de la Ciudad de los Reyes sea declarado ser el dicho pueblo o pueblos de la dicha vuestra gobernación y se mande al que así obiere poblado que os lo dé libremente.

La extensión de la Gobernación de Chile⁴ hasta el Estrecho, ocupando la mayor parte de lo capitulado con Francisco Camargo, se hizo en 1555, cuando se nombró a Jerónimo de Alderete, a la muerte de Valdivia. Aun entonces el Consejo de Indias debatía el perjuicio que eso causaba a los intereses de nuestro prelado, tal como les

2.- Carta de Valdivia al Rey, Lima 15/6/1548, en Pedro Mariño de Lobera, *Crónica del Reino de Chile* (Madrid, Atlas, 1960), p. 25.

3.- Aparece la provisión en R. Levillier, *Chile y Tucumán en el siglo XVI* (Praga, 1928), p. 107.

4.- José Toribio Medina, *Colección de Documentos de Inéditos de la Historia de Chile* (Santiago, Ed. Elzeviriana, 1897), VI, pp. 421 y 453.

había señalado el Rey desde Alemania, recogiendo el acta de la reunión que “no podían desconocer los derechos del Obispo de Plasencia” y recomendando darle traslado. Parece que éste no opuso resistencia, o al menos no ha quedado ninguna prueba de ello. El Consejo, además, proponía evitar la navegación por el Estrecho por razones de seguridad en la Mar del Sur.

Sí que hubo unos intentos de replicar al Obispo de Plasencia desde Perú y, naturalmente, desde Chile, por donde se extendió la fiebre de alcanzar el Arauco, que era de un calado similar, quizás menor, a la que había por encontrar El Dorado. Voy a permitirme una ligera liberalidad en el orden cronológico y en la localización de los acontecimientos en beneficio de una mejor comprensión de la tesis.

México

En Nueva España apareció una buena y aclaratoria referencia: en 1546 Alonso de Montemayor, antiguo expedicionario “chileno” con Almagro el Viejo y fiel capitán del derrotado virrey Núñez de Vela en Añaquito, fue desterrado por Gonzalo Pizarro a Chile.

Estaba en Quilca para embarcar cuando llegaron noticias de Lima de que había sido descubierto un plan de evasión de Antonio, hermano del difunto virrey Núñez de Vela. Había muchas ramificaciones en aquel complot y Montemayor iba a pagar con su cabeza la desconfianza que producía a los rebeldes peruleros. Se enteró a tiempo y decidió tomar la iniciativa, alzándose con el navío que le transportaba y huyendo a México en compañía de un nutrido grupo de conmlitones.

Cuando llegaron a Nueva España, Montemayor escribió una carta al Rey⁵ relatando sus desventuras y puntos de vista, en la que mencionaba, entre otros buenos planes de conquista, que había que enviar una expedición al Arauco “y la tierra que S.M. encomendó al Obispo de Plasencia que es tierra buena y está vista y se ha de llegar a ella desde Perú y hay muchos con ganas de ir allí”.

Esto ya es algo sólido. Nada de naufragios ni fracasos, un buen destino en perspectiva. Seis años después, aún había gente que se interesaba por los apetitosos descubrimientos de la nao del Obispo, como nosotros defendemos. Lo que reflejaron los cosmógrafos e historiadores era de dominio público.

No olvidemos, sin embargo, que esa carta la escribía un Montemayor que era huésped del cuñado de Don Gutierre: Antonio de Mendoza, virrey de Nueva España. También estaba por allí Diego Mazo de Alderete, pasajero de la nao del Estrecho, que había participado en una travesía parecida desde Arequipa a Soconuzco, con el capitán Rivedeneira y algunos veteranos de “La Entrada”, pocos meses antes.

5.- La carta está en Francisco del Paso y Troncoso, *Epistolario de Nueva España* (Mexico, Antigua Librería Robredo, de J. Porrúa e hijos, 1939-1942), p. 162, abril de 1547. También en la Colección Muñoz, ms. A-111, Madrid, Real Academia de la Historia.

Vaca de Castro y Diego de Rojas

El juez Vaca de Castro llegó al Perú en 1541, como presidente de la Audiencia de Panamá, encargada⁶ de los asuntos de una amplia zona geográfica que abarcaba hasta el Estrecho de Magallanes. Su misión era aclarar y atajar los desmanes de la primera guerra civil entre los españoles del Perú, la que Cieza de León bautizó como la “Guerra de Las Salinas”, que acabó con Almagro el Viejo degollado en el Cuzco por Hernando Pizarro.

Una difícil navegación desde Panamá y unas fiebres le llevaron a Cali, donde convalenció durante algunos meses, aprovechando para poner paz entre Pascual de Andagoya y Sebastián de Belalcázar. En Lima pensaron que lo habían asesinado, lo que fue una de las excusas para la rebelión de los “chilenos” y el asesinato de Francisco Pizarro por los hombres de Diego de Almagro el Mozo.

En su primera carta al Rey⁷, fechada 15 de noviembre de 1541, apercibido del vuelco que había dado el problema del Perú, Vaca de Castro mencionó la nao del Obispo: “Dicen que hay en el Cuzco quinientos hombres y muy bien armados y mil negros y sesenta piezas de artillería, porque demás de la que allí había, se llevó toda la que traxo a Arequipa una nao gruesa bien armada de las del obispo de Plasencia, que pasó el Estrecho y quedó allí en Arequipa; y más una pipa de pólvora que traya; demás de traer consigo todo el día a un Candia que hace munición”. Quedó la artillería, no la nave, que continuó hacia en norte.

Poco después, en agosto de 1542, meses antes de la batalla de Chupas, en una carta a su capitán en el Callao, Juan Pérez de Guevara⁸, Vaca de Castro menciona que preveía enviar dos buques a ayudar a Valdivia.

Yo he puesto en el puerto de la ciudad de Los Reyes dos navíos aparejados para la defensa del, que son el navío de Diego García de Alfaro e Juan Bautista –sin duda Pastene–, por la fidelidad y confianza que tengo de sus personas y porque en el puerto ay otros navíos, que los cuales unos son menester para la conquista de Lapuna y otros para enviar a Chile al socorro de Valdivia y otros no están despachados.

Parece increíble que se interesara en algo tan remoto como Chile cuando tenía patas arriba todas las gobernaciones. Derrotado Almagro, era lógico que se preocupara por propiciar exploraciones y conquistas, despejando el Perú de soldados ociosos. Fíjense en un detalle: los navíos que pensaba enviar a Chile no eran ni el de Alfaro ni el de Pastene.

En otra misiva al Rey, de fecha 24 de noviembre de 1542⁹, al hacer relación de los numerosos destinos que estaba barajando, decía:

Asimismo hay noticia que entre la provincia de Chile y el nacimiento del río grande que llaman de La Plata, ay una provincia que se llama [en blanco], hazia la parte del

6.- AGI/15.232...//PANAMÁ, 235, L.6, F.169r-182r.

7.- *Cartas de Indias* (Madrid, Ediciones Atlas, 1974), II, p. 470.

8.- AGI, Patronato 122, N2, Rollo 6, Folio 79. Guaracheri 7/7/1542.

9.- *Cartas de Indias...*, II, p. 465.

mar del Norte, de aquel cabo de las sierras nevadas, que diz que es muy poblada y rica; por manera, que la cordillera de las sierras nevadas que atraviesa estas provincias hacia el Estrecho, queda entre las provincias de Chili y esta tierra: tengo proveído para ello capitán Diego de Rojas.

De esa carta se ha deducido que el destino de Rojas era el Tucumán. Abunda en ello que en la misma misiva había afirmado que “enviaba un buque con herraje y ropa y otras cosas e que con brevedad se entiende en enviarles por tierra socorro de gente que acabe de poblar y conquistar aquella provincia –Chile– al capitán Pedro de Valdivia, que la a poblado, y pasen adelante”. Esta expresión, lo de adelante, se volverá habitual en este artículo. Arriba o adelante hace referencia a lo más distante de Panamá siguiendo la costa, en este caso de Santiago de Chile.

El destino de “La Entrada” podría ser la región descubierta por Gaboto –más bien su capitán Francisco César– o quizás aquella tierra que mencionaba Agustín de Zárate¹⁰:

Y adelante de Chili, en treynta y ocho grados de la linea, ay dos grandes señores que traen guerra el uno contra el otro, y cada uno saca en campo doscientos mil hombres de guerra. El uno de ellos se llama Leuchengolma, que tiene una yslandia dos leguas de la tierra firme dedicada a sus ydolos, donde ay un gran templo que lo sirven dos mil sacerdotes y los indios de este Leuchengolma dixeron a los españoles que “a cincuenta millas mas adelante ay entre dos ríos una gran provincia toda poblada de mujeres que no consienten hombres consigo mas del tiempo conveniente a la generación y si paren hijos los envían a sus padres y si hijas las crían; están sujetas a este Leuchengolma y territorio de Leuchengolma, la reina dellas se llama Guaboymilla, que en su lengua quiere decir cielo de oro, por que en aquella tierra diz que se cría gran cantidad de oro; y hacen muy rica ropa y de todo pagan tributo a Leuchengolma.

Para este historiador, que fue contador real en Lima por aquellos años, no fue ni Almagro –no había querido poblar– ni Valdivia –que no tenía gente para hacerlo– quienes descubrieron aquellos dos reinos, aunque reseña que “Valdivia después fue enviado a poblar esta tierra”. Prosigue:

Y de ser toda la costa bien poblada hasta mas de cuarenta grados trajo noticia un navío de la armada que envió don Gavriel de Carvajal, Obispo de Plasencia, que embocó por el Estrecho de Magallanes y desde allí vino costeano la tierra azia el Norte hasta llegar al puerto de la ciudad de Los Reyes.

Claro que Vaca de Castro sopesó destinar a Rojas al este de los Andes, donde había “buenas noticias”, a una zona geográfica cuya titularidad no era tan clara, ya que la Gobernación del Río de la Plata tenía tendencia a empujar sus límites hacia el norte¹¹, buscando la sierra del “Rey Blanco”, arrimándose o invadiendo el territorio que

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

11.- Pedro de Mendoza, el 21/5/1534 tenía su capitulación en el Río de la Plata, entrando hasta la Mar del Sur donde le adjudicaban 200 leguas desde donde acababa la Nueva Toledo de Almagro. Alvar Núñez Cabeza de Vaca, el 18/3/1540, recibió expresamente lo que estaba dado a Pedro de Mendoza con una mención a la isla de Santa Catalina, como lindero, que

debía corresponder a Diego de Almagro y a sus descendientes. Como indicamos en el caso de Sanabria, había una franja “mostrenca” cuya existencia Vaca de Castro debía conocer, en la que también había buenas “noticias”. Pero el poder que presentamos más adelante aclara de forma definitiva este entuerto, “La Entrada” iba al Arauco salvo que encontrara algo mejor antes de llegar a esa provincia.

No podemos tampoco olvidar que Vaca de Castro mencionaba en esta última carta una expedición marítima: “Demás de esto tengo proveído que un cavallero llamado Estopiñán (Lorenzo) de Xerez de la Frontera y un Ballejo de Charcas, que son personas de buen caudal “armen a su costa dos navíos e conquisten y pueblen a ciertas islas questan en la mar del Sur, hazia el Estrecho, a su costa”. De esta pequeña flota no he vuelto a tener noticias. Ballejo puede ser Juan Ballejo, el señor o armador del *San Josepho*, navío que ya estaba contratado por Valdivia¹² para apoyar su viaje a Chile.

Algunos historiadores han proporcionado numerosas referencias de las que puede deducirse el nexo entre “La Entrada” y el buque del Obispo. Repasemos a Pedro Gutiérrez de Santa Clara, en su *Historia de las Guerras Civiles del Perú*, relatando los acontecimientos después de la muerte de Diego de Rojas¹³:

Algunos hombres de los principales del ejército aconsejaron a Francisco de Mendoza que sería bien en demanda de la provincia de Arauco, en donde había fama de grandísimas riquezas de oro bermejo y de rebaños de carneros y ovejas que se crían en la misma tierra.

Después Francisco de Mendoza y Nicolás de Heredia pensaron en salir del Río de la Plata, unos para dar novedades de lo que ya habían descubierto a Vaca de Castro y otros para “que se fuesen al río de Ungulo, que de allí irían a dar sobre el Chile a unas tierras muy grandes y buenas que habían descubierto los españoles que escaparon en el navío de Magallanes cuando atravesaron el Estrecho, pues allí estaban Pedro de Guzmán y Francisco Manuel, que sabían la tierra”. A mí se me ocurren dos nombres mas, Diego de Balmaseda y Juan de Estrada. Seguramente había otros tripulantes de la nao en “La Entrada”.

Otros deseaban ir a la provincia de Ungulo o al Chile, que decían que había superabundancia de riquezas de oro y plata y que había muchos bastimentos de diversas maneras y que el río de allí era muy grande como el Guadalquivir y era apropiado para poblar tres o cuatro ciudades y repartir los pueblos entre los que hubiesen de poblar, para que todos tuviesen de comer.

Para Diego Fernández¹⁴ el río de Arauco era el destino de la entrada de Diego de Rojas. El Licenciado Vaca de Castro

permitía el equívoco. Camargo empezaba donde acababa Mendoza y así hicimos las cuentas en anteriores artículos.

12.- Víctor Barriga, *Documentos para la historia de Arequipa* (Arequipa, Editorial La Colmena, 1939), I, pp. 27 y 38.

13.- *Crónicas del Perú* (Madrid, Editorial Atlas, 1963), III, pp. 130-133.

14.- Ídem, I, pp. 97-105.

La expedición del Obispo de Plasencia...

proveyó que los capitanes Diego de Rojas, Felipe Gutiérrez y Nicolás de Heredia fuesen en compañía a descubrir delante de Chile el río de Arauco... Diciendo que si no les placía se fuese en busca de Ungulo y que saldrían a dar por encima de Chile a la tierra que descubrieron los que fueron en el navío del estrecho, que tenían allí cuatro buenos de los que entonces en el habían ido, que los dos de ellos eran Guzmán y Francisco Manuel.

Roberto Levillier¹⁵, en sus estudios sobre el descubrimiento del Tucumán, precisó la localización del destino de “La Entrada” echando mano de un poder y de la carta de Vaca de Castro al Rey antes mencionada.

Reveló una escritura de apoderamiento de Diego de Rojas a su yerno, Francisco de Cárdenas, de la que se deduce claramente la mención del Arauco como destino de la jornada.

Que Yo pueda efectuar esta jornada que al presente hago adelante de las provincias de Chile.... e para que compradas las dichas armas e caballo y esclavos negros, herraje e munición, los podáis meter y metáis en qualquiera navios que os pareciere, así comprandolos como fletandolos, para que puedan llevar lo que ansi os pareciere meter en ellos al puerto de la provincia de Chile o al puerto de Arauco que es adelante de la dicha provincia de Chile.

Ahora vamos a traer un documento inédito: el poder que envió Vaca de Castro a Valdivia en 1543¹⁶ para que gobernase en Santiago del Extremo. Siendo un documento importante para comprender la legitimación que tenía Pedro de Valdivia, también lo es para intuir el alcance de las pretensiones del nuevo gobernador del Perú para controlar al remoto Santiago de Chile, y confirma y deslinda el alcance territorial de “La Entrada”: desde Arauco hasta el Estrecho, de mar a mar, exactamente la demarcación de Don Gutierre de Carvajal.

El Licenciado Vaca de Castro, caballero de la orden de Santiago del Consejo real de S.M. y su Gobernador y capitán General de estos reinos y provincias de la Nueva España e Nuevo Toledo llamado Perú por cuanto nombró a vos Pedro de Valdivia con provisiones e instrucciones e poderes del marques Don Francisco Pizarro Gobernador que fue de S.M. en estos reinos de la Nueva Castilla, difunto, que en su gloria fuestes con copia de gente de pie e de caballo a la conquista e pacificacion de las provincias e tierra que llaman de Chile y en ellas fundaste e teneis fundado en nombre de S.M., continuando la posesion que S.M. tiene en estas tierras un pueblo de españoles que se dice la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo y sai fundado el dicho pueblo teneis repartidos los caciques e indios e comarcanos a los vecinos que en el se avecindaron segun de todo ello me ha hecho informacion Alonso de Monroy que se allo en la dicha conquista y pacificacion y poblacion e como persona que en vos como lugarteniente enviastes a estos dichos reinos a dar aviso de la dicha fundacion e poblacion e de las otras cosas que al servicio de S.M. e bien de la dicha tierra convie-

15.- Roberto Levillier, *Descubrimiento y conquista del Norte Argentino por los Españoles* (Buenos Aires, Espasa Calpe, 1943).

16.- AGI, Justicia 684. N° 2. Juan Godínez, vecino de Chile, con doña Esperanza de Rueda, de la misma vecindad, sobre el repartimiento de indios de Paynavillo, dos piezas, 1563-1571.

ne e a pedir y a pedir socorro y a volver alla por la necesidad que vos el dicho capitán e gente quedabases y por el dicho Alonso de Monroy en vuestro nombre me ha sido suplicado que como gobernador de S.M. en estos reinos de la Nueva Castilla y Nuevo Toledo confirmase e aprobase en vos el dicho capitán Pedro de Valdivia la dicha conquista y fundacion e poblacion segun e como el dicho marques e gobernador vos fue dada y ahora de nuevo siendo necesaria os diese nuevos poderes e comision como tal gobernador de S.M. así a lo que teneis hecho como yr a descubrir e conquistar e poblar las tierras y provincias que por mi en nombre de S.M. vos seran señaladas e avajo seran declaradas por cuando teneis deseo y voluntad de servir a S.M. y le descubrir por la dicha tierra nuevos reinos y que su corona y patrimonio real sea aumentado y por mi visto lo susodicho y la relación muy larga... y servidor de S.M. y como habeis servido con vuestra persona armas y caballos en estos dichos reinos y en la sustentacion y pacificacion dellos y en especial en la dicha conquista de la dicha provincia de Chile y fundacion de la dicha ciudad de Santiago y mostreias [¿] vuestra intencion de permanecer en el dicho descubrimiento e conquista que se espera que de ello redundadara en muy gran servicio a Dios y a S.M. y atento a todo lo que habeis hecho y quereis hacer a sido y es a vuestra costa y minsion y habeis gastado y gastareis suma de pesos de oro y es justo que de S.M. y de mi en su nombre Real seais gratificado y honrado por tanto por la... en su Real nombre por el tiempo que en su voluntad fuese o en la mia en su real nombre vos confirmo y apruebo los dichos poderes e comision que a la dicha conquista e poblacion vos fueron dados por el dicho marques Don Francisco Pizarro segun de la forma e manera que en ellos se lee e ahora de nuevo en nombre de S.M. vos elijo nombro e proveo como mi lugarteniente de gobernador e de capitán general ansi de lo que teneis descubierto como e conquistado e poblado se encuentra la dicha ciudad de Santiago, como de lo que nuevamente conquistareis e poblades en lo que por mi vos fuera señalado y vos doy poder ya como tal lleva Don Alonso de Monroy y la copia de gente de pie de a caballo que fuere necesario donde vos estais podáis descubrir e conquistar desde la provincia que dicen de Copoyapo asta el río que dicen de Arauco, la costa arriba porque este termino e tierra que ay desde la dicha provincia de Copoyapo asta el dicho río de Arauco vos señalo en nombre de S.M. por Vuestro descubrimiento y conquista que se extiende por la costa arriba y porque en nombre de S.M. tengo proveido al capitán Diego de Rojas por mi lugarteniente de gobernador e capitán general para que como tal vaya a por la cordillera a parte de la sierras nevadas descubriendo toda la tierra que por alli obiere acia el estrecho de Magallanes y acia la mar del norte e alli do disposicion de la tierra pueble el pueblo o pueblos de españoles que pudiere e hubiere aparejo en la dicha tierra segun se contiene en la provision que mia lleva y a lo suso dicho entendiese que si el dicho Diego de Rojas allare disposicion de tierra detras de las dichas cordilleras e sierras nevadas azia la mar del norte e poblare en ellas no baje acia el río de Arauco y en tal caso conquisteis vos el dicho capitán Valdivia y sigais vuestro descubrimiento acia el río de Arauco e de alli en adelante azia el dicho estrecho de Magallanes y si el capitán Diego de Rojas no poblase detras de las dichas sierras e tierra adentro e quisiera bajar al dicho río de Arauco y acer cerca de el un pueblo de españoles pa la sustentacion de su gente y seguir su descubrimiento e conquista acia el dicho estrecho y atravesar hacia la mar del norte en tal caso vos el dicho capitán Pedro de Valdivia sigais el dicho descubrimiento y atravesando las dichas cordilleras

La expedición del Obispo de Plasencia...

y sierras acia la mar del norte todo el paraje que se vos señala ques de la dicha provincia de Copoyapo hasta el dicho río de Arauco y de la manera que dicho es y segun va declarado vos el dicho capitán Pedro de Valdivia /podáis en la parte que os cupiere, con la gente de pie y de caballo entrar en la dicha tierra y podáis pacificar e pacifiqueis e conquistar e conquisteis todos los caciques en ella descubriereis no tocando que lo que al dicho capitán Diego de Rojas le cupiere ni toque el dicho capitán lo que a vos os cupiere el cual dicho descubrimiento y conquista agais con el menos riesgo de cristianos que pudierais y procurando de hacer como os mando que agais y que empeceis la guerra a los caciques e indios los requerimientos mios e autos e capitulos que su magestad manda aperciendolos que vengan de paz y al conocimiento de nuestra santa fe catolica y obediencia de su Magestad rigiendos en todo por el orden y la forma que su magestad manda y se contiene en la instruccion e requerimiento que mio lleva el dicho Alonso de Monroy para vos lo dar ya que lo agais así como en ello se contiene e en el dicho descubrimiento e conquista no eciediendos en cosa alguna dello ya que vista la manera e disposicion de la tierra que así os cupiere e indios della podáis escoger donde os pareciere sanos e haciendo que sean sanos e provechosos e que tengan las calidades que se requiere y así escojidos podáis fundar e fundeis un pueblo o pueblos despañoles segun la disposicion que vierais e os mostrare la dicha tierra a los cuales dichos pueblo o pueblos que así fundades e poblades nombraries al primero dellos la ciudad de la Concepcion e a los demás como os pareciere e así poblados podiais entre las personas que en ellos se avecindaren repartir e repartais en nombre de su Magestad.

[Roto]mente para su Magestad la cabezeria e sino principal della y en lo demás teniendo respeto a la calidad de las personas e oficios y con tanto que después de hecho dicho repartimiento me lo enviéis ante mi firmado de vuestro nombre y a que yo lo vea y lo apruebe e confirme mas convenga al servicio de su Magestad e podáis asimismo repartir e repartais entre los dichos vecinos los tales pueblo o pueblos y solares e tierras e caballerias e peonias conforme sea repartido e como suele repartir en estos dichos reinos conformandoos con la calidad e posibilidades de la tierra e limitarlos e señalarlos los ejidos e gastos a los dichos pueblos e asimismo los propios que han de tener cada pueblo como a vos os pareciere que mas conviene al servicio de Su Magestad e bien de los tales pueblo o pueblos e vecinos e moradores dellos e para que podáis tomar e tomeis en nombre de Su Magestad y en mi lugar la posesion de la dicha tierra que así os cupiere e descubriereis confirmando la posesion que Su Magestad tiene en estas partes e Indias y a que asimismo podáis repartir la tierra e repartais entre las personas que con vos fueren a la dicha jornada e descubrimiento de oro e plata, perlas e piedras de valor e otras cosas que en la dicha conquista e descubrimiento obiere dando al de caballo dos partes y al ballestero parte y media y al peon una conforme a la parte e dicvision que se ha hecho en estas partes sacando primeramente para Su Magestad sus quintos e derechos reales que le pertenecen e oviere de haber e sacando para mi la joye e parte que como capitán general me pertenece y para que fundado el pueblo o pueblos y en el que teneis fundado podays en nombre de Su Magestad y en mi lugar nombrar y elegir alcaldes y regidores y otros oficiales que vos pareciere los cuales así nombrados por vos yo en nombre de Su Magestad los nombro y los doy poder para que puedan husar y husen los dichos oficios e cada uno dellos segun e como los suelen usar y husan los otros alcaldes e

regidores e oficiales que han sido e son en las ciudades e villas destos reinos e asimismo doy poder a vos el dicho capitán Pedro de Valdivia ya que como tal mi tiniente de gobernador e capitán general de la dicha ciudad de Santiago e tierra que descubriereis e conquistades podáis conocer e conozcais [p. 3] de todas las causas e pleytos e negocios ansi ceviles como criminales que en la dicha ciudad de Santiago e en los dichos pueblo o pueblos que poblardes acaeciére ansi en primera instancia como en grado de apelacion e los tales pleitos e causas difinir e seguir definitivamente e executando sentencia y otorgando apelaciones que de vos se interpusie en los casos e cosas que de derecho ay lugar y ante Su Magestad e para ante quien con derecho debais y ya que por zazon de los dichos oficios e de cada uno de ellos podáis llevar e lleveis todos los derechos y salarios que por razon de los dichos cargos debeis haber anejos e [roto] e mando a todos los caballeros gentiles hombres e soldados que con vos fueren [roto] en la dicha ciudad de Santiago e asimismo os mando al consejo justicia e regimiento [roto] reciban al dicho oficio e cargo y al uso y ejercicio de dicho consejo [roto] de bos la dica solemnidad e juramento [?] que de derecho en tal caso se requiere e ansi hecho vos ayais e tengais e obedezcais [roto] tal mi teniente de gobernador e de capitán general de lo arriba declarado y guerden e cumplan vuestros mandamientos segun como guardarian e cumplirian los nuestros como de tal gobernador de Su Magestad so las penas que vos de mi parte les pusieres las cuales yo les pongo e por puestas e condenados en ellas os doy poder para las poder ejecutar en los que remisios e inobedientes fueren y bos goarden y agan goaradr todas las honras franqueças y libertades que por raçon de dicho oficio e cargo nos deben ser goardadas en honra de vos no megue en cosa alguna que para lo usar y ejercer el dicho oficio en nombre de Su Magestad vos doy el poder cumplido que de derecho en tal caso se requiere con sus incidencias e dependencias e bos Rº y e por Ra[tifica]do al dicho oficio e cargo e al suso ejercicio del mando de todo lo dicho ansi sera cumplido so pena de diez mil pesos de oro para la camara de Su Magestad de lo cual os mando dar la presente firmada de mi nombre y refrendada del escribano de mi audiencia ques fecha en la ciudad del Cuzco a seis dias del mes de enero de mil quinie... [falta una línea que quizás fuera posible recuperar en el original] dicho capitán Pedro de Baldibia son doscientas leguas de costa que enpíezan de dicho valle de Copyayapo asta el dicho río de Arauco y las mismas dozientas leguas leste hasta la tierra adentro açcia la mar del Norte por manera que las dichas doscientas leguas de costa e otras doscientas leguas de travesia de la misma manera que se contiene en esta dicha provision fecha ud supra/El Licenciado Vaca de Castro/Por mandado de Su señoria Pero Lopez Va tachado do digo poder no valga.

El qual dicho traslado fue corregido y concertado ante dicho original en la dicha Ciudad del Cuzco a veintidos dias del mes de Enero de Mil Quinientos Cuarenta y Tres años a lo qual fueron testigos Diego Ximenez e Francisco Martínez e Antón Franco e Luis Gutiérrez estantes en la dicha ciudad. Yo Juan de Herrera escribano de Su Magestad e notario publico de su corte e de todos los reinos e señorios presente fuy uno de los dichos e lo fize escribir... testigos

Es comprensible que a Valdivia no le gustara nada este poder, recibido después de tres años de una lucha extenuante con los naturales. Desde el punto de vista de la legitimidad, Vaca de Castro se pasaba por el forro de sus deseos la declaración del Cabildo de Santiago que le había llevado Monroy, en la que se nombraba a Valdivia

gobernador por su Majestad. Le rebajaba un escalón y quedaba como lugarteniente del gobernador de Perú, Vaca de Castro, al que Valdivia no tenía el gusto de conocer y que seguramente tendría otras intenciones que favorecerle.

Mucho menos podía complacerle la subordinación que el poder mostraba a los intereses de Diego de Rojas. Como ya debía constar que “La Entrada” estaba en camino por el este de la Cordillera, desde el Cuzco, descubriendo y pudiera ser que encontrasen “buenas noticias” por el camino y desearan continuar abriendo camino hasta la región al sur del río de Arauco. En ese caso la bicoca era para el rival. Pero si no encontraban nada mejor, la prioridad para conquistar las prometedoras tierras de los guanacos y las minas de oro era para Rojas, y los “chilenos” debían consolarse peleando por doscientas leguas hacia la Mar del Norte, adonde nadie querría enrolarse, teniendo a poca distancia un destino mucho más prometedor. Iba a ser el despoblamiento de la tierra. Como refiere la correspondencia de Valdivia, sólo quedaba la oposición armada y parece que estaba resuelto a ello. No hizo falta, ya que sus rivales no consiguieron hacerse fuertes en Tucumán, se pelearon entre ellos y fracasaron, diluyéndose la amenaza.

El mismo Valdivia confirma que estamos en lo cierto. En su carta al Rey de 9 de julio de 1549, desde Santiago, señala: “Y yo en entretanto emprenderé lo de adelante (del Biobío, o sea Arauco) y poblaré una ciudad donde comienza la grosedad de la tierra y gente (la denominará, como en el poder del Cuzco, Concepción), que ya la tengo bien vista y en demanda de esta misma noticia, oscuras y a la ventura, han andado todos los españoles del Río de la Plata y los que han salido al Perú ahora desde aquellas partes”. Antes ya quedaba aclarado que no hablaba del otro lado de los Andes, en la zona de La Serena, adonde enviaría a su teniente, Aguirre, sino del Arauco. Y Diego Centeno hubiera podido presentarse aún, en 1549, por allí, si no hubiera muerto. No se trataba de un asunto cerrado, ni siquiera después de que Gasca le hubiera proveído de gobernador.

Destaco del proceso a Valdivia, basado en uno de los pocos documentos originales de Chile del primer lustro de Valdivia, el capítulo –acusación– décimo segundo: que cuando fue el capitán Monroy, año 1543, desde Cuzco, “llevó provisiones de Vaca de Castro, las cuales ni mostró ni obedeció”. Contestó Valdivia que recibió dos provisiones con Monroy, una para que el sucesor, en caso de que le encontrara fallecido, fuera este capitán, y otra para que en caso de que le encontrara vivo fuera el propio gobernador quien nombrase sucesor. Evidentemente, no dijo la verdad.

Por el contrario, el testigo Diego García de Villalón, capitán del buque de Vegaso, señala explícitamente “una carta de Monroy en la que prevenía a Valdivia que Diego de Rojas, con provision de Vaca de Castro, iba hacia aquella tierra –la de adelante–, que estuviese sobre aviso no entrase en ella”.

El poder que aportó y los datos complementarios hacen indiscutible que Diego de Rojas tenía la intención de apoderarse del Arauco, bajo mandato de Vaca de Castro, y que este interés era consecuencia de la nao del Obispo de Plasencia que llegó a Arequipa. Vaca de Castro, que tenía cierta competencia sobre la Gobernación del Estrecho, en

su calidad de presidente de la Audiencia de Panamá, se había interesado desde que llegó a la Mar del Sur por este buque y estaba decidido a intervenir en Chile bastante antes de tener pacificado el Perú. Facultó a Rojas, conservando a Valdivia en Chile como alternativa de reserva y soslayando la legitimidad del Obispo de Plasencia. Esta era, junto con los indígenas, la principal preocupación de Valdivia entre 1543 y 1547, y no Pero Sancho de la Hoz. ¿Cómo habría variado la historia de Chile si la columna de Rojas no se embarranca al sureste de Tucumán?

La expedición marítima de Rojas

Se conoce poco sobre la expedición naval que preparó Felipe Gutiérrez en apoyo de las columnas terrestres. Sabemos que en 1543 adquirió un navío en Arequipa, por medio de apoderados y con intervención del yerno de Rojas, Francisco de Cárdenas.

Lucas Martínez de Vegaso se jactó en una declaración¹⁷ ante los tribunales de La Gasca de haber evitado que armaran un buque, que no necesitaban. “Vuelto el dicho Lucas a la ciudad de Arequipa de la batalla que se dio a Don Diego de Almagro hallo que los capitanes Diego de Rojas e Felipe Gutiérrez habían comprado una nao que estaba en el puerto de la dicha ciudad sin la aber menester para su entrada solamente porque faltando nao no iría socorro a Chile”. Tanto Juan de la Torre, el bachiller Álvaro Marín o Martín de Meneses, ratificaron que los hechos sucedieron y que hubo una rivalidad en Arequipa para organizar navíos de socorro entre el grupo de Rojas y el de Monroy, estando Lucas Martínez de parte de este último, al punto de enviar un navío de su propiedad a Chile.

Puede que consiguieran hacerse a la mar –hubo una misteriosa nao que por esa época llegó a la costa de Chile¹⁸, más arriba de Valparaíso, y que acabó desbaratada por los indígenas– pero no hay precisiones sobre ella. Sólo se conoce que pertenecía a unos compañeros –comerciantes– y se cuenta que iba a bordo un negro y que los indios, que no conocían esa raza, le restregaron con mazorcas de maíz y le lavaron con agua hirviendo hasta que le provocaron la muerte, sin que se decolorara.

Más adelante, habiendo servido o no a sus fines, el 14 de junio de 1544, Francisco de Cárdenas sustituyó su poder en Pedro de Avendaño, secretario de Vaca de Castro y de la nueva Audiencia de Lima¹⁹. El virrey Núñez de Vela estaba ya en Perú. Felipe Gutiérrez, quien ya había retornado de Tucumán, escribió al nuevo gobernante, desde Chucuito, el 18 de julio de aquel año²⁰. Probablemente Cárdenas ya sabía que su suegro había muerto, porque se lo habrían comunicado desde Charcas.

17.- AGI, Justicia 401, n° 1, ff. 310 y siguientes.

18.- Esteve Barba, *Descubrimiento y Conquista de Chile* (Barcelona, Ed. Salvat, 1946), p. 302. Sigue a Mariño de Lovera.

19.- El poder está en la Biblioteca del Congreso, USA, en la Harkness Collection, referencia 626.

20.- Juan Pérez de Tudela, *Documentos relativos a Pedro de la Gasca* (Madrid, Real Academia de la Historia, 1964), II, p. 469.

En los documentos de La Gasca²¹ hay una carta de Pedro de Avendaño a Gonzalo Pizarro, del 22 de julio de 1545, en la que se queja de lo mal que le había ido un asunto. “El negocio tuvo fin e yo quedé molestad y aun gastado la mayor parte de mi miseria, y al fin, quedamos conformes Agustín de Zárate e yo al tiempo de su partida, y satisfizo en que el no fue culpado en lo hecho ni había sido en su mano”. ¿Hablaba de este poder? Avendaño no tenía mucho que ver con las cuentas de Zárate, así que podría ser.

Aquí procede añadir un dato del proceso a Valdivia, en lo referente a las pretensiones e incidentes con Juan Calderón de la Barca, enviado por el juez con una importante hacienda para vender en Chile embarcado en la nao de Juan Bautista Pastene. En el capítulo cincuenta y tres, contestación del gobernador, se consigna que

este hombre –Calderón– venía como almirante y capitán general de “estas partes” y que había hecho huir un barco mío –de Valdivia– que era gran alivio para la tierra e decía haber enviado una armada a hacer cierto descubrimiento e daba a entender que en aquella tierra y en otras se había de hacer lo que el mandase.

Como el envío de Juan Calderón de la Barca fue a principios de 1544, y este testafierro de Vaca llevaba mandamiento de almirante para descubrir adelante, es de suponer que también estaba implicado en una navegación ordenada por Gasca, pero no hay ningún testimonio que mezcle a Calderón con Rojas. Podemos deducir, por lo tanto, que el Gobernador de Perú jugó no a dos sino a tres barajas.

Chile y el Arauco

Si recorremos la correspondencia de Valdivia, no encontramos ninguna mención expresa al Obispo de Plasencia o a su territorio, solamente aquellas protestas que hacía al Rey de que no le enviaran ninguna competencia por el Estrecho.

Sus cartas muestran, como explicamos en la anterior entrega, una voluntad decidida de acometer la gobernación del Obispo sin pararse en barras, ya que su gente era la más próxima y numerosa, aunque impotente para establecerse al sur del río Itata antes de 1549.

Los historiadores coetáneos a la conquista chilena repiten dos acontecimientos que no figuran para nada en las cartas de Valdivia, bastante prolijas y detalladas. Por un lado cuentan la historia del guanaco que obsequiaron los indios del capitán Vineo a los tripulantes de la nao del Obispo, lo que –leyenda o historia– ha perdurado hasta nuestros días en el nombre de la Ensenada del Carnero. También repiten que el navío del Estrecho había fondeado en Valparaíso en una fecha inmediata a la fundación de Santiago –febrero de 1541– y que Valdivia envió a Francisco de Aguirre a buscarlos, si bien ya no dio con ellos. Dice Mariño de Lovera que el capitán del navío se llamaba García de Alvarado. Vivar añade un desagradable relato del abandono de unos naufragos, que choca con los relatos de Lisboa que ya presentamos. Creo que sólo es un

21.- Ídem, I, p. 553.

intento de denigrar a unos rivales, siendo su versión de valor relativo cuando no tendenciosa.

Basta comprobar el trato que dan al asunto de Pedro Sancho de la Hoz. Góngora Marmolejo lo hace llegar a Chile, como caído del cielo, poco antes de 1547²². Similar invención se refleja en Mariño de Lovera. Sólo Jerónimo Vivar le sitúa correctamente, en Atacama y en 1540, pero inventa al decir que Pedro Sancho y otros veintitrés españoles fueron bien recibidos. Ni una palabra de que Pedro Sancho traía una capitulación para la costa del Mar del Sur, ni de la organización mancomunada con Valdivia de la expedición a Chile.

En cuanto a documentos, si repasamos el libro de actas del Cabildo de Santiago, o Libro Becerro²³, aparecen varias menciones incluyendo en la jurisdicción de la Nueva Extremadura a Coquimbo, valle del Mapocho, las provincias de los Pomorocaes, Rauco y a la isla de Quiriquina, que señorea el cacique Leochengo y las demás provincias comarcanas. La deducción lógica es que conocían los descubrimientos del buque del Obispo. Es innegable que en 1541 ningún cristiano que no fuera de nuestro buque había llegado a esa isla como para que pudiera atribuirse el conocimiento onomástico preciso y, mucho menos, el dominio. En cuanto a los indios, me remito a lo que decían los almagristas de la tierra de “los Picones”.

Yo creo que hay truco en esas menciones, porque el referido libro de actas fue enteramente re-escrito el 10 de enero de 1544, ya que se había quemado el primero y las pieles que se habían usado para encuadernar algunas actas y cartas mensajeras se las habían comido los perros. Ver el propio Becerro.

En cuanto a la correspondencia de Valdivia, en carta escrita a Gonzalo Pizarro el 20 de agosto de 1545, desde Santiago, emplea el término Ranco –la trascipción creo que no es muy acertada– como localización de una futura encomienda para Gaspar de Orense, recomendado por el hermano del Marqués, ya que ese clérigo le había acompañado en la expedición a La Canela. Esta mención prueba que Gonzalo había mentado el territorio del Arauco y le había propuesto que le buscara allí acomodo.

Acá llegó Gaspar de Orense y en verdad, su persona es como vuestra merced en su carta dice, y después que vino, ha mucho y muy bien servido a S.M. en esta tierra, y por esto, como por mandarme vuestra merced lo haya encomendado y haber corrido una misma fortuna con vuestra merced, le he dado un muy buen cacique con mil y quinientos indios, cuarenta leguas de esta cibdad, que han de servir en lo que poblare en la provincia de Ranco [Arauco], que es veinte leguas de allí y lo mismo haré con todos los servidores del Marques.

Otra carta a Hernando Pizarro del 4 de septiembre de 1545, por primera vez menciona la provincia de Arauco, tal como se ha llamado desde entonces. “También envié a las provincias de Arauco por tierra a Francisco Villagra para que tomase lenguas y me echase los indios”.

22.- *Historia de Chile*, cap. VIII, p. 89. Mariño de Lovera, *Crónica del Reino de Chile...*

23.- *Colección Historiadores de Chile* (Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1861), I, p. 101. La quema del primer libro en p. 66.

En una tercera misiva, al Rey, del mismo día, el texto es casi idéntico a la anterior en la mayoría de los párrafos, pero aquí dice: “También envié a mi maestro de campo Francisco de Villagra, por tener practica en las cosas de la guerra y que ha servido mucho a VM en estas partes, para que los indios de estas provincias los echara hacia acá y me tomase lenguas de lo mas adelante”. Significativamente omite mencionar la palabra Arauco. En esa misma carta hay varias referencias a la voluntad de proseguir hacia el Estrecho y la Mar del Norte, que en el artículo anterior había mencionado:

Así que invictísimo Cesar, el peso de esta tierra y de su sustentacion y perpetuidad y descubrimiento, y lo mesmo de la de adelante, está en que no venga a ella de España por el Estrecho de Magallanes capitán proveído por V.M., ni de las provincias del Perú, que me perturbe. Así lo escribo al Gobernador Vaca de Castro, que se hace en todo lo que al servicio de V.M. conviene: A V.M. aquí se lo advierto y suplico, porque caso de que viniese gente por el Estrecho no pueden traer caballo, que son menester, que la tierra es llana como la palma. Pues gente no acostumbrada a los mantenimientos de acá, primero que hagan los estómagos barquinos acedos para se aprovechar dellos, se mueren la mitad y los indios dan presto con los demás al traste; y si nos viniesen a litigar sobre la tierra, está tan vedriosa que se quebraría y luego no se podría tornar a entablar en la vida.

A Hernando le insistía: “el peso de la tierra esta en que no venga por el Estrecho capitán que me perturbe a nada hasta que yo envíe relación de toda la tierra con discreción della; y si estuviese alguno proveído se sobresea”.

Mi impresión es que una vez enterado Valdivia del descubrimiento del Arauco, tan cercano a su situación y de que allí sí que había cosas interesantes –le llegó la noticia, con toda probabilidad con el buque de Lucas Martínez Vego–, decidió hacerse de aquel territorio, para lo que no tenía fuerzas, pero sí ambición y decisión. Sabiendo que Diego de Rojas y Felipe Gutiérrez, o cualquier otro, podían presentarse en los valles vecinos, se dedicó en sus cartas a buscar ayuda política para salirse con la suya.

Había una baza fundamental, la posesión física de aquella provincia, que le otorgaría la prelación en caso de disputa, como tantas veces había sucedido en las Indias. Era impensable en aquellos tiempos que pudieran romper el cerco de Santiago y avanzar más de cien leguas en territorio enemigo. Si bien lo insinúa, con la columna de Villagra, nunca se atrevió a asegurar que dominaba la región al sur del Biobío o río de Arauco, en aquel tiempo. Valdivia utilizó una baza muy inteligente, una expedición naval que envió en septiembre de 1544 bajo la dirección de Juan Bautista Pastene. El examen de esta navegación lo dejamos para más adelante.

En Perú

Pero, entre tanto, ¿qué había pasado en el Perú? En el contexto de una cruenta guerra civil, en la que tres gobernadores murieron violentamente, debemos hurgar con cuidado para que no pase desapercibida la presencia de la nao del Estrecho, ni la de sus pasajeros y tripulantes. Para explicarlo mejor voy a empezar por lo más evidente. Francisco Pizarro era el gobernador de Nueva Castilla al momento de la arribada del buque a Arequipa, ciudad situada en Nueva Toledo, la gobernación del difunto Diego

de Almagro. El 15 de agosto de 1540 Garci Manuel de Carvajal fundó de nuevo Arequipa, por mandato del Marqués. Con esta formalidad se constituía nuevo Cabildo y se entregaba la vara de justicia a los nuevos alcaldes, sin duda más dóciles al Gobernador.

Parece impensable que se produjera el remate de los bienes del Obispo sin que fuera autorizado por Pizarro. Ahí empezó la última debacle de la gobernación del Estrecho. Los tripulantes, sin duda por problemas de liquidez, pusieron en venta tanto la carga que traían como el buque mismo, para poder pagar el almojarifazgo exigido por los funcionarios municipales. Conocemos algunos detalles de esto²⁴.

El 29 de julio de 1541, cuando se conoció en Arequipa la muerte de Pizarro, el capitán Andrés Jiménez, alcalde ordinario, se constituyó en depositario de cuatro mil ochocientos e cincuenta maravedíes que antes estaban en poder de Hernando de Varela, por orden del alcalde Juan de la Torre. Dicho dinero provenía del remate de los bienes del Obispo de Plasencia, acto que tuvo lugar en fecha aún no precisada, pero que debe ubicarse dentro de la gestión de Juan de la Torre –15 de agosto de 1540 a principios de mayo de 1541–.

También hay una cesión de remate de un buque en el que Juan de la Torre, por indicación de Diego Núñez, traspassa una nao a Diego García –de Alfaro– el 1º de enero de 1541. Es de señalar que lo que se cede es el derecho o acción sobre el buque, que no parece estar físicamente en la costa de Arequipa.

Ya José Toribio Medina²⁵ publicó dos reales cédulas referentes al buque que llegó a Arequipa, en las que se establece la inmunidad de Don Gutierre frente a los que le habían usurpado la nao y en lo referente a los efectos salvados de la misma. La respuesta del Consejo está fechada, como decíamos, 6 de septiembre de 1541 en el caso de Fuensalida, y en Valladolid el 19 de julio de 1544, la segunda.

En 1557, un ya avejentado Obispo trataba, por enésima vez, de recobrar los famosos cuatro mil pesos. La licencia –otra real cédula publicada por Medina junto a las dos precedentes– que le otorgaron era un compendio de restricciones: debía enviar un apoderado que tenía que ser casado y no ser de los prohibidos a pasar a aquellas partes, disponía solamente de un año para completar el viaje y se requería depositar mil ducados de oro como fianza. Y eso que ya Antonio de Mendoza, que había muerto cinco años antes, había conseguido hacerse con ellos y todo consistía en traerlos físicamente. ¿Qué delito había cometido Don Gutierre?

No hubo relaciones de Don Gutierre con el viejo Marqués, asesinado en Lima en 1541, ni las hubo con Gonzalo, sucesor de facto de su hermano en la gobernación, después del interregno de Vaca de Castro y de Núñez de Vela. Si las hubo, al parecer, con Hernando, administrador del importante emporio patrimonial de la familia, desde la cárcel de la Mota de Medina del Campo. Sería debido a esas relaciones que no llegó a rehacerse la gobernación del Estrecho en manos del Obispo de Plasencia o de su

24.- Barriga *Documentos para la historia...*, I, p. 144; II, p. 104.

25.- Medina, *Colección de Documentos de Inéditos...*, III, pp. 453 a 456. También transcribió la de 1557.

cuñado, Antonio de Mendoza. Esa sería la causa importante y no sabida que mencionaba Alonso de Ercilla.

Hay varios nexos indiscutibles con servidores de los Pizarro, como Diego Velázquez, mayordomo de rango superior de Hernando; o con Gaspar de Cuéllar. Alonso de Alvarado era considerado “gonzalista”. Lo que no llego a precisar es el papel de Lucas Martínez de Vegaso, indiscutible protagonista de esta historia, que a veces aparentaba estar integrado con los poderosos Pizarro y otras estar enfrente. Luego lo explicaré.

Por otro lado, es complicado distinguir este asunto del Arauco de la general rivalidad que en esos años mantenían los Pizarro y el gobernador Vaca de Castro, para ellos un advenedizo. Como siempre, el problema de espacio me ha impedido desarrollar convenientemente este apartado. Probablemente el apoyo a Rojas fue un episodio más de ese contencioso.

Lo que no contaban ambos contendientes es que Valdivia tenía ambiciones personales y que iba a aliarse con Pastene y con Gasca para llegar vencedor a la meta.

Diego Velázquez, mayordomo de Hernando Pizarro, y Lucas Martínez de Vegaso.

En una carta del Obispo de Plasencia a La Gasca²⁶, fechada el 18 de julio de 1549, se hacen varias menciones interesantes al barco que nos ocupa.

Demás de esto hago saber a vuestra señoría que demás de haberme robado un navío mio que paso por el estrecho a Arequipa, lo que no pudieron robar lo vendió la justicia allí y como no había mucho, todo fue como ellos quisieron; y así depositaron lo que se les antojó en poder de un Lucas Martín, que vuestra señoría ha enviado acá, y aunque hartos años antes había enviado con un Diego Velázquez poder para cobrar de el lo que me debía y una cédula para que no se llevasen derechos de lo que se vendió por mio, parece que no lo ha hecho antes. Me escribe que la ha dado a ejecutar y no querría que a río revuelto se perdiese lo que tan caro me cuesta. Suplico a vuestra señoría sea servido mandallo favorecer para que se halle claridad y verdad en lo que toca, sobre lo cual escribo con Bernardino de Romani, contador de Su Magestad y al dicho Diego Velázquez...

Esta referencia nos permite aproximarnos a la estrategia que adoptó el Obispo para tratar de solucionar sus problemas en el Perú. Confió en Diego Velázquez, mayordomo del preso Hernando Pizarro, para que le representase; señalando que Lucas Martín, más conocido por Martínez Vegaso, fue el depositario. No son menciones irrelevantes, pues Velázquez era de Jaraicejo²⁷, la villa de señorío del Obispo de Plasencia, y seguramente se habían tratado en múltiples ocasiones. Pero esto puede tener muchas lecturas. El caso de Lucas Martín –Vegaso– es diferente, pues este personaje sí estaba directamente involucrado en actividades navieras, al punto de ser el armador del primer buque de ayuda que recibió Valdivia en Chile.

26.- Pérez de Tudela, *Documento relativos a de Pedro de la Gasca...*, II, p. 597.

27.- Medina, *Colección de Documentos de Inéditos...*, VII, p. 7.

Hay una primera cuestión a solventar ¿Cuándo fue Lucas depositario de la suma en cuestión? ¿En 1541, fecha de la reclamación en Fuensalida o en 1549, cuando La Gasca puede intervenir? Da la sensación de que estamos hablando de la segunda opción, ya que existe una cesión de remate en 1541, en la que consta que el depositario era Hernando de Varela y posteriormente pasó a serlo el capitán Andrés Jiménez. Por último, sabemos que en la época de Almagro el Mozo el depositario era Miguel Cornejo²⁸. Debió acontecer que al acceder al cargo de teniente en Arequipa, en 1546, Lucas Martínez se hizo con los fondos.

Aprovecho para decir que siempre he datado la llegada del buque a Arequipa en razón a la real cédula de Fuensalida, por la que se ordenaba reponer los bienes y derechos incautados al buque de Don Gutierre. Es del 6 de septiembre del 1541. ¿Cómo pudo enterarse nuestro Obispo de estos hechos y hasta de los detalles jurídicos, si el buque estaba en Chile en febrero de ese año, en fecha inmediata a la fundación de Santiago?

Solamente hay una explicación²⁹: que los procuradores enviados de Arequipa a la Corte, que partieron hacia Lima y Panamá a mediados de octubre de 1540, lo pusieron al corriente. ¿Quiénes eran aquellos apoderados o procuradores? Pues el doctor Nava y el socio de Lucas Martínez, Alonso Ruiz de Albornoz, quienes recibieron varias reales cédulas en ese pueblo toledano³⁰ precisamente aquellos mismos días.

¿Cuándo llegó el buque al Perú? Entre mayo y septiembre de 1540. ¡Que periodo más convulso en Arequipa! Se refunda la ciudad, trasladándola desde Camaná, y Pedro Sancho de la Hoz es atrapado por una telaraña de procesos judiciales que evitan encontrar bastimentos para acompañar a Valdivia³¹. Estaban bien ocupados los alcaldes y sus alguaciles.

Esta explicación lleva aparejada la conclusión de que el buque sobrepasó la costa de Valparaíso muchos meses antes de que Valdivia llegara a ella. Los historiadores chilenos, que no Valdivia, trataron de acreditar una precedencia en la posesión basada en una evidente falsedad.

Indudablemente, algo debió suceder entre los cuñados de Tarapacá y Don Gutierre –o bien se pelearon o se conchabaron–, puesto que hay una realidad inexplicable: Alonso Ruiz de Albornoz fue beneficiario del mejor legado del testamento del Obispo

28.- Medina, *Colección de Documentos de Inéditos...*, VI, p. 302.

29.- Me he preocupado en revisar los despachos de buques en AGI, Indiferente General 1801m, y no encuentro buques en los que la noticia pudiera llegar antes de septiembre, salvo aquellos que partieron de Tierra Firme en febrero y marzo. Consideren el tiempo necesario para los procesos, remates y comunicaciones con Lima.

30.- La Real Cédula de concesión del título de ciudad a Arequipa se otorgó en Fuensalida a instancias de Ruiz, el 22 de septiembre de 1541. El mismo día concedían a la ciudad las penas de Cámara [Barriga, *Documentos para la historia...*, I, p. 146].

31.- Barriga, *Documentos para la historia...*, I, p. 74. Pleito de Luis Méndez con Pedro Sancho de la Hoz. 9/7/1540.

de Plasencia³², el señorío del lugar de Madroñera, valorado en varios miles de ducados, tras la heredera universal, su hermana Leonor, y siempre teniendo en cuenta que su hijo Francisco de Carvajal recibió la mayoría de las propiedades al constituirse el Mayorazgo de Carvajal.

Alonso Ruiz se había casado con la hermana de Lucas y llegó a ser regidor de Trujillo, la villa natal de los Pizarro, siendo originario³³ de Castronuevo (Zamora). Me parece inverosímil que llegara a tener una relación de afecto o cercanía, ni siquiera de negocios, con el Obispo, ya que representaban dos mundos alejadísimos. Ruiz era analfabeto. Tanto el Obispo como Vegaso y Ruiz estaban imbuidos de la doctrina jesuítica de “restitución”, que implicaba que para llegar al cielo debían reintegrar los bienes mal logrados. Esa puede ser una explicación, a costa de abrir otras muchas interrogantes.

Es simplista afiliar a Lucas Martínez al grupo pizarrista, al que era afín pero no incondicional. Le veremos entrar y salir, sin el menor empacho. Antes he relatado que Lucas presumía de haber impedido que Rojas y Gutiérrez enviaran un buque en auxilio de “La Entrada”. La deposición permite vislumbrar una gran tensión, más que zancadillas, entre el bando de Rojas y el de Monroy, y Lucas se posicionaba con su amigo Valdivia.

La perplejidad es mayor cuando nos enteramos de que Lucas también recibió mercedes de Vaca de Castro en los días que siguieron a la batalla de Chupas. Tenía un pleito por los indios Ubinas, con Noguero de Ulloa, y otro por los Carumas, con Hernán Bueno. Las cédulas en las que se ordenaba la devolución de estas encomiendas a Lucas Martínez son del 12 de diciembre del 1542³⁴, dos días antes del poder de Rojas a Cárdenas. Parece difícil que Vaca lo considerara un rival para sus designios. Un auténtico bodevil.

Alonso de Alvarado

Uno de los más desconcertantes episodios de las guerras civiles de Perú³⁵ tuvo por escenario la villa de Coca, señorío de los Fonseca, a unos 60 kilómetros de Valladolid, donde residía la corte del joven príncipe Felipe.

Resulta que un alguacil del Consejo de Indias llamado Juan de Urizar apresó en una posada a Martín Liçalde, vizcaíno, y a Juan de Alvarado, de Colindres. Llevaban cartas con letra de Alonso de Alvarado, habiendo escapado subrepticamente de la Corte, y enterrado en la cuadra de la venta en que se alojaban unos despachos que llevaban escondidos en los forros de sus ropajes.

32.- Julián Hoyas González, *Jaraicejo* (Cáceres, Cicon Ediciones, 1998), el dato proviene de la Chronohistoria de la Compañía de Jesús.

33.- James Lockhart, *Los de Cajamarca* (Lima, Editorial Milla Batres, 1987), II, p. 141.

34.- José de la Puente Brunke, *Encomienda y encomenderos en Perú* (Sevilla, Exma. Diputación de Sevilla, 1992), p. 414, nota 16. También AGI Justicia 436, N 7.

35.- AGI, Justicia 1174. N2 R 1, octubre de 1545

Apremiados, contaron que trabajaban para Alonso de Alvarado y Cristóbal de Barrientos, y que eran enviados al Perú con despachos para Gonzalo Pizarro, Diego de Aguilera y Hernando de Alvarado. También confesaron que se dirigían a Sevilla, pero que no seguían la ruta normal, a través de Extremadura, porque en Madrid iban a negociar con el Obispo de Plasencia. Ellos y sus jefes fueron encarcelados en Valladolid y después en Madrid. Este sumario sólo se aquietó y sobreseyó con la partida de La Gasca, al que acompañó Alonso de Alvarado.

El ya nombrado mariscal era por aquel entonces uno de los principales personajes en el Perú; había fundado Chachapoyas y San Juan de La Frontera, había tenido gran importancia en la guerra de Las Salinas, donde fue capitán general de los Pizarro, y peleó en Chupas como realista. En España estaba ocupado en obtener el hábito de caballero de Santiago e iba a emparentar con los Velasco, condestables de Castilla, por la intervención como componedora de la Duquesa de Frías. No era un don nadie. Además, había salido de Perú en 1543, por lo que no parecía estar implicado en la rebelión de Gonzalo Pizarro. Pero sin duda lo situaban en ese bando. Una curiosidad, el padre de Alonso de Alvarado era también comendador del Hospital del Rey, como Francisco de Ribera, el jefe de la expedición al Estrecho.

El fiscal Villalobos se querelló contra él, basándose en un proceso iniciado por Vaca de Castro en el Perú, anterior al levantamiento de los encomenderos contra las Leyes Nuevas. Tampoco es la única actuación contra el Mariscal³⁶. No conozco el nexo que existía entre Alvarado y Cristóbal de Barrientos, alcalde de Trujillo, a quien Blasco Núñez incautó sus bienes y le formó juicio de residencia.

Aquellos misteriosos mensajes y negociaciones llevaron a Don Alonso a la cárcel, con Barrientos y el resto de escuderos. Gonzalo Pizarro, el 17 de octubre de 1547, se mofaría de él en una carta³⁷. “Y si yo no hiciera lo que yo tengo entre manos, vuestra merced no viniera de España, sino que siempre lo tuvieran en prisiones, ni se casarían los hombres como quieren ya y vera la buena obra que yo hago a todos, así a los de acá como los de allá”.

¿De qué y por qué el Obispo de Plasencia debía negociar con ellos? No creo que sea demasiado aventurado señalar que el asunto del Arauco estaba en el orden del día. Habían transcurrido más de seis años desde que su flota abandonó Sevilla y Don Gutierre seguía, de alguna manera, inmerso en los asuntos peruanos. Finalmente, el mariscal Alonso de Alvarado salió libre y formó parte del séquito de La Gasca, con mando. Juan de Alvarado y Marroquín acabaron en Chile peleando en la guerra del Arauco con Martín Ruiz de Gamboa y Avendaño, cuñado del Mariscal.

Cuando hablemos del destino del barco aparecerán más relaciones con los Pizarro, y eso me lleva a afirmar que ésta pudo ser muy bien la causa de que Don Gutierre

36.- AGI/16414.66.3// Justicia, 1067. Con el capitán Alonso de Alvarado, vecino de Perú, sobre no haber obedecido ciertos mandatos del gobernador don Francisco de Pizarro. Dos piezas. 1545.

37.- Pérez de Tudela, *Documentos relativos a Pedro de la Gasca...*, II, p. 165, Lima 17/10/1547.

viera frustrado cualquier plan de recuperar su gobernación. Tiene su lógica ¿Quién mejor que la familia del gobernador de Perú para buscar apoyo? Esta es, quizás, la explicación que mejor encaja.

Existen dos buenos libros sobre estos mismos temas y no lo mencionan. La obra de Efraín Trelles³⁸ sobre Lucas Martínez Vegaso; y la de Rafael Varón sobre el emporio de los Pizarro³⁹. Ni siquiera lo valoran, pero así todo, creo que ésta es la pista correcta.

Habíamos dicho que el testimonio de Lucas Martínez ante los tribunales de La Gasca evidenciaba más que rivalidad enconada, una pelea entre los Pizarro y Diego de Rojas. Esto parece confirmarse en una carta de Hernando Pizarro a su hermano Gonzalo⁴⁰, escrita el 2 de diciembre de 1544. La noticia que menciona era posterior a julio de 1543, aunque dudosa: “Dice vuestra merced que le escribieron del Cuzco que Diego de Rojas había ahorcado a Pedro de Soria⁴¹. No debe ser así porque yo tengo cartas hechas en Arequipa de agosto y no dice tal. Si fuera verdad vuestra merced pida muy ahincadamente justicia sobre ello”. Luego prosigue: “Veo lo que escribe Rojas a vuestra merced. Todo es viento, porque ni el fue a las minas ni las vio; puesto que dijera verdad, lo cual no dice, no registrandolas ni tomando posesion ¿Qué derecho tiene a ellas?” Al parecer no se refiere a las minas de Porco, donde ambos contendientes tenían intereses, pero que estaban sobradamente registradas y explotadas. Es algo remoto y muy valioso, al punto de provocar muertes entre servidores de alto rango. Un detalle, da la sensación por el propio texto, que el mensajero que llevaba a Hernando Pizarro la carta del Cuzco era Diego Velázquez.

Por último, hay evidencia de que el mismo Gonzalo Pizarro pensaba dirigirse a Chile y el Arauco, como eventual escape ante la acometida de La Gasca. Don Pedro envió como avanzada a Pero Hernández Paniagua⁴², vecino de Plasencia, quien llegó a Lima a mediados del 1547. Fracasó en su intento de hacer que Gonzalo Pizarro depusiera su actitud, informándole a La Gasca, el 1º de agosto de aquel año, que le había espetado al rebelde:

Bien se sabe que vuestra señoría tiene pensamiento de irse a las Charcas y de allí a Chile, e crea que le seguirán hasta el estrecho de Magallanes y que allá le han de cortar la cabeza y si huye a lo de Diego de Rojas, que también dicen que vuestra señoría piensa irse allá, seguirle han hasta el Río de la Plata y allá se la cortarán, que en ninguna parte la han de dexar.

38.- Efraín Trelles Aréstegui, *Lucas Martínez Vegazo: funcionamiento de una encomienda peruana inicial* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1991).

39.- Rafael Varón Gabai, *La Ilusión del Poder* (Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1996).

40.- Pérez de Tudela, *Documentos relativos a Pedro de la Gasca.....*, I, pp. 167-168.

41.- Pedro de Soria era el mayordomo de los Pizarro en Porco.

42.- Es curioso que eligiesen y enviasen a este personaje para ser el primer embajador de Pedro de la Gasca en la Lima rebelde. Se había distinguido en la Rebelión de los Comuneros y fue uno de los principales culpados en Plasencia. Parece que enviaron un pirómano a apagar el fuego. Por otro lado, era cuñado de otro navegante de la Mar del Sur: Fray García Jofré de Loaisa, a quien habíamos mencionado como precursor de nuestro Obispo en capítulos anteriores de este trabajo.

Pedro José Dermit Martínez

No es la única referencia a la voluntad de Pizarro de marchar hacia Chile y el Arauco, y me extrañaría mucho que pensara en esa escapatoria si Valdivia le fuera hostil, pues tardaría algunos meses en darse cuenta de que éste ya no era una “hechura” de los Pizarro. Es cierto que Paniagua identifica a Rojas con el Río de la Plata. Es normal, ya que para 1547 se sabía que “La Entrada” había elegido entre sus objetivos el territorio al este de los Andes, en vez del Arauco.

Por cierto, si hemos dejado de lado la leyenda de la tribu perdida de la Patagonia, del capitán Argüello, o la estancia en Las Malvinas de una de las naos de esta expedición, ha sido porque estos hechos se ubican fuera de la Mar del Sur. Ello no impide que reconozcamos la importancia que tuvieron, como bien han señalado numerosos historiadores argentinos. Este mito, mal llamado de “Los Césares”, dio pie a la exploración y colonización de una vasta región del occidente argentino, a finales del siglo XVI.

Don Gutierre colaboró y negoció con el entorno de los Pizarro y muy bien pudieron proponerle una expedición conjunta o una cesión, para lo que contaban con muchas bazas interesantes, como la presencia de Valdivia a corta distancia del límite norte de la Gobernación del Estrecho, o la propiedad de diferentes buques que navegaban por la Mar del Sur.

Resumiendo, si bien no conocemos ninguna actuación de Don Gutierre dirigida a enviar una segunda expedición a su gobernación, hubo varios émulos y pudiera ser que se aliara con los Pizarro para aprovechar lo descubierto, que era muy deseado en el Perú.

Hemos dejado varias cuestiones para un próximo, y espero que último, artículo. ¿Qué hizo el virrey Mendoza?, ¿tuvo Don Gutierre alguna relación con Alvar Núñez Cabeza de Vaca, o con Pedro Sancho de la Hoz? Descubriremos lo que pasó con el buque, su artillería o sus pasajeros, y propondremos un listado de nombres de los marinos que pudieron haber dirigido la nao de Arequipa, trazado las cartas y escrito los memoriales. Dios mediante.

La Comisión Nacional del Antártico, impulsora de la actividad antártica argentina

Eugenio A. Genest*

En este trabajo se ponen de manifiesto las acciones emprendidas por la Comisión Nacional del Antártico tendientes a la difusión del quehacer antártico argentino y como elemento directriz de la actividad argentina en el continente antártico.

Se informará sobre sus orígenes institucionales y su evolución en sus casi treinta años de funcionamiento. En este tiempo, y debido a la cambiante situación internacional, veremos como ésta fue repercutiendo tanto en su estructura interna como en los nuevos participantes que se van incorporando al quehacer antártico argentino.

Fue a través de sus “Comunicados”, verdaderas presentaciones de los antecedentes argentinos en la actividad antártica, que tendieron a crear conciencia a nivel popular de estas acciones, por lo general muy poco conocidas en esos momentos, y nos animamos a decir que en la actualidad.

A partir de 1904 la República Argentina se había hecho cargo de unas instalaciones y un observatorio meteorológico y magnético de la expedición privada escocesa del doctor William S. Bruce, en la isla Laurie de las Orcadas del Sur, denominándola Base Orcadas. Habiendo mantenido su ocupación de manera permanente desde entonces, se ha convertido en la única base antártica que puede exhibir este récord.

Se debe tener en cuenta que frente al Sector Antártico Argentino, pretendido por nuestro país, existían otros reclamos: el británico y el chileno. En relación con ellos podemos mencionar que el británico se superpone totalmente con el argentino, y respecto del chileno, éste se superpone en parte.

Para superar estas superposiciones se ensayaron distintos tipos de soluciones. Realizaré una sucinta mención de las mismas.

El problema con los británicos fue de difícil solución, puesto que los mismos fundaban sus derechos en la ocupación ilegal de las Islas Malvinas y se habían llegado a producir enfrentamientos armados en algunas oportunidades en los veranos australes,

* Jefe del Departamento de Política Antártica de la Dirección Nacional del Antártico, Argentina. El presente trabajo fue presentado en el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en Lima, del 19 al 22 de setiembre del 2005, en el marco de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

épocas en que las naves de la marina británica se encontraban patrullando aguas antárticas y los buques de la armada argentina se encontraban reabasteciendo las instalaciones antárticas; no podemos dejar de mencionar que los aliados de la Segunda Guerra Mundial veían en las aguas antárticas una zona de protección para embarcaciones alemanas, y recelaban de la posición argentina frente al conflicto mundial.

Respecto a Chile y a su superposición de reclamos territoriales antárticos, la solución vino dada por medio de acuerdos diplomáticos fundados en notas reversales intercambiadas entre ambos gobiernos, y tendientes a la delimitación de las pretensiones de los dos países en lo que denominaron a partir de 1941 como la “Antártida Sudamericana”.

El gobierno de Noruega había organizado para el año 1939, en la ciudad de Bergen, un “Congreso de Exploración Polar y una Exposición Polar Internacional”. Para asegurar la participación argentina en dicho evento, el gobierno nacional creó un organismo asesor en cuestiones polares que se denominó “Comisión Consultiva Argentina para los Asuntos de las Regiones Antárticas”. Esta comisión fue establecida por el decreto N° 35,821, del 15 de julio de 1939, y se encontraba integrada por representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, de Marina y de Agricultura. Ni el congreso ni la exposición pudieron realizarse debido a la Segunda Guerra Mundial. Esta primera comisión puede considerarse como el origen de la Comisión Nacional del Antártico.

Por otra parte, la Armada en 1939 aprobó un plan general de ocupación y administración efectiva de las tierras continentales del Sector Antártico Argentino, y de exploración gradual de todos los frentes naturales. Una vez que se produjo la reorganización de la Comisión del Antártico, la Armada decidió reestructurar su plan de 1939 y agregó nuevos objetivos de carácter marcadamente geográficos, y tendientes siempre a ir aumentando la libertad de acción de los medios destinados al área. Este plan naval reestructurado estuvo vigente hasta 1951. Fue en virtud de este plan que se adquirieron nuevas unidades navales para incrementar la presencia argentina en la Antártida.

Posteriormente, el 30 de abril de 1940 se creó en la Comisión Nacional del Antártico, por decreto N° 61,852 M./40 del Poder Ejecutivo Nacional (presidencia del doctor Roberto Ortiz), bajo la dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, para centralizar y tener a su cargo la consideración y asesoramiento de todos los asuntos relativos al amparo y desenvolvimiento de los intereses argentinos en el Antártico.

Se le encomendó la realización de estudios de carácter integral sobre el estado de los problemas de la Antártida y su vinculación con los intereses argentinos, debiendo proponer al Poder Ejecutivo un plan de acción que comprendiera todos los aspectos en el asunto, tanto en el orden interno como internacional. En este decreto fue designado el doctor Isidoro Ruiz Moreno como su primer presidente.

En 1940 el gobierno de Chile formaliza su reclamo de territorio antártico mediante un decreto de su presidente Aguirre Cerda, que define a la “Antártica Chilena” o “Territorio Antártico Chileno” al espacio comprendido entre los meridianos de 53° y 90° de longitud oeste.

Esta Comisión Nacional del Antártico, mediante sus “comunicados”, sentó las bases para el futuro accionar antártico nacional, a la vez que en repetidas oportunidades puso de manifiesto los derechos argentinos en la Antártica, y las acciones realizadas por sus ciudadanos para reafirmar en distintos foros internacionales las pretensiones soberanas del país sobre la Antártida.

Además de otras consideraciones, como la necesidad de contar con un mayor equipamiento y de reforzar a la Comisión del Antártico; estimaba que para el futuro se debían tomar las medidas necesarias para que otros organismos militares y civiles del Estado se encargaran de la continuación o desarrollo de otras actividades ya que las mismas, según entendía la Armada, no podían ser de su monopolio.

Puesta en marcha la Comisión, se observó que para que su funcionamiento fuera más eficiente se hacía necesario contar con un mayor número de miembros, y para que se incorporaran a ella especialistas en temas científicos, económicos y militares, se aprueba y pone en vigencia el decreto N° 8507/46 (23/3/1946), que reorganiza la Comisión Nacional del Antártico, incrementando el número de sus miembros permanentes con representantes del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, Ministerio de Guerra, Ministerio de Marina, Ministerio de Agricultura y de la Secretaría de Aeronáutica. José Manuel Moneta, del Servicio Meteorológico Nacional y con gran experiencia antártica, fue designado secretario de la Comisión.

El 18 de agosto de 1943 (decreto N° 5626) se crea la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, debiendo ocupar este cargo un oficial superior de la Armada nombrado por el Poder Ejecutivo. Su jurisdicción fue establecida posteriormente por el decreto 9905/48, quedando comprendidas bajo su autoridad, además del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, los territorios nacionales del Sector Antártico y de las islas del Atlántico no explícitamente comprendidas dentro de la jurisdicción de otra autoridad nacional.

En septiembre de 1946, la Armada comunicó al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto sus puntos de vista en todo lo atinente a la actividad de la República en la Antártida. Entre otros aspectos contenidos en la opinión naval deben mencionarse los siguientes elementos: desde su creación en 1940, la Comisión Nacional del Antártico había tenido una actuación muy meritoria, pero sus estudios, conclusiones y recomendaciones no habían sido oficializados y, por lo tanto, el país se encontraba con respecto a la posesión del territorio antártico en la misma situación que en el año 1940. Es decir, no se había hecho nada efectivo que condujera a legalizar la situación jurídica de esa parte de nuestro territorio.

Al respecto, proponía se dictara un nuevo decreto que ampliara la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, extendiéndola a las tierras antárticas e islas comprendidas en el sector sobre el cual afirmamos nuestra soberanía,; origen del decreto 9905 del 7 de abril de 1948, ya mencionado.

En la temporada 1946-1947 se creó la segunda base argentina en la Antártida, el Destacamento Naval Melchior; y en la temporada 1947-1948 se construyó el destacamento Naval Decepción. Para el relevo anual de las dotaciones que la Armada y

Eugenio A. Genest

algunas instituciones científicas argentinas enviaban a la Base Orcadas, fueron utilizadas la corbeta *Uruguay* (1904-1922) y varios buques mercantes fletados especialmente. A partir de la década del cuarenta la Armada dio inicio a lo que ha dado en denominarse las campañas antárticas anuales.

La construcción del destacamento naval en Decepción suscitó un enfrentamiento con Gran Bretaña, llegando a producirse una demostración naval entre ambas flotas, sin mayores consecuencias. Fue durante esta campaña que se llevó a cabo, por parte de la Armada, la “Primera Gran Expedición Antártica Argentina”.

Con posterioridad, y por el decreto N° 14,062/47, del 24/5/1947, se crea bajo la dependencia de la Comisión Nacional del Antártico, la Subcomisión Islas Malvinas e Islas Georgias del Sur.

Es a partir de esta década que, teniendo en cuenta la situación internacional en relación con la Antártica, se abrió una etapa de marcado desarrollo de las actividades antárticas argentinas, estableciéndose paulatinamente diversas instalaciones durante sucesivas campañas antárticas anuales.

Estas campañas tenían y tienen como objetivo, además de las tareas científico-técnicas, reaprovisionar con víveres, combustibles, materiales de construcción, equipos técnicos y científicos, y con todo aquello que fuere necesario para apoyar las actividades que se ha planificado realizar, tanto en las zonas de influencia de las bases como por los grupos de trabajo en campamentos.

La Armada debe ser considerada como pionera en dichas actividades, ya que por las características geográficas propias de la Antártida era la que contaba con la experiencia y los medios más apropiados para llevar a cabo las primeras incursiones en sus islas y costas. Desde 1901 venía incursionando en el área, en la construcción y puesta en funcionamiento del Observatorio de la Isla de los Estados y en las expediciones de rescate de la expedición sueca del *Antarctic*, en 1903, por la corbeta *Uruguay*; el envío de otra expedición para tener noticias de la expedición del doctor Charcot; la compra y acondicionamiento de un buque para el relevo del personal de Orcadas, y el posterior relevo del personal y reaprovisionamiento anual de dicha base.

Otro elemento de gran importancia y que es necesario destacar fue la publicación en 1940, por el Instituto Geográfico Militar, del mapa de nuestro territorio incluyendo al Sector Antártico sobre el que la República Argentina mantiene derechos, limitado por los meridianos 25° y 74° de longitud oeste de Greenwich. Este mapa fue realizado en Escala 1:2.500.000, siendo complementado con el de la Zona Austral, en escala 1:5.000.000.

En el seno de la Comisión Nacional del Antártico, la Marina propuso un plan de estudios e instalación de bases, y al año siguiente el Servicio de Hidrografía Naval planificó reconocimientos, levantamientos y balizamientos en apoyo de dicho plan, intensificando de esta forma la Argentina su acción antártica.

Durante la misma década fueron de gran importancia, en cuanto a las reafirmaciones de la soberanía argentina en el Sector Antártico, las campañas antárticas de 1941-1942 y 1942-1943, realizadas en el *1° de Mayo*, bajo el comando del capitán de fragata Alberto

J. Oddera, la primera; y del capitán Silvano Harriague, la segunda. En la primera de estas expediciones se instaló el faro “1° de Mayo” en la isla Lambda, y una baliza en punta Gallows; dejándose en las islas Decepción, Melchior y en el islote Trípode, testimonios de la presencia argentina y de sus derechos soberanos sobre el Sector Antártico; realizando también el primer relevamiento aerofotográfico del área navegada.

En la campaña de 1943, el *1° de Mayo* continuó realizando acciones que testimoniaran la presencia argentina en la región y nuestros derechos sobre la misma en Puerto Lockroy (archipiélago de Palmer) y en Bahía Margarita. Al inspeccionar los testimonios dejados por la expedición del capitán Oddera en Decepción, se comprobó que habían sido destruidos y reemplazados por documentos que aseguraban la pertenencia de la región a Su Majestad Británica.

Estas manifestaciones de derechos soberanos de la República fueron interpretadas por el gobierno británico como una agresión a sus “legítimos títulos” sobre la región, producto de su ocupación por la fuerza de las Malvinas en el siglo pasado; por lo cual decidieron retirarlos del área antártica y dejarlos en Montevideo. Estas acciones británicas fueron realizadas dentro del marco establecido por la denominada “Operación Tabarín”, con el objetivo de impedir cualquier instalación permanente en el continente antártico, actividades que se realizaron en los veranos de 1943-1944 y 1944-1945.

Durante el verano de 1948, nuestro gobierno dispuso que las unidades de la Flota de Mar tomaran rumbo a la Antártida con el objeto de reafirmar los derechos argentinos sobre el territorio antártico reclamado. Participaron los cruceros *Almirante Brown* y *25 de Mayo*, además de los destructores *Misiones*, *Entre Ríos*, *Santa Cruz*, *San Luis*, *Mendoza* y *Cervantes*.

Es a partir de esta acción que, por decreto N° 6752 de 1948, fue designado como “Mar de la Flota” al que hasta ese entonces figuraba en nuestras cartas como mar o estrecho de Bransfield.

Con posterioridad, y con la participación del Ejército, se da comienzo a otro momento importante de la ocupación del territorio antártico, iniciándose con la fundación de bases que sirvieran de puntos de apoyo para la penetración del continente y poder llegar de esta manera al Polo Sur, lugar donde se encuentra el vértice de nuestro reclamo territorial.

Por decreto N° 2492, del 9 de febrero de 1951, el Poder Ejecutivo encarga al Ministerio de Asuntos Técnicos el envío de una expedición científica a la Antártida Continental, con el objetivo de reafirmar ante el mundo su soberanía sobre el sector que por derecho le corresponde. Designa, asimismo, al coronel Pujato como jefe de esta expedición.

El 17 de abril de 1951, por decreto N° 7338/51, se crea el Instituto Antártico Argentino “Coronel D. Hernán Pujato”, puesto que era necesario contar con una entidad especializada que en forma permanente oriente, controle, dirija o ejecute las investigaciones y estudios de carácter científico-técnico vinculados con la Antártida.

Fue durante el año 1951 que, al dictarse una nueva ley de ministerios, se observó que algunos organismos, no obstante tratar habitualmente cuestiones vinculadas con la

Eugenio A. Genest

Antártida, no se encontraban representados en la Comisión Nacional del Antártico. Fue por ello que el decreto N° 17.383 M. 419 del 4/9/1951, modificó su composición incorporando representantes de los siguientes ministerios: Relaciones Exteriores y Culto, Defensa Nacional, Ejército, Marina, Aeronáutica, Agricultura y Ganadería, Industria y Comercio, Educación, Comunicaciones y Asuntos Técnicos.

Por otra parte, por decreto N° 2855, del 18 de julio de 1952, el Instituto Antártico pasó a depender del Ministerio de Defensa Nacional, y al crearse la Secretaría de Defensa Nacional, el 22 de julio de 1954, formó parte de la misma hasta su disolución. Por decreto N° 313, del 13 de enero de 1956, el Instituto Antártico Argentino pasó a depender del Estado Mayor de Coordinación, y el 6 de enero de 1956 por el Decreto N° 1311 fue adscrito al Ministerio de Marina.

Esta superposición fue superada en los aspectos atinentes a futuros enfrentamientos bélicos a través de la firma de acuerdos entre los tres gobiernos (acuerdos tripartitos anuales) a partir de 1949, renovados anualmente, comprometiéndose a no enviar naves de guerra al sur del paralelo de 60° de latitud sur. Estos acuerdos encontraron también adhesión del gobierno de Estados Unidos de América, que veía con agrado la superación de posibles conflictos en esta región.

La década del cuarenta fue un momento de gran importancia y trascendencia para el futuro político del continente antártico. A pesar de que en dicha década tuvo lugar la parte más violenta y el final de la gran conflagración mundial, que involucraba a casi todos los países con intereses antárticos, sus gobiernos no descuidaron su preocupación por este continente. Basta mencionar las expediciones del almirante norteamericano Byrd y el constante patrullaje británico en la zona.

Argentina y Chile, no comprometidos en la Guerra Mundial, debieron actuar muy activamente en los aspectos diplomáticos frente al gobierno británico. Durante esta década, Argentina tuvo un intenso intercambio de notas de protesta por las actividades británicas en la zona, puesto que se consideró que estas actividades estaban en contra de sus verdaderos y reales derechos sobre la región. Existen numerosas publicaciones que hacen un profundo análisis de este período.

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial se intentó avanzar con la teoría de que la Antártida debía ser establecida y administrada como una especie de área internacional conjunta, una especie de *terra comunis* para contrarrestar las reclamaciones formuladas. La idea de internacionalización se fundaba, por lo menos en apariencia, en el deseo de evitar conflictos internacionales por las demandas territoriales y, por otra parte, se intentaba asegurar que ningún estado fuera capaz de ejercer prerrogativas nacionales y soberanía, excluyendo a otros estados del área.

Por otra parte, como se observa en los antecedentes existentes, las sucesivas propuestas de solución a los conflictos de las soberanías antárticas generados desde el gobierno de los Estados Unidos, habían encontrado apoyo únicamente en el Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda, países que en esa época eran marcadamente dependientes en su política exterior de la corona británica, y hallaron una gran oposición fundamentalmente del gobierno de la Argentina.

Frente a estos fracasos diplomáticos, tanto los Estados Unidos como el Reino Unido comenzaron a aplicar una nueva estrategia, utilizando la influencia de sus hombres de ciencia en diversas organizaciones internacionales. Fue así como presionaron al Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU) para que recomendara la realización de un Año Geofísico Internacional que debía de llevar a cabo la observación de los fenómenos geofísicos sobre todo el planeta, pero concentrándose especialmente sobre la Antártida. En la segunda parte de la década del 50 se comienza con la organización del Año Geofísico Internacional, antecedente previo a la firma del Tratado Antártico, y la puesta en marcha de este acuerdo significó un cambio fundamental en la forma de ver las acciones realizadas en el continente antártico con posterioridad al mismo. El Año Geofísico marcó una nueva etapa en la visión internacional del continente antártico; ya que a partir de entonces el debate sobre esta problemática sería realizado únicamente desde la perspectiva de lograr mayores conocimientos científicos respecto de los singulares procesos antárticos. En una palabra, a la etapa de conquista y ocupación del continente le sucede un momento donde lo único que prima es la investigación científica de manera cooperativa y coordinada internacionalmente.

El Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU) tuvo a su cargo la coordinación de las tareas por medio de un comité especial que creó y que fue denominado Comité Científico de Investigaciones Antárticas (SCAR) en 1956.

El Año Geofísico Internacional se llevó a cabo entre el 1º de julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958. Durante este lapso funcionaron cincuenta y cinco observatorios en la Antártida e islas subantárticas.

Por decreto N° 11,836, del 3 de junio de 1956, se creó la Comisión Nacional del Año Geofísico Internacional, para coordinar las actividades científicas de todas las instituciones argentinas comprometidas en esta gran tarea internacional. El Instituto Antártico Argentino, entre otras muchas instituciones nacionales, formó parte de esta Comisión. En el decreto de referencia se expresa: “que es de interés nacional asegurar una amplia y eficiente participación argentina en estas actividades, contribuyendo así a un conocimiento más completo de los regímenes naturales de todo el territorio nacional, en especial también de su sector antártico”.

Es sorprendente comprobar que ante la inminencia de la realización del Año Geofísico, nuestro país recién el 28 de febrero de 1957, por decreto N° 2,191, determinó los límites del Sector Antártico Argentino, entre los 25º y 74º oeste y el paralelo 60º sur; al establecer el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Grandes logros se obtuvieron a nivel científico-técnico con la realización del Año Geofísico, lo que motivó, entre otros aspectos, que el esquema de libertad de investigación científica, cooperación internacional, intercambio de personal, informaciones y resultados fueran adoptados, desde otro punto de vista, en el logro político de este ensayo de convivencia pacífica obtenido en plena Guerra Fría que fue la negociación, en la Conferencia Antártica de Washington, convocada por los Estados Unidos en 1959 y la posterior firma y entrada en vigencia el 23 de junio de 1961 del Tratado Antártico.

Eugenio A. Genest

El Tratado Antártico fue ratificado por la Argentina mediante la ley N° 15,802, del 25 de abril de 1961, y el 23 de junio del mismo año se efectuó el depósito del instrumento de ratificación ante el Departamento de Estado de los Estados Unidos, gobierno depositario de dicho acuerdo.

Frente a esta nueva situación antártica internacional, la Argentina reestructuró su organización interna y para ello tendió a centralizar su accionar, por lo que dictó la Ley 18,513, del 31 de diciembre de 1969, que sentó las bases orgánicas y funcionales respecto de la actividad antártica argentina, colocando como centro de gravedad a la actividad científico y técnica. Asimismo, el nuevo organismo fue creado bajo la órbita del Ministerio de Defensa. Por esta ley se crea la Dirección Nacional del Antártico, con el Instituto Antártico Argentino como su órgano científico. En uno de sus artículos finales se da por concluido el accionar de la Comisión Nacional del Antártico.

La Colombie: patrie de trois mers

Miguel Gómez Martínez*

Colombie: Patrie de Trois Mers. Le titre est tiré d'une célèbre exposition photographique colombienne. Mon pays a la chance de verser sur les deux océans les plus importants, le Pacifique et l'Atlantique. C'est peut être l'une de ses plus grandes forces stratégiques. Mais nous aimons affirmer que nous possédons en outre un troisième océan: notre richesse fluviale. Il est difficile de comprendre notre déroulement historique, économique et social sans tenir compte de cette dimension de mers internes, qui, comme des canaux de communication, unissent et séparent les régions, qui irriguent nos terres, qui détruisent avec leur force, qui donnent la vie et régulent notre croissance. La Colombie est bien donc un pays de trois mers.

C'est un défi que de parler devant des spécialistes de l'importance maritime de la Colombie et de l'influence de la France dans le développement de nos mers. Il existe très peu de travaux et de documentation sur ce sujet.

J'ai cherché pendant des mois, avec les moyens dont je dispose et mes capacités académiques limitées, des informations sur l'évolution de notre politique océanique. Je dois dire que je n'ai pas trouvé grand chose sur les relations maritimes entre la France et la Colombie. Très frustré, j'ai continué à chercher et j'ai enfin trouvé que notre histoire est attachée à des faits qui ont marqué le futur de la Colombie et sur lesquels je voudrais faire aujourd'hui quelques commentaires avant d'entamer une réflexion sur l'absence d'une vraie politique maritime dans mon pays.

Bien sur, j'ai trouvé des études sur la délimitation des zones frontalières de nos mers territoriales. Notre pays possède des frontières maritimes avec neuf nations (Equateur, Panama, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Venezuela, Jamaïque, Haïti et la République Dominicaine) et a signé un nombre égal de traités afin d'affirmer sa souveraineté territoriale. Tout au long du XIX ème mais surtout au XX siècle se développa une gestion diplomatique chargée de préciser les limites de notre pays dans les mers. La détermination des distances dans le globe terrestre a toujours été l'un des

* Texto de la conferencia presentada por el embajador de Colombia en Francia en la reunión del Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima, del Instituto Católico de París, llevada a cabo el 16 de marzo del 2003.

thèmes les plus complexes et techniques de la politique frontalière. A mesure que se perfectionnent les instruments d'enregistrement, les mesures sont chaque fois plus précises, sans être jamais exactes. C'est comme si la Terre, en sa grandeur, se refusait d'être limitée par l'homme. La présence de géographes français a été très utile pour préciser les limites respectives. Différentes commissions ont agi en tant qu'expert lors des délimitations maritimes colombiennes.

Sur cet aspect de la délimitation frontalière, la France a aussi eu un rôle primordial. L'un des jalons de notre histoire diplomatique est l'arbitrage Loubet en septembre 1900. Proféré par le président français de l'époque, Emile Loubet, l'arbitrage définit la frontière entre la Colombie et le Costa Rica. Je souhaiterais m'appuyer sur la carte et rappeler qu'à cette époque, le territoire de la Colombie comprenait ce qui est aujourd'hui la République du Panama. L'arbitrage Loubet a été très important car il a fixé les bases de la politique colombienne de délimitation de ses frontières maritimes dans les Caraïbes. En reconnaissant que la Colombie exerçait, depuis 1822, sa souveraineté sur l'archipel de San Andrés, Providencia et Santa Catalina, et les îlots rocheux de Roncador, Quitasueño et Serranía, l'arbitrage définit ce qui sera la zone d'influence de la Colombie dans cette vaste région océanique. Sans aucun doute, l'arbitrage Loubet a été un fait transcendantal dans l'histoire diplomatique colombienne et constitue le point de départ de la vocation maritime.

Au sein des relations entre la Colombie et la France, le projet du canal interocéanique de Panama revêt une importance capitale. On a beaucoup écrit sur cette œuvre d'ingénierie que tant d'effets produisit en France et en Colombie. Il n'est pas dans mon intention d'entrer dans les détails de cette période passionnante ni de raconter cette merveilleuse aventure que fut la Compagnie Interocéanique du Canal de Panama. Les colombiens, défiant la Doctrine Monroe en vigueur au XIX siècle, d'après laquelle l'Europe ne devait pas s'immiscer dans les affaires américaines, préférèrent confier les travaux à ceux qui avaient creusé avec succès le Canal de Suez. Notre pays choisit le diplomate français Ferdinand de Lesseps pour construire ce projet pharaonique qui changea l'équilibre géo-stratégique du monde.

L'histoire accorde une grande importance aux difficultés que le projet dut surmonter. Face à une nature sauvage, harcelé par les maladies et les difficultés financières, Lesseps ne put pas terminer ce qui devait être son œuvre la plus importante. Mais l'histoire est bien claire, l'erreur principale de Lesseps et de la Colombie fut de nature politique. Ils sous estimèrent l'ambition croissante de la puissance américaine. Lorsque le Président américain, James Monroe affirma en 1823 le principe qui devint doctrine diplomatique selon lequel « L'Amérique est pour les américains », il asseyait les bases de ce qui serait et continue d'être l'un des axes de la politique extérieure des Etats Unis dans le continent américain. A diverses occasions, la Doctrine Monroe a été employée pour invoquer l'isolationnisme des Etats Unis. Plus récemment elle a été utilisée comme soutien théorique afin d'exercer des actions interventionnistes.

La faillite de la Compagnie du Canal de Panama secoua les ciments de la Troisième République Française. Pour la Colombie, le coût fut encore plus élevé. Nous perdîmes

la souveraineté d'une partie très significative de notre territoire et le control d'une infrastructure qui marquerait le cours de la navigation maritime mondiale. Ce n'est pas non plus l'objet de cet exposé que de creuser sur les conséquences de la séparation de Panama dans la vie politique colombienne. Il suffit certainement de signaler que la blessure qui en découla fut profonde. Une génération entière de colombiens a subi le poids historique d'avoir permis cette perte de souveraineté. Mon grand père, le Président Laureano Gómez, commença sa carrière publique dans la Chambre de Représentants en exigeant un jugement de responsabilités politiques à ceux qui avaient alors la responsabilité de protéger l'intégrité du territoire national. Toute sa vie publique fut marquée par l'obsession de construire une République forte et vigoureuse qui n'aurait jamais à se confronter à nouveau à la triste humiliation qui fût celle de la perte de Panama et de son Canal interocéanique. Le traumatisme du Canal est un fantôme qui unit le passé de la France et celui de la Colombie. Comme tout fantôme, il réapparaît périodiquement afin d'encaisser la dette non soldée de notre histoire.

Finalement, je voudrais faire ressortir un autre aspect conjoint de la France et la Colombie unies par la mer. La Colombie fut l'une des premières nations à exiger l'extension de la plate-forme continentale de 12 à 200 milles. Avec l'Equateur et le Pérou ils assirent les bases de ce qui devait devenir la norme de la délimitation moderne des frontières maritimes. Dans ce processus, la Colombie a été conseillée par le juriste français Prosper Weil. Le professeur Weil est l'une des gloires du droit international maritime, probablement l'expert le plus prestigieux à niveau mondial dans ce délicat et passionnant domaine. Il est notre spécialiste en la matière et ses conseils et recommandations ont toujours été un acquis important dans la définition de notre politique étrangère. Le professeur Weil est une référence obligée de notre politique maritime. Avec l'analyste politique et historien Daniel Pecaut, il est certainement aujourd'hui le français qui a, par ses travaux et réflexions, le plus d'influence dans la politique colombienne.

* * * * *

Je souhaiterais vous décrire maintenant ce qui a été l'influence maritime dans notre développement. Je dois commencer avec une affirmation grave et pleine de conséquences: malgré l'importance de nos côtes baignées par les deux principaux océans de la planète, la Colombie est un pays qui s'est développé dos à la mer. A la différence d'autres pays, l'axe économique et politique du pays, se trouve à l'intérieur des terres. C'est la raison pour laquelle, la Colombie, avant d'être un pays des Caraïbes ou du Pacifique, est un pays Andin. C'est l'une des particularités de notre histoire et très certainement l'une de ses carences les plus graves. Nous avons ignoré la mer et ce qu'elle représente. Nous ne connaissons pas son potentiel économique ni stratégique, comme si ce n'était qu'un endroit agréable pour se reposer et bronzer.

Nonobstant les 1300 kilomètres de côtes sur le Pacifique et les 1600 sur l'Atlantique, l'histoire de la Colombie s'est développée dans les montagnes et non pas sur les plages.

La Conquête espagnole fut une épopée gigantesque qui consista à remonter les grands fleuves, Magdalena et Cauca, pour arriver aux plaines élevées de l'intérieur où le climat n'est pas tropical et où la nature est moins agressive. Il n'est donc pas étonnant que la capitale du pays soit très près de son centre géographique, à plus de 2600 mètres de hauteur sur la mer et loin, très loin des côtes. Nous n'avons pas depuis 120 ans un seul Président qui soit né sur le littoral colombien. Le centre économique est concentré dans un triangle intérieur de Bogota, Medellin et Cali, les trois principales villes et centres industriels du pays. Le café, qui fut pendant près d'un siècle notre produit drapeau, est récolté dans les montagnes. Le pétrole doit être transporté, à travers un long réseau d'oléoducs, depuis des lointaines régions de l'intérieur jusqu'aux ports pour son embarquement. Les émeraudes, l'autre des symboles nationaux, sont produites à l'intérieur du pays. Même si cela paraît invraisemblable et digne du réalisme magique de García Marquez, le plus important constructeur de bateaux et embarcations de Colombie, se trouve à Medellin qui est appelé en Colombie « Capital de la montagne » et situé à plusieurs centaines de kilomètres de la mer !!! Les bateaux sont donc acheminés par camion jusqu'à la mer.

On pourrait croire que notre pays peut se passer de ses côtes. C'est, sans doute, l'un de ses malheurs et l'une des erreurs les plus coûteuses historiquement. Car un pays comme la Colombie ne peut pas vivre ni se développer sans exploiter l'immense richesse de ses côtes et océans. Toutes les études modernes sur la compétitivité démontrent que les activités qui se localisent dans les régions côtières profitent un maximum des économies d'échelle et des avantages logistiques dérivés du commerce en matières premières, biens et services. Un pays comme la Colombie n'exploite pour sa croissance économique que de façon marginale, sa situation géographique enviable.

Sur l'Atlantique nous avons une croissance côtière inégale. Trois villes dominent la vie du littoral. Barranquilla, qui est un port sur le Fleuve Magdalena près de son embouchure, a eu un important développement industriel freiné par des problèmes permanents de tirant d'eau du canal d'accès. Cartagène, vrai bijou architectonique, est, dans le monde entier, le meilleur exemple de ville fortifiée. Construites pour protéger la ville des attaques constants des pirates et des corsaires, les murailles de Cartagène des Indes est l'un des plus beaux sites de l'architecture coloniale espagnole. La ville possède aujourd'hui, en outre, un port efficace et un développement industriel dû à des industries comme le pétrole, la pétrochimie et la métal-mécanique, dont leur compétitivité nécessite une efficacité portuaire. Plus au nord se trouve Santa Marta qui possède d'importantes installations touristiques et, tout près, l'un des plus beaux parcs naturels de la Colombie: le Parque Tayrona où se réunissent la mer et un impressionnant nœud montagneux du nom de Sierra Nevada. C'est là que se trouvent les plus hauts sommets de notre pays. Santa Marta est un port spécialisé dans l'exportation du charbon qui vient de l'intérieur des terres. Si nous continuons notre trajet jusqu'à la frontière nord avec le Venezuela, nous trouvons un port exclusivement industriel, Puerto Bolivar, par lequel transite, pour exportation, la plupart du charbon produit par notre pays. Nous sommes actuellement les deuxièmes exportateurs mondiaux de cette matière première,

et très certainement nous seront les premiers dans quelques années. Près de la frontière avec le Panama nous avons le Golfe d'Uraba, qui est le principal port pour l'exportation de bananes, dont la Colombie est aussi le 2^{ème} exportateur mondial.

La Côte Pacifique a été la grande oubliée de notre développement. Pendant le XIX siècle, nous regardions l'Europe depuis nos montagnes, et nous recevions toute l'influence française et anglaise qui a marqué profondément notre croissance industrielle et culturelle. Mais vint la décadence des grands empire coloniaux. Avec le changement de pouvoir, nous commençâmes à regarder vers le nord. Il est évident que l'histoire du XX siècle fut marquée par l'influence croissante des Etats Unis dans notre développement. La Colombie ne suivit pas le cours de l'évolution géo-stratégique. A la fin de la Deuxième Guerre Mondiale et à mesure que l'Atlantique cessait d'être le centre du pouvoir économique, la splendeur de l'Extrême Orient se hissait avec ses économies dynamiques et modernes, avec son potentiel démographique et ses immenses nécessités insatisfaites. Au lieu de regarder vers le Pacifique, les colombiens continuaient de regarder le nord et nous avons ainsi perdu l'occasion de développer cette façade ouest de notre pays.

Nous avons deux ports sur le Pacifique: Buenaventura et Tumaco. Le premier fut le plus important jusqu'à il y a peu d'années avant d'être remplacé par l'efficacité de la société portuaire de Cartagène. Le nord de notre côte pacifique est vierge. Sauf la base navale du Pacifique, nous avons un littoral beau et sauvage avec des plages interminables bordées par la forêt vierge. Cette région possède un immense trésor de minéraux tels que l'or et le platine; une réserve hydrique sans pareil dans le monde et une des faunes et flores des plus variées que l'on puisse imaginer. C'est le vrai tropique dans toute sa splendeur. La frontière avec le Panama, connue comme le bouchon du Darien, continue d'être aujourd'hui inexpugnable pour l'homme. Les travaux pour la pénétrer et pour développer des voies de communication ont échoué. A une époque, l'on imagina la possibilité de construire un canal interocéanique qui unirait les fleuves Atrato et San Juan permettant ainsi le transit de bateaux avec un tirant d'eau très supérieur à ceux qui peuvent emprunter le Canal de Panama actuellement. Malheureusement, les études à ce sujet ne furent jamais terminées et l'œuvre n'est pas à ce jour prévue dans les plans du développement colombien.

Finalement, je souhaiterais vous parler de notre troisième océan: notre richesse fluviale. La Colombie possède la troisième richesse hydrographique de la planète. La longueur et le débit de ses fleuves est notable. Trois des dix fleuves les plus importants au point de vue débit au monde, se trouvent en territoire colombien. Il est plus clair chaque jour que l'eau sera, dans les prochaines décennies et siècles à venir, un élément de grande valeur stratégique.

Notre topographie est traversée par trois chaînes montagneuses. Dans leurs vallées il existe des artères fluviales très importantes qui vont du Sud au Nord. De l'ouest à l'est de notre géographie, se trouvent les fleuves San Juan et Atrato entre la Cordillère occidentale et le Pacifique. Le fleuve Cauca coule entre les Cordillères Occidentale et Centrale et le Magdalena, le plus long du pays, entre les Cordillères Centrale et Orientale.

Miguel Gómez Martínez

Mais les grandes fleuves se trouvent aussi dans les plaines de l'Est. Arauca, Meta et Orinoco sont les plus importants. Plus au sud, vers la zone amazonienne, se trouvent le Caquetá, Putumayo, et naturellement, l'Amazone. Dans ces grandes plaines, les fleuves sont plus larges et pleins de force. Ce sont des vraies autoroutes fluviales. En hiver, ils constituent le seul moyen de communication. En été, ils sont la base de l'irrigation pour l'agriculture et l'élevage. Ces zones ont été pendant des années terrains de colonisation. Lors des dernières décennies, elles sont devenues de vraies ressources de produits agricoles pour la consommation de la population.

Je souhaiterais pouvoir vous décrire la beauté de ces paysages. L'exubérance tropicale les rend magiques. Le soleil et la chaleur sont écrasants. Les bruits sont étonnants et musicaux. Les couleurs sont vives et diverses. La nature nous laisse sans voix. On pourrait croire que Dieu a perdu la raison tellement sa générosité a été grande dans cette région.

Je voulu vous parler aujourd'hui de mon pays, la Colombie, une nation méconnue dont les médias ne rapportent que de mauvaises nouvelles. Je souhaiterais vous dire que, au-delà des titres des journaux où il n'est mention que de violence et d'enlèvements, c'est un pays avec des gens qui travaillent et qui ont de l'esprit. J'ai voulu, avec mes grandes limitations d'expression, vous traduire la richesse de son littoral et de ses montagnes, vous dire combien ses plaines sont vertes, ses vallées profondes et ses rivières puissantes.

Je souhaiterais que la presse parle un jour de mon pays en d'autres termes. Tous les colombiens voudraient pouvoir se rappeler de ces temps difficiles comme des jours anciens et révolus. Nous travaillons avec patriotisme pour faire diminuer la violence et nous ouvrir un espace de paix et prospérité. Je suis sûr que nous réussirons. Nous sommes un pays combatif. Nous avons beaucoup souffert, c'est pour quoi nous connaissons le prix élevé que nous avons et sommes en train de payer pour reprendre notre pays des mains des violents.

Mes derniers mots sont pour vous remercier de votre patience de ce soir. Je vous invite à découvrir mon pays. Le seul risque que vous encourrez c'est celui d'en tomber amoureux.

La captura de los fuertes de Valdivia por Lord Thomas Alexander Cochrane

Mario Guisande*

Si la incursión del corsario inglés Francis Drake en 1578 tuvo el efecto de un terremoto en la corte española, no fue menos cuando por 1643 el almirante holandés Enrique Brower pasó por el Estrecho de Magallanes y desembarcó en las cercanías de Valdivia con el firme propósito de establecer allí una colonia holandesa. Si su plan no fructificó fue porque las provisiones escasearon y porque los araucanos los hostilizaron tanto que desistieron de su empeño. Aun así, estuvieron dos meses sin que ninguna fuerza española los molestara.

Ante estos hechos, la corona española vislumbró que si no fortificaba adecuadamente el estuario del río Valdivia más temprano que tarde otra potencia europea tomaría posesión de este estratégico enclave.

Las obras fueron ejecutadas a contar de 1645 y se conformó una cadena de fuertes enlazados entre sí, asentados en ambas orillas del río, que hacían imposible el ingreso de toda nave enemiga a la ciudad de Valdivia. Este complejo militar era el candado que mantenía cerrado y a buen recaudo todo el extremo sur de la América colonial española.

Los trabajos comenzaron con la construcción de las baterías que entrecruzaban sus fuegos en el centro de la bahía. Cien años más tarde se agregaron nuevas fortificaciones para la defensa de la boca de la bahía y de las playas.

Situación política de Chile en 1819

Convencido el director supremo de Chile, don Bernardo O'Higgins, que aunque se había logrado la libertad en 1818 en la batalla de Maipú, no sería posible conservarla sin el dominio del mar, se abocó a la tarea de crear una escuadra grande y poderosa, para con ella y las tropas que transportaría, libertar al Perú.

Los agentes chilenos en Europa contrataron a Lord Cochrane para que viajase a Chile, junto a su familia, para establecerse en el país y hacerse cargo de la escuadra con el grado de almirante. Era Lord Cochrane por aquel entonces el marino más reputado del imperio inglés y había caído en desgracia acusado injustamente de una maquinación dolosa en la bolsa de valores de Londres.

* Investigador chileno. Ponencia presentada en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima 10 al 12 de noviembre del 2004.

Lord Cochrane estaba al día sobre la situación política estratégica de América del Sur. Coincidió con O'Higgins en que la captura de la plaza fuerte de Valdivia, el bloqueo del Callao y la destrucción de la escuadra española eran importantes, porque ambas plazas servían de base al tráfico marítimo peninsular y virreinal, pudiendo desde Lima despachar expediciones de recuperación a Chile, y la base de Valdivia brindaba pleno apoyo a las montoneras realistas que amagaban todo el sur chileno, lo que significaba una sangría de tropas, pertrechos y pérdidas económicas cuantiosas por el saqueo y la destrucción.

La captura de los fuertes y la ciudad de Valdivia aparecían entonces como un objetivo primordial para la naciente república chilena, aunque parecía una empresa a todas luces imposible.

Valdivia y sus fortalezas, el objetivo

Diecisiete fortalezas (castillos y baterías), con más de ciento veinte cañones, cuyos tiros rasantes y de altura se entrecruzaban en todos los sentidos, magníficamente amunicionadas, constituían el complejo que era llamado desde el siglo XVII “el antemural y la llave del Pacífico”, también le llamaban “El Gibraltar de Sudamérica”. La ciudad de Valdivia, ubicada al fondo del complejo militar, servía de base y asiento a la guarnición española.

Gobernador de la Provincia, y por eso jefe de las fuerzas, era el coronel Manuel Montoya, quien con cuarenta años de servicio, setenta años de edad y manco por añadidura, no era el jefe más indicado para defender dicha guarnición. Fue puesto allí por el gobernador español Mariano Osorio, durante la Reconquista Española, para “descanso de su avanzada edad”. En vez de quedarse a dirigir la defensa, huyó hacia Valdivia y de ahí a Chiloé, donde falleció a los pocos años.

Comandante del Batallón Cantabria y del Castillo de Corral era el coronel Fausto del Hoyo, de treinta y nueve años, con amplia experiencia militar en Europa y Chile. Su valiente comportamiento en la breve pero inútil defensa de su puesto lo avaló el testimonio del propio Cochrane.

Comandante del Fuerte San Carlos era el coronel Clemente Lantaño, quien ante el ataque de los patriotas reunió las fuerzas de los fuertes ubicados más al sur y los concentró. Herido en la acción, huyó hacia Valdivia. En el futuro fue montonero y su valor fue admirado aun por sus enemigos.

Bajo las órdenes de estos jefes había una dotación de cuarenta y cinco oficiales, algunos de muy noble alcurnia, cuya conducta... no siempre fue correspondiendo con su graduación.

Las unidades españolas, que totalizaban setecientos nueve hombres, eran las siguientes:

- Batallón Cantabria (mayoría de españoles veteranos de la guerra con Francia) 166 soldados
- Real Cuerpo de Artillería (españoles) 219 soldados
- Batallón Valdivia (mayoría de criollos valdivianos) 417 soldados

Batallón Cazadores Dragones de la Reina (criollos de Concepción) 107 soldados

Los soldados realistas estaban bien motivados y entrenados, y el 84% de ellos cubría los fuertes de la ribera occidental, dotando el resto el Castillo de Niebla. Sin embargo, la guarnición era insuficiente para todo el complejo defensivo, que necesitaba no menos de 1,440 artilleros y 2,880 soldados.

La mayor parte de la artillería disponible disparaba proyectiles de 24 libras (11 kilos), dotando las principales fortalezas. Se trataba de cañones de bronce o hierro colado, al igual que las balas que disparaban, que también podían ser puestas al rojo vivo en hornillos de las que algunos fuertes disponían. También había fuertes que podían disparar balas “ángel”, que eran unos proyectiles divididos en dos partes, unidas por una cadena, que al salir del cañón seguían una trayectoria errática, girando locamente, rompiendo a su paso obenques, arboladura, cureñas y naturalmente artilleros y marinos sin distinción de rangos.

Valdivia se presentaba absolutamente inexpugnable por vía marítima, siendo técnicamente imposible tomarla por tierra.

El reconocimiento y los aprestos

Algo que debemos dejar en claro es que las relaciones de Cochrane con algunos funcionarios chilenos no fueron las mejores. Esto se debió a un mal entendido afán de lucro personal por parte del Almirante. En toda Europa la carrera de oficial naval traía aparejada la opción de buenas ganancias por el efectivo pago de las “presas” que hacían las naves de guerra. Esto era interpretado por el ministro de Defensa chileno, José Ignacio Zenteno, como “avaricia”. No es menos cierto que muchas veces Chile no cumplió sus compromisos con las tripulaciones, retrasando el pago de las presas y los sueldos, y mezquinando los abastecimientos más esenciales. Ante esta situación, Cochrane le comunicó al gobierno que estando “falto de los artículos más indispensables para la Escuadra, he decidido procurarlos tomándolos al enemigo”.

En algún momento, y con pleno éxito, ensayó en la bahía de Valparaíso unos cohetes incendiarios con los cuales esperaba destruir la escuadra hispana anclada al abrigo de los fuertes del Callao. No obstante, el referido ataque fracasó estrepitosamente al no funcionar los cohetes. El fiasco fue descomunal. Lo que había pasado era que, para ahorrar costos, los operarios especializados habían sido reemplazados por prisioneros realistas, y éstos habían saboteado los cohetes.

Grande fue el desencanto del almirante, y ante ello, según dice en una carta: “el pueblo chileno esperaba imposibles, y yo anduve cavilando en mi mente el modo de ejecutar algo que los satisficiera y aquietase mi amor propio herido”.

Las operaciones sobre los puertos de Pisco y Santa, y la incursión contra Guayaquil, le proveyeron de arroz, azúcar, aguardiente, aguada y animales en pie, junto a la captura de valiosas presas de naves. Bien provisto de víveres y pertrechos navales, Cochrane decidió capturar Valdivia, pero sin comunicarlo al gobierno chileno, pues temía que se lo prohibiesen por ser demasiado arriesgado, y además por no malograr el factor sorpresa. Alguien dijo una vez que tres chilenos podrían guardar un secreto...

siempre y cuando dos de ellos estuvieran muertos.

El 17 de enero de 1820 Cochrane, a bordo de la fragata *O'Higgins*, y enarbolando pabellón español, arribó a Valdivia, siendo confundida su nave con la fragata *Prueba*, cuya llegada se esperaba. Cochrane pidió “práctico” y éste le fue enviado con un oficial y cuatro soldados, que fueron tomados prisioneros y proporcionaron muchos datos importantes. Con la ayuda del práctico (que seguramente tenía una bayoneta apoyada en las costillas), Cochrane pudo hacer un prolijo reconocimiento del puerto y su acceso. Al no retornar el práctico, el oficial y los soldados, los realistas empezaron a sospechar que la nave arribada podía ser enemiga. Abrieron fuego contra ella pero Cochrane pudo ponerse fuera de su alcance. El 19 de enero de 1820 se divisó una nave en la lejanía. Era el bergantín *Potrillo* que había zarpado del Callao con destino a Chiloé y Valdivia. Traía dinero para el pago de las tropas, así como provisiones y pasajeros. Fue apresado sin dificultades y quedó al mando del teniente Cobberrt, primer oficial de la *O'Higgins*. El *Potrillo* había sido la segunda unidad naval chilena, siendo entregada por sus oficiales a las fuerzas realistas. El botín fue importante, pero más importante aún fueron las cartas náuticas de Valdivia, trazadas por José de Moraleda, que sumadas a la “ayuda” del práctico, le permitirían al Almirante penetrar en Valdivia sin encallar.

Con su presa, Cochrane se dirigió al puerto de Penco, en Concepción, a fin de solicitar el apoyo del coronel Ramón Freire, gobernador de la Provincia. Con el reconocimiento que había hecho, y sabiendo que la guarnición española era escasa, el plan parecía factible. Freire adoptó el plan con gran entusiasmo y puso a disposición de Cochrane doscientos cincuenta hombres seleccionados, de los batallones de línea 1º de Chile y 3º de Arauco. Estas tropas estaban al mando del mayor Jorge Beauchef, antiguo oficial de Napoleón, quien había entrado al servicio de Chile y era poseedor de una extraordinaria capacidad militar y valentía.

El *Potrillo* fue despachado a Valparaíso con oficios de Cochrane y Freire para *O'Higgins*, informándole del plan. También hubo oficios para el ministro de Guerra y Marina, Zenteno, pero sólo hablaban de la presa hecha, del reconocimiento al Río Valdivia, y de cierta acción de Freire que sería apoyada por Cochrane.

Un inoportuno desastre

Todo preparado. Se embarcó a la tropa, que ignoraba el destino de la expedición, sólo se les dijo que era un desembarco en algún punto de la costa en apoyo al coronel Freire.

A la *O'Higgins* se agregaron en el puerto de Talcahuano dos naves más: la goleta chilena *Moctezuma*, del capitán Robert Casey; y el bergantín argentino *Intrépido*, con su capitán Thomas Carter. Se agregaron a las fuerzas de desembarco sesenta infantes de marina al mando de William Miller. El más joven de los oficiales de esta fuerza era el subteniente Francisco Vidal, de nacionalidad peruana, quien se había embarcado en la escuadra durante su primer crucero.

Zarparon por fin la noche del 28 de enero de 1820. El mando de la *O'Higgins* era ejercido por el propio Cochrane, pues el teniente Cobberrt se había ido con el *Potrillo*

y otro teniente estaba arrestado. Cuando se retiró a descansar, dejó a cargo de la nave al único teniente disponible, con el encargo de que apenas soplara la brisa lo despertara. El teniente también se fue a dormir y traspasó el mando a un guardiamarina, quien no pudo controlar el buque y lo hizo encallar en unos arrecifes, al norte de la isla Santa María.

El Almirante se hizo cargo de la situación: calmó a la gente, logró zafar la nave de la trampa mortal, pero el agua entraba a raudales por el casco dañado. Puso a trabajar a todo el mundo en las bombas, arreglándolas él mismo cuando fallaron, pues el carpintero no pudo hacerlo. La *O'Higgins* tenía metro y medio de agua en sus bodegas y era preciso desalojarla, cosa que se logró con el esfuerzo de todos los que se encontraban a bordo. El sueño del teniente había resultado muy caro: toda la pólvora se mojó y quedó inútil, quedaron sólo los tiros que los soldados tenían en sus cartucheras.

Con un buque averiado, sin pólvora para los fusiles y los cañones, la *O'Higgins* podía ser hundida por cualquier bergantín atrevido. La situación no podía ser peor y sólo la conocían Cochrane, Beaucheff y Miller. Cualquier otro comandante hubiera abortado la operación. Eso era lo más sensato, pero Cochrane apretó los dientes, miró fijo al contramaestre y le dijo: “fije el rumbo al 180”.

La tripulación advirtió el viraje al sur, pero no sabían que iban en un buque sin pólvora, que se dirigía a capturar la mayor fortaleza española de América. Era una aventura insensata, que ni el más loco de los estrategas podría haber diseñado.

El asalto

Redactadas las instrucciones para los comandantes y establecido el santo y seña, Cochrane se trasladó con las tropas de desembarco a los dos buques pequeños y ordenó a la *O'Higgins* mantenerse fuera del puerto por ser ya conocida por los españoles.

A las 4 de la tarde del 3 de febrero de 1820 se presentaron las dos naves frente a la Aguada del Inglés (el punto más débil de tierra, al comienzo de la ribera suroeste), luciendo en sus picos de mesana la bandera española. Nuevamente pidieron práctico y desde tierra les dijeron que enviaran un bote. Se les contestó: “somos de una flota que viene desde España. Perdimos todos nuestros botes en el Cabo de Hornos”. Fue el instante que eligió la mala suerte para presentarse: uno de los botes que estaba amarrado a las naves, del lado que los españoles no podían ver... se soltó y derivó. ¡Desde tierra comenzaron a disparar! La marejada golpeaba con fuerza contra los roqueríos. Cochrane llamó a Miller y Beaucheff y les ordenó desembarcar, poniéndose ambos en acción de inmediato.

Los botes con los 325 atacantes se acercaron a la playa bajo la protección artillera del *Intrépido* y de la *Moctezuma*. Los disparos de las naves se estrellaban en las rocas, hiriendo a los defensores. Todos llegaron a tierra y capturaron los fuertes de ese sector. Se disparó muy poco, casi todo el ataque fue cargando con bayoneta calada.

Para ese entonces ya había caído la noche, el tiempo preferido por Cochrane para sus empresas. Todo el ataque se hizo por la parte de atrás de los fuertes del suroeste,

Mario Guisande

que fueron tomados uno a uno, con mucha rapidez. Los realistas no atinaron a emplear ninguna de las defensas calculadas, y al retirarse de un fuerte a otro, hasta llegar al Castillo de Corral, no clavaron los cañones ni inutilizaron la munición. La sorpresa, la oscuridad y la rapidez, les impidió darse cuenta del número cierto de los atacantes.

Poco después de la medianoche del 3 de febrero de 1820, los chilenos estaban ante las puertas traseras del Castillo de Corral. En menos de media hora todo había terminado. Algunos defensores se embarcaron en botes para dirigirse a Valdivia, otros se rindieron. El Almirante dirigió toda la acción desde un pequeño botecito, manteniéndose en contacto por señales o la voz, por medio de bocina, con los jefes de la tropa.

Al rayar el alba, el bergantín y la goleta fondearon en Corral, siendo cañoneados desde el Fuerte de Niebla. Cochrane ordenó a su tropa cruzar a la otra orilla para apoderarse del ganado, dejar aisladas a esas guarniciones, sitiadas por tierra y mar, y sin alimentos, y seguir luego hacia la ciudad de Valdivia.

En esa bella mañana ingresó al estuario de Valdivia la fragata *O'Higgins*, siempre con mucha agua en su interior, por lo que su casco se veía sumergido mucho más arriba de la línea normal de flotación. Esto fue interpretado por los realistas como que venía sobrecargada con tropa de desembarco y con armamento, llevándolos a abandonar el Fuerte de Niebla y huir hacia Valdivia.

En ese instante, la Diosa Fortuna, fiel compañera de los valientes, decidió hacer su aporte. Apareció un bote con bandera blanca de parlamento y un representante de los vecinos avisó que las tropas habían huido con los caudales públicos, después de asesinar a supuestos patriotas y robar sus casas. Como ahora el populacho quería hacer lo mismo con las casas de los realistas, rogaban la ocupación de la ciudad. Cochrane llegó a Valdivia y la ocupó militarmente, designando un gobierno civil provisorio.

El regreso

Sólo el 6 de febrero de 1820 despachó Cochrane los primeros partes oficiales de la toma de Valdivia. Fueron enviados al coronel Freire, en Concepción, quien los despachó por tierra hacia Santiago, siendo publicados el 17 de febrero de 1820 en un número extraordinario de la *Gazeta*. Por su parte, el *Telégrafo* destinó muchas páginas a la hazaña. La alegría fue general y el prestigio de Cochrane no sólo se recuperó, sino que fue elevado mucho más alto.

El 29 de febrero el gobierno envió a las naves *Independencia* y *Araucano* a Valdivia para iniciar la reparación de la *O'Higgins*, que seguía en peligro de hundirse. También llevaron artilleros y tropas, pues se temía un ataque de la escuadra del virrey del Perú.

La noticia se expandió por toda América y también Europa. El *Times*, de Londres, publicó extensas relaciones sobre la captura de Valdivia por los patriotas dirigidos por un almirante británico. Se ordenó la acuñación de una medalla conmemorativa en oro y plata para los oficiales que participaron en la acción.

Donde hubo problemas fue en el pago de las presas. El gobierno chileno estimó que no correspondía pagar porque era la restauración de una parte del territorio nacional.

El autor de la idea fue Bernardo Monteagudo, de quién, hasta donde conozco, lo único bueno que hizo en su vida fue la fundación de la Biblioteca de Lima. El asesinato de los jefes militares españoles capturados en Maipú, en San Luis, Argentina, es la mancha más negra de toda la Independencia de América y es obra de Monteagudo.

Es bien conocido que los archipiélagos de Chiloé y Juan Fernández, así como el complejo de Valdivia, dependían directamente, a través de Lima, de la metrópoli madrileña.

Los oficiales ingleses pretendían que se les liquidara como se hacía en Inglaterra y nunca lograron que se les pagara lo que en justicia les correspondía. Cochrane sólo logró que se pagaran los sueldos atrasados de la escuadra y le fue regalada una hacienda (que jamás ocupó) cerca de la ciudad y puerto de Concepción. Veinticinco años más tarde, el gobierno chileno le pagó a Lord Cochrane seis mil libras esterlinas por sus servicios, y le concedió el sueldo de almirante de por vida.

Trascendencia

La toma de Valdivia, fuera del formidable golpe material y psicológico que significó para el poder español en el Pacífico, representó una nueva expectativa para la guerra de la independencia chilena en el sur, ya que de Valdivia recibían ayuda o asilo las montoneras que luchaban en nombre del rey. Importaba también la eliminación de una base de apoyo y abastecimiento al Virreinato del Perú, para su conexión marítima con España.

Una campaña regular para tomarla habría sido tanto o más costosa que la Expedición Libertadora del Perú. La mayor ganancia para Chile y su incipiente independencia fue lograr el efectivo dominio desde el río Bio-Bio hasta el Canal de Chacao.

En Valdivia se capturó ciento veintiocho cañones, diez mil proyectiles, mil quintales de pólvora, ciento setenta mil balas de fusil, armas livianas, carpas de campaña, vestuario y un hospital; además del bergantín *Potrillo* y el transporte *Dolores*, vendido en Valparaíso en \$ 20,000. El palacio de gobierno fue prolijamente vaciado, sólo quedaron los muros, los pisos, los techos y las puertas... sin cerraduras. De las iglesias se obtuvo importante y preciosa riqueza en cuadros, oro, platería, ornamentos y preseas, de forma tal que según un informe: “No quedó ni un cáliz para decir misa”. Todo lo entregó Cochrane al gobierno.

La ciudad sufrió dos saqueos: uno por las tropas que huían y otro por el populacho. La ruina de la ciudad y toda la región duró treinta y tantos años, hasta que se inició la colonización alemana por 1850.

La toma de Valdivia y Corral, ejecutada con una fuerza tan reducida (más o menos 350 hombres), fue una brillante operación naval, por haber constituido una demostración clara del buen ejercicio del dominio del mar, proyectando su poder al conquistar un objetivo costero. Los valores humanos y castrenses que concurrieron fueron: iniciativa, creatividad, riesgo calculado, buen ejercicio del mando y singular valentía.

Los tres jefes extranjeros que dirigieron la acción lo destacan en sus memorias. William Miller dice en su parte del combate: “Me es imposible expresar una idea cabal

Mario Guisande

del valor desplegado por la pequeña fuerza empleada en la acción. Soldados veteranos no habrían demostrado mayor determinación”.

Por otra parte, libre la costa, con la sola excepción de un corsario español con base en Chiloé, se abrió convenientemente para el naciente comercio marítimo, tal como lo destacara el *Times* de Londres.

Para los chilenos de entonces y para sus descendientes hasta nosotros, la hazaña de Cochrane y su puñado de valientes nos legó una herencia de singular heroísmo, de capacidad profesional y de entrega a la causa de la Patria.

Bibliografía

Ávila Martel, Alamiro de. *Cochrane y la independencia del Pacífico* (Santiago, Editorial Universitaria, 1976).

Urzúa Merino, Luis. “Asalto y toma de Corral y Valdivia”, discurso de incorporación a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, 30 de noviembre de 2000.

Cochrane, Thomas Alexander. *Servicios navales que, en libertad al Chile y al Perú de la dominación española rindió el conde de Dundonald, gran cruz de la orden del Baño, de la Imperial brasileña y de la real de San Salvador de Grecia; almirante de la escuadra roja; contralmirante de la Gran Bretaña; & &* (London, James Ridgway, 1859).

Miller, Guillermo. *Memorias del General Guillermo Miller* (Lima, Editorial Arica, 1975), 2 volúmenes.

Feliú Cruz, Guillermo. *Las memorias militares del coronel Jorge Beauchef, 1817-1829: estudio histórico-crítico* (Santiago, Editorial del Pacífico, 1964).

El territorio antártico chileno y la ley n° 11,846: ¿cuestión de política interna o externa?

Mauricio Jara Fernández*

Al examinar la historia antártica chilena del siglo veinte¹ es posible observar un sinnúmero de relaciones entre el acontecer internacional y el accionar interno y, a su vez, cómo es que lo primero ejerce un incontrarrestable efecto en las decisiones nacionales, sean éstas bajo la forma de amenazas o de factores indirectos que obligaron a una respuesta chilena. Se trata, pues, de un conjunto de hechos muy bien encadenados y que en el caso puntual del proceso de delimitación y posterior incorporación administrativa del sector antártico al resto del país, no sólo es posible advertir con claridad, sino que además es el período histórico de mayor dinamismo de los actores interesados en la Antártica.

En efecto, la decisión del presidente Aguirre Cerda en 1940 para que Chile de una vez por todas resolviera y se pronunciara sobre la “cuestión antártica”, pendiente desde los comienzos del XX, y pudiera definir sus límites territoriales en la región polar que tempranamente Luis Risopatrón, en 1908, había denominado “Antártica Americana”,² tuvo importantes antecedentes administrativos nacionales e “inesperados” incentivos externos provenientes, principalmente, del norte de Europa y de Norteamérica a fines de la década de los treinta. Una época de acelerados cambios y del inicio de la Segunda Guerra Mundial.

Con seguridad, Aguirre Cerda estuvo al tanto de lo realizado por el ex presidente Jorge Montt y su ministro de Industria y Obras Públicas, Dávila Larraín, cuando en

* Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, Chile, Proyecto Fondecyt n° 1040187. Se agradece la colaboración del profesor Pablo Mancilla González. El presente trabajo fue presentado en el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en Lima, del 19 al 22 de setiembre del 2005, en el marco de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

- 1.- A modo de ejemplo, nos referimos a las obras de Antonio Huneeus Gana, Óscar Pinochet de la Barra, Óscar Vila Labra, Eugenio Orrrego Vicuña, Ramón Cañas Montalva, Humberto Barrera Valdebenito, Marcial Mora Miranda, Mario Barros van Buren, Jorge Berguño Barnes, Armando Braun Menéndez, Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, Mateo Martinic Beros, Francisco Orrego Vicuña, Enrique Cordovez Madariaga, etc.
- 2.- Luis Risopatrón Soto, “La Antártida Americana”, en *Anales de la Universidad*, t. CXXII (Santiago, enero-junio 1908), pp. 243-265.

1892 dictaron la Ordenanza de Pesca para reglamentar “el aprovechamiento de focas, lobos marinos y nutrias, semiextinguidos en las islas, islotes y roqueríos americanos y antárticos vecinos”³ ante el insistente “ir y venir” de cazadores de diferentes nacionalidades, europeos y norteamericanos preferentemente, en los mares australes y antárticos de incuestionable proyección geográfica nacional. Para el Presidente como para su Ministro, la idea era defender esos recursos y evitar que en razón de aquellos se pudieran instalar “otros” en esos parajes. También hubo de estar en su conocimiento el contenido del decreto supremo n° 3,310, de 31 de diciembre de 1902, dictado por el ex presidente Germán Riesco y su ministro de Industria y Obras Públicas, Gana Urzúa, en favor de Pedro Pablo Benavides, y en virtud del cual se autorizaba

*hacer toda clase de pesca, pero sólo en los períodos fijados en la ordenanza de 17 de agosto de 1892 y las que se dicten en lo sucesivo. En ningún caso y por ningún motivo podrá extenderse la pesca para el Norte, más allá de los límites señalados (Diego Ramírez situada a 56° 35' de latitud sur y San Ildefonso a 55° 53' de latitud sur), pero sí podrán efectuarse trabajos hacia el Sur indefinidamente*⁴

Fuera del revuelo que causó la medida para la oposición política de entonces, en febrero de 1906⁵ el presidente Riesco otorgó por decreto supremo n° 260, a los señores Fabry y de Toro Herrera, autorización para trabajar en “las Islas Shetland y tierras situadas más al Sur”⁶ y el 7 de julio próximo, junto a su ministro del Interior Prieto Hurtado, mediante el decreto supremo n° 2,905, aprobó los estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes.⁷ El 1° de diciembre de ese mismo año, el gobernador de Magallanes, capitán de navío Froilán González, a través de la resolución n° 1,314, “autorizó a la Sociedad para instalar una estación de pesca y recalado en las Islas Shetland del Sur. La Sociedad estableció su principal base ballenera en la Isla Decepción, y la mantuvo hasta 1914, dejando luego un depósito de carbón”⁸ fecha a partir de la cual los balleneros chilenos tuvieron que interrumpir su trabajo en ese lugar a causa del estallido de la Primera Guerra Mundial.

Así como estas disposiciones y autorizaciones no le fueron desconocidas al presidente Aguirre, menos todavía, creemos, pudieron ser las gestiones que los ex cancilleres Antonio Hunneus Gana y Federico Puga Borne realizaron durante las presidencias

- 3.- Óscar Pinochet de la Barra, “La Antártica Chilena y sus implicancias diplomáticas”, en Walter Sánchez y María Teresa Pereira, editores, *150 años de Política Exterior Chilena*, (Santiago, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Editorial Universitaria, 1977), p. 248.
- 4.- Pedro Romero Julio, *Síntesis de la historia antártica de Chile* (Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1985), p. 41, Colección ‘Terra Nostra’ n° 6.
- 5.- Germán Riesco, *Presidencia de Riesco 1901-1906* (Santiago, Imprenta Nascimento, 1950), pp. 137 y ss.
- 6.- Romero, *Síntesis de la historia antártica...*, pp. 42-43.
- 7.- Riesco, *Presidencia de Riesco...*, p. 271.
- 8.- Santiago Benadava, *Derecho Internacional Público* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1989), p. 147. 3ª edición actualizada, Manuales Jurídicos n° 69.

de Riesco y Montt, en favor de los intereses antárticos de Chile. Cada uno de ellos, y bajo circunstancias y apremios internacionales diferentes, supieron reivindicar y fortalecer muy adecuadamente y con extraordinaria previsión, la innegable posición austral-antártica del país.

A Huneeus Gana le correspondió el mérito de obtener de Argentina el reconocimiento internacional del título de Chile como país reclamante del continente antártico,⁹ a su vez que el de preparar una expedición chilena a la Antártica que, a pesar del apoyo general e inicial que obtuvo, no pudo llevarse a cabo por el terremoto de Valparaíso de agosto de 1906. Esta expedición, en buena parte, estuvo motivada por las del belga Gerlache en 1897, el inglés Scott en 1901, el germano von Drygalski en 1901, el sueco Nordenskjold en 1901-1903, el escocés Bruce en 1901-1905 y el francés Charcot en 1904-1905.

También a Huneeus se debe la creación de la primera Comisión Antártica Chilena en 1906, instancia asesora del Ministerio de Relaciones Exteriores “con el objeto de estudiar los mejores medios que podrían adoptarse para explorar y ocupar las islas y tierras situadas en la zona antártica americana, y de formar el presupuesto de los gastos que exigirían esas operaciones”,¹⁰ la cual estuvo integrada por el propio Huneeus, que la presidía, el astrónomo Alberto Obrecht, el general de ejército Jorge Boonen Rivera, el asesor letrado de la Cancillería Alejandro Álvarez, el ingeniero-geógrafo, director de la Oficina de Límites y Fronteras, Luis Risopatrón y el director de Material de la Armada, capitán de navío Arturo Wilson.

Así como un año antes el canciller Huneeus había recibido del propio presidente Riesco la instrucción de encaminar la cuestión antártica y emprender gestiones o conversaciones con Lorenzo Anadón, diplomático argentino en Santiago, para explorar y en lo posible convenir en acuerdos para ambos países en la Antártica, Puga Borne, en su calidad de ministro de Relaciones Exteriores del presidente Pedro Montt, también hizo esfuerzos, sin mayores éxitos, para alcanzar un acuerdo bilateral de límites con el representante trasandino. Este fallido “Proyecto Demarcatorio Chileno Argentino de la Antártica de 1907” que impulsó Puga, descansaba en la idea matriz que la península Antártica fuera dividida por una línea que corría de norte a sur, dejando dos zonas soberanas: una zona o sector occidental para Chile y otra zona o sector oriental para Argentina. Proyecto que, visto con la perspectiva del tiempo, no hace más que confirmar su originalidad y extraordinaria previsión para la época, y que sesenta y tantos años después, durante una visita del ex presidente Frei Montalvo, en enero de 1969, el intendente Mateo Martinic, en cuanto a conceptos geográficos y políticos, reflató en un incisivo informe titulado *Qué hacer en la Antártica*.¹¹

9.- Véanse: *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago, 1906), p. 9; y Antonio Huneeus Gana, *Antártida* (Santiago, Imprenta Chile, 1948).

10.- Óscar Pinochet de la Barra, *La Antártica Chilena* (Santiago, Editorial del Pacífico, 1955), pp. 102-103.

11.- Mateo Martinic Beros, *¿Qué hacer en la Antártica?* (Punta Arenas, Instituto de la Patagonia, 1972).

La fundación del Fuerte Bulnes en 1843, en la ribera norte del Estrecho de Magallanes, y que más tarde dio origen a la ciudad de Punta Arenas, había permitido formalizar y proyectar la presencia chilena hacia los territorios australes-antárticos. Con ello, el país tempranamente puso en práctica el principio del *uti possidetis juri* de 1810 y facilitó el posterior reconocimiento de su heredad colonial y preeminencia jurídica sobre esos vastos territorios que, como ya se ha señalado, obtuvo el canciller Huneeus de parte de Argentina.¹²

Hacia comienzos del gobierno del presidente Aguirre Cerda la situación chilena respecto de la Antártica era entre excepcional y expectante. Excepcional porque la Antártica, en cuanto a territorio austral de Chile, estaba proyectado en la república desde el ya mencionado pasado hispánico; además, desde comienzos del siglo veinte los mares y tierras antárticas estaban siendo objeto por parte de las autoridades nacionales de licencias y concesiones para que se desarrollaran actividades y explotaciones económicas en las Shetland del Sur y “hacia el sur indefinidamente”, habiéndose, incluso, obtenido el pleno reconocimiento de “país reclamante” por parte de Argentina en 1906. Por otro lado, si bien no se había logrado un acuerdo demarcatorio con Argentina en 1907, al menos, un año antes Chile había efectuado una expresa y trascendental reclamación por la Antártica. Sin embargo, y por otra parte, la situación generada por la Carta Patente Británica de 1908, y nueve años más tarde por un segundo documento para corregir el anterior, configuraron una nueva y expectante situación internacional antártica, conocida como la “carrera por las reclamaciones”, que rápidamente fue seguida por Nueva Zelanda en 1923; Argentina, sin realizar una demarcación de la Antártica propiamente tal entre 1925 y 1937, reclamó las Orcadas del Sur, las Georgias y las Malvinas; Francia en 1938; Alemania en 1938-1939 y Noruega en 1939.¹³ A través de documentos oficiales “unilaterales” y con la complicidad y/o apoyo británico, dichos gobiernos “reclamaron y delimitaron” sus sectores nacionales.¹⁴

12.- Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, *Breve Historia de las Fronteras de Chile* (Santiago, Editorial Universitaria, 1967), p. 99-103.

13.- Nos referimos a las cartas patentes de Gran Bretaña del 21 de julio de 1908, en donde se declaró un sector antártico y marítimo austral como dependencias de las Islas Falklands; y la del 28 de marzo de 1917, en la cual se enmendaba la de 1908 y se precisaba el sector comprendido entre los 20° y 80° de longitud oeste; Nueva Zelanda fijó en 1923 un sector de administración entre los 160° de longitud este y los 150° de longitud oeste; Argentina entre 1925 y 1937 hizo una serie de reclamaciones en función de su disputa territorial con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, comprendiendo las Islas Orcadas del Sur, las Georgias del Sur y las Malvinas; Francia decretó en 1938 un sector antártico denominado “Tierra Adelaida”, entre los 136° y 142° de longitud este; Alemania, reclamó y demarcó en 1938-1939, el sector llamado “Nueva Schwabenlandia”, comprendido entre los 140° longitud oeste y los 20° de longitud este.

14.- Jorge Berguño Barnes nos proporciona los conceptos y explicaciones adecuadas para entender esta problemática. Véase: “El Despertar de la Conciencia Antártica (1874-1914). Primera Parte: Origen y Desarrollo de la Cooperación Científica Internacional”, en *BACH*,

No obstante, tanto la invitación del país nórdico a la Exposición Polar de Bergen en 1938 y la comunicación de enero de 1939, informando que, mediante decreto real, Noruega había fijado como territorio antártico un sector entre los meridianos 45° este y 17° oeste de Greenwich,¹⁵ como también los memorandos del Departamento de Estado de agosto de 1939, en que se declaraba que “los Estados Unidos no pretende, en ninguna forma, lesionar derechos o intereses que pueda tener cualquiera República Americana en las regiones Antárticas”¹⁶ y, el segundo, de fecha 10 de enero de 1940, del presidente Roosevelt, constituyen piezas históricas fundamentales para comprender y dimensionar el entorno internacional en el cual se movió el presidente Aguirre respecto a esta materia, apenas recién asumida la primera magistratura del país. En este segundo memorando, el gobierno estadounidense, más que confidenciar lo que pensaba, pretendía que el gobierno chileno tuviera en cuenta que “Con el fin de evitar posibles complicaciones respecto de reclamaciones opuestas sobre las zonas del Antártico que el Servicio Antártico de los Estados Unidos está estudiando y reconociendo, actividades que pueden determinar la conveniencia de un establecimiento y su consideración para un mayor desarrollo, sería tal vez aconsejable que se hagan formales peticiones de soberanía sobre esas zonas. Se desea que dichas peticiones, para ser más eficaces, sean hechas por un gobierno individualmente y que, al ser confirmadas por el gobierno de los Estados Unidos, según el resultado de los estudios y reconocimientos descritos, los gobiernos de las otras Repúblicas Americanas sepan que aquellas peticiones serán consideradas como una garantía para que los gobiernos y ciudadanos de todas las Repúblicas Americanas participen en el desarrollo y utilización de tales recursos como los que puedan poseer las regiones reclamadas”.¹⁷

En otras palabras, el gobierno estadounidense le señalaba al chileno que dadas las circunstancias internacionales que afectaban a Europa con motivo de la guerra que allí se libraba, y la “certidumbre” que Alemania estaba merodeando el continente antártico a objeto de instalar bases de submarinos,¹⁸ su participación era más que comprensible

vol. 17, nº 2 (Santiago, noviembre de 1998), p. 2-13; y “El Despertar de la Conciencia Antártica (1874-1914). Segunda Parte: Los Orígenes del Litigio Internacional”, en *BACH*, vol. 18, nº 2 (Santiago, noviembre de 1999), p. 2-21.

15.- *Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago 1939), p. 270. Además, Laurence P. Kirwan, *Historia de las Exploraciones Polares* (Barcelona, Luis de Caralt editor, 2001), p. 415. Kirwan sostiene que Noruega tuvo que “pasar a la acción, espoleado por los trabajos de unos expedicionarios alemanes que, a las órdenes del capitán Alfred Ritscher, habían arribado a las costas de Prinsesse Astrid Kyst y Konprinsesse Martha Kyst”.

16.- Pinochet, “La Antártica Chilena...”, p. 254.

17.- Ídem, p. 255

18.- “Hitler ha cumplido su promesa de redoblar su ofensiva marítima”, en *La Unión*, Valparaíso, 25/10/1939, p. 4; “La campaña alemana en la Patagonia”, en *La Unión*, Valparaíso, 1/4/1939, p. 15; “Submarinos alemanes en el Atlántico”, en *La Unión*, Valparaíso, 3/3/1940, p. 1; y “Corsario alemán tiene su base en el Antártico”, en *La Unión*, Valparaíso, 1/5/1941, p. 5.

toda vez que se estaba amenazando la seguridad continental o del hemisferio occidental, y también porque su preocupación era totalmente justificada al poseer una larga experiencia y presencia antártica por lo menos desde 1928 a la fecha. Ciertamente, se estaban refiriendo a “Little America” de Richard Byrd, las primeras expediciones de Finn Ronne y Lincoln Elswort.¹⁹

Estas comunicaciones y sugestivas “insinuaciones internacionales”, fueron rápidamente entendidas por el gobierno chileno, el cual a través de la Cancillería respondió al gobierno noruego en 1938 que agradecía la invitación a participar en Bergen “atendida nuestra posición geográfica, los estudios realizados, nuestros intereses de todo orden en el Antártico”²⁰ e, igualmente, al acusar recibo de la nota de enero de 1939 de ese mismo gobierno europeo, la respuesta fue que dejaba a salvo cualquier “derecho que el gobierno de Chile pudiera hacer valer sobre los territorios antárticos en cuestión”.²¹

Como la Antártica estaba nuevamente atrayendo la atención de Europa y Estados Unidos, Aguirre Cerda estimó que lo mejor era constituir una comisión especial a cargo del prestigioso jurista y especialista en derecho internacional Julio Escudero Guzmán para que se abocara al estudio de todas aquellas informaciones y documentaciones que avalaran de manera irrefutable la vinculación histórica, jurídica y geográfica de Chile en la Antártica.²² La idea era actuar con decisión y sin pérdida de tiempo. Había que sacar lecciones de lo ocurrido en julio de 1908, y no olvidarlo en el futuro.

La propuesta de Julio Escudero, quien a partir de ese año se convirtió en uno de los consejeros y asesores antárticos de mayor notoriedad y respeto en el gobierno chileno hasta 1959, rápidamente se materializó y con fecha 6 de noviembre de 1940 se dictó el decreto que fijó los límites chilenos en la Antártica.²³ No obstante, cuatro días antes el propio Pedro Aguirre Cerda y el Canciller, a través del decreto n° 1,723, habían dispuesto que el Ministerio de Relaciones Exteriores “tomara conocimiento y resolviera sobre todos los asuntos, de cualquier naturaleza que fueran, relativos a la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico”.²⁴ Asunto no menos importante para la conducción de la política y coordinación de la temática antártica chilena hasta nuestros días.

19.- Mauricio Jara Fernández, “Estados Unidos y la Antártica: Visión de *La Unión* de Valparaíso, 1939-1947”, en *Estudios Norteamericanos*, Vol. 3, n° 3 (Santiago, 2004), p. 139-145.

20.- Pinochet, *La Antártica Chilena...*, p. 112.

21.- *Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago 1939), p. 267-269.

22.- El profesor de derecho e internacionalista Julio Escudero fue designado *ad honorem*, con fecha 7 de septiembre de 1939, mediante decreto n° 1,541, del ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

23.- El presidente Pedro Aguirre Cerda y el canciller Marcial Mora Miranda firmaron el 6 de noviembre de 1940 el decreto supremo N° 1,747, y se instruyó para que en los próximos días se comunicara esta decisión a la comunidad internacional. Además, *El Mercurio*, Santiago, 7/11/1940, p. 3.

24.- Romero, *Síntesis de la historia antártica...*, p. 9.

Las reacciones que provocó el Decreto Antártico a nivel internacional, si bien eran esperables, en especial por haber sido estimada una “declaración unilateral” por Argentina, ilícita por Gran Bretaña y sin respuesta directa de parte de Estados Unidos. Chile tenía que procurarse una salida a esta nueva situación internacional y evitar caer en inmovilismos o en obscuras encrucijadas, es decir, ante no hacer nada, era mejor hacer cualquier cosa. El rápido contacto e inicio de conversaciones con Argentina en 1941 afianzó las posiciones y facilitó un proceso de conversaciones y de defensa mutua durante todo los años cuarenta y cincuenta.²⁵ A este respecto, bástenos recordar, además de las conversaciones Escudero-Ruiz Moreno, de marzo de 1941, las declaraciones conjuntas de 21 de julio de 1947 de los cancilleres Juliet y Bramuglia y del 4 de marzo de 1948 entre los ministros de Relaciones Exteriores Vergara y La Rosa, respectivamente.²⁶

Por su parte, la política de instalación de refugios británicos en la Antártica, a partir de 1943, más allá de desmotivar o minimizar la voluntad chilena y argentina, sirvió para que ambos países organizaran expediciones en diciembre 1946 y enero-abril de 1947, por las cuales dejaron bases en la isla Gamma, archipiélago Melchior, y en la isla Greenwich, en las Shetland del Sur.²⁷ También durante 1943, el destacado militar, geopolítico y actor de primera línea en la causa chilena antártica, Ramón Cañas Montalva, a propósito de la conmemoración de los cien años de la fundación del Fuerte Bulnes, y así como lo había hecho en abril de 1940 para estimular a que el gobierno hiciera algo respecto de la Antártica,²⁸ escribió un completo informe sobre la situación económica y poblacional que se vivía en los territorios australes y el manifiesto abandono del centro del país. En este contexto, sostuvo que era necesario proceder a una nueva división administrativa para la región austral del país. En esta inédita propuesta de Cañas se integraba el Chile Austral bajo una sola gran unidad geográfica y administrativa y que abarcaba desde Chiloé hasta el Polo Sur: la llamada Zona Austral Antártica.²⁹

La construcción de una segunda base chilena en la península Antártica, en 1948, a cargo del Ejército de Chile, y de una tercera en Bahía Paraíso, Estrecho de Gerlache,

25.- Carlos Aramayo Alzerreca, *Historia de la Antártida* (Buenos Aires, Editorial Hemisferio, 1949), p. 164.

26.- *Ibidem*, p. 357-360.

27.- Miryam Colacrai de Trevisan, “Cambios y continuidades en la política antártica argentina, 1959-1983”, en *Revista Ciclos*, Vol. VII, n° 12 (Buenos Aires, primer semestre 1997), p. 206.

28.- Ramón Cañas Montalva, “Nuestra soberanía hacia el Antártico. Importancia de las rutas marítimas australes”, en *La Verdad*, Punta Arenas, 1 de abril de 1940, p. 3.

29.- Ramón Cañas Montalva, “Zona Austral Antártica”, en *Memorial del Ejército de Chile*, año XXXIX, n° 202-203 (Santiago, enero-febrero 1945), pp. 5-14; año XXXIX, n° 204-205 (marzo-abril 1945), pp. 51-57; año XXXIX, n° 206 (mayo-junio 1945), pp. 29-37; año XXXIX, n° 207 (julio-agosto 1945), pp. 27-37; año XXXIX, n° 208 (septiembre-octubre 1945), pp. 45-60; año XXXIX, n° 209 (noviembre-diciembre 1945), pp. 34-42; y año XXXIX, n° 210 (enero-febrero 1946), pp. 59-76.

en 1951, de la Fuerza Aérea de Chile, sin lugar a dudas, correspondió a la segunda etapa prevista por la Comisión Antártica Chilena entre 1948 y 1951 —como órgano de consulta y asesor del gobierno en materias antárticas, esta Comisión era heredera de la misma que en 1906 había creado el Canciller Huneus—. ³⁰ Dicho plan de ocupación estaba pensado como complementario a las comisiones anuales en el sector chileno, preferentemente en la zona occidental de la Península Antártica, a través de dotaciones de cada una de las ramas de las fuerzas armadas, acompañadas por personal científico. Esta idea, como sus posteriores procedimientos, fueron sugeridos por el representante chileno en Londres, Manuel Bianchi Hundían, en diciembre de 1946 y tenía por objeto perfeccionar los títulos jurídicos, históricos y geográficos y, fundamentalmente, poder “disuadir” con el simple y “supremo título de permanecer” en suelo antártico nacional a quienes quisieran o pretendieran arrebatarlo. ³¹

El tiempo transcurrido entre la demarcación del sector chileno antártico, en noviembre de 1940, y su incorporación político-administrativa definitiva al país, en junio de 1955 y julio de 1956, ³² se explica, necesariamente, a partir de dos importantes cuestiones. La primera correspondería a un aspecto jurídico que el propio Bianchi aludió desde Londres, cuando observó enfáticamente a la Cancillería en Santiago que era indispensable “permanecer de forma ininterrumpida” en la Antártica antes que dar el paso de la incorporación administrativa de tal modo de cumplir con un período de ocupación efectiva, ojalá superior a cinco o seis años. ³³ Con seguridad esta razón hizo que el presidente Gabriel González Videla, contra su propio interés personal, desistiera de la moción de ley que presentó ante el Congreso Nacional en 1948 para la creación de un Departamento Antártico al interior de la Provincia de Magallanes y con dos subdelegaciones, una con capital en Puerto Navarino, la del Beagle, y otra con capital en la Base O’Higgins, la de la Antártica Chilena. ³⁴ El segundo aspecto, de un carácter más político que jurídico, se refiere a la manera como fue visualizada la problemática antártica o mejor dicho la llamada “cuestión antártica” por los miembros del Ejecutivo como por los parlamentarios nacionales. A juzgar por el contenido de los debates par-

30.- El historiador diplomático chileno Mario Barros van Buren estima que el ex-canciller Antonio Huneus Gana, además de ser un “internacionalista de fama mundial”, habría sido uno de los primeros ministros de Relaciones Exteriores de carrera y de gran creatividad y estilo [*Historia Diplomática de Chile. 1541-1938* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1990)].

31.- Bianchi al ministro de Relaciones Exteriores de Chile, “Notas británicas sobre la cuestión antártica”, confidencial n° 264/16, 29/1/1948, Departamento Diplomático, Archivo General Histórico, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

32.- Nos referimos al decreto supremo n° 454, del 8/9/1953, a la ley n° 11,846, publicada en el *Diario Oficial de la República de Chile* el 21/6/1955, y al decreto del Ministerio de Relaciones Exteriores n° 298, del 17/7/1956 (Estatuto Antártico), publicado en el *Diario Oficial de la República de Chile* n° 23,564, el 3/10/1956, pp. 1,922-1,923.

33.- Bianchi al ministro Relaciones Exteriores, 1948.

34.- *Sesiones de la Cámara de Diputados de Chile*, 1° extraordinaria, 21/4/1948, p. 12.

lamentarios y de los respectivos cancilleres,³⁵ todo parece ser que se trataba de comprender y decidir cuáles serían los mejores caminos u opciones para evitar cometer errores y entrar en nuevos diferendos territoriales, que en vez de favorecer la convivencia con terceros países –en especial con Estados Unidos y Argentina– lesionaran los intereses internacionales en el ámbito del comercio y las finanzas del país. Esto era particularmente importante en momentos en que el mundo atravesaba por los naturales ajustes de la posguerra y se iniciaba la Guerra Fría. En otras palabras, la comprensión que se tenía era más por vía de negociación y de hacerse escuchar, diplomática si se quiere, antes que entrar a enturbiar el panorama internacional de Chile y arrepentirse en el futuro. Tan cierta es esta afirmación que la mayoría de los diputados abogaban por la defensa soberana de la Antártica, pero al mismo tiempo sabían que estaban frente a dos o más potencias victoriosas de la Segunda Guerra Mundial (Gran Bretaña, Estados Unidos y, al comenzar los cincuenta, la Unión Soviética), y que en ese sentido era preferible la vía de la negociación. Por lo demás, en este mismo camino se encontraba Argentina, al punto de sugerir y promover una conferencia internacional para discutir las complicaciones derivadas de la superposición de los sectores chileno-argentino-británico, entre otros.

Otros aspectos que presumiblemente influyeron en la determinación del presidente González de postergar el comentado proyecto de ley, fueron la próxima visita del funcionario del Departamento de Estado, Caspar Green, quien como se sabe habría sido enviado para proponer una salida a los emergentes conflictos que se estaban presentando y agudizando entre Gran Bretaña, Argentina y Chile en las aguas y tierras de la Antártica. Asimismo, para despejar cualquier elemento que pudiera alterar las gestiones del canciller argentino A. Bramuglia en Londres, tendientes a alcanzar un acuerdo tripartito al sur del paralelo 60° de latitud sur, y posibilitar mayor tranquilidad en la Antártica Sudamericana. Cualquiera que haya sido el factor que retardó el accionar interno de Chile, lo concreto es que nuevamente hubo que esperar momentos más propicios.

El momento llegó entre abril de 1953 y julio de 1955, cuando dos hechos de distinta naturaleza, pero simultáneos e influyentes en la política antártica chilena, se dejaron caer de manera igualmente inesperada. Se trataría, por cierto, del desmantelamiento de las instalaciones chilenas en la Isla Decepción –idéntica situación afectó a Argentina³⁶ y la reunión científico-política de París, a través de la cual se organizó el Año Geofísico Internacional de 1957-1958.

35.- Nos referimos a las *Sesiones de la Cámara de Diputados de Chile*, 2° extraordinaria, 26/11/1946, pp. 153-155; 49° extraordinaria, 22/4/1947, pp. 1,181-1,186; 1° extraordinaria, 21/4/1948, pp. 12; 2° extraordinaria, 20/4/1953, p. 200-205; 10° extraordinaria, 3/11/1953, pp. 538-540; 22° extraordinaria, 21/11/1953, pp. 1,114-1,115; 36° extraordinaria, 22/12/1953, pp. 1,760-1,764; 107° extraordinaria, 18/5/1955, pp. 6,402-6,403; 13° ordinaria, 16/6/1955, pp. 516-525; 10° extraordinaria, 17/4/1956, pp. 431-432 y 12° extraordinaria, 18/4/1956, pp. 568-584.

36.- Arturo Olavarría Bravo, *Entre dos Alessandri* (Santiago, Editorial Nascimento, 1962), II, pp. 171-182.

Respecto al primer hecho, las gestiones de Estados Unidos en favor de Gran Bretaña para dar una salida al asunto de Decepción, a nuestro entender, hicieron que la situación provocada por los ingleses terminara “sepultada bajo tierra”. En Chile, aquellas sigilosas pero efectivas diligencias fueron obra del embajador Claude Bowers, esto según propia confesión del ministro de Relaciones Exteriores chileno Arturo Olavarría Bravo, que entre otras cosas le habría costado la continuidad en la Cancillería.³⁷ El segundo hecho, en cambio, implicó que el tema antártico –y de ahí en el futuro– se desplazara más por las vías multilaterales que bilaterales o trilaterales (como fue el caso chileno-argentino-británico) y que el componente científico adquiriera mayor fuerza que los razonamientos políticos y de soberanías territoriales. Ejemplo palpable de esta situación fue el Año Geofísico Internacional y las proyecciones que éste tuvo en el seno de la convocatoria y posterior discusión de la Conferencia de Washington de 1959.³⁸

Consecuente con lo anterior, y con ánimo de no continuar “conflictualizando” las aguas y tierras antárticas, el gobierno del presidente Carlos Ibáñez del Campo tramitó y aprobó en el Congreso Nacional la ley n° 11,846, la cual dispuso que “corresponderá al Intendente de Magallanes el conocimiento y resolución de los asuntos administrativos referentes a la Antártica Chilena”.³⁹ Para el primer mandatario, dicho cuerpo legal permitiría zanjar la necesaria dependencia administrativa del sector antártico al régimen interior, habiendo transcurrido “ya siete años” desde que se instaló la primera base; del mismo modo que resolvía, tras largas discusiones entre los ministerios del Interior, Tierras y Colonización, Relaciones Exteriores y Agricultura, la naturaleza administrativa de lo que era objeto de incorporar al régimen interior del país; y el tema de si era adecuado denominar departamento o subdelegación a una superficie que superaba el millón de kilómetros cuadrados u optar por el de territorio, tal como se había discutido a comienzos de 1947.

Por otro lado, Ibáñez del Campo consideraba que la inexcusable acción británica en Decepción en 1953, podía dejar una sensación de que, lentamente, la Antártica estuviera dependiendo más de otros actores internacionales, lo que representaba un peligro cada día mayor. En consecuencia, creía que era mejor resguardarse legalmente de dichas apetencias foráneas y permanecer ininterrumpidamente en el sector o territorio, aplicando el Estatuto Antártico promulgado por decreto supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores, el n° 298, de 17 de julio de 1956, justo un año antes de la inauguración del gran evento científico internacional, el Año Geofísico Internacional.⁴⁰

37.- Ídem, pp. 185 y ss.

38.- Óscar Pinochet de la Barra, *Medio siglo de recuerdos antárticos. Memorias* (Santiago, Editorial Universitaria, 1994), pp. 76-84.

39.- Romero, *Síntesis de la historia antártica...*, pp. 48-49.

40.- *Diario Oficial de la República de Chile*, NÚ 23,564, Santiago, 3/10/1956, pp. 1,922-1,923.

Conclusiones

1. Las únicas dos situaciones externas que no inciden o influyen en el orden interno del país fueron el descubrimiento y llegada de R. Amundsen al Polo Sur, en diciembre de 1911, y la carta patente británica de 1917.
2. Otro hecho, que se encuentra un tanto alejado de la orientación interpretativa que hemos manejado, fue la valoración futura que se le dio a la participación de Luis Pardo Villalón en el rescate de los naufragos de la Isla Elefante en 1916. Extraño, por cuanto la acción heroica del piloto Pardo y sus acompañantes no permeó a un país poseedor de irrecusables antecedentes antárticos como para repotenciar y reanudar el espectacular quehacer de los gobiernos anteriores de Riesco y Montt. Contrariamente a lo efectuado por Chile, Gran Bretaña dictó una segunda carta patente, corrigiendo los gruesos errores geográficos de 1908.
3. Los demás hechos y situaciones internacionales del período en estudio se encuentran corroborados. Esto significa que la situación internacional, en su gran mayoría, influyó en el devenir de la política interna y, en contadas excepciones, como lo fueron en 1908 y en 1942, respectivamente, la política nacional influyó en las políticas antárticas de Gran Bretaña y en la delimitación de un sector antártico por parte de Argentina.

La última palabra sobre las “Islas Aurora”

Dario Manfredi*

Traducido por Blanca Sáiz

A lo largo de los cinco años que duró la Expedición Malaspina, las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* separaron por seis veces sus derrotas para reconocer más costas y levantar más mapas de lo que habrían podido hacer viajando juntas. La sexta y última vez fue en la que la *Atrevida* partió a la búsqueda de las dos islas Aurora que en el año 1762 habían sido vistas por la fragata del mismo nombre y por otros buques años después.

José Bustamante y Guerra, comandante de la *Atrevida*, en su relación de esta campaña escribe haber encontrado no dos, sino tres islas en latitud 52° 35' S y longitud 41° 56' O; y concluye con este comentario¹:

Si los islotes solitarios de la Aurora han de ser alguna vez útiles al navegante será para anunciarle los riesgos de que debe precaverse. Situados con precisión geográfica como quedan en el día, su encuentro le hará ver que ha traído una derrota demasiado oriental y que debe ganar al O. cinco o seis grados, aunque sea a costa de aumentar latitud por cada milla que en esta situación pierda para el NE, le meterá en un empeño de que pocos buques escaparán con la fortuna que la Atrevida.

Muchos años más tarde volvieron sobre el asunto Dolores Higuera² y, en esta misma revista, el autor de estas líneas³.

Incautamente, este último no se preocupó de averiguar con más profundidad si en los atlas modernos estas islas aparecían o no: la autoría de Bustamante debía excluir por sí misma la posibilidad de errores... Pero ¡había un error! En consecuencia, es

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

- 1.- El diario de Bustamante fue publicado por primera vez en 1868 en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía*, pero aquí se ha consultado la edición más reciente: José Bustamante y Guerra, *Diario general del viaje*, Tomo IX de *La expedición Malaspina 1789-1794* (Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwerg, s.f.), p. 366.
- 2.- María Dolores Higuera Rodríguez, “La Expedición Malaspina y las Islas Aurora: un capítulo de nuestra presencia histórica en la Antártida”, *Revista General de Marina* (Madrid, julio 1988), pp. 59-67.
- 3.- Dario Manfredi, “La corbeta *Atrevida* en las Islas Aurora (1794)”, *Derroteros de la Mar del Sur*, 2 (1994), pp. 43-48.

correcto que quien difundió afirmaciones erradas, escriba su debida *mea culpa* en las mismas páginas donde apareció el error.

Este es el estado de la cuestión. Hace un año salió a luz el tercer y último tomo de la edición inglesa del *Diario de Viaje* de Malaspina⁴, y en apéndice, muy oportunamente, los responsables han incluido también la traducción del *Diario* de Bustamante⁵.

En lo que se refiere a las “Islas Aurora” la nota final de Andrew David es extremadamente esclarecedora y parece útil reproducirla aquí, traducida al español. Comentando el paso de Bustamante que arriba hemos transcrito, David señala lo siguiente:

Esta advertencia no era de utilidad ya que no existen islas en las inmediaciones, aunque Bustamante estaba convencido de que había avistado y reconocido las Auroras. En 1820, James Weddell, en un viaje para cazar focas en el Mar del Sur, hizo una extensa pero infructuosa búsqueda de esas islas, guiado por las descripciones de Bustamante publicadas por Espinosa, cuyos extractos él mismo publicó en la relación de un viaje posterior. Weddell consideró la posibilidad de que Bustamante quizá habría avistado icebergs varados en las Shag Rocks, pero concluyó que “La diferencia de longitud entre las Shag Rocks y el lugar asignado a las Auroras (6°) hace difícil admitir mi suposición de que fueran las mismas islas... La única otra explicación para entender la falacia de este descubrimiento, es que lo que vieron fueron islas de hielo incorporadas a la tierra, similar a lo que he mencionado anteriormente haber visto mucho más hacia el sur” [James Weddell, A voyage towards the South pole, performed in the Years 1822-24, 2ª ed. (Londres, 1827), p. 74. Ver también Rupert T. Gould, “The Auroras, and other Doubtfull Islands”, Oddities (Nueva York, 1965), pp. 124-62; y Henry Stommel, Lost Islands (Vancouver, 1984), pp. 84-97]. Mientras es posible, e incluso probable, que las islas avistadas por el Aurora y otros navegantes mencionados por Bustamante..., fueran de hecho las Shag Rocks, parece más que improbable que las Auroras que Bustamante avistó fueran estas rocas. A pesar de las malas condiciones meteorológicas que encontró, parece inconcebible que esta longitud pudiera ser un error tan grande como de 6°, en una travesía relativamente corta desde el Puerto de la Soledad, cuya longitud sí fijó con bastante exactitud. Además, su descripción de las Auroras no concuerda con las últimas de la “Admiralty Sailing Directions” (Instrucciones para la navegación del Almirantazgo) para Shag Rocks que señalan que estas se encuentran, básicamente, “compuestas de seis rocas principales que parecen estar dispuestas en dos grupos de tres, el grupo más pequeño situado a 1 cable S del grupo principal. La roca principal tiene 70m (230 pies) de altura y la más pequeña de las rocas principales del grupo del sur, es de 30m (100 pies) ... Black Rock, que se sitúa 10 millas SE de Shag Rocks tiene 3m (10 pies) de altura...” [The Antarctic Pilot (Taunton, 1974), p. 131]. Además, las Shag Rocks están situadas en un banco con profundidades de menos de 100 brazas que se extienden a más de 10 millas alrededor, por lo que parece poco probable que las afirmaciones de

4.- Andrew David, Felipe Fernández-Armesto, Carlos Novi, Glyndwr Williams, editores, *The Malaspina Expedition 1789-1794. The Journal of the Voyage by Alejandro Malaspina* (Londres, The Hakluyt Society, 2001-2004), 3 vols.

5.- Ídem, III, pp. 293-312.

La última palabra sobre las "islas Aurora"

que "costeó en paralelo esa gran roca a una distancia moderada y sondó varias veces sin encontrar fondo", podrían referirse a las Shag Rocks.

Concluyendo: a más de doscientos años de la navegación de la *Atrevida* en busca de las "islas Aurora", finalmente, podemos escribir sobre este asunto lo mismo que escribió Alejandro Malaspina a propósito del paso del noroeste: *Non se ne parli più*⁶.

6.- "No se hable más", carta de Malaspina a Gherardo Rangoni, Manila, 10/5/1792, en Dario Manfredi, editor, *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone. lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)* (Bologna, Il Mulino, 1999), pp. 297-301; véase p. 300.

Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la “etapa heroica”

Cristina Montalbán*
Ricardo Capdevila**

El objetivo de este trabajo es evidenciar la importancia que los puertos de ambas orillas del Plata tuvieron en el enlace marítimo con el continente antártico. Queremos dejar en claro que este informe no implica –de ninguna manera– realizar una pugna de méritos, ni argumentar o polemizar sobre teorías o reclamos jurídicos, tema que el Tratado Antártico, que rige para todos los países signatarios, hace totalmente injustificado.

La particular situación geográfica de la Antártida, aislada por un cinturón de mares, con profundidades abismales que lo separan de América en distancias de unos 1,000 Km, y hasta 3,600 con relación a África, fue la causa de que durante siglos su existencia fuera más supuesta que conocida. De manera lenta, dispersa y muchas veces fortuita, se fue delineando la cartografía tentativa de los mares australes, siendo una de las primeras informaciones sobre ella, la brindada en 1502 por Américo Vespucio. Reportó tierras avistadas aproximadamente en 52° S, que corresponderían a las Malvinas, lo cual fue vinculado al descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que en 1520 llevó a la teoría de que la Tierra del Fuego era parte del continente desconocido.

Desde estos inicios nebulosos, hasta cubrir la extensa cronología de intrépidos viajes de la que se conoció como “etapa heroica marítima”, Montevideo y Buenos Aires, signados por su posición geográfica, resultaron fundamentales, y pautaron una serie de vínculos indiscutibles –en principio– con el “lejano Sur” y, en ese avance gradual, en el mismo registro histórico de la Antártida.

Europa y la pugna por las regiones australes

Como se conoce, las regiones australes estaban incluidas dentro de las posesiones de España, de acuerdo al Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494), que rectificó la divisoria territorial del mundo entre esa potencia y Portugal, marcada por bula del Papa

* Instituto Antártico Uruguayo.

** Jefe del programa Museoantar, Dirección Nacional del Antártico, Argentina.

El presente trabajo fue presentado en el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en Lima, del 19 al 22 de setiembre del 2005, en el marco de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

Alejandro VI. Inglaterra no reconoció dicho derecho, sosteniendo que el único valedero era el de la acción de sus navegantes.

La potencialidad de la zona en cuestión para la caza de especies marítimas, fue el motivo de la presencia –hacia 1735– de balleneros y loberos ingleses. La meta inicial de Malvinas se conjugó con el establecimiento posterior de unas veinte loberías en la costa patagónica, y la ampliación del área de operaciones cuyo radio de acción alcanzó la Isla de los Estados, el Estrecho de Magallanes e islas aledañas.

Esta cuestión, unida a la preocupación por la vigilancia de la ruta del Cabo de Hornos, que abría las puertas del Pacífico, instrumentó la organización de las escuadras que al mando del general Pizarro y del comodoro Anson plantearon en 1740 la pugna por aquellas zonas. Vencidas por el hambre, la sed y las revueltas, ambas flotillas resignaron miles de vidas en esas aguas inhóspitas. Pizarro no logró impedir que las maltrechas naves del inglés llegaran al Pacífico, pero los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en los que se refugiaron el *Asia* y la *Esteban*, de la mermada flota española, recogieron como único beneficio, un grupo de oficiales con experiencia en navegaciones australes, que sería utilizado por las autoridades platenses en viajes posteriores con ese destino.

En 1745, uno de ellos, el alférez de navío Joaquín Olivares, tomó el mando del navío *San Antonio* en procura de la instalación de una misión Jesuítica en las costas patagónicas. Si bien el proyecto se reconoció como impracticable, por no encontrar lugar adecuado para el establecimiento ni haber indígenas para poblarlo, resultó importante por el reconocimiento de la costa, que permitió a los españoles levantar cartas náuticas de la zona. En el mismo sentido, se debe hacer constar las dos expediciones sucesivas al mando de otro de estos destacados marinos, el teniente de fragata Manuel Pando. Realizadas a bordo del bergantín *San Francisco de Paula* –en octubre de 1766 y diciembre de 1768– van a encarar nuevamente la colonización de la costa patagónica mediante la catequización de los indios. En esta oportunidad se sumó a los objetivos de la misión la localización de posibles establecimientos extranjeros. Es de hacer notar que Francia también había advertido las ventajas de instalarse en las tierras australes. Dicha instalación abarcaría varios fines, bastante disímiles, pero complementarios en la política marítima de las potencias europeas: estratégicamente representaría una base de escala propia en la navegación hacia las Indias, económicamente proveería de aceite de lobos y ballenas, añadiendo a esto los recursos de la pesca del bacalao y los bosques.

A cargo de hacer realidad ese objetivo zarpó, desde Saint Maló, Louis de Bouganville, recalando en Montevideo a fin de componer su fragata –*L'Aigle*– y aguardar a la corbeta *L'Sphinx*. El gobernador Joaquín de Viana, de acuerdo a la alianza entre ambos reinos, prestó toda la colaboración a la expedición, aunque sospechando las intenciones que los franceses se guardaron de manifestar. El 16 de enero de 1764 las naves zarparon rumbo a Malvinas, y el 5 de abril, terminada la construcción del fuerte, se llevó a cabo la ceremonia de posesión de las islas.

España, por su parte, consideró que si permitía la ocupación a los franceses, podría

facilitar el contrabando con las costas de Chile y Perú; y, peor aún, no podría impedir que lo hicieran también los ingleses. Un arreglo diplomático, en que se reconocía el derecho de posesión español de las Malvinas, llevó a que se entregara Port Louis. Desde Montevideo zarpó Bouganville –el 15 de febrero de 1767– con el fin de cumplir las órdenes de entregar el citado establecimiento, previo pasaje por la capital de virreinato “con el fin de auxiliar con sus luces las pocas o ningunas que teníamos de aquel país”, y de recibir de los jueces y oficiales reales lo que restaba de una indemnización pactada por la entrega. Pero había otro establecimiento en Malvinas que preocupaba a la corona española. En diciembre de 1766, sin delatar el punto geográfico de su base, el comodoro McBride había intimado –sin resultado– a los franceses la evacuación de Port Louis.

Consciente España sobre el peligro que esto implicaba para su soberanía, implementó sucesivas expediciones de reconocimiento.

Entre ellas destacan:

- la encomendada al capitán de fragata Domingo Perler, a bordo del chambequín *Andaluz*, con salida desde Montevideo el 23 de diciembre de 1768,
- el viaje del teniente de navío Francisco Gil y Lemos, zarpando de Buenos Aires en diciembre de 1768 en la fragata *Santa Rosa*, y
- desde el mismo punto, el 6 de enero de 1770, la partida del piloto José Goicoechea hacia Deseado, donde debía aguardar el arribo de las fragatas *Santa Catalina*, a cargo del capitán de fragata Fernando Ruibalcaza, y el chambequín *Andaluz*, comandado por el ya mencionado Perler.

Esta última expedición confirmó las presunciones españolas, ya no existían dudas acerca del enclave inglés de Puerto Egmont, que desde el 8 de enero de 1765 se había establecido en la parte oeste del archipiélago de Malvinas, mirando estratégicamente hacia la costa oriental patagónica y Estrecho de Magallanes.

La guardia del Plata

La corona española delegó la responsabilidad de la custodia y preservación de la región sureña en ambas ciudades del Plata. La tarea resultó difícil por varios factores: la vulnerabilidad que implicaban la distancia, la inclemencia y la soledad de esas tierras inhóspitas, y la calidad de los intereses –tanto económicos como políticos– que allí se conjugaban.

En la Península se generaron una serie de medidas, la primera de las cuales se patentizó el 8 de mayo de 1770, cuando el gobernador de Buenos Aires ordenó la organización de una expedición al mando del general de la Armada Juan Ignacio de Madariaga. La fuerza, compuesta por las fragatas *Industria*, *Santa Bárbara*, *Santa Catalina* y *Santa Rosa* y el chambequín *Andaluz*, zarpó de Montevideo el 11 de mayo con órdenes de forzar la evacuación de Port Egmont. Tal misión se llevó a cabo exitosamente, con la capitulación lograda el 10 de junio. El alerta permanente por la amenaza en sus colonias de América llevó a la corona hispánica a dictar disposiciones fundamentales:

- el 8 de agosto de 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata, con Buenos Aires por capital,
- otra real cédula fechada el siguiente día designaba a Montevideo como Apostadero del Atlántico Sur, con la responsabilidad de la defensa de la soberanía de la corona española en la región, y custodia de las bajas latitudes atlánticas.

El proyecto colonizador. “Operativo Patagonia”

Luego del viaje de Cook (1772-1775) se incrementó de manera sustancial el número de cazadores en mares australes, haciendo aún más dilatada la zona de actuación del Apostadero de Montevideo, lo que unido a la posibilidad de una nueva guerra con Inglaterra llevó a Carlos III a encarar un plan de colonización. El 24 de febrero de 1778 promulgó una real orden donde se estipulaban disposiciones reservadas y precisas al virrey de Buenos Aires y al intendente de la Real Hacienda para disponer un establecimiento en la bahía de San Julián, apto para la caza de ballenas –en el estilo de los que tenían los portugueses en Santa Catalina–, buscando para su funcionamiento individuos prácticos –españoles o lusitanos– aprovechando las salinas, abundantes en aquel paraje.

Como San Julián quedaría muy aislado, órdenes sucesivas van a prever dos establecimientos, el ya citado y el de Bahía Sin Fondo (golfo de San Matías); a los que se van a unir en la práctica otros dos, Floridablanca y San Joseph, todos comprendidos en el nuevo Virreinato del Río de la Plata. Según Apolant, el “Operativo Patagonia” –como este investigador lo denominó–, se resumió en once expediciones, salidas desde La Coruña a Montevideo, transportándose entre diciembre de 1778 y octubre de 1784, 431 familias, con un total de 1,921 personas. El doctor Silva opinó que este proceso colonizador falló por la mala selección de los grupos inmigrantes, principalmente compuestos por campesinos y destinados a la población de terrenos que –salvo en Río Negro– no eran aptos para dicha actividad. De acuerdo a su investigación, si se hubiera seguido la línea marcada por las reales órdenes, en cuanto a organizar enclaves dedicados exclusivamente a la pesca, abastecidos adecuadamente desde Buenos Aires y Montevideo, no sólo se hubiera compensado el esfuerzo económico, sino que se hubiera cumplido además con el objetivo político y estratégico de la ocupación efectiva.

Abandonada en 1784 la colonización patagónica (evacuación de Floridablanca y San Joseph, y fin de las superintendencias marítimas de Bahía Sin Fondo y San Julián), Buenos Aires suspendió las tareas de reconocimiento y presencia naval en el largo litoral marítimo bajo su dominio, que se prolongaba más allá del Cabo de Hornos e incluía el Estrecho de Magallanes. Quedó entonces como vigía más austral la Gobernación de Malvinas, con dependencia del Apostadero Naval de Montevideo.

Proyectos económicos particulares. La Real Compañía Marítima

Entre los primeros emprendimientos encontramos dos proyectos –de 1783– que no llegaron a concretarse: el de pesca de la ballena presentado por el empresario e industrial bonaerense Francisco de Medina, y el de expansión pesquera y extracción de sal,

presentado por el piloto de la Real Armada Basilio Villarino, de vasta experiencia en las regiones patagónicas.

Un tercer proyecto fue el de la Sociedad Romero-Capdevila. Manejando los informes sobre las riquezas ictiológicas de los mares australes, Tomás Antonio Romero, uno de los más importantes y acaudalados comerciantes, conocido en ambas capitales del Plata, y José Capdevila, cirujano del Presidio, en 1787 solicitaron autorización a las autoridades de la Real Hacienda para la pesca del bacalao y la sardina en los puertos y costas patagónicas, pudiendo extenderse hasta San Julián o incluso hasta las inmediaciones del Cabo de Hornos, actividad que se complementaría con el usufructo de las salinas. La empresa fue autorizada, y se inició con muy buen resultado, prueba de lo cual fue la importante carga de bacalao del bergantín de la firma *Nuestra Señora de los Dolores*, que arribó a Montevideo en mayo de 1778, demostrando que además de la ballena podía promoverse otro tipo de pesca en los mares australes.

Con estos auspiciosos resultados logrados en esta breve experiencia, en julio de 1788 Romero presentó su plan para formar una empresa que tuviera un amplio espectro de caza: ballenas, bacalao, arenques y lobos marinos, concretando un establecimiento –temporal o permanente– para la factoría. La propuesta quedó relegada por el relevo de autoridades y en la segunda oportunidad en que fue presentada –octubre de 1789– tampoco tuvo resultado favorable porque hacía un mes que se había creado la Real Compañía Marítima. Esta organización fue establecida por la Corona el 19 de setiembre de 1789, apuntando a objetivos que aunaban lo económico, los intereses defensivos y colonizadores.

Recordemos que la preocupación borbónica respecto a la recuperación económica del reino manejó como uno de los recursos principales la riqueza que constituían las loberías de Patagonia y Malvinas, a las que se sumaron posteriormente las Georgias del Sur.

La expedición Malaspina –que navegó en la zona en noviembre de 1789– registró la presencia de una fragata inglesa –“sin duda uno de los muchos de la misma nación que hacen la pesca de la ballena en la costa patagónica”– que tomaba rumbo a San Julián, alertando asimismo sobre el otro problema siempre latente: que no sólo frecuentaban todos los puertos desde el Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, sino que pasaban por el Pacífico, llegando a Chile y Perú.

Dicha misión, que también había denunciado la presencia de buques norteamericanos dedicados a la caza, había puesto de relieve la calidad y cantidad de pesca en aquellas aguas australes. Gran parte del bacalao, aceite de lobo y ballena, y esperma, era adquirido en el exterior, en especial a Inglaterra, que paradójicamente los acopiaba en mares españoles.

La Real Compañía Marítima tenía privilegios exclusivos de pesca en aguas africanas y americanas, y también podía hacerlo en aguas europeas, pero en realidad su única actuación fue en el Río de la Plata, con base en Maldonado –nombrado puerto menor para uso exclusivo de la empresa– e Isla Gorriti, trabajando en la Isla de Lobos, aguas adyacentes y zona de Puerto Deseado.

La primera expedición zarpó de Santander el 28 de noviembre de 1789, conformada por dos fragatas, la *Rey Carlos* y la *Reina Luisa*, y la goletas *Vigilancia* y *Unión*, con un total de 250 personas, fondeando en Deseado a fines de febrero. La compañía anduvo mal, los gastos eran mayores que lo producido, que de acuerdo a los informes de fines de 1790, era escaso –según testimoniaban– por la depredación que efectuaban los ingleses.

A principios de 1791 se llevaron las familias a Maldonado, quedando sólo pescadores y cazadores, y el destacamento militar. En 1792 se procuró reorganizar la compañía, disminuyendo cargos directivos y limitando su accionar a Deseado y Maldonado, donde la caza de lobos era mucho más propicia por la cercanía de los animales.

Hacia 1796, teniendo las salinas cercanas a Deseado, se envió sal a Maldonado y se explotó el renglón de carne salada y tasajo. Las cosas no mejoraron y el 10 de julio de 1803 se puso fin a la Real Compañía Marítima de Pesca, dejando en Deseado sólo un destacamento, el cual fue evacuado a Carmen de Patagones por el bergantín norteamericano de Carlos Boucher, el 8 de octubre de 1807, en previsión de un ataque inglés. Finalizaba de esta forma la acción de la Real Compañía de Pesca, que en sus últimos tiempos había sufrido en Deseado una vida precaria y deficitaria, obligada para subsistir a vender sus productos a los mismos ingleses.

El polémico descubrimiento del continente antártico

La confirmación pública de la existencia del continente antártico se dio con la denuncia del avistamiento de las Shetland que realizó –en febrero de 1819– el capitán William Smith. El hecho tuvo lugar en oportunidad que el *Williams*, cargando mercaderías para el Río de la Plata y Valparaíso, resultó desviado de su ruta por vientos contrarios, teniendo que tirarse hacia el sur para rebasar el Cabo de Hornos. En posición 62° S., Long. 60° W. avistó la costa de una isla cubierta de hielo, lo que denunció en el puerto chileno, pero sin que le dieran credibilidad. Llegado a Montevideo, comentó su descubrimiento, y en viaje hacia el mismo destino –en el mes de octubre– volvió a desviarse, observando nuevamente las islas australes, a las cuales bautizó como Nueva Bretaña del Sur, tomando posesión de éstas para su corona.

Sin embargo, hoy es aceptado que el descubrimiento físico de la Antártida se concretó por expediciones pesqueras, en relación directa con la explotación de la fauna marina del Atlántico Sur Occidental y del Océano Glacial Antártico. Según esa teoría, la persecución de las presas –que en su huida emigraban cada vez más al Sur– habría llevado a los cazadores rioplatenses a las zonas antárticas, silenciando su descubrimiento para evitar la competencia sobre los beneficios de tan redituable explotación.

La prueba principal la constituían los excepcionales volúmenes de captura, como los registrados por los buques *Pescadora* o *Director*, propiedad de Juan Pedro Aguirre, o el de la polacra *San Juan Nepomuceno*, que ingresó al puerto bonaerense en febrero de 1820 con más de 14,000 cueros. Podemos agregar además que el citado Aguirre había solicitado –el 18 de febrero de 1818– al Consulado de Buenos Aires la autorización de una factoría foquera y ballenera, en las islas que él designaba como “próximas

al Polo Sud”.

Otro episodio probatorio de las incursiones de los loberos del Plata en las islas ubicadas al sur de los 60° lo constituye el hecho ocurrido en setiembre de 1819. En esa oportunidad Nathaniel Palmer, segundo del brick *Hersilia*, luego de auxiliar al lobero argentino *Spíritu Santo* en el ingreso al puerto en las islas Malvinas, enterado de que éste se dirigía a un punto donde había gran abundancia de animales, le siguió las aguas, logrando al fin encontrarlo en una de las Shetland, posiblemente Decepción.

En 1815 Guillermo Brown, del Río de la Plata, llevado por un temporal, alcanzó los 64° de latitud, anotando en su bitácora hallarse próximo a tierra.

Sin entrar en polémicas, el análisis de la situación nos lleva a concluir que más que el responsable del hecho, lo importante fue el resultado, el descubrimiento del secreto o de la ruta constituyó el inicio de un ciclo que culminó con la depredación de focas y lobos marinos en la región. Según investigaciones practicadas, entre 1819 y 1824 se desarrollaron cinco temporadas de intensa y devastadora cacería de focas antárticas.

Para dar idea de la matanza –de acuerdo a los cálculos del Capitán James Weddel– en la temporada de 1822 se habrían extraído 1'200,000 pieles, lo que significó la virtual extinción de la especie. Entre 1842 y 1848 se podría ubicar un breve renacimiento de la actividad foquera. A partir de 1874, con las expediciones enviadas desde Stonington, durante las temporadas de verano, que concluyen en 1889, los foqueros norteamericanos –a los que se unió un importante número de buques de Nueva Escocia– restablecieron la actividad en un nivel que comprometió las posibilidades de recuperación de los *stocks*. En tales condiciones, sólo quedaron operando en el área algunos buques de puertos de esta parte de América, replegándose los demás a sus antiguos cazaderos árticos.

El ciclo lobero había llegado a su fin, comenzando en definitiva la era de la caza de la ballena, después de haber coexistido ambos ciclos en un período. Los puertos del Plata constituyeron recalada obligada de cientos de estas embarcaciones loberas y balleneras y, en el caso particular de Montevideo, muchas flotillas le tomaron por base para reabastecerse, repararse y aún para invernar.

Las expediciones pioneras

Ya hemos referido el arribo y cometidos que fundamentaron la presencia de Louis de Bouganville en Montevideo, en 1764 y 1767, y no pueden dejar de valorarse las fuentes que significan las obras del abate Dom Pernetty, que refieren el viaje a las Malvinas y las observaciones del Estrecho de Magallanes. Se debe considerar a continuación la expedición de Alejandro Malaspina. El 20 de setiembre de 1789 esta gran empresa española llegó a Montevideo, donde los expedicionarios –tanto en el viaje de ida como en el de regreso, en febrero de 1794– realizaron numerosas observaciones científicas. Las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* zarparon el 16 de noviembre al reconocimiento de las costas patagónicas y Malvinas. Recordemos que uno de los oficiales era el entonces alférez de navío Francisco Xavier de Viana, primer marino uruguayo graduado, quien posteriormente ocupó la gobernación de Malvinas en dos oportunidades.

Dicha expedición, que alcanzó en 1791 los 60° de Lat. S., verificó la recorrida y estudio del Cabo de Hornos, expediciones en las Bahías de Valentín y Buen Suceso, en la Isla de los Estados, la observación de las Islas Sebaldes, la verificación de la latitud de Cabo Blanco y la importante determinación –por la *Atrevida*– de las islas Cormorán y Negra (Aurora y Nueva).

La inquietud antártica en el Plata

Con los datos de algunos cazadores (movidos por interés personal o en representación de empresas involucradas en esta actividad) y los aportes de una sucesión de arriesgadas y pioneras misiones científicas (como las de Bellingshausen, Dumont D'Urville y Ross), entre 1819 y 1843 se pudo trazar el primer mapa completo del continente antártico.

La segunda mitad del siglo XIX mostró particulares adelantos en los mares árticos, mientras que en la Antártida, la ciencia concretaba en el citado período solamente el viaje del *Challenger*, y en 1874 el del vapor alemán *Grünland*. A fines de octubre de 1880 el Instituto Geográfico Argentino inició un movimiento cooperativo en favor de una expedición al Polo Sur, promovida por el teniente Giacomo Bove. Este oficial de la marina italiana había integrado la expedición al Ártico de Nordenskjöld, tomando a su cargo en la empresa proyectada lo atinente a la materia científica, mientras que la nave *Cabo de Hornos*, en que se cumpliría el viaje, iría al mando del comandante Luis Piedra Buena. La misión zarpó de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1881, rumbo a Montevideo, donde completaron su aprovisionamiento. Si bien la expedición no logró alcanzar la meta antártica, realizó importantes observaciones en la Isla de los Estados, tras lo cual, algunas diferencias entre Bove y Piedra Buena determinaron la separación de sus integrantes. Luego de navegar en la goleta *San José* por los canales fueguinos, hasta el Canal de Beagle, Bove naufragó. Después de su rescate exploró las costas de Tierra del Fuego y parte de Santa Cruz, donde se reunió nuevamente con la *Cabo de Hornos*, arribando a Buenos Aires el 27 de setiembre de 1882.

En 1893 Julius Popper propuso al gobierno efectuar una exploración en el continente antártico. El rumano, que había llegado hasta las Shetland del Sur, ofrecía para llevar a la práctica su proyecto dos naves de su propiedad, pero su deceso frustró la concreción del mismo.

Un año más tarde Luis Neumayer solicitó al gobierno argentino la autorización para explorar –por su cuenta y riesgo– las tierras antárticas. La propuesta fue informada favorablemente por el jefe del Estado Mayor de la Armada, contralmirante Daniel de Solier, y fue aprobada por resolución presidencial de 29 de diciembre de 1894. A pesar de que tanto la expedición como los proyectos no lograron alcanzar el objetivo planificado, creemos importante consignarlos como expresiones del interés que despertaba el tema antártico en la región, aun cuando en esos años había quedado relegado en los foros internacionales.

Los puertos platenses como recalada de expediciones científicas antárticas

Pocos años más tarde, Buenos Aires fue escala de la Expedición Antártica Belga, comandada por Adrien de Gerlache, e integrada por un equipo cosmopolita. La misión, recomendada por las sociedades científicas, fue instrumentada en el convencimiento que sus resultados redundarían en un bien común a toda la humanidad.

Los objetivos que le alentaron podrían ser resumidos en:

- resolver dudas e interrogantes (como las planteadas por Carsten Borchgrevink en el Primer Congreso Internacional de Geografía, realizado en Londres en 1895, respecto a la existencia de vida vegetal que se aseveraba imposible en un clima de condiciones extremas),
- mejorar el conocimiento geográfico que se tenía hasta entonces del continente antártico, y
- realizar observaciones científicas comparativas con las ya verificadas en el Ártico.

En 1897 el *Bélgica*, zarpando de Buenos Aires, tocó en Tierra del Fuego, Shetland del Sur y Tierra de Palmer, realizándose el estudio del estrecho que luego tomó el nombre de De Gerlache y alcanzando los 71° 31' S. El logro más importante resultó de la circunstancia fortuita de haber quedado el buque aprisionado por los hielos, obligándoles a cumplir la primera invernada en el continente antártico. Cuando se verificó el regreso —entre abril y junio de 1899—, Buenos Aires y Montevideo recibieron a los miembros de la expedición: Roald Amundsen, entonces segundo oficial del *Bélgica*; Arctowski, geólogo y oceanógrafo; Dubrowelski, asistente en meteorología; Racovitza, naturalista; el médico Frederick Cook y el mismo comandante, que a pesar de las lógicas reservas por los contratos que suscribían para informar sus descubrimientos, realizaron interesantes declaraciones sobre la experiencia, renovando en el Río de la Plata las expectativas acerca de la Antártica.

La significativa expedición escocesa

La expedición antártica escocesa que respondió a las recomendaciones del Segundo Congreso Internacional de Geografía, reunido en Berlín en 1899, en lo atinente a continuar avanzando en la geografía así como en las ciencias —especialmente en la meteorología y magnetismo— fue organizada contemporáneamente con las de Alemania, Suecia, Inglaterra (y algo más tarde la de Francia). La misma, al mando de William Bruce, fue particularmente significativa en base a la venta a la República Argentina de la Estación Meteorológica y Magnética Omond House, que habían instalado en 1903, durante su invernada en Isla Laurie, de las Orcadas del Sur. Mientras se concretaba la gestión, se acondicionó al *Scotia*, reabasteciendo víveres y equipos para cumplir —con los fondos obtenidos por la citada venta— una segunda etapa en la campaña. Esta nueva etapa implicaba: proseguir las investigaciones oceanográficas, realizar relevamientos en latitudes más hacia el Sur y establecer dos estaciones más, una en las Islas Shetland y otra en la Tierra del Rey Jorge. El ballenero zarpó de Buenos Aires el 21 de enero de 1904 transportando a los miembros de la primera misión que ocuparía el observatorio.

Dentro del equipo destacado a la Isla Laurie encontramos una prueba más de los vínculos entre ambas orillas: la presencia, entre los argentinos de Edgard C. Simula y Hugo Acuña; de los escoceses William Smith y Robert Mossman; y del uruguayo Luciano Valette, mancomunando esfuerzos para realizar estudios que ampliaran los aún incipientes conocimientos científicos sobre el helado continente. Asimismo, en referencia a dicho observatorio, se comprobó otro evento en común, al dejar en claro que William Bruce, quien en 1908 quedó a cargo de la estación de Orcadas, era homónimo de quien lo había instalado en 1903, aunque tenían tantas circunstancias en común que nadie se había percatado de que no eran la misma persona. Signados por su interés antártico, el William Bruce que luego del naufragio del *Austral* en 1907 no desistió de su misión, formó su familia en Argentina, mudándose luego a Uruguay, donde trabajó largos años, y donde aún viven sus descendientes.

Las expediciones Charcot. Un momento especial

La expedición comandada por el doctor Jean Baptiste Charcot arribó a Montevideo en la mañana del 15 de noviembre de 1903. *Le Français*, con serios desperfectos en la hélice, fue remolcado por el vaporcito *Solís*, de Lussich, para repararlo en un dique en Buenos Aires. Charcot pasó los días previos a su partida en ambas capitales del Plata, donde sus conferencias fueron seguidas por académicos y público en general con el interés creciente que provocaba la tensión del continuar sin noticias de la expedición de Nordsdenkjöld, y el alistamiento que se estaba practicando en la corbeta *Uruguay*, con el fin de zarpar a localizarles. En el marco de estas expectativas, la expedición francesa recibió un particular apoyo. Tanto en Buenos Aires como en Montevideo, científicos, numerosos integrantes de las colonias francesas, y la sociedad en general, demostraron su apoyo moral y económico, mientras las más altas autoridades recibían y homenajaban al expedicionario y sus colaboradores, que partieron hacia su meta antártica el 23 de diciembre.

Con la intención de proseguir los trabajos geográficos, cartográficos y científicos, de su primera campaña, Charcot protagonizó una segunda expedición entre 1908 y 1910. En la oportunidad, el puerto montevideano sirvió de base para recomponer el *¿Pour quoi pas?*, cuyo casco había sufrido graves averías. Su arribo se verificó en la noche del 6 de marzo de 1910, encargándose de las reparaciones la empresa francesa que estaba trabajando en el puerto. Durante esta estadía, bastante prolongada, los expedicionarios descansaron de la fatiga de la campaña, recibiendo atenciones y homenajes en esa capital y en Buenos Aires, realizando extensas declaraciones que fueron recogidas por *La Nación*. El 29 de marzo por la mañana cruzó nuevamente el Plata, aprestando su partida que una fuerte sudestada dilató hasta el 6 de abril.

El envío de sus obras –donde registra sus experiencias antárticas–, así como los numerosos topónimos con que el expedicionario bautizó los puntos geográficos en que realizó sus reconocimientos, resultan prueba fehaciente de su agradecimiento al apoyo brindado por los rioplatenses.

La visita de Amundsen. La expedición Filchner

Un año más tarde, cuando el objetivo antártico era el alcanzar el Polo, el *Fram*, del noruego Amundsen –antiguo colaborador de De Gerlache– tocó en el puerto bonaerense el 8 de junio de 1911, anclando al día siguiente en el antepuerto de Montevideo, donde un pampero le impidió entrar. El *Fram* zarpó para cumplir relevamientos oceanográficos en aguas del Atlántico Sur, regresando el 1° de setiembre a Buenos Aires, y partiendo el 5 de octubre hacia la Gran Barrera.

El primer hombre que puso su pie en el Polo Sur, el histórico 14 de diciembre de 1911, llegó a Montevideo el 21 de mayo de 1912 a bordo del vapor *Remuera*. El arribo, demorado por una densa niebla, seguida de una lluvia pertinaz, no desanimó a los curiosos que embarcaron en varios de los remolcadores de Lussich para llegar hasta el buque. La visita de Amundsen motivó una entusiasta recepción, todo tipo de ceremonias, paseos y banquetes, para honrarle, las cuales fueron presididas por el oficial mayor del Ministerio de Guerra y Marina, coronel Moller de Berg, quien había trabado amistad con el expedicionario durante su desempeño como cónsul de Uruguay en la capital noruega. Sin querer hacer declaraciones sobre su experiencia, reservó las informaciones para el público que iría a oírlo en Buenos Aires, adonde se trasladó –en el *Viena*– en la noche del 23. Allí –en el *Odeón*– brindó a una audiencia multitudinaria, una serie de conferencias con proyecciones luminosas, cumpliendo la última el 12 de junio. Posteriormente, apareció la noticia que Amundsen partiría hacia la estancia “El Carmen” de Pedro Christophersen, en la Provincia de Santa Fe, donde se concentraría para ordenar su obra.

No debemos pasar por alto que al momento del regreso del *Fram* a Buenos Aires, el 1° de setiembre, se encontraba en dicho puerto el *Deutschland*, navío de la expedición polar alemana. Dicho ballenero, que llevaba a bordo al doctor Filchner y a un equipo de científicos germanos, zarpó desde la capital argentina el 4 de octubre al mediodía, arribando a Montevideo el 5, desde donde partió con destino al Sur el 30 de octubre. Su proyecto implicaba desembarcar en el Mar de Weddel y alcanzar, marchando sobre el hielo, el Mar de Ross. Con más fortuna que las expediciones que trataremos a continuación, el *Deutschland*, que fue atrapado por los hielos –en los 74° 05' S– logró zafar luego de diez meses, durante los cuales lograron concretar importantes observaciones.

La solidaridad rioplatense

Dos expediciones aisladas en la Antártida –en razón del naufragio de sus buques– dieron oportunidad de probar la actitud solidaria de los puertos rioplatenses. El primer evento refiere a la expedición de Nordenskjöld, arribada a Buenos Aires el 16 de diciembre de 1901, en el *Antartic* al mando de Carl Larsen, veterano de los mares polares. Luego de completar las cargas de víveres y carbón, y acordar con la Armada el embarque de un oficial –el alférez José María Sobral– capacitado en el manejo de instrumental científico, que compartiría la experiencia de la invernada, iniciaron la ruta el 21 de diciembre. La incertidumbre acerca de la suerte de sus integrantes tras el

hundimiento del buque, separados en tres grupos (en Cerro Nevado, Isla Paulet y Bahía Esperanza), acaparó la atención y los titulares mundiales.

Mientras en Suecia la familia del explorador contrataba en forma particular al ballenero *Fritjohf*, veterano de campañas árticas, las lógicas razones de urgencia llevaron a que finalmente el rescate se instrumentara desde Argentina. Cuando el ballenero –al mando de Olof Gylden– arribó al Río de la Plata, el 30 de octubre, la corbeta *Uruguay* ya había partido el 8 del mismo mes. El 10 de noviembre, la corbeta, al mando del comandante Julián Irizar, culminó exitosamente su comisión, embarcando a todos los expedicionarios en las islas Cerro Nevado y Paulet. El 1º de diciembre la nave regresó victoriosa, fondeando en balizas exteriores. Charcot se encontraba ese día brindando una conferencia en el Centro Naval y, compartiendo el festejo general, resaltó con elogiosas palabras el desempeño de los marinos argentinos. El reconocimiento a la difícil misión de rescate atrajo hacia el Plata la admiración del mundo y significó –como lo planteó el propio Charcot– un respaldo para aquellos que se aventuraban en esas regiones inhóspitas.

Ambas orillas se unieron en el justificado homenaje, que dividía honras entre los sacrificados expedicionarios que habían pasado dos años entre los hielos, el país por su desinteresada y humanitaria colaboración, y los marinos, que habían dado irreprochable prueba de profesionalidad.

Desde Montevideo zarparon los vapores *Colombia* y *General Artigas* con la intención de escoltar a la corbeta *Uruguay* hasta la dársena. De igual forma, autoridades y público se sumaron en actos del mismo tenor cuando el explorador y su equipo llegaron al puerto de Montevideo en el vapor *Tijuca* –de paso para Europa–. Los actos realizados nos sorprenden aún hoy cuando apreciamos los documentos que los han perpetuado, películas de la época, fotografías y extensos artículos publicados por la prensa de ambas orillas, compartiendo el glorioso momento.

Años más tarde será Montevideo quien organice una misión de rescate para la expedición comandada por Ernest Shackleton, quien replanteaba en ese viaje el objetivo de atravesar el continente antártico, desde el Mar de Weddel al de Ross, pasando por el Polo.

El 9 de octubre de 1914 el *Endurance* llegó de arribada forzosa a Montevideo, para cargar carbón, zarpando de inmediato hacia Buenos Aires, desde donde –el 27 del mismo mes– tomó rumbo a las Georgias del Sur. Tras el naufragio del buque, y dejando la mayor parte de la tripulación en la Isla del Elefante, Shackleton con algunos de sus hombres llegaron hasta la estación ballenera de Georgias del Sur. Tras un intento fallido de llegar hasta los náufragos, lanzó una solicitud de auxilio, siendo Uruguay el primer país en alistar una expedición con ese cometido. Reacondicionándose prestamente el *Instituto de Pesca N°1*, zarpó el 8 de junio de 1916 al mando del teniente Ruperto Elichiribehety. El rescate no pudo llegar a concretarse por decisión del propio explorador, quien ante el peligro de naufragar tuvo que oponerse férreamente a la decisión de los marinos uruguayos, quienes le exigieron la firma de un acta donde asumía la responsabilidad por no concluir el salvamento.

Ese ejemplo de solidaridad y la decisión en el sentido de desafiar todos los peligros para cumplir la misión, les valió la admiración del pueblo que les recibió al regreso, con calurosas celebraciones. Este episodio ha quedado registrado como un hito en los anales históricos de la marina uruguaya.

El 6 de octubre de 1916, luego de haberse concretado por fin el salvamento de sus hombres, Shackleton y ocho de sus compañeros arribaron a Montevideo con el objeto de agradecer al gobierno el envío del auxilio. Colmados por numerosas y cálidas manifestaciones, en las que participaron los marinos que habían integrado el viaje antártico, los expedicionarios partieron hacia Buenos Aires, donde se reiterarían los actos de agasajo.

Ambas campañas demostraron internacionalmente la faceta humanitaria de los gobiernos, prestando especialmente –y en forma totalmente desinteresada– buques para misiones que pusieron a prueba la voluntad y pericia de comandos y tripulaciones. 1903 y 1916 dieron prueba de la premura y generosidad en el alistamiento de las respectivas expediciones de rescate, y a pesar de los imponderables que no permitieron concluir la misión uruguaya, nadie podría restarle méritos.

El Observatorio de Orcadas. Las campañas anuales de relevo

Instalado el Observatorio de Orcadas del Sur, como hemos especificado, hubo de instrumentarse año a año la misión para los relevos y el abastecimiento correspondiente. En el período a que refiere nuestro trabajo –1904 a 1921– esta tarea fue responsabilidad, en gran medida, de la corbeta *Uruguay*, que había sido acondicionada para tan difíciles navegaciones en oportunidad del rescate de la expedición sueca.

Si bien no nos es dado extendernos en los detalles de cada uno de los viajes, creemos que es interesante realizar algunas someras referencias sobre las campañas que se llevaron a cabo con el fin de mantener el funcionamiento del primer Observatorio Meteorológico permanente asentado en la Antártida.

La misión inicial de relevo y aprovisionamiento zarpó en la *Uruguay* en diciembre de 1904. Después de haber cumplido con ese cometido, mientras procuraban encontrar la expedición de Charcot, llegaron a los 64° 57' de latitud sur –la más alta alcanzada hasta ese entonces por un buque de la Marina de Guerra–. Preocupado el gobierno por tener un buque apropiado para misiones antárticas, adquirió el *Le Français* de Charcot, que rebautizado *Austral* cumplió el segundo viaje a Orcadas, frustrándose la tercera misión por el naufragio del buque.

Es interesante consignar que a partir de 1907, la antigua corbeta *Uruguay* tuvo a su cargo las expediciones verificadas en los años 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1918, 1919, 1920 y 1921. Esta extensa y épica cronología, que en no pocas oportunidades planteó el cuestionamiento acerca de la conveniencia de realizar el relevo en un buque como la corbeta, pues cada campaña implicaba tres meses de reparaciones. Es de orden hacer constar que la nave, dando prueba de sus excelentes condiciones marineras, enfrentó temporales, nieblas y peligrosas navegaciones, cuyas condiciones de hielo eran imposibles de prever. No eran menores las dificultades durante las tareas de

desembarco, en un combate permanente con las fuertes rompientes, los vientos, las bajas temperaturas y la amenaza de que los hielos se cerrasen antes de finalizar los trabajos.

Todos los comandantes resaltaron en sus informes la pericia y esfuerzos de la oficialidad y subalternos, que respondieron en situaciones límites con total idoneidad. Es necesario añadir que más allá de su misión primaria, en esos viajes se llevaron a cabo importantes estudios hidrográficos, astronómicos, magnéticos y geográficos. Se argumentó acerca de la conveniencia de los fondeaderos de Isla Laurie –analizando las ventajas y desventajas de Bahía Uruguay o Bahía Escocia–, se colaboró con la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas, se descubrieron escollos, se navegó el estrecho Washington, que no había sido recorrido hasta entonces por ningún buque de la Armada Argentina, se realizaron marcaciones de las islas circundantes a la Isla Laurie, realizando un levantamiento topográfico de ésta, etc. Gracias a los estudios de Franz Kühn, especialista del Museo Argentino de Ciencias Naturales, se logró un profundo conocimiento de la geología de las islas subantárticas (Georgias del Sur, Orcadas, Sandwich del Sur, Shetland del Sur).

Por otro lado, se debe resaltar el importante apoyo de la Compañía Argentina de Pesca, fundada en 1904 por Carl Larsen (ex-capitán del *Antartic*, de la expedición de Nordenskjöld), establecida en Bahía Cumberland. Los capitanes de sus buques, acostumbrados a la navegación en la zona –como por ejemplo el del *Palmers*– brindaron datos exactos, que unidos a las experiencias recabadas en los periplos de la *Uruguay* resultaron fundamentales en la confección de cartas náuticas. La Compañía cumplió regularmente con la asistencia de carbón a la *Uruguay* y, a pesar de la negativa inicial de la gerencia, sus balleneros se encargaron de realizar el aprovisionamiento y relevo en Orcadas cuando la corbeta estuvo impedida de realizar la misión.

Conclusión

Esta somera relación histórica que se encuadra en la llamada “etapa heroica” culmina con el fallecimiento de Sir Ernest Shackleton. El expedicionario, que se preparaba para una nueva incursión antártica, dejó de existir el 5 de enero de 1922, cuando se encontraba a bordo del *Queso*, frente a las Georgias del Sur. El 19 su cadáver fue embarcado en el buque *Profesor Grossvell*, en viaje a Montevideo, donde arribó el 29 de enero a las 17 horas.

Al día siguiente fue embalsamado en el Hospital Militar y su cadáver, como homenaje póstumo a su dedicación por develar los misterios antárticos, fue llevado en descanso eterno a aquellas soledades que motivaron su vida. Honor que le cupo a este puerto, en la simbólica escala para su último viaje al helado continente.

Siglos de unión, de responsabilidades compartidas en esa región austral, preámbulo del continente tardíamente integrado a la geografía. Buenos Aires y Montevideo se mostraron históricamente interconectados. Las vinculaciones políticas de principio, acompañadas por proyectos colonizadores y económicos que los involucraron en intenso tráfico recíproco, evolucionaron en servicios de acondicionamiento y aprovisio-

namiento complementarios –en un ámbito de nombres y empresas reconocidas por los navegantes de expediciones internacionales que recibieron el apoyo, la colaboración y el aplauso a sus logros–. Épocas y funciones distintas, acompasando los tiempos de este mundo marítimo del Río de la Plata.

Ningún lugar más apropiado que ambos puertos para calibrar los esfuerzos de cada buque que en misión de caza, exploración o ciencia que tomaba el rumbo sur. La suma de sacrificios y tesón resultó en la conquista de un continente diferente, no sólo por sus características, sino por las normativas que regulan a quienes, en polifacética representación, le habitan.

Los estratégicos enclaves del Plata, presentes a lo largo del extenso ciclo histórico expuesto, inauguraron esos lazos que hoy continúan vigentes en la mancomunidad que marca el Tratado Antártico.

Bibliografía

- Argentina en la Antártica* (Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico. Instituto Antártico Argentino, 1997), t. I.
- Arguindeguy, Pablo. “Las expediciones españolas a la Patagonia”, cap. VI. *Historia Marítima Argentina* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval, 1985).
- Capdevila, Ricardo. “Cronología antártica de la corbeta *Uruguay*”, *Revista Guardacostas* (Buenos Aires, 1965).
- Capdevila, Ricardo. “Antártida. Más allá del fin del mundo” (Zaguier & Urruty, Museo Marítimo de Ushuaia, Argentina).
- Destéfani, Laurio. “Colonización Patagónica”, cap. V. *Historia Marítima Argentina* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval, 1985).
- Destéfani, Laurio. “La Antártida Argentina (1900-1950)”, t. IX, *Historia Marítima Argentina* (Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval, 1985).
- De Viana, Francisco Xavier. “Diario de Viaje”, *Colección de Clásicos Uruguayos* (Montevideo, 1958), vols. 27-28.
- Martínez Montero, Homero. *El Apostadero de Montevideo* (Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1968).
- Ratto, Héctor. *Actividades Marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII* (Buenos Aires, Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Comunicaciones, 1930).
- Silva, Hernán. *La Economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata* (Buenos Aires, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires, 1978).
- Montalbán, Cristina. “Francisco Xavier de Viana. Marino oriental integrante de la Expedición Malaspina. Su ‘Diario de Viaje’”. Presentado en el IV Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Río de Janeiro, 1999.

Cristina Montalbán - Ricardo Capdevila

Montalbán, Cristina. “1904. Un uruguayo inverna en Islas Orcadas del Sur”. Presentado en el V Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Base Antártica Marambio – Ushuaia, 2000.

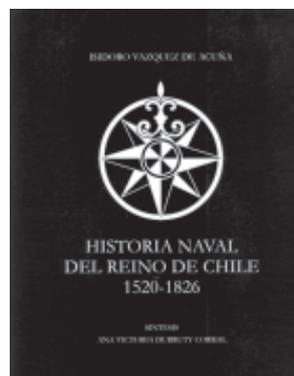
Montalbán, Cristina. “Expediciones Charcot: Sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay”. Presentado en el VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Punta Arenas, 2001.

Montalbán, Cristina. “Dos homónimos y un solo destino: Orcadas del Sur”, en *Cien Años de Ciencia Argentina en la Antártica. Primer Centenario del Observatorio Meteorológico de Islas Orcadas del Sur* (Buenos Aires, Instituto Antártico Argentino, 2003).

Noticias Diversas

Chile

El Instituto Panamericano de Geografía e Historia otorgó el premio de Historia Colonial de América Silvio Zavala, en su 14ª edición (2004-2005), al historiador chileno Isidoro Vásquez de Acuña, por su libro *Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826* (2004). De manera excepcional, puesto que la presentación y entrega del referido premio se lleva a cabo usualmente en la sede de la Secretaría General del IPGH, en Ciudad de México; dichos actos fueron llevados a cabo en la Sección Nacional del IPGH en Chile, presidida por el coronel Luis Alegría Matta, director del Instituto Geográfico Militar de Chile.



Colombia

En enero se constituyó el Consejo de Historia Naval, bajo la presidencia del vicealmirante Carlos Enrique Ospina Cubillos, y con el auspicio de la Armada Nacional de Colombia. El objeto primario de este consejo es escribir la historia de esta institución.

Cuba

El 25 de marzo tuvo lugar en el Castillo del Morro San Pedro de la Roca, la ceremonia de homenaje al almirante Pascual Cervera, jefe de la escuadra española que enfrentó a la flota norteamericana en el puerto de Santiago el 3 de julio de 1898. Pascual Cervera de la Chica, bisnieto del Almirante, expresó la gratitud de los familiares y descendientes —treinta y dos de los cuales se encontraron presentes en la ceremonia— “a las autoridades cubanas por recibir aquí el busto del hombre que, junto a los marinos españoles, cumplió con su deber en la bahía de Santiago de Cuba, aun cuando estaba convencido de la inutilidad del sacrificio”.

José Ramón Fernández, vicepresidente del Consejo de Ministros, destacó el heroísmo de Cervera y los suyos, calificándolo como hombre cabal y valiente, y como militar de honor.

Presidió la ceremonia el general de ejército Raúl Castro Ruz, segundo secretario



del Comité Central del Partido Comunista de Cuba y ministro de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.

El 1º de noviembre tuvo lugar en el Instituto de Historia de Cuba la presentación del libro *Cuba y sus puertos, Siglos XV al XXI*, que reúne los trabajos presentados en el I Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe. El libro se editó gracias a la colaboración del Instituto de Historia de Cuba; el Grupo de Trabajo Estatal para el saneamiento, conservación y desarrollo de la Bahía de La Habana (GTE-BH); el Club Náutico Hemingway de Cuba y la empresa CARISUB.

El 23 de ese mes, con ocasión de presentar dicho libro en la Unión de Escritores y Artistas de Cuba (UNEAC), el historiador cubano Gustavo Placer Cervera señaló que el contenido del libro abarca un total de 25 trabajos de investigadores y especialistas, enmarcados en seis secciones: Economía y Comercio; Historia y Entorno; Espacio cultural y recreativo; Identidad y Sociedad; Infraestructura portuaria y espacio urbano y Función militar de los puertos.

Asimismo, anunció que se ha convocado al II Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe, que se llevará a cabo en el 2007, en fecha que será dada a conocer oportunamente.

El 4 de febrero del 2006 se presentará el libro *El estreno del imperio: La Guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, de Gustavo Placer Cervera. El libro ha sido prólogado por Francisco Pérez Guzmán, investigador del Instituto de Historia de Cuba, y será presentado por Alberto Prieto, profesor titular, de la Universidad de La Habana.

Ecuador

En julio, el Instituto de Historia Marítima unió su nombre al del contralmirante Carlos Monteverde Granados, en el marco de una ceremonia de reconocimiento a la actividad de ese oficial de marina, creador del referido instituto.

El 4 de agosto la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima, presidida por el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo, llevó a cabo una asamblea general extraordinaria en la que se analizó el tema de la representación del vapor *Guayas* en el

escudo ecuatoriano, planteándose además la repatriación de los restos del teniente de navío Francisco Calderón, que se encuentran en el Perú.

En setiembre se presentó un nuevo tomo de la *Historia Marítima del Ecuador*. Se trata del trabajo de Eduardo Estrada Guzmán, “La República 1840-1850”.

España

El Museo Marítimo de Barcelona y el Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica de la Universitat Politècnica de Catalunya, organizarán la Tercera Conferencia de Transporte de Historia Marítima, que tendrá lugar los días 16 al 19 de mayo del 2006. Los interesados pueden contactar con mt2006@cen.upc.edu o con garciaade@diba.es.

Italia

Comune di Mulazzo,
Provincia di Massa-Carrara
Centro di Studi Malaspiniani
“Alessandro Malaspina”
cmalaspiniani@interfree.it



Dario Manfredi, director del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, coeditor de nuestra revista y activo colaborador en temas histórico-marítimos, nos presenta su informe de las actividades realizadas en el 2005 por su institución.

El 7 de mayo, en el Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, se inauguró el “Archivio-Museo dei Malaspina”, luego de más de un año de trabajos, los mismos que pudieron realizarse gracias a la colaboración de la Unión Europea, la Diputación Provincial de Massa-Carrara y la Comunidad Montana de Lunigiana, que invirtieron en ellos • 150.000.

El archivo-museo –cuya preparación estuvo a cargo de Rossana Piccioli, quien explicó los criterios museológicos empleados– tiene tres salas, dedicadas respectivamente al territorio de Lunigiana, a la rama de Mulazzo de la familia Malaspina, y a la Expedición Malaspina.

Presidió la ceremonia Sandro Donati, alcalde de Mulazzo, quien estuvo acompañado por los representantes de las instituciones que habían colaborado en esta importante realización. También estuvieron presente algunos miembros de la familia Malaspina (Luigi Alessandro Malaspina di Villafranca, Giacomo Malaspina di Varzi, Alexandre Giuntini-Malaspina di Corsica, Vieri Malaspina-Torrigiani di Fosdinovo), y los directores de las más importantes instituciones culturales que colaboran con el Centro: el embajador Bernardino Osio, secretario general de la Union Latina; John Black, director del Alexander Malaspina Research Centre, de Nanaimo; y Jorge Ortiz Sotelo, secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval “Thalassa”.

Por otro lado, Mercedes Palau fue portadora del saludo de la Real Academia Hispano-Americana de Cádiz, y Blanca Sáiz cumplió similar papel a nombre de la Hakluyt Society, de Londres.

Eventos internacionales

En Lerici, La Spezia, del 13 al 15 de octubre, se celebró el congreso *L'Altro Mediterraneo. Fra percezione, invenzione scientifica e modernità*, organizado por el Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, y por las universidades de Génova y Parma. El evento contó con la participación de importantes investigadores, como Ilaria Luzzana Caraci, Claudio Cerreti, Simonetta Conti, Graziella Galliano, Claudio Greppi, Massimo Quaini, Leonardo Rombai, Francesco Surdich e Luisa Rossi. Dario Manfredi presentó un trabajo sobre “La ‘caravana’ de Alessandro Malaspina con el navío *San Zaccaria* (1773)”, ampliando uno previamente publicado en las páginas de esta revista.

En Cabra, Córdoba, del 17 al 23 de octubre, tuvo lugar una semana de estudios en memoria de Dionisio Alcalá Galiano, el oficial andaluz que participó en la Expedición Malaspina y en otras comisiones científicas, muriendo heroicamente en la batalla de Trafalgar (1805). A este evento concurrieron varios malaspiniastas, ente ellos: José M. Alonso Ibarrola, Eric Beerman, Juan R. Cabrera, José María Cano Trigo, Juan Castanedo, Andrew David, Barry Gough, Robert King, Richard Inglis, Carlos Martínez-Shaw, Carlos Novi, Mercedes Palau y Emilio Soler. Dario Manfredi disertó sobre el tema “Ecos de los acontecimientos de España a través de las cartas de Alessandro Malaspina y Felipe Bauzá (1803-1897)”.

Del 16 al 21 de noviembre, la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alicante organizó un ciclo de cinco conferencias sobre el “El Quijote en el Siglo de las Luces español”. Participaron en este evento Antonio García Berrio (Universidad Complutense, Madrid), Joaquín Álvarez Barrientos (Instituto de la Lengua Española, CSIC), Françoise Etienvre (Centre de Recherche sur l’Espagne contemporaine, París), Pedro Álvarez de Miranda (Universidad Autónoma, Madrid) y Dario Manfredi, quien presentó el trabajo “Un ensayo cervantino de Alejandro Malaspina: la *Carta crítica* sobre el *Análisis* de Vicente de los Ríos”. En el marco de estas conferencia, los profesores Enrique Gímenez López y Emilio Soler Pascual presentaron el libro de Alessandro Malaspina, *Carta crítica sobre el Quijote*, editado por Dario Manfredi y Blanca Sáiz.

México

A principios de abril del 2005 se llevó 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 el contexto de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos, realizada en Lima del 19 al 22 de setiembre, tuvo lugar el IX En-

cuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. el evento fue organizado por Ricardo Capdevila, secretario permanente de este foro, contando con la participación de delegados de Argentina, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay.

Las ponencias fueron las siguientes: Eugenio Genest, “El Instituto Geográfico Argentino como pionero de la actividad científica en el Antártida” y “La Comisión Nacional del Antártico”; Jorge Ortiz Sotelo, “El inicio del interés antártico peruano”; Mariano Sánchez Bravo, “Emergencia, accidente en Fort Williams”; Miriam Alegría Oblitas, “El Perú en el sexto continente”; Cristina Montalbán, “Una fuente uruguaya inédita de la primer expedición aérea polar”; Marcelino Alegría Amar, “Visión histórica de los años polares internacionales como sustento del desarrollo científico en las regiones árticas y antárticas”; Mauricio Jara, “La Ley 11.846 y el territorio antártico chileno, cuestión de política interior o exterior?”; Consuelo León, “La élite antártica chilena de la década del '40”; Ricardo Capdevila, “Augusto Tapia: Primer Glaciólogo Antártico Argentino”; Benicio Ahumada, “El Transporte A.R.A. *Primero de Mayo*”; Adolfo Quevedo Paiva, “Cuatro travesías argentinas paradigmáticas y un As”; y Cristina Montalbán y Ricardo Capdevila, “Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la etapa heroica”.

En el marco de este evento, Consuelo León y Mauricio Jara presentaron los libros *Convergencia Antártica? Los contextos de la Historia Antártica Chilena, 1939-1949*, y *Antártica. Testimonios periodísticos. 1947-1957*.

El 2 de noviembre fue presentado el libro de Jorge Ortiz Sotelo, *Peru y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. El evento tuvo lugar en el Auditorio de la Asociación Cultural Peruano Británica, en Surco, Lima, contando con la presencia de Fabián Novak, director del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y de Cristina Flores, directora de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, entidades coeditoras del libro. Los acompañó en la mesa Wilfredo Lafosse, presidente del Banco de Comercio, entidad auspiciadora. Los comentarios estuvieron a cargo de Richard Ralph, embajador británico en el Perú; y Cristóbal Aljovín, coordinador de la Maestría de Historia en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Uruguay

Del 6 al 9 de abril tuvo lugar el XI Congreso Nacional de Arqueología Uruguaya, en la ciudad de Salta. En dicho evento se presentaron tres trabajos sobre arqueología submarina: el de Antonio Lezama Astigarraga y Ezequiel Fernández Inverzo, sobre el pecio de la nave capitana de Martim Affonso de Souza (1531); el de Virginia Pereira, sobre la implementación de un sitio escuela en el pecio del *Vértigo*, en Piriápolis, Maldonado; y el de Leticia D’Ambrosio y Virginia Pereira, sobre el estudio y la gestión del patrimonio subacuático desde un punto de vista interdisciplinario en que confluyen la arqueología y la antropología social.

Expediciones peruanas a Tahití, siglo XVIII

Jorge Ortiz Sotelo*

Entre 1567 y 1605 tres expediciones partieron de puertos peruanos hacia el oeste, tratando de encontrar la enigmática *Terra Australis* o nuevas islas que poblar. Los resultados iniciales fueron alentadores, pero diversos motivos impidieron que los esfuerzos de Álvaro de Mendaña (1567 y 1595) y Pedro Fernández de Quirós (1605) pudieran culminar en asentamientos permanentes en islas como las Salomón, las Santa Cruz o las Marquesas. Hubo que esperar siglo y medio para que las autoridades virreinales peruanas volviesen a mirar hacia el oeste, motivados esta vez por la presencia británica y francesa en esas aguas.

La firma del Tratado de París (1763) entre Inglaterra, Francia y España, puso fin a la Guerra de los Siete Años y abrió la era de las grandes expediciones científicas en el Pacífico, las que, a diferencia de sus predecesoras, contaban con el reloj marino, inventado por John Harrison, para resolver el antiguo problema de determinar la longitud en el mar. Los británicos enviaron sucesivas expediciones hacia ese vasto océano, zarpando la primera en julio de 1764 al mando del comodoro John Byron, con la *Dauphin* y la *Tamar*. Dicha expedición descubrió algunas islas cercanas a Tahití, retornando a Gran Bretaña en mayo de 1766. Cuatro meses después zarparon la *Dolphin* y la *Swallow*, al mando del capitán de navío Samuel Wallis, separándose al salir del Estrecho de Magallanes. Fue así que la *Dolphin* descubrió Tahití el 17 de junio de 1767, llegando a Inglaterra por la vía del Cabo de Buena Esperanza en mayo de 1768. A principios de ese mismo año, Luis Antoine de Bouganville, al mando de la fragata *La Boudeuse* y de la fusta *L'Etoile*, también había arribado a Tahití, tomando posesión de la isla a nombre del monarca francés. En abril de 1769 arribaba a la misma isla el teniente James Cook con el *Endeavour*, iniciando una permanencia de tres meses para poder observar el pasaje de Venus por el disco del Sol. Su retorno a Inglaterra se produjo en junio de 1772.

* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Ponencia presentada en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima 10 al 12 de noviembre del 2004. Una versión preliminar fue presentada en la reunión de la Canadian Nautical Research Society, en Calgary, Canadá, los días 25 y 26 de junio de 1998.

Este ir y venir de naves británicas y francesas por el extenso Pacífico fue conocido en el virreinato peruano en abril de 1770, cuando el *Saint Jean Baptiste* arribó al Callao al mando de Guillaume Labé, informando al virrey Manuel Amat y Juniet (1761-1776) sobre lo que había escuchado al respecto en el Cabo de Buena Esperanza¹.

La reacción del Virrey no se hizo esperar, pues consideraba que las islas de Oceanía habían sido descubiertas por Mendaña y Quirós, y en consecuencia pertenecían a la corona española². Además, la presencia británica en cualquier punto cercano a la América española constituía una amenaza por sí misma, tal como había ocurrido con las Malvinas, agregando a ello que no se descartaba su apoyo y eventual alianza con los araucanos en el extremo sur de la Capitanía General de Chile, lo que habían pretendido hacer los holandeses en el siglo precedente. Para verificar si se había producido algún asentamiento británico en la isla de Davis (Rapa Nui, San Carlos o Pascua), Amat dispuso que el capitán de fragata Felipe González de Haedo zarpara en octubre de 1770 con el navío *San Lorenzo* (70) y la fragata *Santa Rosalía* (26). Ambos buques arribaron a Pascua en noviembre, no encontrando evidencias de presencia extranjera. Al parecer, establecieron buenas relaciones con los isleños, quienes no objetaron, quizá por no entenderlo, la toma de posesión formal de Pascua a nombre de Carlos III. El piloto Juan de Hervé tuvo a su cargo el levantamiento cartográfico de la isla, ayudado por el dibujante chalaco Manuel José de Orejuela y Aguilar³.

A mediados de 1771, luego del retorno al Callao de ambas naves, el virrey Amat propuso a la Corona enviar algunos españoles a la referida isla para “que adoctrinasen a los nativos y que sirviesen de base para repeler cualquier intento de agresión extranjera”. La propuesta fue aprobada por Madrid hacia finales de ese mismo año, indicándosele al Virrey que también debía reconocerse la isla de Tahití, cuyo descubrimiento por parte de Wallis ya era conocido en Madrid y en Lima⁴.

- 1.- John Dumore, editor, *The Expedition of the St Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770. From Journals of Jean de Surville and Guillaum Labé* (Londres, Hakluyt Society, 1981), pp. 21-26. Las cuentas de la estada de este buque en el Callao se encuentran en el AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3.
- 2.- Todavía se discute si Tahití fue descubierta por Wallis en 1767 o fue Pedro Fernández de Quirós quien tocó en ella en 1605. Christian Buchet, *La decouverte de Tahiti* (París, Editions Frances-Empire, 1993), p. 27, indica que la isla descubierta por Quirós es Anna o Chain Island, ubicada en la misma latitud pero 200 millas al este.
- 3.- Guillermo Lohmann Villena, “Siglos XVII y XVIII”, *Historia Marítima del Perú* (Lima, IEHMP, 1973, t. IV), pp. 182-92. Francisco Mellén Blanco, “Estudio de nuevas copias de planos de la isla de Pascua (Rapa-Nui) de 1770”, *Revista Española del Pacífico* (Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1991), n. 1, pp. 33-46.
- 4.- Teodoro de Croix, “Memoria de Gobierno”, *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español* (Lima, Librería Central de Felipe Bailly, 1859). T. V, pp. 246-48.

En cumplimiento a esta orden, Amat llegó a despachar hasta tres expediciones a Tahití. Si bien existe una bibliografía relativamente abundante sobre esos viajes⁵, nuestra contribución se centrará en algunos aspectos poco conocidos referidos a las naves que participaron en ellos y a su preparación, así como a los nativos de Tahití que vinieron a América y al intérprete limeño Máximo Fernando Rodríguez.

El primero de estos viajes se llevó a cabo entre el 26 de setiembre de 1772 y el 31 de mayo del siguiente año; el segundo tuvo lugar entre el 20 de setiembre de 1774 y el 8 de abril de 1775; y el tercero se verificó entre el 27 de setiembre de este último año y el 17 de febrero de 1776. Los tres fueron llevados a cabo por la fragata *Santa María Magdalena*, alias *Águila*, siendo apoyada en el segundo viaje por el pailebote *San Miguel*, alias *Júpiter*.

La primera de estas naves fue construida en La Carraca en 1753, teniendo unos 20 metros de eslora y portando 22 cañones de 8 y 6 libras. Vino al Pacífico en 1768 y permaneció asignada al Callao hasta que en 1778 fue vendida a Francisco Fragua, en 34,000 pesos⁶.

En su primer viaje a Tahití, la fragata varó el 13 de noviembre de 1772, poco antes de fondear en el puerto de Taialabú. En dicho lugar el buzo de la nave pudo percatarse de que había saltado parte del forro de la quilla, pero aparentemente sin comprometer la estructura ni la seguridad de la embarcación. Sin embargo, esto no resultó tan cierto, pues la fragata comenzó a hacer agua el 11 de enero siguiente, poco antes de arribar a Valparaíso, situación que se tornó crítica cuando zarpó de dicho puerto en demanda de la isla de Pascua, motivando la suspensión de esa parte de la expedición para dirigirse al Callao⁷.

A su arribo al puerto peruano, el jefe del Apostadero Naval del Callao, capitán de navío José de Somaglia, comandante del navío *San Joseph*, alias *El Peruano*, dispuso que la Maestranza del Callao reconociera el estado de la fragata. El informe de esa junta fue concluyente. Había que colocar dos curvas en la bodega y en la despensa, dos portas en la Santa Bárbara, dos medios baos en la despensa y debajo del castillo de

- 5.- Entre otras obras, véase Bolton Glanvill Corney, editor, *The quest and occupation of Tahití by emissaries of Spain during the years 1772-1776 told in despatches and other contemporary documents* (London, Hakluyt Society, 1913-19), 3 vols.; y Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”, *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur* (Madrid, Editorial Naval, 1993), III, pp. 725-88.
- 6.- La mayor parte de esta información proviene de Landín Carrasco y Sánchez Masiá [“Los viajes promovidos por el virrey Amat”..., p. 732], pero hemos encontrado un documento que señala que la fragata tenía cañones de 6 libras [AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, doc. 272].
- 7.- Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”..., pp. 747-55. Bernardino Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el Oriente del Perú* (Cajamarca, Tipografía San Antonio, 1925), III, p. 88.

proa, hacer dos vergas para gavia y mesana, recorrer cubiertas y costados, “y descubrir la quilla para ver lo que haya resultado de la varada que acaeció a dicho buque en su viage”⁸.

Los trabajos se iniciaron casi de inmediato, pero para que la fragata pudiese dar la quilla había necesidad de contar con ciertas facilidades de las que en ese momento no disponía en el puerto. Por tal motivo, en real acuerdo del 19 de julio de 1773 se aprobó comprar la fragata mercante *San Joseph* para convertirla en chata de la *Águila* y de otros buques reales o mercantes que necesitaran reparaciones mayores en el Callao⁹.

Las labores demandaron varios meses y, al parecer, habían concluido en mayo de 1774, pues a partir del siguiente mes se inician los preparativos para el segundo viaje a Tahití, que tenía como propósito establecer una misión religiosa formada por dos franciscanos y un intérprete, sobre el cual trataremos más adelante. Para el transporte de la casa portátil donde vivirían¹⁰, así como de los animales y víveres secos que debían consumir durante un año, fue necesario alquilar a principios de setiembre de 1774 el pailebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, de propiedad de Juan Malo de Molina y Joseph de Andía y Valera¹¹.

Buque pequeño de tres palos, con velas cuadradas en el mayor y en el trinquete, y posiblemente una vela latina o cangreja en el palo de mesana¹², el *Júpiter* fue dotado para este viaje con cuatro cañones pedreros¹³. Asimismo, se le hicieron algunos trabajos en el entrepuente para “asegurarse el ganado vacuno y demás animales que conduce de transporte a la dicha isla”¹⁴. Estos sumaban unos treinta cuadrúpedos de diversa especie y setenta y ocho aves, buena parte de los cuales falleció durante la travesía¹⁵. No hemos podido averiguar cuál fue la suerte posterior del *Júpiter*, pero sospechamos que es la nave que algún tiempo después se perdió en la playa de Miranaves, a una milla del fondeadero del Callao¹⁶.

El mando de las dos primeras expediciones fue encomendado al capitán de fragata Domingo de Boenechea Andonaegui¹⁷, quien falleció en Tahití el 26 de enero de 1775.

- 8.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, José de Somaglia a los oficiales de la Real Hacienda de Lima, Lima, 19/6/1773.
- 9.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, libro 1.
- 10.- Las piezas de la casa se encuentran listadas en AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, doc. 3243.
- 11.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, n. 3244.
- 12.- Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, 223.
- 13.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 3242 y 3244.
- 14.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, recibo firmado por Andía 19/9/1774 y documento 3239.
- 15.- Museo Naval, Madrid, ms. 208, f. 28.
- 16.- AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946, f. 53v.
- 17.- El nombre correcto nos ha sido proporcionado por Francisco Mellén Blanco, en comunicación del 22/4/1998. Mellén está preparando actualmente un extenso trabajo sobre los viajes de Boenechea.

El teniente de navío Tomás de Gayangos tomó el mando de la fragata para el regreso al Callao, siendo relevado en dicho puerto por el de igual grado Cayetano Langará, quien estuvo al mando del tercero y último viaje. Varias islas fueron descubiertas en estas travesías¹⁸, conforme evidencian no sólo los diarios sino también la valiosa cartografía levantada por el teniente Gayangos, y por los pilotos de la fragata, entre ellos José Amich, quien posteriormente abrazaría la religión franciscana¹⁹. Asimismo, en esos viajes se reunió material etnográfico (como el *umete* de dolerita negra que se conserva hoy en día en el Museo Nacional de Antropología, en Madrid)²⁰ y botánico (como las muestras de madera traídas al Callao por Langará)²¹. Finalmente, se introdujo en el Perú ciertos frutos tropicales, entre ellos el popular plátano de la isla, y algunas palabras que aún perduran en el castellano que se habla en el Perú²².

También se encontró evidencia de la presencia británica y francesa, correspondiente no sólo a los viajes previos sino a la segunda y tercera estada de Cook en la isla, en julio de 1773 y abril de 1774, vale decir, entre la primera y segunda expedición despachadas por el virrey peruano.

Los expedicionarios españoles establecieron buenas relaciones con los nativos, obsequiándoles diversos presentes, entre ellos cien aros en forma de zarcillos en torno a monedas de un real, otros cien en torno a monedas de medio real y cincuenta anzuelos de cadena “con el fin de que en todos tiempos conste, ser dicha isla descubierta entre todas las Naciones por nuestro Cathólico Rey y Señor”²³.

Seis de estos isleños se embarcaron con destino al Perú. En el primer viaje vinieron cuatro, “los dos grandes como de edad de treinta años, otro mozetón de edad de diez y ocho años vino voluntario, y un muchacho de trece años con beneplácito de su padre”²⁴. Según Boenechea, el mayor era Pautu, que tenía unos treinta años, seguido por Tipitipia, con unos veintiséis, venía luego Heiao o Ogeillau, con dieciocho, y Teituanui

- 18.- La lista de las islas descubiertas en estos viajes, con los nombres puestos por los españoles y sus actuales nombres es proporcionada por Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”, y por el mismo Amancio Landín Carrasco, *España en el mar. Padrón de descubridores* (Madrid, Museo Naval, 1992), p. 335.
- 19.- Landín Carrasco y Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”..., p. 749.
- 20.- Puede verse en http://mnantropologia.mcu.es/contenido/01colec_04.html.
- 21.- Francisco Mellén Blanco, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez y sus copias”, *España y el Pacífico* (Córdoba, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1995), p. 25. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 9, cuaderno 1, “Noticia de la madera que conduce para S.M. sobre cubierta la fragata de guerra el *Águila*, cortadas por los carpinteros de su dotación en el puerto de Ojatutira de la Isla de Amat.”
- 22.- Enrique Carrión Ordóñez, “Expediciones en el Pacífico y etimologías ultramarinas desde el siglo XVIII”, *Derroteros de la Mar del Sur* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1997), n. 5, pp. 21-29.
- 23.- La lista de presentes embarcados para el segundo viaje puede verse en AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, doc. 397 y recibo del 17/9/1774.
- 24.- Diario de Amich [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 85].

que tenía entre diez y doce años. En el segundo viaje fueron varios los nativos que deseaban venir al Perú, pero sólo se aceptó “dos que habían sido escogidos, el uno por ser muy práctico de todas las islas que están al Este, llamado Paloro, y el otro llamado Barbarua, por ser de los más principales de la isla de Orayatea, y cuñado del Eri Otu, por cuyo empeño se le admitió”²⁵.

La suerte de estos seis nativos estuvo muy vinculada a la de un joven limeño que servía como soldado de la Compañía de Marina del Callao, llamado Máximo Fernando Rodríguez²⁶. Éste había iniciado su aprendizaje de lenguas polinesias en la isla de Pascua, a la que llegó como parte de la guarnición del navío *San Lorenzo*, mejorándola en el primer viaje de la *Águila* a Tahití. Al arribo al Callao, en mayo de 1773, fue presentado al virrey Amat por el capitán de fragata Boenechea, junto con los tres nativos que habían sobrevivido a la travesía. El cuarto, Tipitipia, había fallecido en Valparaíso “de indigestión, a que sobrevino calentura maligna”²⁷, habiendo sido previamente bautizado como José.

Luego de ser examinado “por medio de diálogos conducidos en presencia de Su Excelencia, entre el peticionario y los nativos que vinieron de la referida isla”, el virrey Amat dispuso que Rodríguez desembarcara y pasase al palacio, como “encargado del cuidado e instrucción de los naturales de la Isla Amat que existen en esta capital”²⁸. Permaneció destacado en ese servicio hasta el 15 de setiembre de 1774, elaborando en ese lapso un valioso diccionario español-tahitiano, con la ayuda del piloto Juan de Hervé. En esa fecha volvió a embarcarse en la fragata *Águila* junto con Pautu y Tetuani, para emprender un nuevo viaje a Tahití, donde permanecería diez meses en compañía de los padres franciscanos Narciso González y Jerónimo Clota, y del grumete Francisco Pérez, destinado al servicio de ambos sacerdotes.

Lo que conocemos sobre Máximo Fernando Rodríguez proviene esencialmente de un memorial que presentó en 1788²⁹, indicando que había nacido en Lima hacia 1750, siendo sus padres Bruno Rodríguez y María Concepción de los Reyes, ambos naturales de Carhuaz. Al parecer, la suya fue una familia numerosa y gozó de cierta posición económica en esa zona de Ancash³⁰.

Ingresó al servicio real en 1767, como soldado en la Compañía de Marina del Callao, siendo destinado a la guarnición del navío *San José*, alias *El Peruano*, que al mando del capitán de navío Juan Bautista Bonet zarpó del Callao hacia Cádiz el 28 de

25.- Diario de Andía y Varela, y de los misioneros Clota y González [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 119].

26.- Máximo Rodríguez firma con ese nombre en febrero de 1794 con motivo de una venta que hace su mujer María Catalina Soto [AGN, PN 591, f. 325].

27.- Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III, p. 88.

28.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 52 y siguientes, entre junio de 1773 y 15/9/1774.

29.- Memorial de Máximo Rodríguez, Lima 27/3/1788 [Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, III, pp. 214-218. Mellén, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...” pp. 31-33].

30.- AGN, escribano Antonio Luque, PN 384, ff. 204-209.

octubre de ese año, llevando a los jesuitas expulsados del virreinato³¹. En el puerto gaditano, Rodríguez fue desembarcado y junto con los otros miembros de su compañía pasó a servir en los batallones de marina del departamento de Cartagena, retornando al Callao en 1769 a bordo del *Astuto*, que con la *Santa Rosalía* y el navío *Septentrión* constituían un escuadrón al mando de Antonio de Arce³².

Durante su larga estada en Tahití, Rodríguez hizo repetidas expediciones, “a veces por tierra y otras por mar”. Los nativos lo llamaban Merteemo, llegando a ser “muy querido por ellos... se convirtió en el más notable de los españoles”³³. Al parecer, parte de esa notoriedad se debió a sus vinculaciones con las mujeres tahitianas, con las que habría llegado a tener descendencia “que ocupó más tarde la tierra de Toparai”³⁴. Además, escribió un valioso diario que ha sido publicado en inglés, francés y castellano, por constituir una fuente etnográfica de primer orden y de mejor calidad que el escrito por los dos franciscanos que compartieron su estada en Tahití³⁵. Rodríguez tuvo algunas diferencias con esos sacerdotes, conforme se desprende de su diario, el cual pudo culminar no sin ciertas dificultades, “viéndose obligado a escribirlo a veces con lápiz, y en otras ocasiones a emplear otras veces una tinta invisible que preparaba en secreto”³⁶.

A su retorno al Perú, el virrey Amat lo premió con un puesto en la Compañía de Alabarderos, compuesta por unos cincuenta hombres a los que se había distinguido con ese nombramiento. Junto con una Compañía de Caballería, la de Alabarderos formaba la guardia del virrey. Por la misma fecha, Rodríguez remitió a Amat una copia de su diario, acompañada de un extracto, donde se incluían los ritos, usos y costumbres de los isleños, así como un vocabulario y una gramática tahitiana. Lamentablemente, todo ello desapareció sin llegar a manos del virrey Amat, quien ya estaba de partida hacia España, pudiendo tan sólo recuperar el diario³⁷.

En 1784 se produjeron importantes reformas militares en el virreinato peruano, a raíz de las cuales la Compañía de Alabarderos fue reducida a la mitad de sus efectivos³⁸. Entre los que perdieron su empleo se encontraba el Rodríguez, con el grado de

- 31.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4, Callao, 28/10/1767, estado de fuerza del *San Joseph* al zarpe. Bonet había nacido en Malta en 1709 y ascendió a jefe de escuadra en 1777.
- 32.- AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 5, libros 1 y 2; Navíos 5. Supremo Gobierno, Oficios al Virrey, legajo 4.
- 33.- Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, III, p. xvii, nota 1.
- 34.- Información proporcionada por Flora Devatine a Francisco Mellén [“Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...”, p. 32, nota 10].
- 35.- Quien esté interesado en las versiones del diario de Rodríguez, vea Mellén Blanco, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...”, pp. 25-37. El diario de los misioneros fue publicado por Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, III.
- 36.- Corney, *The quest and occupation of Tahiti...*, III, pp. 215-16.
- 37.- Ídem, p. 216.
- 38.- Croix, “Memoria de Gobierno”..., pp. 220-21.

subteniente, viéndose forzado a realizar algunos negocios para sostener a la familia que había formado con María Catalina de Soto, con quien llegó a tener catorce hijos antes que ésta falleciera a mediados de 1802. De esos hijos, once fallecieron antes de alcanzar la adultez. No le fue mal en los negocios, al punto que su esposa pudo contar con algunos esclavos³⁹. Máximo Rodríguez contrajo segunda nupcias en agosto de 1803 con Juana Villalba⁴⁰, dotándola con mil pesos y “un anillo de valor de doscientos y tantos compuesto de diamantes brillantes”, que en ese momento no llegaba a constituir un décimo de su fortuna⁴¹. Su mejora social se evidenció al encontrarlo como testigo del matrimonio del Conde de Lurigancho⁴². Nuestro personaje tuvo al menos cuatro hijos más con Juana Villalba, falleciendo entre setiembre de 1819 y 1824⁴³.

Pero, ¿qué pasó con los cinco tahitianos que llegaron al Perú? Alojados en el palacio del virrey, recibieron de él diversos regalos, especialmente ropa, espadas y armas, así como rosarios, medallas y otros elementos religiosos⁴⁴. Además de aprender el castellano, todos ellos fueron bautizados con nombres cristianos.

Dos fallecieron en Lima: Heiao y Barbarua. El primero murió víctima de viruelas en el Hospital de San Andrés, el 2 de setiembre de 1773, habiendo sido bautizado cinco días antes como Francisco José Amat⁴⁵. El segundo falleció en el mismo hospital el 30 de junio de 1775, pocas semanas después de arribar al Callao, habiendo sido bautizado previamente con el nombre de Carlos⁴⁶.

Según un testimonio contemporáneo, Pautu y Teituanui, los dos únicos nativos sobrevivientes del primer viaje, fueron bautizados en la Catedral de Lima, a las 8 de la noche del 11 de octubre de 1773. Sin embargo, tenemos algunas dudas sobre la fecha y lugar de bautizo, pues el archivo parroquial correspondiente no recoge ese evento. Lo cierto es que Pautu fue bautizado como Tomás Amat, mientras que su joven com-

39.- AGN, notario Antonio Luque, PN 591, ff. 325, 669v-70, 692v-93. Su primer testamento fue otorgado el 27/8/1794, y para esa época vivían sus hijos Manuel, Antonio, Justo, Francisca Solano, Petronila y Francisca Rodríguez y Soto, y su esposa estaba encinta.

40.- Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122. La novia, nacida en Andahuaylas, era hija de Antonio Villalba y Tomasa Arias de Sotelo.

41.- AGN, notario Emeterio Andrés Valenciano, PN 72B, ff. 978-79.

42.- Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122.

43.- No hemos ubicado la fecha exacta de su deceso, pero su tercer y último testamento está fechado 8 de julio de 1819, y el 7 de setiembre de ese mismo año su esposa vende un negrito sin hacer mención alguna a su esposo [AGN, notario Pedro Cardenal, PN. 131, ff. 141-143v, 173]. Sus hijos con Antonia Villalba fueron Manuel Antonio (nacido en 1804), Juan Pablo (fallecido antes de 1819), María Candelaria de la Purificación (1810) y otro que nació en 1820.

44.- Izaguirre, diario de los misioneros, 9/1/1775, *Historia de las Misiones Franciscanas...*, pp. 115-16.

45.- Mellén Blanco, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...”, p. 14, 55, 215. Archivo Parroquial del Sagrario, Lima, libro de defunciones n. 9, f. 61v, 2/9/1773.

46.- Archivo Parroquial del Sagrario, Lima, libro de defunciones 9, f. 83, 30/6/1775.

pañero, que tenía unos doce años, fue llamado Manuel Amat. Los padrinos fueron dos sobrinos del virrey Amat y Juniet: Antonio y José Amat y Rocaberti, teniente coronel de la plaza del Callao y comandante del batallón de Dragones, respectivamente. El mismo 11 de octubre recibieron la confirmación de manos del arzobispo de Lima, Antonio Parada, siendo sus padrinos Balerio Gasols, capitán de la guardia del virrey, y José Aramburú y Morales, párroco de la catedral⁴⁷.

El otro tahitiano, Paloro o Puhoro, fue bautizado entre mayo y setiembre de 1775 con el nombre de José⁴⁸, zarpando de regreso a su isla natal en el tercer y último viaje de la fragata *Águila*⁴⁹.

No volvemos a tener noticias suyas, pero sí sabemos lo sucedido con Pautu [Tomás Amat] y Teituanui [Manuel Amat]. Ambos retornaron a Tahití en el segundo viaje de Boenechea, con la idea de que apoyaran a los franciscanos en su labor misional. Sin embargo, primero Pautu y luego Teituanui los abandonaron y se reunieron con los suyos. Los detalles de este proceso están consignados tanto en el diario de los misioneros como en el de Máximo Rodríguez, por lo que no vale la pena insistir en ello. Lo cierto es que en la última visita de Cook a la isla, en 1777, el cirujano del *Discovery* sólo reporta la presencia de dos isleños que habían estado en Lima, uno de los cuales es mencionado como Tiarraboo⁵⁰.

Como hemos podido apreciar, estos tres viajes implicaron un enorme esfuerzo humano y logístico de parte del virreinato peruano. Los resultados de ellos fueron un mayor conocimiento de la zona y cierto grado de intercambio cultural. Lamentablemente, dicho esfuerzo se perdió por diversos motivos y el contacto entre el Perú y Oceanía sólo se recobró a mediados del siglo siguiente, a través de un lamentable tráfico de polinesios hacia las islas guaneras y haciendas costeras peruanas⁵¹.

En resumen, aspiramos a que nuestra ponencia brinde algunas luces que contribuyan a comprender mejor ese esfuerzo humano y logístico al que nos hemos referido, que no se limitó al cruce desde el Callao hasta Tahití, sino que implicó muchos otros aspectos que no deben ser dejados de lado.

47.- Mellén Blanco, "Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...", p. 14, 55, 215.

48.- Información facilitada por Francisco Mellén Blanco, 28/5/1998.

39.- Vicente Rodríguez Casado y Florentino Pérez Embid, editores, *Memoria de Gobierno de Manuel Amat y Juniet* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947), p. 335.

50.- Corney, *The quest and occupation of Tahití...*, III, p. xvii, nota 1.

51.- H.E. Maude, *Slavers in Paradise. The Peruvian labour trade in Polynesia, 1862-1864* (Canberra, Australian National University Press, 1981).

Inicio del interés antártico peruano

Jorge Ortiz Sotelo*

Las vinculaciones iniciales del Perú con la Antártica tuvieron lugar durante el periodo colonial, primero con la navegación llevada a cabo por una escuadrilla de la Armada de la Mar del Sur en 1603, al mando del general Gabriel de Castilla, y luego en 1819 cuando el navío de la Real Armada *San Telmo*, al mando del brigadier limeño Rosendo Porlier y destinado al Departamento Marítimo de Callao, naufragó en una de las islas Shetland del Sur.¹

Vino luego un largo intermedio, durante el cual el tema antártico estuvo confinado a algunos eventuales trabajos referidos a la influencia de las corrientes polares en nuestra costa, como el que publicó en 1891 Luis Carranza, primer presidente de la Sociedad Geográfica de Lima,² o algunas noticias sobre el rescate del explorador noruego Otto Nordenskjöld.³

A mediados del siglo XX, como consecuencia del creciente interés mundial en dicho continente, algunos diplomáticos y marinos peruanos comenzaron a prestar atención al tema antártico. Esta etapa, que podríamos llamar de intereses individuales, va desde 1948 hasta 1973, y en ella se publican algunos artículos y viajan al continente antártico los dos primeros peruanos, el teniente primero Juan Soria, con la expedición

* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente trabajo fue presentado en el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en Lima, del 19 al 22 de setiembre del 2005, en el marco de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

- 1.- Sobre ambos temas véanse mis trabajos “Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 24-28 de noviembre de 1997* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999), pp. 369-381; “Gabriel de Castilla y la expedición de 1603”, *I Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos* (Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico – Instituto Antártico Argentino, 1999), pp. 74-89; y “Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: dos peruanos en la Antártida”, *Revista de Historia Naval*, año XIII, n° 48 (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995), pp. 45-56.
- 2.- “La corriente polar”, en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* (1 y 2° trimestre 1946), pp. 22-29.
- 3.- *Actualidades* n° 50 (Lima 14/1/1904), pp. 3-4.

antártica chilena de 1961-1962; y el ingeniero Jorge Vásquez, con la expedición de la República Federal Alemana en el verano 1972-1973.

La segunda etapa de este proceso corresponde a la de expresión de interés por parte de las instituciones nacionales, principalmente la Cancillería y la Armada, que entre 1976 y 1979 lograron que la Asamblea Constituyente se pronunciara sobre los intereses peruanos en la Antártida⁴.

A partir de dicha declaración se inicia la tercera etapa de este proceso, en la cual se pone en marcha una estrategia para permitir que el Perú se incorpore plenamente al Tratado Antártico. Como parte de esa estrategia, se constituyó la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, la cual propuso una Política Nacional Antártica y propulsó la organización de la primera expedición peruana a dicho continente, llevada a cabo en 1988 a bordo del buque de investigación científica *Humboldt*.

Es intención de este trabajo revisar la etapa germinal de nuestra presencia efectiva en dicho continente, profundizando lo que en un trabajo anterior⁵ se llamó la etapa de los intereses individuales.

Al concluir la Segunda Guerra Mundial se acrecentó el interés por la Antártica en Argentina y Chile, llevando a organizar expediciones destinadas a validar sus reclamos territoriales sobre el llamado cuadrante sudamericano del continente, basados en argumentos históricos, de continuidad geográfica o de seguridad continental. Los primeros aludían a las bulas alejandrinas y al Tratado de Tordesillas, así como a los viajes de descubrimiento del Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y de islas subantárticas como Malvinas y Shetland del Sur. Por otro lado, al plantear la continuidad geográfica sudamericana con la península antártica, se señalaba que ésta formaba parte del continente y por consiguiente su defensa correspondía al ámbito señalado en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) firmado en Río de Janeiro en 1947.

Pero estas aspiraciones debían enfrentar dos problemas. El primero eran las pretensiones británicas sobre varias de esas islas subantárticas y aun sobre el continente; y el segundo era el desconocimiento norteamericano a las reclamaciones territoriales en la Antártica.

Lo cierto del caso es que a principios de 1948 la prensa limeña informó extensamente sobre el viaje del presidente chileno Gonzales Videla a la Antártica para inaugurar la segunda base de ese país en ese continente. Este viaje generó una ácida reacción en Gran Bretaña, que protestó contra la presencia del referido mandatario en un territorio que consideraba británico. La respuesta no se hizo esperar y el diario limeño *El Comercio* destacó las declaraciones de Gonzales Videla desde la Antártica: “Cual-

4.- Augusto Thornberry Nagy, “El Perú y la Antártida”, *Revista de Marina* (marzo abril 1983), p. 264.

5.- “Antecedentes inmediatos a las expediciones antárticas peruanas”, *Actas del Vº Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos* (Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico, 2000), pp. 105-111.

quier intento por apoderarse de la zona reclamada por Chile será considerada como agresión a América”.⁶ Por la misma fecha, Argentina insistió en sus reclamos por las islas del Atlántico Sur, señalando que no reconocía colonias ni posesiones europeas en la Antártica. Para reforzar su posición, la flota de mar argentina zarpó de Puerto Belgrano a principios de febrero para efectuar ejercicios en proximidades de las Shetland del Sur.⁷ El gobierno británico rechazó toda pretensión sudamericana sobre los territorios antárticos, planteando llevar el caso a la Corte Internacional de La Haya, disponiendo a la vez que dos naves de guerra zarparan de Australia para “mostrar la bandera” en la zona donde operaría la flota argentina.⁸ Felizmente, la situación no pasó a mayores y los tres países involucrados acordaron en 1949 mantener un *modus vivendi* que implicaba la no presencia de buques de guerra al sur del paralelo de los 60°.

Los hechos de febrero de 1948 generaron en el Perú una corriente de solidaridad con la posición chilena y argentina. Con cargo a profundizar en este tema, lo que hemos encontrado hasta el momento es un artículo periodístico firmado por René Tupic, aparecido en *El Comercio* bajo el título “Querellas polares”, que respaldaba la posición de ambos países sudamericanos,⁹ y una conferencia ofrecida en junio de ese mismo año por Felipe Barreda Laos en la Universidad de Buenos Aires.¹⁰ Este último se había desempeñado durante once años como embajador peruano en la capital argentina, y en su extensa exposición, además de los argumentos históricos, incidía en el tema de la seguridad y la defensa continental, señalando que para asegurarlas se requería “que los territorios de la Antártida Sudamericana no sean detentados por potencias de ultramar, ni utilizados en servicio de designios que puedan ser incompatibles con los derechos e intereses de la hermandad sudamericana”.¹¹

Pero al margen de estas dos referencias, hubo algunos diplomáticos peruanos que comenzaron a interesarse en el tema, entre ellos Gonzalo Fernández Puyó. Sus propuestas diferían de lo sustentado por Barreda, al plantear que el Perú tenía derecho a tener presencia soberana en la Antártica sobre la base de los mismos argumentos histórico-jurídicos que esgrimían Chile y Argentina, a los que se sumaba la expedición que en 1605 emprendió Pedro Fernández de Quirós en busca de la Australia del Espíritu Santo.¹² Fernández Puyó señalaba tres posibles soluciones al problema antártico: un condominio plural, la aplicación de la teoría de los sectores polares, y una mezcla de ambas propuestas estableciendo un condominio peruano-chileno para el sector que iba

6.- *El Comercio*, 19/2/1948, p. 9.

7.- Ídem.

8.- *El Comercio* informó sobre este tema del 19 al 22 de febrero.

9.- *El Comercio*, 22/2/1948, p. 2.

10.- *La Antártida sudamericana ante el derecho internacional* (Buenos Aires: Impr. Linari y Cía., 1948).

11.- Ídem, p. 29.

12.- Marina de Guerra del Perú, *Primera Expedición Peruana a la Antártida. BIC Humboldt enero-marzo 1988* (Callao, Dirección de Hidrografía y Navegación, 1988), p. 7.

de los 77° a los 90° de longitud oeste.¹³

Por otro lado, el tema antártico también llamó la atención del mayor Edmundo Rey Rivero, quien a mediados de los años cincuenta publicó algunos trabajos sobre el tema, defendiendo la tesis de la proyección polar.¹⁴ En la misma línea se encontró Manuel Medina Paredes, quien en 1957 sustentó los derechos peruanos sobre la Antártida en su tesis de grado en la Universidad de San Marcos.¹⁵

Lo cierto es que ninguno de estos autores encontró eco en la posición oficial peruana, que se mantuvo al margen del tema antártico hasta principios de la década siguiente.

El primer peruano en la Antártica

En el segundo semestre de 1961, al parecer siguiendo instrucciones de la superioridad naval peruana, el agregado naval peruano en Santiago de Chile llevó a cabo gestiones ante la armada de ese país para que un oficial peruano pudiera participar en la XVI Expedición Antártica Chilena.¹⁶ Fruto de esas gestiones, a mediados de noviembre de 1961 el almirante Leopoldo Fontaine Nakin,¹⁷ comandante en jefe de la Armada de Chile, cursó una comunicación al vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, ministro de Marina peruano, invitando a que la Armada Peruana designe un oficial para tome parte en la referida expedición antártica.¹⁸

De acuerdo a las coordinaciones efectuadas por el entonces capitán de navío Federico Salmón de la Jara, agregado naval peruano en Santiago, el oficial designado debía tener el grado de teniente primero o capitán de corbeta, para no interferir en la precedencia de los comandantes de las unidades navales chilenas que tomarían parte en la expedición.¹⁹ Siguiendo dicha recomendación, la Armada Peruana designó al

- 13.- “El problema antártico en el cuadrante sudamericano”, *Revista Peruana de Derecho Internacional* (Lima, Sociedad Peruana de Derecho Internacional), n° 46 (julio-diciembre 1954), pp. 222-249; y n° 47-48 (1955), pp. 3-15. Su propuesta de solución al problema antártico se encuentra en las pp. 12 al 15.
- 14.- *Síntesis monográfica del Antártico* (Lima, Servicio de Prensa, Propaganda y Publicaciones Militares, 1954). “Síntesis monográfica de la Antártica”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* (3° y 4° trimestre 1955), pp. 33-54. “Visión geográfica de la Antártica”, en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* (3° y 4° trimestre 1957), pp. 22-28.
- 15.- *Derecho de soberanía del Perú en la Antártida por el principio del sector* (Lima: el autor, 1957).
- 16.- Federico Salmón de la Jara, “Prólogo” a José Antonio del Busto, *Los Peruanos en la Antártida* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1989), p. 9.
- 17.- Había sido comodoro de la tercera expedición chilena a la Antártica, en el verano de 1948-49 [Óscar Pinochet de la Barra, *Base Soberanía y otros recuerdos antárticos* (Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1986), pp. 89 y ss.
- 18.- Archivo Histórico de Marina (A.H. de M. en adelante), Comandancia General de Marina, Correspondencia General 1961 y 1962; Ministerio de Marina, Correspondencia 1961 y 1962.
- 19.- Oficio del Agregado Naval en Chile al Comandante General de la Marina, Santiago, 16/11/1961, A.H. de M., Comandancia General de Marina, Correspondencia General 1961.

entonces teniente primero Juan Soria Díaz, quien arribó a Santiago el 5 de diciembre de 1961. Tras algunas coordinaciones con las autoridades navales locales, dos días después Soria pasó a Valparaíso para unirse a la XVI Expedición Antártica Chilena, cuyo jefe era el capitán de navío Francisco Suárez. Formaban esa expedición el B.A.Ch. *Piloto Pardo*, el remolcador B.A.Ch. *Yelcho* y el escampavía B.A.Ch. *Lautaro*, que se uniría a las otras dos naves en Punta Arenas.²⁰

El mismo día 7 Soria se embarcó en el *Piloto Pardo*, presentándose ante el ya referido jefe de la expedición, y “al mediodía se sirvió un *cocktail* [sic] en la cámara de oficiales, durante el cual el comandante del buque, capitán de fragata Jorge Paredes, me dio la bienvenida con expresiones afectuosas”.²¹ Desde un primer momento, Soria fue objeto de diversas muestras de atención, y el propio comandante en jefe de la Armada Chilena, almirante Fontaine, al pasar inspección a las naves antes del zarpe, le “expresó sus mejores deseos durante mi permanencia en dicha expedición”.

El zarpe se produjo el 11 de diciembre, dirigiéndose inicialmente a Talcahuano para realizar algunas reparaciones finales a los grupos electrógenos. Permanecieron en dicho puerto del 13 al 15, antes de proseguir hacia el Canal de Chacao, el Golfo de Ancud y Linao, donde embarcaron dos reservorios de la Fuerza Aérea Chilena. Retornaron al Pacífico tras cruzar el Paso Apiao, el Golfo de Corcovado y el Canal de Moraleda. La navegación continuó a través de varios otros canales hasta ingresar al Estrecho de Magallanes y arribar a Punta Arenas el día 20. Tras permanecer dos días en dicha localidad, la expedición se dirigió a Puerto Williams, desde donde inició el cruce del Mar de Drake.

En esa etapa del viaje, Soria fue informado e instruido sobre los peligros a la navegación, la naturaleza de la región y su población. En su informe señala: “no había paso importante sobre el que no fuera informado, fuera de día o de noche me mandaban buscar y hasta se me permitió participar en la maniobra, bajo vigilancia y dirección del Comandante, al cruzar la Angostura de Guía”. También refiere las duras condiciones en que habitaban los colonos e indígenas alacalufes, onas y yaganes de la zona de los canales, cuya subsistencia “la obtienen de la madera que cortan y almacenan cerca de la playa” para canjearla por víveres y otros elementos en las postas sanitarias y almacenes que la armada chilena había establecido en esa región.

La expedición realizó el cruce del Mar de Drake en medio de un temporal grado once, con vientos de 65 nudos que al golpear al través a las naves les causaban balances de hasta 50°. Luego de tres días y medio se pudo fondear en Bahía Foster, isla Decepción, en las Shetland del Sur, donde se visitó la base argentina y la británica, esta última en Caleta Ballenero, así como la base de la Fuerza Aérea Chilena Presidente

20.- Informe del teniente primero Juan E. Soria Díaz al Comandante General de Marina, Lima, 8/2/1962, A.H. de M., Comandancia General de Marina, Correspondencia General 1962. “Crónica Nacional”, en *Revista de Marina* (noviembre diciembre 1961 1961), p. 823.

21.- Ídem.

Aguirre Cerda, en Caleta Péndulo. El ingreso a esta última caleta estaba cerrado por el hielo, obligando al *Piloto Pardo* a emplear seis horas en recorrer unos mil metros mientras rompía dicha capa de hielo. La expedición permaneció dos días descargando víveres y materiales para la referida base, cuya dotación, conformada por once avia- dores, tenía como función primaria efectuar observaciones meteorológicas.²²

De dicha localidad la expedición pasó a Bahía Soberanía, en la isla Greenwich, donde se encontraba la base Arturo Prat, de la Armada Chilena. Los catorce marinos que la dotaban también debían realizar observaciones meteorológicas y reconocer los alrededores hasta una distancia máxima de doscientos kilómetros. Tras abastecer de víveres y materiales a dicha base, la expedición se dirigió a la base de la Universidad de Chile, Presidente Gonzales Videla. La derrota trazada tuvo que ser alterada al encontrar una barrera de hielo a la altura de la isla Adelaida, pero finalmente arribaron a la base, donde la atención del teniente Soria se centró en los laboratorios de sismología y meteorología, además del “laboratorio para trabajos de gravimetría, magnetismo, geología y glaciología.” Esta base tenía una dotación de nueve hombres, cuatro de ellos de la Fuerza Aérea Chilena, encargados de las instalaciones, y cinco investigadores de la Universidad de Chile, a los que se había sumado un meteorólogo español cuyas labores concluirían en marzo de ese año.²³

Tras proceder al relevo de las dotaciones en las tres bases mencionadas, la expedi- ción volvió a cruzar el Canal de Drake y arribó a Punta Arenas el 15 de enero de 1962. El teniente Soria desembarcó en dicha ciudad el día 18, despidiéndose emotivamente de sus compañeros de expedición. Sobre esto anotó en su informe:²⁴

el día que me despedí del buque, los oficiales y el comandante me ofrecieron un cocktail [sic] en la cámara de oficiales, y cuando me dirigí al portalón para retirarme me encontré a toda la dotación de oficiales formados, siendo despedido con un abrazo por el comandante Paredes, quien me manifestó me lo daba a nombre de todos ellos.

Acompañado por dos oficiales del *Piloto Pardo*, Soria se dirigió al aeropuerto para volar a Santiago, donde al día siguiente fue recibido por jefe del Estado Mayor General de la Marina, y el día 20 por el almirante Fontaine, comandante en jefe de la misma, quien “se explayó conversando sobre sus experiencias sobre la Antártica y sobre su viaje a Lima, dando como resultado que permaneciera con él una hora y cuarto”.

El capitán de navío Salmón de la Jara, agregado naval peruano en Santiago, recibió el informe preliminar de Soria y le facilitó lo necesario para concluir con su comisión, de modo que pudo partir hacia Lima el día 23 de enero.

El extenso informe que Soria presentó a su retorno pudo haber despertado el inter- és de algunos oficiales navales, pero no planteó propuesta alguna sobre los posibles derechos peruanos sobre la Antártica ni sobre la posibilidad de que la Armada Peruana

22.- *Ibidem*, p. 5.

23.- *Ibidem*, p. 6.

24.- *Ibidem*, p. 7.

organizara una expedición a dicho continente. El tema, aparentemente, no había pasado de ser una forma de fortalecer las relaciones entre las dos armadas.

Esfuerzos posteriores

En 1965 encontramos la tesis de Jaime Ruiz del Árbol y Soler de Cornelio, “Defensa de los derechos sudamericanos en la Antártida” (Lima 1965), con la que obtuvo el grado de bachiller en derecho en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Al año siguiente los congresistas Fidel Zárate Plascencia, del Partido Aprista Peruano, y Róger Cáceres Velásquez presentan un proyecto de ley proponiendo la reivindicación de un sector del continente, en base a los estudios que Manuel Medina había iniciado ocho años antes.²⁵ Una nueva iniciativa correspondió a una ponencia aprobada por el Congreso Nacional Extraordinario de Abogados, llevado a cabo en el Callao en 1969, señalando que a la luz de la tesis de las proyecciones polares el Perú debía tomar “todo el interés en este aspecto básico de futuro y soberanía”.²⁶

En 1972 el gobierno federal alemán invitó al ingeniero Jorge Vásquez a tomar parte en sus labores antárticas, uniéndose a la expedición del verano 1972-1973.²⁷ Lamentablemente, no hemos podido conseguir mayor información sobre el referido profesional ni sobre su participación en el proceso antártico peruano, pero sabemos que volvió a participar en el programa antártico alemán en 1978.

Para entonces, el tema antártico ya había cobrado mayor interés en algunas instituciones peruanas, entre ellas la Sociedad Geográfica de Lima, que encomendó al contralmirante Manuel R. Nieto efectuar un informe al respecto. Dicho documento, elaborado con el apoyo del capitán de navío Jorge Telaya y publicado en 1979,²⁸ defiende la teoría de los sectores polares y refiere la existencia de un proyecto de ley que declara la soberanía y jurisdicción nacionales de la República del Perú, sobre el correspondiente sector triangular polar de la Antártica (75°40' y 81°20' oeste).

Conclusiones

Poco después, el 3 de mayo de 1979, se produciría la declaración de la Asamblea Constituyente sobre los derechos peruanos sobre la Antártica, dando inicio a otra etapa de nuestra historia antártica que culminaría con las expediciones llevadas a cabo de manera regular a partir de 1988.

25.- Ramacciotti, *El Perú y la cuestión antártica...*, p. 65. Marina de Guerra del Perú, *Primera Expedición Peruana...*, p. 7.

26.- “XII Congreso de Abogados del Perú, Derechos del Perú en la Antártica”, en *Revista de Marina* (marzo abril 1984), p. 237.

27.- Marcelino Alegría Amar, *Antártida y la historia antártica del Perú* (Lima, Publiluz Editorial, 1998), p. 206.

28.- Manuel R. Nieto y Jorge Telaya H., “La Antártica”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* (enero diciembre 1979), pp. 58-62.

Jorge Ortiz Sotelo

Lo que hemos visto en esta etapa corresponde pues al inicio del interés peruano en el sexto continente, con la construcción y evolución de una argumentación histórico-jurídica que despertó por solidaridad con las aspiraciones chilenas y argentinas. Los hombres que participaron en este proceso merecen ser recordados, pues jugaron un papel precursor en el esfuerzo que ha llevado al Perú a participar en la tarea de la exploración científica del sexto continente y de un mejor conocimiento de sus recursos y posibilidades.

La escuadra corsaria del Consulado de Cádiz (1779-1783) y su actividad en América

Enrique Otero Lana*

Durante la intervención española en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América se organizó en Cádiz una de las escuadras corsarias más numerosa de la historia de España. Se armaron o fletaron a lo largo de estos años catorce embarcaciones¹, estando en activo en algún momento hasta siete de ellas. Si los resultados no fueron siempre los deseados se debió antes a las exigencias de la Corona española que al esfuerzo armamentístico.

España, en un primer momento, se mantuvo indecisa entre si intervenir o no en la guerra, pues la independencia de las trece colonias norteamericanas podía ser un mal precedente para las aspiraciones de los criollos de su propio imperio colonial. Incluso intentó actuar como mediadora, pero los ingleses le dieron largas, posiblemente pensando que no sería un mediador totalmente imparcial (al fin y al cabo había entregado dinero y armas a los rebeldes, aunque de forma clandestina, desde 1776). Esta ofensa terminó de decantar la posición española, firmándose un nuevo Pacto de Familia con Francia en abril de 1779.

Declarada la guerra a Gran Bretaña, Carlos III centró sus esfuerzos en la recuperación de la isla de Menorca y del Peñón de Gibraltar, al tiempo que en América Bernardo de Gálvez preparaba la reconquista de La Florida. Las tomas de Mahón, Mobile y Pensacola marcaron la reconquista de Menorca y La Florida. Pero lo que era más importante para la Corona, la ocupación del Peñón, no se conseguiría, como es bien sabido, a pesar del sitio terrestre, del bloqueo de las fuerzas sutiles (pequeñas embarcaciones y cañoneras) de Antonio Barceló y de los navíos de línea de la Armada española, y del uso de las baterías flotantes de Arçon. Todos los esfuerzos fueron inútiles. Gibraltar siguió siendo inglés y significó un punto clave en la consolidación del imperio británico.

* Correspondiente de la Real Academia de la Historia (España) y miembro de *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.

1.- Siempre es posible que tengamos alguna embarcación corsaria de más por no distinguir la documentación entre su nombre oficial y su apodo. Al final de este trabajo ponemos una relación de los buques armados y los fletados por el Consulado gaditano.

Trataremos ahora de la escuadra corsaria gaditana, muy relacionada con América. Curiosamente este armamento de particulares en apoyo de la Armada estatal se haría en un momento en que la ciudad y el comercio de Cádiz habían perdido su tradicional monopolio con América. El proceso de liberalización del comercio se había iniciado en 1765, cuando se permitió a diferentes puertos peninsulares el comercio con diversos puntos del Caribe, y se culminó en 1778 al establecerse la libertad de comercio entre los peninsulares y el imperio hispanoamericano, con las excepciones de Nueva España (que quedó reservada para el comercio de Cádiz) y Venezuela (feudo mercantil de la Compañía Guipuzcoana de Caracas).

Iniciada la guerra, la Junta General del Comercio de Cádiz acordó el armamento, apresto y mantenimiento de veinte naves para hacer el corso contra los enemigos de la Corona española. La iniciativa fue aprobada por Su Majestad Carlos III por la real orden de 17 de agosto de 1779². Para la preparación y mantenimiento de esta escuadra se exigía a favor de este “ramo” de los corsarios el 3 por ciento de todos los frutos y efectos nacionales y extranjeros embarcados en la bahía y demás puertos habilitados para Indias y el 4 por ciento de los frutos venidos de los dominios americanos.

Dejando aparte las posibles dificultades del cobro en las otras ciudades que comerciaban con América, las cuentas del Consulado del Comercio de Cádiz entregadas por el tesorero del Consulado, Fernández de Cosío, nos recogen un cargo o ingreso de 41'550,944 reales de vellón en 96 partidas que reflejan los ingresos mensuales, oscilando entre un máximo de 2'114,988 reales, ingresados conjuntamente en marzo y abril de 1780, y un mínimo de 85 reales, ya terminada la guerra, en junio de 1785. Las damas gaditanas contribuyeron con una colecta de 198.000 reales. Ya en el mes de agosto las “señoras de Cádiz” habían ofrecido a Su Majestad el armar y mantener un navío de buen porte para hacer el corso, “generosa oferta” que fue aceptada por el Gobierno de Madrid³. Después se reconvirtió en la idea, más práctica, de contribuir con un fuerte donativo a los armamentos que hacía el Consulado.

La data o gasto fue 35'742,212 reales y 21 maravedíes y medio, según 363 libramientos que reflejan las cuentas. Quedó, por tanto, un superávit de 5'808,731 reales con 12 maravedíes y medio, que se entregaron al Real Tribunal del Consulado cinco años después de terminada la contienda, ya en 1788.

Estos libramientos nos permiten seguir, cuando menos parcialmente, la actividad que tuvo la escuadra corsaria armada por el comercio gaditano. El primer libramiento fue para el arreglo del navío *San Carlos*, con fecha 1º de septiembre de 1779 y con un gasto de 20,717 reales y 31 maravedíes. Curiosamente, el segundo libramiento es el de la compra del mismo navío a la casa de comercio Arrieta y Compañía, de Bilbao, en

- 2.- La información básica para los armamentos del “ramo” de los corsarios del Consulado de Cádiz se obtiene del AGI, Arribadas, leg. 392. Siempre que no hagamos otra referencia, es la fuente de las incidencias de la escuadra corsaria del Consulado.
- 3.- Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 542, 12/8/1779.

752,914 reales y 8 maravedíes (7 de septiembre). También fue previa la habilitación a la compra de la fragata francesa *Antiope*, propiedad de una casa de comercio gala (libramiento 10, 18 de septiembre).

Mientras se habilitaban estos buques mayores, se fletaron o contrataron por breve tiempo el jabeque de rentas, la saetía *La Misericordia* y la goleta *El Carmen* (libramiento 11, 19 de septiembre), así como el jabequito del patrón José Cordero. El jabeque de rentas y la saetía hicieron una primera salida entre el 22 de agosto y el 15 de septiembre de ese mismo año, 1779, con el jabequito como descubierta (libramiento 12, 21 de septiembre), lo que nos permite observar que los pagos de este primer flete fueron posteriores al cumplimiento de lo acordado. Es más, en el momento de esta primera salida ni siquiera se habían iniciado las cuentas del ramo de los corsarios en la Tesorería del Consulado.

El capitán del navío de Su Majestad *San Leandro*, Álvaro López de Carrizosa, aporta datos concretos sobre el armamento que llevaban las embarcaciones que hicieron la primera salida (normalmente uno o dos cañones de a 6 libras de bala y otros de inferior calibre, como recogemos en la relación final de las unidades armadas por el Consulado) y llega a una clara conclusión:

En el punto más sustancial de la artillería, sus municiones y demás pertrechos, se encuentran irregulares desproporcionadas que dan a conocer las nada favorables resultas que tendrían éstos y los demás de semejante defectuoso armamento en el caso de combate⁴.

Siguieron las compras y armamentos de diversas embarcaciones. En septiembre, día 24 (libramiento 18), se compró la polacra francesa *La Europa* (que en otras entradas es citada como corbeta), a Juan Alonso Yolif y Compañía, de Cádiz, y se empezaron a habilitar, bajo flete de larga duración, las fragatas *Nuestra Señora de la Aparición* y *La Soledad* (o *Nuestra Señora de la Soledad*), el jabeque *San José* y *Santa Rita* y el navío *El Rosario*, armamentos todos realizados durante el mes de noviembre. En el mes siguiente se citan los gastos de una primera presa, el bergantín *La Santísima Trinidad*, posiblemente un mercante portugués con rumbo a Gibraltar.

Los libramientos también nos dan datos interesantes sobre el armamento de estos buques. Con fecha de 24 de septiembre de 1779 se compraron dieciocho cañones de hierro de calibre 8 (libras de peso por bala) en buen uso a 90 pesos de 198 quintos cada uno, siendo el importe total de 24,395 reales y 10 maravedíes (libramiento 16). Pocos días más tarde se pagaron 5,218 reales y 6 maravedíes por la compra de 615 balas de a 8, 33 palanquetas del mismo calibre, 456 balas de a 6, 41 palanquetas de este calibre y 187 libras de metralla (libramiento 29, 28 de septiembre). Fue necesario pagar los jornales y manutención de la compañía de escopeteros y guarnición del navío *San Carlos* (libramiento 79, 18 de octubre) y se terminó comprando 6 cañones de hierro de a 6 libras de bala, una caja de medicinas, utensilios médicos y ropa de enfermería para el mismo navío, por un importe de 16,722 reales y 2 maravedíes (libramiento 89, 27/

4.- AGS, SM, leg. 542, 1/8/1779.

10/1779). En dos meses escasos el *San Carlos* había sido acondicionado para navegar como corsario. Por las mismas fechas la corbeta *Europa* estaba también terminando su preparación con la confección o “hechura” de 799 cartuchos para pólvora (libramiento 118, 27/10/1779). Para otros corsarios se compraron diecinueve cañones de a 8 y trece de a 6 en diciembre de aquel mismo año (libramiento 147).

Con el año 1780 se iniciaron plenamente las actividades de las embarcaciones corsarias armadas por el Consulado de Cádiz. En enero se terminaron de preparar los buques de corso (en algunos casos con préstamos de dos meses de sueldo para sus “equipajes” o tripulaciones) y se preparó el envío de siete corsarios a América: el navío *Nuestra Señora del Rosario* y la fragata *Soledad* se destinaban a Buenos Aires, en tanto que las fragatas *Antiope*, *Aparición* y *Esperanza* (también conocida como *San Francisco de Asís*) y la saetía *Misericordia* navegarían a las islas de Barlovento (libramiento 162, 6/3/1780, por 750.000 reales para su habilitación). En el libramiento 167, 24/4/1780, se dice que se preparan 7 embarcaciones para las Indias, pudiendo ser el navío *San Carlos* o la polacra *Europa*, ya que ambas fueron a América en diferentes fechas. Parte de estas embarcaciones corsarias acompañaron al convoy de tropas que partió bajo el mando del teniente general D. Antonio de Navia (libramiento 182). De las embarcaciones enviadas a Buenos Aires sabemos que iban en “corso y mercancía”⁵. Es posible que todos los barcos corsarios destinados a América fuesen en esta situación mixta que mezclaba el comercio con la actividad bélica.

Gracias a esa mayor actividad, tenemos referencias de nuevas presas; así, dos urcas holandesas, *La Estrella del Norte* y *Vigilancia* (libramiento 175, 27/6/1780), la primera tomada por la corbeta *San Antonio* y *las Ánimas* (libramiento 205, 11/6/1781). En junio de 1781 fue apresada la fragata inglesa *Las Seis Hermanas* por el navío el *Rosario* y la fragata *Soledad* cuando volvían de Buenos Aires protegiendo un convoy, puesto bajo el mando del capitán del *Rosario* don Juan Antonio Arróspide⁶. Sabemos que hubo otras presas posteriores, pues en agosto de 1782 se pagaron los derechos y gastos judiciales causados en la isla [de ¿Cuba?] relativos a doce ramos de autos de apresamientos y detenciones de diversas embarcaciones por las de dicho armamento desde el principio de la guerra (libramiento 255, 12/8/1782).

También se dieron las primeras bajas: en el puerto de El Fayal (en las islas Azores) se perdió la fragata *Nuestra Señora del Carmen* y fue necesario fletar un bergantín portugués para conducir a los tripulantes de la fragata hundida a la bahía de Cádiz (libramiento 164, 6/4/1780). También se perdió el navío *San Carlos* al ser apresado por el enemigo. El buque corsario iba al puerto de Omoa (en Honduras) y su primer piloto era también práctico en la costa hondureña (libramiento 204, 3/1/1781).

La estancia de las embarcaciones corsarias del Consulado de Cádiz en las costa americanas fue larga, si bien con viajes de retorno a España para volver otra vez a

5.- AGS, SM, leg, 547, 7/8/1781.

6.- Ídem.

América. En octubre de 1781 se cita el próximo viaje de unos buques de corso que acompañarían al convoy al mando del teniente general don José Solano⁷, en tanto que la fragata *Soledad* navegaría en comisión hacia el sur [¿a Buenos Aires?] (libramiento 217). A lo largo de 1781 y 1782 tenemos noticias de su estancia en Cartagena de Indias, La Habana, Montevideo y Buenos Aires, a través de diferentes pagarés por préstamos que diferentes comerciantes locales habían hecho para habilitar los buques. Por ellos conocemos que la fragata *Antiope* tuvo que ser carenada en Campeche, con un importe de 31 pesos fuertes (libramiento 233, 17/4/1781). También hubo gastos judiciales para averiguar la entrada en Gibraltar del drogue danés *Santa Elena*, sin que sepamos porqué se hizo este encargo al ramo de corsarios del Consulado (libramiento 223, 10/12/1781).

En 1782 partió desde Cádiz con destino La Habana y Veracruz un convoy mercante protegido por el navío corsario *Rosario*. El capitán don Juan de Arróspide, que mandaba el navío corsario, era también el jefe del convoy. Se fletó un calón de rentas para completar la defensa (libramiento 237, 20/4/1782). Sin embargo, el navío *Rosario* tuvo que realizar antes un viaje para conducir unos pliegos a la costa de Levante, parando en el puerto de Málaga (libramiento 239, 3/5/1782, y libramiento 250, 9 de julio). En fechas posteriores localizamos a este navío en Veracruz. Posiblemente en este año se perdió la fragata *Esperanza*, por captura del enemigo (libramiento 252, 2/8/1782) y en el siguiente el corsario *Aparición*, naufragado en las costas de Honduras (libramiento 303, 27/11/1783). Toda la escuadra corsaria del Comercio de Cádiz estaba actuando en las costas del Caribe y se dio la situación contradictoria de que fue necesario ajustar el flete de la goleta corsaria estadounidense *Sin Igual*, mandada por el capitán Jaime Coffins (libramiento 268, 31/1/1783), para proteger las costas gaditanas y la llegada de los mercantes a la bahía.

Tenemos noticias de otros armamentos corsarios gaditanos que no dependieron del Consulado de comercio de Cádiz. Así, en 1781 se preparó para el corso la falúa *San Antonio y las Ánimas*⁸, con 15 toneladas de porte, armada con un cañón de a 6 libras de bala, cuatro pedreros, ocho trabucos grandes y otras armas para treinta y dos hombres (cuatro oficiales mayores, cuatro oficiales de mar, seis artilleros proeles, diecisiete marineros y un grumete, siendo casi todos los tripulantes franceses e italianos). Su armador fue don Juan Felipe Uztariz y su capitán don Quinin (o Quirin) Gutier, un francés que vivía en Tarifa desde hacía más de veinte años, estando casado allí. En 1782 un comerciante de Cádiz, Ignacio Antonio Corillo, quería enviar a La Habana y a Veracruz a su fragata la *Pura y Limpia Concepción y San Francisco de Paula*.

7.- Por desgracia, desconocemos qué buques corsarios se incorporaron a este nuevo convoy. Suponemos, sin que sepamos cuáles fueron, que algunas de las embarcaciones armadas por el Consulado regresaron desde América y después volvieron a partir con el teniente general Solano.

8.- AGS, SM, leg. 546, 25/2/1781.

Deseaba una patente de corso y mercancía y que su buque fuese como registro. Pedía para ello doce cañones de a 8 libras, pero se contestó que los que existían se necesitaban para los bajeles del Rey⁹. Tal vez animados por los éxitos de los corsarios que colaboraban con las fuerzas sutiles de la Armada en el bloqueo de Gibraltar, unos funcionarios, los dependientes de rentas de Cádiz, encabezados por don José Pizarro, pidieron patente para un falucho de 150 quintales o 20 toneladas, con 4 pedreros y otras armas para 21 hombres. Sería mandado por José María Salazar o por don José Vélez (las peticiones nos dan ambos nombres) y todos los marineros serían vascos¹⁰, algo cuando menos curioso en un puerto andaluz. Dada su debilidad armamentística y su escasa tripulación, tendría que actuar siempre en conserva con otras embarcaciones. Pero no sería el único corsario de tan escasa potencia: en 1783 un falucho inglés que salía de Gibraltar fue apresado a cinco leguas de Cádiz por la barca pescadora del patrón Ramón Serrano, que era usada para ayudar en el bloqueo¹¹.

Terminada la guerra (en septiembre de 1783 se firmó el Tratado de Versalles), hubo que realizar varios pagos, incluyendo el coste del navío *El Rosario*, que tuvo una “varada” en la costa gaditana tras regresar de La Habana y que, hasta entonces, había sido aportado, no sabemos si de forma gratuita, por los Cinco Gremios Mayores de Madrid (libramiento 324, 16/8/1784) y de la fragata *Nuestra Señora de la Aparición*, propiedad de D. Juan Andrés Gómez y Moreno (libramiento 341, 14/10/1785), perdida en Honduras, como ya dijimos. Pero el resto de los libramientos de los años posteriores a la guerra son reclamaciones de sueldos de los tripulantes de las embarcaciones corsarias, con una notable excepción: en 1785 se dio un millón de reales como ayuda a las ingentes obras del camino de Andalucía (libramiento 340, 7 de septiembre). En 1788 se consideraban ya resueltas las últimas deudas y el superávit todavía existente, 5'808,731 reales y 12 ½ maravedíes fueron entregados por el tesorero del ramo de los corsarios al Real Tribunal del Consulado (libramiento 364), siguiendo una real orden de 12 de agosto de 1785.

A lo largo de aquellos años el Consulado de Cádiz había armado o fletado catorce embarcaciones (no veinte como se pretendía al principio) y perdido cinco (dos capturadas por el enemigo y tres por accidente) a lo largo de la contienda, es decir, más de un tercio de los buques corsarios y cerca de los dos tercios si descontamos las embarcaciones fletadas de forma transitoria. Sus posibles capturas, pues no todas las detenciones serían válidas, rondaban la docena. Y para ello se habían gastado más de 35 millones de reales. Pero, en realidad, su principal función no había sido el ataque al comercio enemigo, sino ayudar a la protección de los convoyes y hacer de guardacostas en el Río de la Plata y las islas de Barlovento, Nueva Granada, Honduras y otras

9.- AGS, SM, leg. 548, 27/6/1781.

10.- AGS, SM, leg. 549, 27/8/1782.

11.- AGS, SM, leg. 550, 11/2/1783. El apresamiento fue el día 31 de enero y hubo dudas de su validez por estar firmados los preliminares de la paz.

zonas del Caribe. Había servido para sustituir en la protección del imperio hispano-americano a la Armada española, centrada en la fallida recuperación de Gibraltar.

Relación de los armamentos corsarios del Consulado de Cádiz (según diversas fuentes)

1. Navío *San Carlos*. Comprado en 1779 a la casa Arrieta y Compañía, de Bilbao, en 752.914 reales y 6 maravedíes. Su capitán fue Juan Antonio Zabaleta. Estuvo armado con cañones de a 8 y de a 6 libras de bala. Fue capturado por los ingleses, posiblemente en 1780, cuando iba al puerto de Omoa (Honduras).
2. Fragata *Antiope*. De construcción francesa. Fue comprada, también en 1779, a una casa mercantil del país vecino. Tuvo por capitán a Joaquín Ximénez. En 1779 estuvo en Málaga. En 1780 fue a las islas de Barlovento con el convoy mandado por el teniente general Victorio de Navia. En 1781 actuaba desde el puerto de La Habana y en 1782 en Campeche, donde tuvo que ser carenada. En 1784 regresó a la Península desde La Habana.
3. Jabeque de rentas *San Joseph y Santa Rita*. Contratado o fletado en 1779 para algunos servicios mientras se preparaba la escuadra corsaria. Su capitán era Juan José de Gamiz. Hizo una salida de protección de costas y búsqueda de presas entre el 22 de agosto y el 15 de septiembre de 1779. Iba armado con dos cañones de a 6 libras de bala, cuatro de a 4 libras, diez de a 3 y dos de a 2, así como con diez pedreros de a 1 libra y nueve de a media libra, más dos morteros de a 4, cuatro esmeriles, dos trabucos, veintidós fusiles, seis pistolas, veinte sables y seis hachuelas de abordar. Como munición llevaba ciento ochenta balas de todos los calibres, cien libras de balas de plomo, dos cajones de granadas, cuatro cajones de frascos de fuego y siete quintales de pólvora. Su tripulación era de setenta y ocho hombres (en algún documento se habla de doscientos) y llevaba víveres para cuarenta días y aguada para nueve.
4. Saetía (o barca) *La Misericordia* o *Nuestra Señora de la Misericordia*. Mandada por Antonio Ramos, primero, y por Martín Lemus, más tarde. Se pagó por ella 90,352 reales 32 maravedíes a Buenaventura Clausell y Consortes. Salió con el grupo que protegió las costas gaditanas entre el 22 de agosto y el 15 de septiembre de 1779. En aquel momento iba armada con un cañón de a 6 libras de bala, cinco de a 5 libras, dos de a 4, trece de a 3 y dos de a 2, así como dieciocho pedreros. Llevaba como munición ciento noventa y ocho balas de 6 libras de peso, trescientos sesenta de 4, sesenta y ocho de 3, doscientos veinte de $2\frac{1}{4}$ libras, ciento veintisiete balas de 2, ocho palanquetas de 5 libras, cuatro de 4, veintisiete de 3, así como cien saquillos de metralla. Armamento más ligero eran seis esmeriles, cuarenta y siete fusiles, setenta y cinco pistolas, doscientas libras de balas de plomo, cuarenta espadas, veintiocho chuzos, noventa y seis frascos de fuego y veintidós quintales de

- pólvora. La tripulación era de ciento tres hombres. En 1780 fue a las islas de Barlovento con el convoy de Navia. En 1781 estaba en Cartagena de Indias y en 1783 volvió a España desde el puerto de La Habana.
5. Jabequito del patrón José (o Josef) Cordero. Fue fletado para hacer de descubierta en la salida del jabeque de rentas y la saetía *La Misericordia* entre el 22 de agosto y el 15 de septiembre de 1779.
 6. Goleta *El Carmen* o *Nuestra Señora del Carmen*. En agosto de 1779 iba a salir en conserva con las unidades anteriores, aunque al parecer no lo hizo. Estaba armada con dos cañones de a 6 libras de bala, dos de a 4, dos de a 3 y dos piezas de a 2, más cuatro pedreros y dos morteretes de a 2 libras. Como munición llevaba ciento veinte balas de 6 libras de peso, cuarenta de 4, doce de 3 y otras doce de 2 libras, cuarenta balas para pedreros, veinticuatro palanquetas para las piezas de a 6 libras y dieciséis para las de a 2, veinte saquillos de metralla para las piezas de a 4, veinte saquillos para las de a 3, seis saquillos para morteretes, diez saquillos para los cañones de a 2. Su armamento ligero era de veinte fusiles, veinticuatro bayonetas, dieciséis pistolas, cien libras de balas de plomo, veinticuatro espadas, dos cajones de granadas de mano, dos frasqueras de fuego y siete quintales de pólvora. Hay que mencionar que en la bodega tenía desmontados dos cañones de a 6 libras por haber dado parte de sus municiones de este calibre a la saetía. También prestó algunos pertrechos y la jarcia de repuesto). Su tripulación era de cuarenta y cinco plazas. Llevaba víveres para doce días y aguada para seis jornadas. Naufragada en los primeros meses de 1780 en el puesto de El Fayal, islas Azores, tal vez durante su primer viaje a América como corsario.
 7. Polacra (o corbeta) *La Europa*. De construcción francesa. Comprada a Juan Alonso Yolí y Compañía, de Cádiz, en 45,176 reales 16 maravedíes. Fue su capitán Cristóbal Arizón. En 1781 actuaba desde La Habana y en 1783 estaba en Honduras.
 8. Fragata *Nuestra Señora de la Aparición*. Mandada por el capitán D. Miguel Pérez. Fue a las islas de Barlovento con el convoy de Navia y en 1781 operaba desde Cartagena de Indias. En 1783 se perdió en las costas de Honduras y en 1785 se pagó su valor, 119.316 reales, a su propietario Juan Andrés Gómez y Moreno.
 9. Fragata *San Francisco de Asís*, más conocida como *La Esperanza*. Tuvo por capitán a Félix Robles y, a principios de 1782, actuaba desde el puerto de La Habana, siendo apresada por el enemigo antes de que terminase el año.
 10. Fragata *La Soledad* o *Nuestra Señora de la Soledad*. Se compró en 1779, avaluándose en 381,741 reales y 6 maravedíes. Su capitán era Manuel Bejarano. Estaba armada con treinta y dos cañones y diez pedreros. Su tripulación era de doscientos dieciséis hombres, compuesta por nueve oficiales mayores, diecisiete oficiales de mar, sesenta y cinco marineros, ochenta y un grumetes y once pajes, e incluía una guarnición de dos oficiales mayores, dos sargentos, un tambor y veintiocho soldados. Su patente era de corso y mercancía, pudiendo comerciar en los intervalos de su acción corsaria. En 1780 pasó a Buenos Aires y Montevideo en compañía del navío *El Rosario*, para volver a la Península Ibérica. Durante el

- regreso, en 1781, capturó, en colaboración con el navío *Rosario*, la fragata inglesa *Las Seis Hermanas*. Después volvió, también en 1781, en comisión al Sur [¿a Buenos Aires?]. Al final de la guerra, 1783, regresó a España desde La Habana.
11. Navío *El Rosario* o *Nuestra Señora del Rosario*. Mandado por el capitán Juan de Arróspide. En 1780 fue enviado a Buenos Aires y Montevideo en compañía de la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*. Durante el regreso a España, a principios del año 1781, ambas naves capturaron a la fragata inglesa *Las Seis Hermanas*. En este viaje iba protegiendo un convoy, cuyo mando se dio al capitán Arróspide. En 1782 llevó unos pliegos al levante español y poco más tarde estuvo al frente de un convoy que iba a América (le acompañó, para la defensa, el calón de rentas de Cádiz). El mando del convoy lo obtuvo, nuevamente, el capitán Arróspide. Estuvo en Veracruz y volvió, acabada la contienda, desde La Habana. Ya en Cádiz, varó sobre la costa sin que sepamos la causa. Se pagó su valor, 806,954 reales, a los Cinco Gremios Mayores de Madrid, quienes eran sus propietarios.
 12. Corbeta *San Antonio y las Ánimas*. Detuvo a mediados de 1780 a una urca holandesa, *La Estrella del Norte*. No sabemos si fue armada por el Consulado o, simplemente, fletada por el mismo.
 13. Calón de rentas. Fue posiblemente fletado por el Consulado y acompañó al convoy mandado por Juan de Arróspide, en abril de 1782, siguiendo después viaje a La Habana y Veracruz.
 14. Corbeta americana *Sin Igual*, mandada por el capitán Jaime [James] Coffins. Fue contratada, en enero de 1783, para proteger las costas gaditanas, ya que todas las embarcaciones corsarias del Consulado de Cádiz estaban actuando como guardacostas en América.

La urbe y el mar: caletas y puertos en Lima durante el siglo XVIII

Isaac D. Sáenz*

Durante el período virreinal, el ámbito litoral presentó dos grandes funciones. Por un lado, constituyó el gran escenario y vehículo del comercio intercolonial y ultramarino y por otro, se le asignó funciones militares, en tanto se trataba de un espacio vulnerable a ataques exteriores. Fue un espacio periférico de la ciudad y el valle, adquiriendo usos como presidio, zona de entrenamiento militar y almacenamiento de mercancías. La infraestructura construida en torno al litoral limeño se desarrolló bajo estas dos vertientes, contempladas ya en las *Ordenanzas de Población* de tiempos de Felipe II, constituyendo el entorno marítimo puerto y fortificación, en concordancia con sus funciones comerciales y defensivas.

Sin embargo, existieron también otras formas de uso, además de las oficiales, representadas por lo militar y lo mercantil. El entorno marítimo significó también un espacio residencial y de explotación de recursos, que implicaba la construcción de un hábitat en una estrecha relación con el entorno natural, dando lugar a un conjunto de caletas o pueblos pesqueros. Algunas lograron un notable desarrollo, como La Chira y Chorrillos; otras, como Chilca y Lancón o Ancón, más alejadas de la capital, fueron núcleos con cierta autonomía frente al ordenamiento colonial.

El trabajo que sigue examina el proceso de construcción del hábitat en torno al espacio litoral de Lima durante el siglo XVIII, analizando las interacciones entre urbe y entorno marítimo en un contexto de reconstrucción del Callao y su infraestructura tras el sismo de 1746, y de implementación de un conjunto de reformas que redefinieron el papel del puerto y su entorno en el sistema territorial colonial.

El entorno litoral: valle, mar y puerto

De acuerdo a la delimitación jurisdiccional colonial temprana, el corregimiento del Cercado se extendía cinco leguas en torno a la ciudad de Lima¹. Más tarde, con el

* Universidad de Sevilla. Ponencia presentada al III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, Lima 10 al 12 de noviembre del 2004.

1.- Durante el gobierno del virrey Toledo se separa del corregimiento de Ica, la villa de Cañete y los repartimientos de Lunaguaná, Chilca, Mala, Coayllo y Calango, añadiéndolos a los repartimientos de Pachacamac, Surco, Ate, La Magdalena, Lurigancho y Huanchihuaylas

establecimiento del sistema de intendentes, el partido de Lima seguía una demarcación similar². En ambos casos, esta demarcación territorial incluía, además de la ciudad, el conjunto de pueblos y anexos que se extendían en el valle, así como el puerto del Callao, el primer núcleo urbano litoral en términos de flujos de bienes y personas; el primer punto de contacto con la capital y con el virreinato peruano, así como un espacio de esparcimiento de la población limeña, articulados por el eje principal del valle. Asimismo, comprendía lo que entonces se conocía como pueblos de la costa, entre ellos Miraflores y Chorrillos. Un camino articulaba ambos pueblos, uniéndolos a Lima y al puerto del Callao. Además, un conjunto de pasos conducían a las playas, entre las cuales se encontraban las que hoy se conocen como Agua Dulce y Armendáriz³.

Finalmente, en este escenario constituido por el eje paralelo al litoral, se emplazaban un conjunto de puertos y caletas, formados principalmente por población indígena, cuya actividad económica estaba basada en la pesca y el comercio con la ciudad de Lima y los pueblos del entorno, siguiendo la tradición pesquera de los habitantes yungas. Como indicara el virrey Gil de Taboada y Lemus, las actividades principales de la población establecida en el valle de Lima eran la agricultura y la pesca⁴. Mientras la primera se desarrollaba en las haciendas de propiedad de religiosos y miembros de la elite limeña en su mayor parte y con mano de obra esencialmente esclava, los indios en los pueblos de la costa practicaban la pesca y su comercialización, en un conjunto de caletas emplazadas en la bahía del Callao, en la rada de Chorrillos y en Lurín, siendo las más significativas La Chira, San Pedro de los Chorrillos, Conchán, Miraflores, Lancón o Ancón, así como Chilca, en el partido de Cañete. La desembocadura del Rímac constituía, asimismo, una rica zona pesquera, junto a las islas próximas, donde además se practicaba la caza de lobos marinos.

Económicamente, la pesca fue un complemento de la producción del valle, encontrándose asociada con la explotación de canteras de salinas en las inmediaciones de las playas. María Rostworowski ha descrito extensamente los ecosistemas de la costa,

pertenecientes a la ciudad de Lima, conformando el Corregimiento de Los Reyes, que más tarde, durante el gobierno del virrey Marqués de Cañete, pasa a denominarse corregimiento del Cercado (Lohmann, 2001: 239). Cf. LCL, Lima, 1935, Libro VIII, 1575-1578, Cabildo 11/9/1576, pp. 309-310; LCL, Libro XI, 1588-1593, Cabildo del 29/1/1590, p. 258

- 2.- El censo de población del virreinato de 1793, realizado durante el gobierno del virrey Gil de Taboada, consideraba el partido de Lima constituido por la ciudad, siete pueblos comarcanos (Magdalena, Ate, San Juan de Lurigancho, Carabaillo, Santiago de Surco, Bellavista y Lurín) y siete pueblos anexos (Miraflores, Chorrillos, Huachipa, La Rinconada, Pachacámac, Callao y Ancón), abarcando un área sensiblemente menor a la jurisdicción del corregimiento del Cercado. Cf. AGI Estado, 75, N.19, 2, f.1r. y 2r. (Fragmento 1).
- 3.- Ver al respecto el *Plano topográfico de las inmediaciones de la ciudad de Lima y Callao*, levantado por Francisco Javier de Mendizábal y Manuel de León en 1807, Servicio Histórico Militar, 6.146: E-13-6.
- 4.- Manuel Atanasio Fuentes, editor, *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú...* (Lima, Librería Central de Felipe Bailly, 1859), t. VI, p. 79

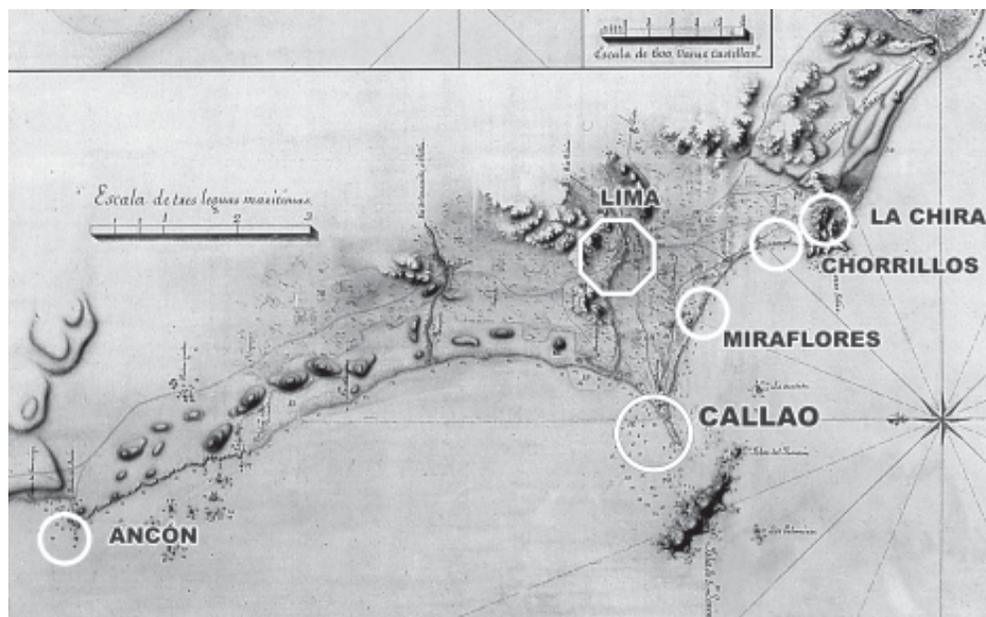


Lámina N° 1.- Caletas y puertos en el partido de Lima.

entre ellos los de Lima⁵. Entre Chilca y Ancón, además del ecosistema marítimo y sus islas, destacaban las lagunas, los pantanos y el desierto. Los dos primeros eran ricos en totorales y juncuales, que proveían de materia prima para la construcción de balsas y embarcaciones, así como productos de uso doméstico como papas, sogas, cuerdas. También se utilizaron en la construcción de viviendas, tanto de los paramentos como de las techumbres. Estos materiales generaron formas y técnicas constructivas comunes a la costa peruana, aplicándose tanto en sus núcleos residenciales como en las rancherías localizadas en el valle⁶ (Ver Láminas N° 2 y N° 3).

Por otra parte, el entorno agreste y árido fue una variable que condicionó el aislamiento de las caletas respecto del valle, siguiendo patrones de asentamiento por un lado, lineales al eje marítimo, vinculados a la explotación del mar y sus recursos; y, por otro lado, un patrón aislado o disperso, con un conjunto de núcleos pesqueros alejados de los núcleos urbanos importantes. Este patrón costero, esbozado por Flores Galindo

- 5.- María Rostworowski, *Costa peruana prehispánica* (Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1989), pp. 12-26
- 6.- Diferentes viajeros que visitaron el puerto limeño durante el siglo XVIII, dieron cuenta de los elementos utilizados en las viviendas en torno al Callao, así como sus sistemas constructivos, de larga tradición: cañas, sogas, juncos, que definían el paisaje urbano porteño. Cf. *Colección Documental de la Independencia del Perú* (Lima, Comisión Nacional de Sequicentenario, 1971-1974) (en adelante *CDIP*), t. VII, vols. I-IV.

Isaac Sáenz

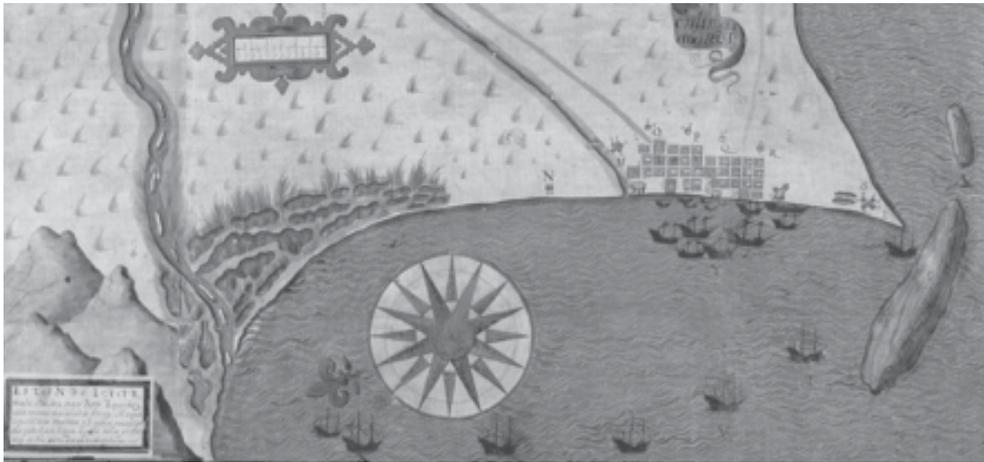


Lámina N° 2.- Puerto del Callao y su entorno fisiográfico hacia 1631, según Lucas Quirós. Detalle.



Lámina N° 3.- Pachacamac y pantanos de Lurín, según levantamiento de Andrés Baleato, 1793. Detalle.

a escala virreinal, se desarrolló asimismo a nivel regional y local, como fue el caso del partido de Lima. Esto es lo que se observa en el caso de las caletas de pescadores en torno al litoral limeño y alejadas de Lima, según vemos en el Cuadro N° 1, conformando un sistema de núcleos alrededor de la urbe. Mientras en torno al Callao, a una escala menor, se repetía este mismo patrón. Así, tras la ocupación del puerto y su posterior fortificación, se establecieron barrios de pescadores fuera del recinto amurallado, conocidos como Piti-Piti, el viejo y el nuevo, tal como lo recogieron los viajeros y dibujantes de la primera mitad del siglo XVIII. El pueblo nuevo se encontraba en la desembocadura del río Rímac, zona pesquera muy rica. (Ver Lámina N° 4)

Cuadro N° 1
Caletas en el partido de Lima

Caleta/Puerto	Población	Distancia a Lima (en leguas)	Dirección (respecto a Lima)
Ancón	60	5	norte
Miraflores	100	2	suroeste
Chorrillos	865	3	suroeste
La Chira (1)	-	3 ¹ / ₃	suroeste
Callao y Chucuito	200	2	oeste
Conchán (2)	-	4	sur
Chilca (3)	-	5	sur

(1) La población de La Chira se incluía en las estadísticas de Chorrillos

(2) La población de Conchán se incluía en los datos de Lurín

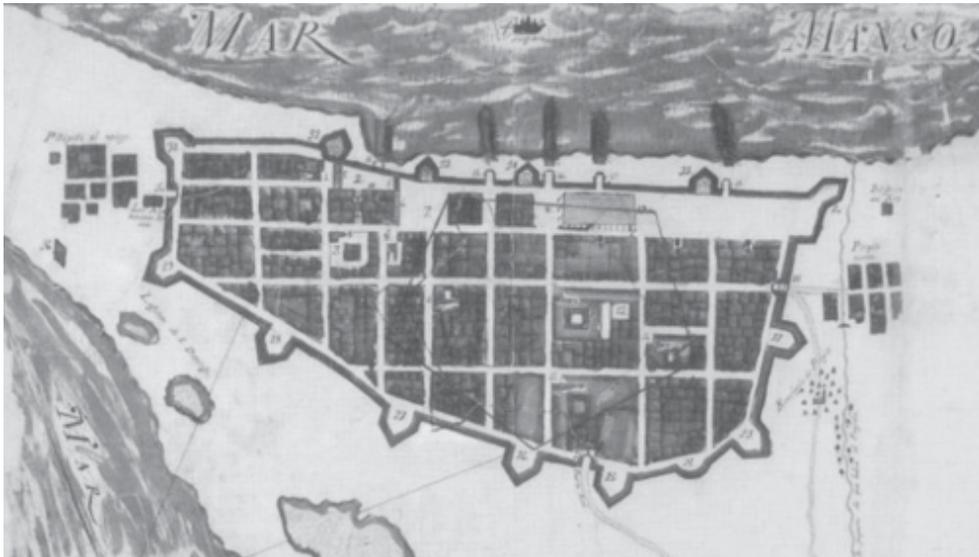
(3) Chilca pertenecía al partido de Cañete

Fuente: Archivo Arzobispal de Lima (AAL en adelante), Estadísticas Lima, Leg. 3, Exp. VII, 1790.

Este entorno poco propicio representado por la geografía desértica significaba una barrera que mediaba entre la caleta, el valle y la ciudad. Estas características, así como la población reducida de algunas de las caletas, llevaron a que el mercedario Juan Albino abandonara a la feligresía de Ancón, teniendo los mismos pobladores que contratar los servicios de un cura a fin de contar con los oficios religiosos.⁷

Por otro lado, la ausencia de agua a lo largo de la costa limeña fue vista como un aspecto positivo por la administración colonial en términos de defensa. El virrey Abascal, por ejemplo, consideraba respecto al puerto de Ancón, que en contraste con las facilidades que presentaba para el desembarco, el entorno constituía un escollo para el

7.- AAL, Visitas, Leg. 7, Exp. XLV, 1693, sin foliar.



*Lámina N° 4.- El puerto del Callao y pueblos de Piti-Piti.
Martín de Gamarra, primera mitad del siglo XVIII.*

enemigo, por tratarse de “un terreno árido y sin agua, unos arenales ardientes, cuasi intransitables, unos desfiladeros que instantáneamente pueden flanquearse a derecha e izquierda con unas baterías cruzadas”⁸

Indios, mar, pesca

Flores Galindo ha resaltado la constitución de comunidades pesqueras en el litoral costeño a lo largo del espacio colonial peruano y el desarrollo de cierto nivel de autonomía frente al ordenamiento colonial⁹. Esta tradición pesquera tuvo una continuidad a lo largo del virreinato, no obstante el reordenamiento territorial que realizó la administración colonial, durante la primera mitad del siglo XVI y más tarde, tras los desastres naturales de mediados del siglo XVIII, conservándose los patrones de asentamiento, basados en una vinculación directa con el mar, como espacio de residencia y de explotación económica. Estas características del hábitat marítimo se recogen en 1548, cuando se efectúa una visita al repartimiento de Maranga, encomendado al vecino Nicolás de Ribera, describiendo un conjunto de rancherías, asentadas en las playas, formando pequeñas agrupaciones, construidas con materiales procedentes del entorno¹⁰. Con la

8.- AGI, Diversos 1A, R. 3. D.4, 1807.

9.- Alberto Flores Galindo, *La ciudad sumergida. Aristocracia y plebe en Lima. 1760-1830* (Lima, Editorial Horizonte, 1984), pp. 125-126.

10.- María Rostworowski, *Señoríos indígenas de Lima y Canta* (Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1978), Apéndice.

implantación de las reducciones, la población asentada en las inmediaciones del litoral, tradicionalmente pesquera, fue reubicada distante del mar, como San Salvador de Pachacámac y Santiago de Surco. Hasta entonces, Pachacámac había tenido un emplazamiento litoral. Pedro Pizarro señalaba al respecto: “Esta Pachacama estava junto a la mar, y todos los mas indios que aquí residían heran pescadores”¹¹

En el siglo XVII, tras una centuria de reordenamiento territorial de Lima y sus alrededores, se continuaban realizando actividades pesqueras en las caletas. León Portocarrero, en su descripción del entorno de Lima, destacaba las actividades ligadas al mar por parte de los pobladores de Ancón: “Luego se baja a Llancón, en senda que hace el mar cinco leguas de Lima, donde hay muchos pescadores con sus barcos y pescan muchos pejes que se llevan a Lima”¹². Su aislamiento respecto de la población del valle les permitió conservar varios de sus elementos culturales, como la lengua. Un visitador del valle de Carabayllo hacia 1654, instruía al cura local hiciese la doctrina cristiana en la lengua de los indios de esta localidad¹³.

Los desastres naturales, como el sismo y maremoto de 1746, no fueron impedimento para que los indios continuaran desarrollando la actividad pesquera y manteniendo sus patrones de asentamiento aislados respecto de la urbe, produciéndose un reasentamiento de sus núcleos en torno a la nueva ciudadela del Callao. Un viajero decía a principios del siglo XIX, respecto del Callao: “La ciudad se compone únicamente de 2 o 3 calles que pasan por la plaza hasta la fortaleza de la Independencia... Los pescadores son indios, y habitan cerca del Castillo del Sol, en chozas de esteras y cañas, construidos por ellos mismos, con lo que forman un pequeño barrio aparte. Es allí que arrastran a tierra sus piraguas y depositan su pescado”¹⁴

La asociación entre indios, pesca y mar fue resaltada y descrita recurrentemente tanto por funcionarios coloniales como por viajeros extranjeros. Pedro Antonio de Molina, militar al servicio real, informaba respecto del pueblo de Chorrillos, hacia 1807: “este (pueblo) se encuentra como a distancia de 2 leguas de la dicha portada de Guadalupe. Contiene unas 200 casas o ranchos de indios pescadores... hay entre estas casas algunas de recreo pertenecientes a familias de Lima”¹⁵ Chorrillos se encontraba en el borde de un barranco y constituía el núcleo más importante de pesca y de hábitat

- 11.- Pedro Pizarro, *Relación del descubrimiento y conquista de los Reinos del Perú* (Lima, Fondo Editorial PUCP, 1986), p. 246.
- 12.- León Portocarrero, *Descripción del Virreinato del Perú* (Rosario, Universidad Nacional del Litoral, 1958), edición facsimilar (siglo XVII), a cargo de Boleslao Lewin, p. 31.
- 13.- AAL, Visita Lima, Leg. 2, Exp. 12, f. 1r., 1654. Cerrón Palomino afirma que Carabayllo constituía el límite geográfico entre las áreas de desarrollo del quechua costeño y las lenguas del norte. Cf. Rodolfo Cerrón Palomino, *La lengua de Naylamp (Reconstrucción y obsolescencia del Mochica)* (Lima, Fondo Editorial PUCP, 1995), capítulo I.
- 14.- *CDIP*, t. XXVII, vol. 2, p. 102.
- 15.- *Descripción militar del terreno de las inmediaciones de Lima*. AGI, Diversos 1A, R. 3. D.4, 1807.

indígena vinculado al mar. Se accedía a éste a través de diversos pasos, encontrándose en su entorno el pueblo de La Chira. Un camino por los cerros articulaba ambos puntos. Roberto Proctor a principios del XIX, decía sobre los chorrillanos y sus actividades:¹⁶

El indio de Chorrillos es gente muy sencilla que vive enteramente de la pesca, cuyo producto lleva al mercado de Lima. Las canoas pescadoras salen al ponerse el sol, cada una tripulada por dos hombres, uno sentado a proa y el otro a popa, ambos con pala, y bogan con asombrosa rapidez: retornan al venir el día cuando la orilla esta llena de hombres y mujeres y niños con sus pollinos, que reciben el producto de la expedición nocturna: transportan el pescado cuesta arriba en canastas y cargan en asnos las redes que luego extienden al sol para secarlas.

Más al sur, también los pobladores de Lurín se dedicaban a la pesca, siendo uno de los pueblos de indios que, junto a Chorrillos, presentaron un desarrollo urbano y demográfico importante durante el periodo colonial. Por su parte, Chilca se situaba entre Pisco y Lima, conformando en palabras de un viajero de principios del siglo XIX, William Bennet, una aldea india, refiriéndose a ésta en los siguientes términos: “Es una llanura de arena desprovista de agua y vegetación; los nativos a menudo obtienen el líquido elemento cavando pozos en la arena pero éstos algunas veces no sirven, teniendo que obtenerla del Río Cañete, a 5 leguas de Chilca. La principal ocupación de los pobladores es la pesca.¹⁷ El mismo autor señala respecto de Ancón: “5 leguas al norte de Lima está el pequeño puerto de Ancón, que es residencia de unos pocos pescadores indios; el fondeadero es bueno y el desembarque excelente. Unas pocas higueras crecen en la costa, cerca de la playa”.

La pesca constituía la actividad que aglutinaba estos asentos y una función que permitió la atracción de población proveniente del valle y del interior del espacio colonial. Muchas de las caletas disponían de un equipamiento urbano similar a las reducciones: iglesia, cabildo, cárcel, además de pulperías. Ancón contaba con una iglesia servida por el cura de Carabaillo, tanto como Chorrillos, Miraflores y Chilca. Algunas estadísticas nos indican un crecimiento constante de estas poblaciones vinculadas al mar durante el siglo XVIII, como fue el caso de Chorrillos entre 1775 y 1813 (ver el gráfico en la página 131).

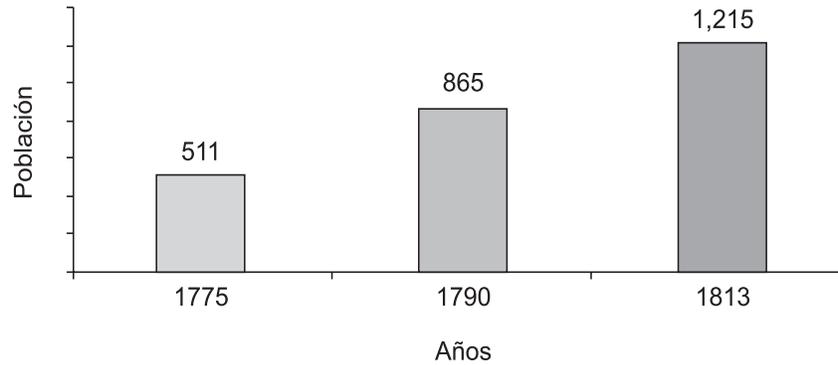
Hacia 1790 Chorrillos era el núcleo urbano de mayor importancia demográfica del litoral y en general del hinterland limeño, con 865 habitantes, concentrado el 50.17% de la población total del valle de Surco, que incluía además de Chorrillos, el pueblo de Surco y una población rural, diseminada en alrededor de 27 haciendas¹⁸. Por su parte Santiago de Surco, el segundo núcleo urbano del valle, concentraba 322 habitantes.

16.- Roberto Proctor, “El Perú entre 1823 y 1824”, *CDIP*, t. XXVII, vol. 2, p. 294.

17.- William Bennet Stevenson, “Memorias sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú”, *CDIP*, t. XXVII, vol. 3, p. 19.

18.- Ileana Vegas de Cáceres, *Economía rural y estructura social en las haciendas de Lima durante el siglo XVIII* (Lima, Fondo Editorial PUCP, 1986), pp. 47-53.

Población de San Pedro de Chorrillos



Lurín, y Pachacámac, pueblos asimismo pesqueros, 237 y 176 respectivamente; Miraflores, 70, mientras las reducciones emplazadas en el valle, apartadas del litoral, como San Juan de Lurigancho y Late concentraban apenas 16 y 53 habitantes respectivamente¹⁹. El desarrollo de los núcleos marítimos y de la población vinculada al mar fue notable en términos físicos y demográficos, produciéndose una relación directa entre incremento de la población y actividad pesquera.

Construyendo el espacio marítimo: roles y funciones de los núcleos litorales

Las autoridades hispanas, durante los primeros tiempos del asentamiento en Indias, no vieron con buenos ojos la ocupación residencial del área litoral. Las Ordenanzas de Población de 1573 señalaban los inconvenientes de fundar ciudades próximas a los mares, disponiendo para éstas, funciones portuarias y defensivas: “No se elijan sitios para Pueblos abiertos en lugares marítimos, por el peligro que en ellos hay de corsarios, y no ser tan sanos, y porque no se da a la gente a labrar y cultivar la tierra, ni se forman en ellos tan bien las costumbres, si no fuere donde hay algunos buenos y principales Puertos, y de estos, solamente se pueblen los que fueren necesarios para la entrada, comercio y defensa de la tierra”²⁰.

19.- AAL, Estadísticas Lima, Leg. 3, Exp. VII, 1790.

20.- Nuevas Ordenanzas de Descubrimiento, Población y Pacificación de las Indias, Bosque de Balsaín, 13/7/1573, en Francisco de Solano, *Normas y leyes de la ciudad hispanoamericana (1492-1600)* (Madrid, CSIC, Centro de Estudios Históricos, 1996), vol. 1, Ordenanza 41, p. 201.

Sin embargo, con el tiempo se fue construyendo de forma espontánea un asiento urbano en torno al puerto del Callao. Las autoridades del cabildo, al que correspondía estos terrenos, fueron vendiendo paulatinamente solares en su entorno, autorizando una comisión específica para este tema, produciéndose así un proceso continuo de urbanización del puerto.

El Callao, como puerto y primer punto de contacto en el proceso de intercambio comercial con el interior del espacio virreinal, adquirió funciones diversas. El estado colonial procuró destacar dos de ellas. La primera, vinculada a la defensa del puerto, en tanto que junto a Veracruz eran los únicos puertos autorizados para el comercio monopólico. La segunda función intrínseca al Callao, la mercantil, estuvo seguida de diferentes funciones complementarias como las residenciales, administrativas y de almacenamiento.

Por su parte, además de su propia organización y su dinámica interna, las caletas cumplieron diferentes funciones en el sistema territorial colonial. Por un lado, situadas a lo largo del litoral, conformaban un circuito pesquero, constituyendo núcleos de aprovisionamiento de la ciudad. El pescado y otros productos marinos, provenientes de diferentes puntos, comprendidos entre Chilca y Ancón, así como de lugares más distantes como Huacho o Supe, se comercializaban tanto en Lima como en las ciudades andinas.

Ya entrado el siglo XIX, las caletas se utilizaron como puertos alternativos durante las guerras de independencia, siendo esenciales como puntos de aprovisionamiento, desembarco de tropas y articulación del territorio. Los navíos extranjeros las usaron para comerciar con Lima y el interior del espacio colonial,²¹ produciéndose algunos incidentes, como el apresamiento del bergantín británico *Indian*, por la escuadra chilena, cuando desembarcaba a su sobrecargo en la bahía de Chorrillos durante el bloqueo del Callao.²² Ancón también fue importante en esa etapa, y cuando se produjo la capitulación del Callao, el 19 de setiembre de 1821, varias naves extranjeras se encontraban en dicha bahía.²³

Por otro lado, junto al comercio, la defensa y las actividades extractivas, el esparcimiento fue otro componente significativo que vinculó el entorno marítimo y la urbe, dando paso a nuevas formas de habitabilidad y sociabilidad. Las funciones recreativas generaban una relación directa entre estos ámbitos. Durante los meses de estío, el Callao, Miraflores y Chorrillos se convertían en zonas de esparcimiento para la población de Lima. En Chorrillos se fueron asentando familias limeñas, y tras las independencia también lo hicieron algunas familias extranjeras, produciéndose un desplazamiento progresivo de los naturales, proceso que se consolidará durante el siglo XIX.

21.- Gabriel Lafond, "Remembranzas de Guayaquil, Lima y Arica", *CDIP*, t. XXVII, vol. 2, p. 131.

22.- Proctor, "El Perú entre 1823 y 1824"..., pp. 205-207.

23.- José de la Puente Candamo, *La Independencia - 1790 a 1826*, en *Historia Marítima del Perú* (Lima, IEHMP, 1974), t. V, vol. II, pp. 441-446.

Al igual que en las riberas del Rímac, se establecieron casas de baños, además de un conjunto de ranchos y viviendas al que acudía la población limeña durante el verano. Esta fue una constante durante la última parte del periodo virreinal y que durante el siglo XIX dio lugar a los principales balnearios de la Lima republicana.

Estos núcleos pesqueros estaban conformados por un conjunto de unidades de vivienda situados en torno al mar, donde el litoral constituía una prolongación del pueblo, utilizándose como una gran terraza natural.

Así, no obstante la importancia otorgada a las funciones militares, durante la segunda mitad del siglo XVIII se produce un interés por parte de las autoridades por incorporar el puerto y en general el espacio litoral a la ciudad, buscándose una articulación directa entre ambos medios con fines comerciales, recreativos y de uso residencial.

Obras públicas e intervenciones urbanas

A lo largo del período virreinal, y especialmente durante el siglo XVIII, los proyectos de intervención en el Callao y su entorno estuvieron vinculados a las funciones que la administración colonial les confirió, destinándose buena parte de las inversiones del estado virreinal en obras públicas, a la ejecución de estos proyectos. Así, los usos centrales de la infraestructura construida en el ámbito litoral fueron el defensivo y portuario, así como en obras de articulación espacial, como la alameda y camino del Callao (Ver Cuadro N° 2).

Las obras defensivas en torno al Callao tuvieron larga data. Tras el sitio del puerto por los holandeses en la segunda década del siglo XVII, se procuró amurallar el Callao, dotándole de una mejor defensa, más allá de las baterías y artillería dispuesta entre La Punta y la desembocadura del Rímac. El proyecto de Juan de Espinosa de 1641, constituyó el punto de inicio de la edificación de un conjunto de obras de fortificación a lo largo de la geografía costera peruana: Arica, Guayaquil, Trujillo y Lima durante el siglo XVII. Con su fortificación, el puerto quedó cercado, limitándose la interacción entre urbe y mar, dejando solamente algunas puertas específicas que permitían la comunicación con el litoral. El muelle real se pudo construir sólo cincuenta años más tarde, a fines del siglo XVIII.

Asimismo, se pensó ejecutar diversas obras de fortificación en puertos y caletas de la costa limeña, pues constituían excelentes fondeaderos y puntos de desembarque. La Capitanía General recibió numerosos proyectos de fortificación de los puertos de La Chira, Ancón y otros, a principios del siglo XIX. A fin de evitar erogaciones al estado, el virrey Abascal prefirió dotarlos de mejores defensas y tropas²⁴.

La construcción de murallas y baluartes, así como la presencia de milicias permanentes en el Callao evidencian el interés de sus autoridades por protegerse del ámbito marítimo, de donde procedía el peligro. Esta relación cerrada y defensiva frente al mar,

24.- Idea compendiosa de algunas disposiciones tomadas por el Exmo. Sr. Joseph Fernando de Abascal. AGI, Diversos 1A, R. 3. D.5, 1 807.

Cuadro N° 2
Obras públicas en el Callao. 1696-1824

Obra/Proyecto	Año	Ejecutor o proyectista	Función	Fuente
Muelle Real y Portada	1696	Conde de la Monclova	Comercial servicios	AGI, MP, P-CH, 15
Redientes de la Plaza del Callao	1728	Marqués de Castelfuerte	Defensa marítima	AGI, MP, P-CH, 19
Plaza del Real Felipe	1747	Conde de Superunda y siguientes virreyes	Militar	AGI, MP, P-CH, 27A-L
Nueva población de San Fernando de Bellavista	1747	Tribunal del Consulado residencial	Comercial	AGI, Lima, 1489
Almacenes Reales	1747	Conde de Superunda	Mercantil	AGI, Lima, 1489
Sistema de fortificación de puertas del Real Felipe	1763	Manuel de Amat	Militar	BC, Mss. 400, N° 27
Palacio del Virrey	1765	Manuel de Amat	Administrativa	BC, Mss. 400, 30
Fuertes de San Miguel y San Rafael	1782	Antonio de Estrimiana	Militar	CAPEL et al., 1993: 164-165
Muelle y Aduana	1793	Francisco Gil	Comercial servicios	AMN, P-16-4
Canal Lima-Callao	1794	José Coquette	Mercantil	AGN, Moreyra, D1 98-2229
Escuela Náutica	1796	Francisco Gil	Educativa militar	MVP, 1859: T. VI
Alameda del Callao	1801	Tribunal del Consulado	Transporte recreación	Unanue, 1974 (1801): 785-789

involucró el valle mismo, estableciéndose un sistema de vigías en los promontorios naturales y las huacas dispersas en el valle limeño, permitiendo el control del litoral entre Chorrillos y el Callao. Estos puntos de vigía se emplazaban en la Plaza del Callao, el Arsenal, el Morro Solar, las Huacas Juliana y de La legua, además de la Isla de San Lorenzo (Ver Lámina N° 5). En el periodo inmediatamente posterior al sismo de 1746, este sistema sirvió para avisar el estado del tiempo y del mar a fin de calmar a la población del terror frente a un nuevo desastre.

Por otra parte, las actividades mercantiles, estrechamente vinculadas a los procesos urbanos del puerto del Callao, dejaron su impronta en términos constructivos y de ordenamiento del territorio. Tras el sismo de 1746 y la pérdida de las murallas se inicia una relación más directa con el entorno marítimo, a través de la definición de las actividades y funciones portuarias. Las intervenciones urbanas de la administración

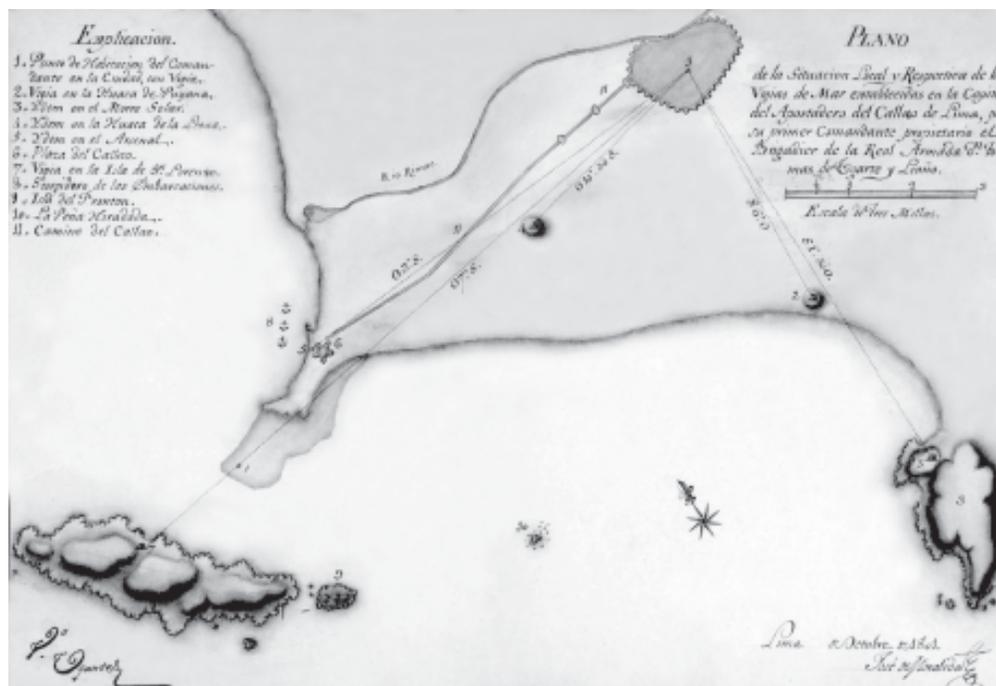


Lámina N° 5.- Sistema de vigías en el litoral y valle de Lima.

colonial se avocaron a cumplir estos objetivos, construyéndose paulatinamente un conjunto de obras, más allá de lo defensivo.

A fines del siglo XVII el virrey Conde de la Monclova había construido el Muelle Real y una portada, siendo arruinados en 1746²⁵. Durante el gobierno de Gil de Taboada y Lemus, en 1792, se construye un nuevo muelle, que es mejorado continuamente. Asimismo se establecieron depósitos de mercancías de particulares, almacenes reales y atarazanas, y oficinas administrativas como la Aduana, además de las instalaciones para la provisión de agua a las embarcaciones. (Ver Lámina N° 6)

Carlos Venegas ha señalado la capacidad que tenía la ciudad portuaria de La Habana para generar su propia dinámica, abriendo nuevas perspectivas de modernización, en consonancia con los ritmos del comercio²⁶. Siguiendo un proceso similar, se proyectan y ejecutan en el Callao diversas de obras que impulsaron el desarrollo de las

25.- Cf. *Plano del muelle del puerto del Callao y de la plataforma y portada de la misma*, AGI, Mapas y Planos, Perú y Chile, 15, 7/9/1696.

26.- Carlos Venegas Fornias, "La Habana, puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana", en Agustín Guimera y Carlos Monge (coordinadores), *La Habana, Puerto colonial (Siglos XVIII-XIX)* (Madrid, Fundación Portuaria, 2000), p. 58.

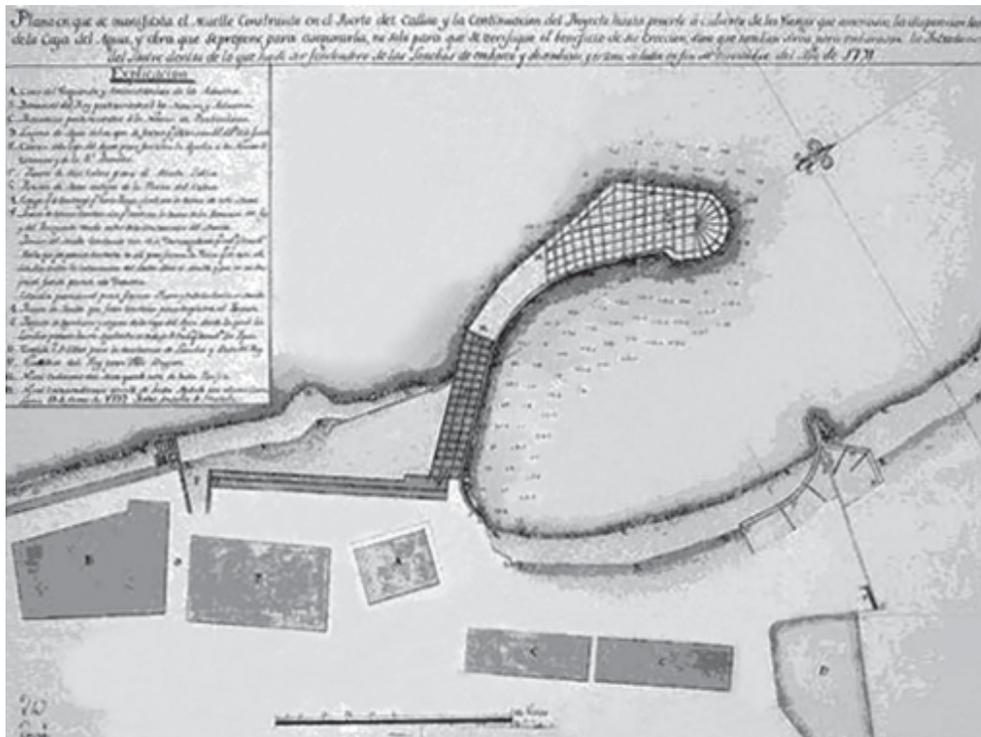


Lámina N° 6.- Muelle del Callao, Pedro Antonio de Molina, 1792.

actividades comerciales, algunas de las cuales fueron promovidas y financiadas por el Tribunal del Consulado, institución que estuvo vinculada directamente al desarrollo urbano de la ciudad y su puerto, especialmente durante el periodo tardío. Un proyecto vinculado directamente con este aspecto fue la construcción de un canal para unir el puerto con Lima, planteándose un sistema de esclusas y siguiendo un recorrido paralelo al camino entre ambas localidades, desplegando las últimas técnicas de arquitectura hidráulica, con el fin de asegurar eficiencia al comercio limeño. Este proyecto fue propuesto hacia 1794 por Juan Coquette, buscando articular el litoral y la urbe, sin puntos intermedios, de manera que las mercancías arribarían directamente a sus puertas.²⁷ (Ver Lámina N° 7)

La obra simbólica, que sintetiza en buena medida el objetivo de articular la urbe y el mar, y en general el ordenamiento y proceso urbano tardío colonial, tiene que ver con la construcción del Nuevo Camino Real del Callao. Trazado por el virrey Ambrosio O'Higgins en 1799, partía de la Portada del Callao y se extendía por más de once kilómetros hasta la Fortaleza del Real Felipe, articulando tres núcleos urbanos: Lima, Bellavista

27.- Plano topográfico que media entre Lima y Callao. AGN, Colección Moreyra, D1 98-2229, 1794.

Lámina N° 7.- Proyecto de Canal
entre Lima y Callao.
Juan Coquette, 1794.

y el Callao, además de La Legua, ubicada exactamente en el punto medio entre Lima y su puerto. Incluía, asimismo, cinco óvalos y tres anfiteatros; en su trayecto cruzaba más de cincuenta haciendas, chácaras y huertas; describiendo una línea recta perfecta que iba desde la muralla de Lima, hasta el Puerto, extendiéndose visualmente hacia el horizonte hasta el Océano Pacífico. Su trazado evidenciaba una absoluta racionalidad proyectual, un dominio sobre el medio natural, al subordinar el entorno rural a la infraestructura vial, así como la idea de extender la escala urbana, articulando la ciudad, el valle y el litoral. (Ver Lámina N° 8)

Tejido urbano y tipologías de vivienda

Si bien la cuadrícula fue la trama arquetípica en el diseño urbano de las ciudades coloniales, los puertos no siguieron precisamente este trazado, en tanto no fueron planificados como núcleos con funciones residenciales, sino más bien como centros militares y mercantiles. El proceso de ocupación residencial es posterior y en buena medida, espontáneo; luego, la traza es irregular y se sitúa en función del perfil marítimo y de las construcciones por-



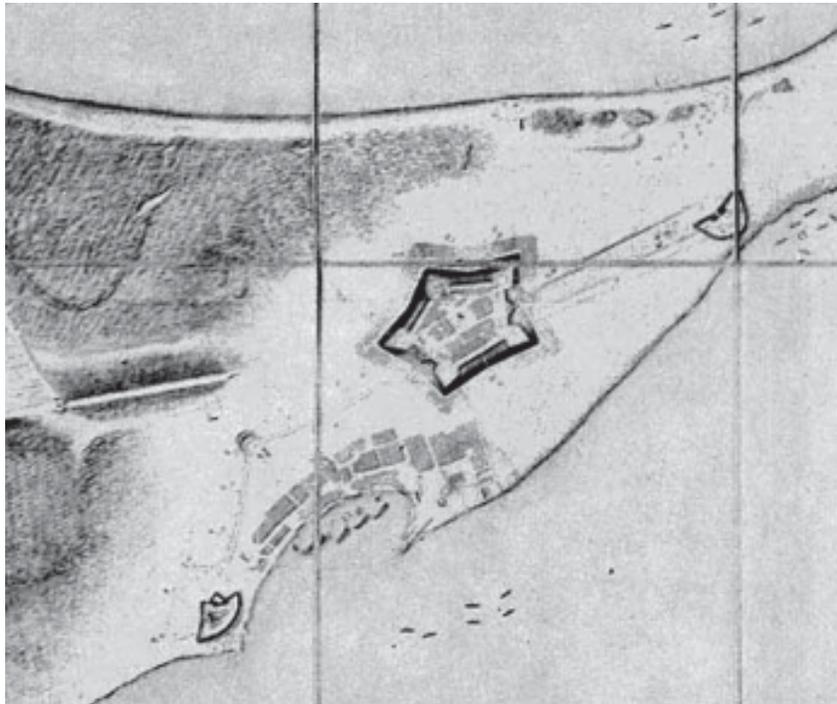
Lámina N° 8.-
Alameda del Callao. 1799-1803.

tuarias preexistentes. En el caso del Callao, encontramos un desarrollo heterogéneo. Antes de 1746, el trazado urbano intramuros fue de tipo regular, y no necesariamente en cuadrícula, con manzanas de formato rectangular, mientras en sus alrededores se desarrolló un tejido irregular, de manzanas dispersas y unidades de vivienda de formato menor, que correspondían a los pueblos de pescadores.

Tras el maremoto de mitad de siglo, la infraestructura defensiva propia del puerto y sus alrededores, incidió en la construcción de un paisaje marcadamente militar y en la definición del tejido urbano. Proyectos como la ciudadela del Callao y los fuertes de San Miguel y San Rafael organizaron la estructura física y espacial de la urbe portuaria. En sus inmediaciones se fue desarrollando un asiento residencial, un tejido irregular, muy lejos de la estructura cuadriculada de Lima y muy propia del puerto a lo largo del proceso urbano colonial (Ver Lámina N° 9).

Por su parte, los núcleos litorales como Chorrillos, localizados en las inmediaciones del litoral, desarrollaron un tejido mixto, organizados de manera similar a las villas y reducciones, en torno a una plaza central, cuyo equipamiento estaba conformado por una iglesia, la casa del cabildo, la cárcel, entre otros. A fines del siglo XVIII Chorrillos era la urbe marítima más importante del partido de Lima; contaban con dieciséis calles, tres callejones y doscientos siete solares, entre ellos numerosos ranchos y solares en el

Lámina N° 9.- Plaza, fuertes y Nuevo Callao a principios del siglo XIX.



borde del barranco y en las faldas de los cerros²⁸. Sus callejones y tejido irregular seguían el patrón típico de los arrabales de la ciudad. Paulatinamente, fueron apareciendo nuevas calles alrededor del casco urbano, que tomaban el nombre de *calle nueva*, siguiendo un proceso similar de crecimiento al de barrios como el Rímac. Por su parte, las caletas como Ancón o Chilca, emplazadas en el litoral mismo, desarrollaban un tejido lineal, paralelo a la orilla del mar, a modo de rancherías, patrón habitacional común en las áreas rurales de las inmediaciones de Lima.

Las viviendas en el puerto del Callao, como las describieron muchos viajeros del XIX, tenían un perfil más bien bajo, con casas de una sola planta, lo que atestiguaba los efectos del sismo de 1746, además de sus propietarios, que provenían más de la plebe que de la nobleza .

La unidad de vivienda en las caletas estaba constituida por el rancho, tipo extendido a lo largo de la costa peruana, encontrándose agrupados y siguiendo una disposición paralela a la orilla del mar, tomando en conjunto el nombre de ranchería. Al respecto, Proctor señala: “Los ranchos...se componen generalmente de gran sala abierta hacia el mar, con dos o tres dormitorios detrás; completamente de construcción común, los mas con pisos de arcilla y techos cañizos”²⁹

El sismo de 1746 y la redefinición territorial del Callao

A mediados del siglo XVIII un devastador sismo asoló la ciudad de Los Reyes y el Callao, el puerto y núcleo urbano más importante del Pacífico Sur, que además sufrió una inundación. Como resultado, el Callao perdió virtualmente la totalidad de su población, sobreviviendo 200 de los 5,000 habitantes que se estimaba tenía el puerto, en su mayor parte pescadores y marineros³⁰. Sólo quedaron en pie algunos fragmentos de sus murallas, las puertas principales y parte de las torres de sus iglesias. No hizo falta la tan temida incursión de piratas y corsarios para el colapso del puerto.

Muy pronto, este panorama fue evolucionando por la decisión virreinal de construir una nueva ciudad. Esta vez, ya no en las cercanías del mar, sino a un tercio de legua del antiguo puerto. El virrey Conde de Superunda dispuso la fundación de un pueblo alternativo al vecino puerto del Callao, con un mejor emplazamiento y un trazado similar a las ciudades del periodo colonial temprano. Para ello convoca a Luis Godin, matemático francés de la Academia de Ciencias de París, personaje que tuvo asimismo a su cargo las obras de reconstrucción de Lima y el diseño de la ciudadela del Real Felipe y demás baluartes del Callao³¹. La nueva ciudad toma el nombre de Plan del Pueblo y Bodegas de San Fernando de Bellavista.

28.- AGN, Tierras de Comunidades, Legajo 10, Cuaderno 83, 1786, ff. 56r.-80r.

29.- Proctor, “El Perú entre 1823 y 1824”..., p. 292.

30.- Individual y verdadera relación..., Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN en adelante), Diversos-Colecciones, 28, N. 13, 1747, f. 16 v.

31.- AGI, Lima, 1489, Expediente sobre la fundación de Bellavista, 1747, f. 2r.

El gobierno virreinal estaba interesado en reorganizar este espacio estratégico del territorio colonial y sus actividades tras los desastres acaecidos. El Virrey se encargó de establecer una nueva ciudad para la población civil, mientras que diseñaba una ciudadela militar en el vecino puerto del Callao.

El emplazamiento de una plaza retirada de la playa era una necesidad que venía de mucho tiempo atrás. Ya Jorge Juan y Antonio de Ulloa habían explicado el problema de la plaza del Callao, que por su ubicación requería constantes trabajos de rehabilitación a causa del embate de las aguas del mar durante el invierno y que generaban gastos continuos a la Real Hacienda³². El establecimiento del nuevo pueblo de Bellavista venía a solucionar este problema, con la participación del Tribunal del Consulado. Bellavista cumpliría las siguientes funciones: 1) centro de almacenaje para las mercancías del gremio de comerciantes; 2) núcleo residencial dirigido a la gente de marina, que antes ocupaba el Callao;³³ 3) por último, serviría como centro poblado de apoyo al puerto del Callao en sus funciones comerciales y militares, con un emplazamiento más seguro. En términos de administración religiosa, el núcleo del Curato del Callao pasó a Bellavista, donde se edificó una parroquia; convirtiéndose el puerto en una viceparroquia dependiente del cura de Bellavista³⁴.

La ciudadela del Callao fue iniciada al año siguiente del sismo; se la llamó también el Nuevo Callao, y se componía de casas de oficiales, cuarteles de soldados, almacenes, atarazanas y una maestranza para la fábrica de cureñas³⁵. Se prohibió expresamente el uso residencial del puerto, que quedaría fortificado, siendo las actividades comerciales y defensivas sus funciones esenciales. Tampoco se permitió el acceso de las religiones mendicantes, que además de significar un gasto al erario, dilataban la obra y constituían un estorbo para la defensa, en términos del virrey Conde de Superunda.³⁶

A su función residencial de apoyo al vecino puerto, se añade otra que fue central en la organización de las ciudades durante el periodo borbónico: la función militar. Así, el entorno portuario recibió un tratamiento militar. En Bellavista y sus alrededores se estableció la Real Fundería de Cañones de Bronce hacia 1778³⁷ y un almacén de pólvora hacia 1790, durante el gobierno de Gil de Taboada, siendo éste uno de los dos más importantes de la capital junto a La Penacho, localizada al este de la ciudad.³⁸

32.- Antonio Ulloa y Jorge Juan Santacilia, *Noticias secretas de América* (Madrid, Historia 16, 1991), pp. 138-139

33.- Biblioteca Nacional del Perú, Manuscrito C312. Relación que suscribe el Conde de Superunda, Lima, 1761, f. 117.

34.- AAL, Curatos diversos, legajo 36, expediente 36.X, 1816, f. 14 r.

35.- Noticia Analítica y estado que tiene el Puerto del Callao..., AGI, Lima, 787, f. D, 1747.

36.- Individual y verdadera relación..., Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN en adelante), Diversos-Colecciones, 28, N. 13, 1747, f. 16 v.

37.- *CDIP*, t. VII, vol. I, Lima, 1971, p. 213.

38.- *Memoria de los vireyes...*, t. VI, p. 312.

Así pues, el sismo de 1746 produjo una profunda transformación en la estructura del territorio. El surgimiento y desarrollo de Bellavista está estrechamente relacionado con la redefinición funcional del vecino puerto del Callao. Mientras al Puerto le correspondían funciones comerciales y militares a Bellavista se le asignaba una función residencial y de apoyo al comercio.

Reformas administrativas y ordenamiento territorial

Muchos de los cambios observados en los asentos del litoral limeño se derivan, además del sismo de 1746, del conjunto de reformas implementadas por los borbones. La reorganización del espacio litoral fue una de ellas. El ordenamiento espacial que precedió los desastres de 1746 fue deshecho tanto por la naturaleza como por las decisiones de la administración colonial. La construcción del Real Felipe implicó el destierro de las órdenes religiosas de sus inmediaciones, pues le significaban gastos al erario y le restaban eficacia en las funciones defensivas, considerándose sólo una pequeña capilla para las funciones religiosas. Esta decisión se enmarcaba directamente en las políticas de desplazamiento de la esfera religiosa, especialmente de las religiones. Asimismo, evidenciaba el fortalecimiento del segmento militar en la sociedad virreinal, que se tradujo en términos constructivos, en fuertes inversiones en torno a infraestructura, equipamiento y milicias en el Callao y sus alrededores con fines de defensa.

Por otro lado, las reformas incidieron en el proceso de regeneración territorial que experimentó este sector del litoral. En primer lugar, al proponerse la reactivación de la economía y el comercio, se trató de dotar a las actividades portuarias de un equipamiento que permitiera mayor eficiencia. En segundo lugar, se buscó proteger el ámbito residencial de futuros desastres, así como de posibles ataques exteriores, fundándose la Nueva Población de Bellavista, emplazada a un tercio de legua del Callao y a espaldas de la nueva fortaleza. Asimismo, Bellavista se ubicaba a una altitud lo suficientemente segura frente a posibles inundaciones, a la vez que próxima al Puerto. El Virrey pensó en este emplazamiento, en virtud de la defensa que proporcionaba el Real Felipe, una plaza fortificada con 500 hombres, además de su cercanía a la ciudad, que le proveía de defensa adicional.

Como un complemento de estas disposiciones, el virrey Conde de Superunda planteó la construcción de un canal o ría, que permitiese el transporte de las mercancías desde los almacenes del puerto o desde los mismos navíos hacia las bodegas de la Nueva Población de Bellavista, a través de un sistema de canoas y embarcaciones pequeñas, aprovechándose las condiciones naturales³⁹. Este proyecto fue retomado a fines de siglo, cuando se proyectó un canal más ambicioso, como hemos visto, con la finalidad de articular la ciudad con el Callao.

39.- AHN, Diversos-Colecciones, 28, N. 13, f. 21v.

Así, no obstante la importancia otorgada a lo militar a lo largo del virreinato, como hemos visto, en la segunda mitad del siglo XVIII se produce un interés por parte de las autoridades por incorporar el puerto y en general el espacio litoral a la ciudad, buscándose una articulación directa entre ambos medios con fines comerciales, recreativos y de crecimiento residencial.

Por su parte, si bien las caletas constituyeron escenarios apartados, cuasi autónomos, a lo largo del periodo colonial; a fines del mismo, con las Ordenanzas de Intendentes y la visita general del intendente Jorge Escobedo, este panorama experimentó importantes cambios. Una de las políticas centrales al respecto se refiere a la incorporación de los pueblos de indios y sus anexos como centros de adoctrinamiento, control de la población y espacio de civilización, retomándose las políticas del periodo colonial temprano, cuando se instituyeron las reducciones. De acuerdo a estos objetivos, se dispuso una visita y se ordenó una composición de tierras y solares en los pueblos del perímetro del partido de Lima, entre ellos, el pueblo de San Pedro de los Chorrillos, anexo de la doctrina de Santiago de Surco. Como en tiempos tempranos también, se prohibió la presencia de castas, aunque si fueron confirmados españoles y criollos en los solares que venían ocupando por compra directa.

No obstante las obras que se efectuaron y la inversión en términos de instalaciones y fortificación en el puerto, el desarrollo a modo de arrabal fue recurrente en esta última sección del período virreinal. Algunos viajeros entre fines del siglo XVIII y principios del XIX se permitieron comparar el puerto limeño con los de otras naciones. Roberto Proctor, por ejemplo, un viajero que pasó por el Callao a principios del siglo XIX, resaltaba la suciedad y el desorden de la urbe, cuya fama al parecer era extendida, precisando que la higiene pública era muy escasa. Este carácter desaseado de la ciudad, donde las autoridades reformistas no pudieron hacer mucho en términos de salubridad y ornato, se agudizó con las guerras de independencia, evidenciando ese carácter periférico que el puerto de Lima conservó a lo largo del periodo colonial.

El proceso de larga duración que presentan los desarrollos urbanos y territoriales se expresa también en el Callao y en su entorno litoral. En el caso del puerto limeño, así como Chorrillos, este proceso se encuentra estrechamente vinculado a la presencia de rancherías prehispánicas, cuyo patrón de asentamiento tuvo una continuidad que articula las antiguas caletas indígenas con los arrabales y asientos urbanos coloniales. En el Callao la administración central, tras el sismo de 1746, había dispuesto que en adelante las áreas residenciales se situaran apartadas del litoral⁴⁰. Sin embargo, esta organización oficial del territorio fue alterada por la formación paulatina de un asentamiento en torno a las defensas militares instaladas. Las caletas se establecieron fuera de la ciudad amurallada, formando rancherías aisladas y segregadas de la urbe, a los extremos de la plaza, como en el antiguo Callao, articulándose al entorno portuario. Como

40.- Isaac Sáenz Mori, "Auge y crisis de una ciudad colonial. La Nueva Población de Bellavista. 1746-1826", en Revista Urbana en Línea, n° 15, 2004, www.urbanaenlinea.go.to

en tiempos anteriores a su destrucción, el Callao volvió a poblarse de manera espontánea y siguiendo estos patrones segregados y vinculados a la actividad pesquera.

Conclusiones

Las caletas desarrollaron formas propias de relación con el entorno marítimo y con el medio natural en general, en aspectos físicos como patrones de ocupación y tejido urbano, mientras que los puertos tuvieron funciones y roles vinculados directamente con el ordenamiento colonial. Desde el ámbito oficial, el Callao fue concebido como puerto y fortificación, con usos que fueron diversificándose paulatinamente, como núcleo residencial y área de esparcimiento, elaborándose un conjunto de proyectos, que buscaban una mayor articulación y un diálogo efectivo entre la urbe y el mar. Este proceso se pudo consolidar por una lado, con la intervención del Tribunal del Consulado, interesado en vincular eficientemente ambos ámbitos con fines comerciales y por otro, debido al interés de la administración colonial por fortificar el puerto y proveer de seguridad a la actividad mercantil.

El sismo de Lima y Callao de 1746 produjo cambios importantes en la forma de organización del territorio. Aunque en un principio se determinó explícitamente la continuidad de actividades de carácter militar y comercial en el Callao, el proceso urbano porteño presentó cambios paulatinos, incorporando funciones, además de las portuarias, residenciales y recreativas, proceso que fue más bien espontáneo, generando un tejido urbano irregular y un paisaje heterogéneo.

Las caletas por su parte, desarrollaron formas tradicionales de relación con el mar y su entorno, como patrones de localización, actividades vinculadas a la explotación de recursos, técnicas y procesos constructivos, tipologías habitacionales, etc., presentando un proceso continuo a lo largo del periodo colonial.

A diferencia de los asentos rurales del valle, las comunidades pesqueras siguieron un patrón concentrado, presentaron un crecimiento demográfico y físico significativo y constituyeron centros de atracción demográfica. Con las reformas de fines del siglo XVIII, la administración colonial buscó que los pueblos de indios, entre ellos asentos como San Pedro de los Chorrillos, desempeñasen funciones como espacios de evangelización y adoctrinamiento, control de la población y centros de irradiación de la civilización, retomándose los principios que guiaron el proceso urbano temprano. De esta manera se propiciaría un mayor acercamiento del estado y una apertura al sistema urbano, proceso que se fue acentuando con la incorporación paulatina de los núcleos pesqueros al conjunto de espacios de recreación extraurbana de Lima, y que se consolidaría durante el siglo XIX.

De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: le voyage du lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne

Etienne Taillemite*

Dans son souci de renouer avec les traditions de l'Ancien Régime, le Gouvernement de Louis XVIII ne manqua pas de reprendre celle des grands voyages de découvertes. Dès 1816, le premier d'entre eux avec Freycinet partit pour un tour du monde et, jusqu'à la fin de la Restauration, une expédition maritime fut constamment à la mer. Certains de ces voyages poursuivaient un but essentiellement scientifique. Ce sera le cas de Freycinet, de Duperrey et de Dumont d'Urville. D'autres, sans négliger totalement la recherche, devaient se préoccuper en priorité de questions politiques et commerciales. Il s'agissait de tenter de récupérer dans la mesure du possible les positions occupées par la France avant la Révolution dans certaines régions du monde et qui s'étaient trouvées presque totalement détruites par les guerres quasi ininterrompues de 1792 à 1815. Ce fut dans cette deuxième catégorie que s'inscrivit le voyage conduit de 1824 à 1826 par le capitaine de vaisseau Hyacinthe de Bougainville, fils du navigateur du siècle précédent.

Parti de Brest le 2 mars 1824 commandant la frégate la *Thétis*, Bougainville gagna la Réunion où il fut rejoint par la corvette *l'Espérance* et les deux navires visitèrent Pondichéry, Singapour, Manille, Canton, Hué, Sourabaya, Sydney avant de traverser le Pacifique, de faire escale à Valparaiso pour rentrer à Brest par le Cap Horn. Lors de l'escale de Valparaiso, un des officiers de la *Thétis*, le lieutenant de vaisseau de la Touanne, obtint de son commandant la permission de débarquer pour traverser le continent sud américain de Valparaiso à Buenos-Ayres et de rejoindre ensuite le bord à Rio-de-Janeiro. C'est ce voyage terrestre que nous voudrions évoquer ce soir d'après le récit qu'en a laissé son auteur.

Qui était celui-ci? Edmond-Pierre-Marie Bigot, vicomte de la Touanne, appartenait à une famille de l'Orléanais qui avait, dès le XVII^{ème} siècle, marqué son intérêt pour la marine puisque deux de ses membres s'y étaient illustrés: l'intendant de Brest Jacques Bigot de la Mothe et son fils Sébastien Bigot de Morogues, lieutenant général des armées navales, auteur d'un célèbre Traité de tactique. Né à Orléans le 4 juillet 1796,

* Texto de la conferencia llevada a cabo en el Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima, del Instituto Católico de París, el 4 de marzo del 2003.

le jeune Edmond attendit la chute de l'Empire pour entrer dans la Marine comme aspirant en septembre 1814 et embarquer sur le brick le *Railleux* en Méditerranée. Royaliste, il refusa de servir pendant les Cent-Jours, tenta de rejoindre Louis XVIII à Gand mais fut arrêté et emprisonné. Libéré par le retour du roi, il fut nommé élève de 1^{ère} classe en mai 1816 et fit campagne sur la Frégate *l'Hermione* à la station du Brésil. Enseigne de vaisseau en mars 1821, il navigua sans arrêt au Levant, aux Antilles et Terre-Neuve sur la *Duchesse de Berry*, en Méditerranée sur *l'Emulation* avant d'embarquer en octobre 1822 sur la *Thétis*. Avant d'entreprendre son tour du monde, cette frégate avait sillonné la mer des Antilles et les eaux de Terre-Neuve. La Touanne était très apprécié de Bougainville et ce fut pendant la campagne qu'il fut promu lieutenant de vaisseau en mai 1825. En service à terre à Brest au retour, il passa en 1828-1829 sur le vaisseau le *Scipion* commandé par Bougainville au Levant. Resté toujours aussi royaliste, il donna sa démission dès le 7 août 1830 et abandonna ainsi une carrière qui s'annonçait sous d'heureux auspices.

C'était donc un jeune officier déjà riche d'expérience qui débarqua à Valparaiso le 7 janvier 1826 pour entreprendre, poussé par la curiosité, la traversée de la Cordillère des Andes et des Pampas, en compagnie du capitaine de frégate et futur amiral Regnault de la Susse. Comme la plupart des marins de sa génération, la Touanne était un esprit très ouvert, s'intéressant aussi bien à la géologie qu'au climat, à la végétation, aux mœurs et costumes des populations qu'il rencontre, à l'histoire et aux productions des régions et des villes. Nous allons donc le suivre dans cette expédition dont il a laissé un récit: "le premier qui ait paru en français et de la main d'un français qui ait fait le voyage", récit qui a été publié en 1837 à la suite du voyage de la *Thétis* et de *l'Espérance*.

Logé "dans un assez pitoyable fonda ou auberge tenue par un français, et du reste la moins mauvaise de toute la ville". La Touanne consacra quelques jours à la visite de la ville de Valparaiso qui lui paraît d'un séjour peu agréable. Les "maisons n'ont qu'un simple rez-de-chaussée pour être moins exposées aux suites des tremblements de terre qui sont fréquents et terribles; partout dans la ville on rencontre les ruines des églises qu'ils ont renversées". Le port est très actif car c'est celui qui est le plus fréquenté par les étrangers. La population était encore faible, cinq à six mille âmes mais elle s'accroît tous les jours.

Des Anglais, agents des maisons de commerce de leur pays, viennent s'y établir et construisent à grands frais des habitations plus élégantes et plus commodes que celles qui ont été élevées jusqu'à présent... Valparaiso s'embellit donc peu à peu et par la suite cette ville pourra paraître moins maussade qu'elle ne l'est maintenant.

La Touanne décrit ensuite les environs de la ville, paysage de montagnes coupées de vallons et de bassins, dans lequel la circulation est difficile car les routes y sont à peine tracées. Il est particulièrement intéressé par les mœurs des habitants pour constater que les révolutions récentes qui ont séparé le pays de l'Espagne, n'ont guère eu d'influence sur celles-ci malgré l'arrivée de nombreux étrangers.

Tout démontre que les Chiliens de l'intérieur diffèrent peu de ce qu'ils étaient avant la révolution. L'établissement dans leur pays de familles étrangères qui y viennent de

toutes les parties du globe avec d'autres mœurs et d'autres idées, pourra seul y former à la longue une nation nouvelle.

Quant aux Araucaniens, ils ont été en grande partie anéantis ou “sont restés disséminés en tribus errantes et tout à fait sauvages dans les montagnes” où ils ont conservé leur indépendance. La Touanne décrit ainsi le caractère chilien

sévère et peu communicatif. Leurs passions sont violentes mais concentrées; ils sont courageux mais apathiques et il faut le plus ordinairement des circonstances bien graves, un concours d'événements qui mettent en jeu leurs intérêts les plus chers pour les électriser et leur communiquer cet élan d'où naissent chez les hommes les grandes actions. Leurs moyens habituels d'existence se trouvent d'accord avec l'indolence naturelle de leur caractère: l'éducation des bestiaux, la culture fort restreinte de leurs jardins et de leurs champs, le peu de soins qu'ils prennent d'exercer et encore moins de perfectionner les arts mécaniques ne nécessitent point de leur part une vie active et laborieuse. Ils s'inquiètent peu de l'avenir; et ne recherchent point d'eux-mêmes les changements. Ils sont assez généralement sobres et n'aiment le luxe ni dans leurs meubles ni dans leurs vêtements; leur vie est uniforme et leurs plaisirs ne sont point variés.

Les courses de taureaux ne valent pas celles d'Espagne mais la grande passion des chiliens est la danse. Leur nourriture est à base de laitage, de fruits, de viande de bœuf, de volailles. “leur cuisine est peu agréable et leurs tables sont servies malproprement”. Ils sont grands consommateurs de maté, cette herbe de Paraguay qui passe pour un excellent tonique.

La Touanne partit de Valparaiso le 19 janvier 1826 pour Santiago où il logea chez un Français après avoir parcouru en voiture de poste la seule route facile du pays encore que “fort dégradée dans la saison des pluies et peu praticable pour les voitures”. Santiago avait alors environ 40 000 habitants. Ville à plan régulier tracé dès 1541 par Pedro Valdivia, elle possédait quelques beaux édifices: le palais du gouvernement et plusieurs églises. Les maisons particulières sont mieux construites et plus ornées qu'à Valparaiso mais restent néanmoins austères et peu agréables, le principal attrait de la ville est la belle promenade plantée de peupliers d'Italie qui porte le nom de Canada. Les voyageurs furent séduits par la société. “Les mœurs sont douces et hospitalières à Santiago; c'est une ville d'un séjour agréable pour les étrangers que le commerce y attire journellement. Dans les classes supérieures de la société surtout, les femmes, généralement jolies, brillent d'une fraîcheur et d'un éclat que n'ont point celles qui vivent dans les contrées qui ne sont guère plus voisines de l'équateur que celles-ci. Les dames chiliennes suivent les modes françaises aussi régulièrement que la distance des lieux le permet et savent assez bien les porter. Le costume pour les hommes est français également; l'uniforme militaire est tout à fait espagnol. Il n'y a pour les réunions publiques qu'une vilaine salle de spectacle avec une mauvaise troupe d'acteurs dans la ville; aussi on y va peu et on préfère se réunir dans quelques maisons particulières pour y faire de la musique et danser”.

La Touanne s'intéresse bien entendu à la situation politique dans un pays qui vient de conquérir son indépendance et d'adopter la forme républicaine. “Un directeur suprême y est investi du pouvoir exécutif et la puissance législative y est attribuée à un

congrès national électif. Analysant les causes de l'effondrement de la puissance espagnole, il plaçait au premier rang un système colonial archaïque qui n'avait pas su évoluer, "un pouvoir colossal absolu à maintenir contre l'esprit d'indépendance dont les ferments subsistaient depuis de longues années", mais il n'oubliait pas un autre élément important: "la jalousie, et l'esprit d'envahissement de l'Angleterre qui cherchait par tous les moyens possibles à procurer des débouchés à son industrie commerciale". Il estimait avec raison que cette évolution était irréversible mais l'avenir ne lui paraissait pas sans nuages. "Le Chili est donc devenu libre; aujourd'hui il est indépendant, sinon de toute influence, du moins de toute domination étrangère. Au reste, des ambitions mal satisfaites, des démêlés et des intrigues politiques, exposeront cette nouvelle république à bien des commotions encore, à bien des changements dans son système intérieur, avant qu'elle soit parvenue à un degré de stabilité convenable". L'avenir ne lui donna que trop raison.

Il fallait maintenant attaquer l'étape la plus rude du voyage: la traversée de la Cordillère des Andes pour arriver à Mendoza où commençaient les Pampas. Ce trajet de Santiago à Mendoza ne se faisait alors qu'avec des mules mais les voyageurs devaient se munir eux-mêmes de tout l'équipement nécessaire: vêtements, puncho, bottes. Certains emportaient un almofrex, "grand sac de cuir qui contient un lit tout entier "mais la Touanne préféra son hamac de bord. Il ne jugea pas utile non plus de s'encombrer d'un masque de taffetas ressemblant au capuchon des Pénitents du midi de la France, destiné à se protéger le visage "de l'air trop vif de la Cordillère".

Les voyageurs adoptèrent le passage par Santa Rosa de Los Andes par le vallon du Rio Blanco, qui est le plus fréquenté. C'est celui par lequel en 1817, le général San Martin passa avec son armée pour entrer au Chili. Le trajet ne présentait plus alors les mêmes dangers qu'autrefois. "Aujourd'hui on fait ce voyage sans presque y songer, et les femmes elles mêmes l'entreprennent sans crainte. "les deux marins partirent le 26 janvier, à cheval, suivis d'un domestique et de deux muletiers conduisant quatre mules portant les bagages. Quittant Santiago, la Touanne traversa des bassins qui auraient pu être cultivés mais "c'est d'abord au défaut d'une population nombreuse et ensuite aussi au défaut d'activité et d'industrie de la population existante qu'il faut attribuer cet abandon d'un terrain qui donnerait sans doute d'abondants produits dès l'instant où on s'occupait de le mettre en valeur".

La traversée de la Cordillère commençait à Santa Rosa de Los Andes et il fallait d'abord traverser le Rio Blanco sur un pont fait de cordes de cuir tendues d'une rive à l'autre et de petites lattes de bois disposées en travers des cordes. La Touanne fut très sensible à la splendeur des paysages qu'il traversait tout en exprimant sa nostalgie du pays natal. Le bassin d'Aconcagua lui inspire ces réflexions.

Ce délicieux bassin dont l'air est si pur qu'on n'y connaît presque point de maladies, semble séparé du monde entier comme une chartreuse par les hautes murailles qui l'entourent et peut-être en venant s'y fixer d'une contrée lointaine oublierait-on le monde avec ses peines et ses plaisirs, s'il était possible en même temps d'oublier, et pour toujours, son pays. Mais cependant, en présence même de cette nature qui parle

si énergiquement à ma pensée, de cette nature si grande et si puissante dans le bassin d'Aconcagna, mon souvenir fidèle me retrace d'autres sites, une autre contrée. Toutes mes espérances et tous mes vœux me transportent des Andes à la terre natale.

La Cordillère étant évidemment peu habitée, il fallait pour la traverser se munir de provisions et ne point se fier aux muletiers "gens insoucians et peu capables de donner des renseignements certains à ce sujet". Nos voyageurs se chargèrent de pain, de vin, de quartiers de mouton, de volailles et d'une batterie de cuisine. Le convoi partit le 28 janvier avec quinze mules et une petite jument qui conduisait le troupeau et gagna le dernier endroit habité, le poste de douane de la Guardia où vivaient six ou sept hommes relevés tous les ans. Le long du parcours, les voyageurs trouvaient de petites cases servant de refuge aux imprudents surpris par les intempéries. Bâties en briques et voûtées avec des murailles de près d'un mètre d'épaisseur, elles n'avaient qu'une porte étroite et basse et une petite lucarne ressemblant à une meutrière. Arrivé au bassin de Calavera, un des endroits les plus remarquables de la Cordillère dominé par des rochers et des aiguilles ressemblant aux "ruines d'une forteresse antique qui commanderait le passage", La Touanne se livre à une méditation philosophique devant des scènes aussi imposantes qui lui inspirent admiration et fierté. "L'homme sent toute la dignité de son être en présence de ces aspects majestueux, et se place bientôt à la hauteur de tout ce qui le frappe dans ces prodiges de la nature, ne voyant plus au-dessus de lui que le Créateur souverain qui sut les ordonner ainsi et fit pour lui plus encore en lui attribuant la faculté de voir, de sentir et de comprendre".

La splendeur des paysages n'empêchait pas la Touanne de s'intéresser à la géologie et de multiplier les notations sur la nature des roches qu'il pouvait examiner. Nos voyageurs dormaient peu. Ainsi le 30 janvier, ils partirent à une heure du matin "pour profiter d'un beau clair de lune et faire une plus forte journée". Il fallut franchir des passages extrêmement difficiles, sentiers étroits à flanc de montagne, sujets à de nombreux accidents rappelés par une croix de bois à la mémoire des victimes. Les laderas très étroites ne peuvent être franchies que de jour et encore faut-il s'assurer en y entrant qu'aucune autre caravane ne s'y est engagée en sens inverse car tout croisement est impossible. En dépit de tous ces obstacles, la traversée s'acheva sans incident grâce en bonne partie à la robustesse et à la sobriété des mules qui marchaient d'un pas égal et soutenu presque sans nourriture et au courage et à l'intelligence des muletiers. Le 31 janvier, les voyageurs franchissaient le défilé de Paramillo où se trouvent des mines d'argent abandonnées par la compagnie anglaise qu'en avait entrepris l'exploitation et le 1^{er} février, ils achevaient la partie la plus difficile du voyage en atteignant la plaine de Mendoza. Ils n'avaient mis que six jours à franchir la Cordillère, pendant lesquels ils avaient marché 74 heures, ce qui est le temps minimum compatible avec l'allure des mules. Pendant ces journées, les rencontres avaient été peu nombreuses. La Touanne nota celle d'une famille d'Indiens habitants de la montagne "qui nous regardèrent passer sans témoigner d'étonnement... ils ne sont point à redouter pour les voyageurs qui traversent les montagnes, souvent on en rencontre et on entend point dire que jamais ils se livrent à des actes de pillage".

La province de Mendoza, qui appartenait au Chili sous le régime espagnol, est désormais partie de la confédération argentine. La population est alors évaluée à 30 000 habitants d'origine mi-espagnole mi-indienne dont 25 000 environ sont groupés dans la ville de Mendoza et ses environs immédiats. Le reste du pays est inculte et presque désert. Ville à plan régulier avec ses maisons en rez-de-chaussée blanchies à la chaux, couvertes de roseaux et ses rues non pavées boueuses en hiver et poussiéreuses en été, Mendoza faisait assez piètre figure par rapport à Santiago, néanmoins l'influence des modes parisiennes commence à s'y faire sentir. La population est de caractère agréable. "Il règne en cette ville une simplicité de moeurs et d'usages qui fait le bonheur des familles, et les étrangers qu'on y reçoit sont assurés d'y trouver un accueil franc et cordial... les édifices remarquables de la ville sont les églises, toutes bâties en briques, elles sont petites mais l'architecture en est d'un bon style surtout à l'extérieur". Comme toujours, la Touanne s'intéressa aux productions de la province qui se limitent à des vins qu'il estime de médiocre qualité et se vendent cependant jusqu'à Buenos-Ayres, aux savons exportés vers le Chili et aux chevaux qui suivent la même destination mais dont une partie est réexpédiée vers le Pérou.

La route qui restait à parcourir jusqu'à Buenos-Ayres ne présentait plus de difficultés ni de pittoresque dans ces plaines des Pampas, beaucoup plus fréquentées où l'on pouvait trouver des relais de poste réguliers. Le moyen le plus expéditif et le moins coûteux était de faire la route à cheval mais on pouvait aussi prendre un coche à quatre roues ou une patache à deux roues. Il existait même une voiture publique qui faisait un voyage par mois. Les deux officiers louèrent un coche tiré par cinq chevaux conduits par cinq hommes dont un postillon. Le voyage n'allait pas sans imprévus. Il fallait d'abord s'assurer de la solidité de la voiture. "Cette longue route, à travers une immense étendue de plaines, est fertile en naufrages; non pas tant à cause des chemins assez généralement bons, que pour le peu de ressources qu'on y rencontre en cas de détresse. La moindre avarie, le plus léger accident, y prennent de la gravité, une fois qu'on est hors de portée des villes ou des bourgs principaux et vous forcent souvent d'abandonner le coche sur le bord du chemin... Il faut aussi se munir d'une pelle ferrée, d'une pioche pour les ornières et de tous les accessoires doubles de harnachement". Pendant ce voyage, qui durait en moyenne douze jours, on trouvait facilement à se nourrir. "La chère ne sera point délicate sans doute et le mode de préparation des aliments sera souvent détestable, mais du boeuf et du mouton grillés, des poules, des oeufs et du laitage sont des ressources dont on ne manquera nulle part". Mais il faut se munir de pain et de vin dont sont dépourvues les auberges-maisons de poste.

Le 5 février 1826 les voyageurs quittaient Mendoza pour le premier relais à Arroyo de en Medio où ils purent admirer un corral contenant une cinquantaine de chevaux parmi lesquels le maître de poste capturait au lasso ceux qu'il souhaitait donner aux voyageurs. Les environs immédiats de Mendoza étaient alors assez bien cultivés avec des jolies métairies, des herbages, des cultures de céréales et des vignes mais au-delà d'une trentaine de kilomètres de la ville, le pays devenait presque désert. La nuit passée à Chacon fut très mauvaise en raison de myriades de punaises et autres insectes "qui

nous mirent dans un état pitoyable dont nous nous ressentîmes pendant plusieurs jours”. Même scénario au relais suivant à Corral de Cuero. “Ce gîte est détestable; on n’y trouve que de vilaines cabanes en fascines avec une fumée grasse et épaisse qui les remplit. Je me gardai bien de pendre mon hamac dans l’intérieur du quarto et j’allai camper en dehors pour me soustraire au moins aux piqûres des insectes qui y pullulent.

Le 8 février, les voyageurs arrivaient à San Luis après avoir traversé une région sablonneuse, sèche et stérile à la végétation composée surtout d’acacias. San Luis méritait à peine le nom de ville. “Tout y est aride, monotone et sans couleurs”. Aucun édifice remarquable dans cette cité d’une quinzaine de milliers d’habitants, chef-lieu d’une province qui n’en compte guère que vingt mille et où “tout à l’air désert et abandonné”. Les chemins sont en piteux état, avec des ornières profondes de soixante centimètres et “il n’est pas moins difficile aux voitures à quatre roues qui ont leur avant-train un peu bas, d’y rouler que si elles devaient se mouvoir sur le faîte d’un mur avec leurs roues pendantes de chaque côté”. Le petite caravane traversa la cordillère de San Luis pour déboucher sur une région de collines, vallons et petites plaines arrosée par une petite rivière. Elle rencontra alors un convoi de marchandises composé de trente charrettes tirées chacune par trois paires de boeufs. Autant de ces animaux suivait pour relayer avec une vingtaine de chevaux et de mules, le tout conduit par trente-cinq hommes. Ces charrettes à grandes roues, à cause des ornières, étaient bâchées de cuirs non tannés. De tels convois parcouraient souvent la route de Buenos-Ayres à Mendoza et mettaient quatre à cinq semaines pour arriver à destination. On pouvait aussi rencontrer des caravanes de cent à cent cinquante mules. Les chemins étaient toujours aussi mauvais et il n’était pas rare de trouver l’épave d’un véhicule brisé et abandonné.

Le 10 février, les voyageurs trouvèrent un excellent gîte à Acheras, tenu proprement par une mère de famille originaire de Cordova or les Cordovans passaient pour avoir des manières “aisées et polies”. Le jardin de ce relais de poste produisait à peu près tous les fruits d’Europe, “mais la culture des arbres y est si mal conduite, si peu soignée, que leur ensemble a moins l’aspect d’un verger que celui d’un bois épais et fourré. Abandonnés à la nature, ils prennent dans leur développement trop d’extension pour que leurs fruits soient de bonne qualité et savoureux”.

La Touanne et son compagnon entrèrent alors dans la province de Cordova, caractérisée par une absence de relief qui s’accuse à mesure de l’avancée vers l’est. “le terrain paraît être un bon sol végétal, souvent profond, mais en général trop peu humide pour nourrir une puissante végétation. Néanmoins, ces campagnes, dont un accroissement de population favoriserait la culture, seraient alors susceptibles de devenir d’excellents pays à grains. Si jusqu’à présent elles n’ont été que des pâturages où de nombreux troupeaux s’élèvent pour ainsi dire d’eux-mêmes, c’est que ce genre d’industrie, qui n’exige que peu de soins de la part des habitants et, surtout à la manière dont ils le pratiquent, est tout à fait conforme à l’indolence de leur caractère”. La province de Cordova sembla plus avancée que celle de Mendoza: “beaucoup plus d’aisance dans les habitations, plus de solidité dans le mode de construction, plus de

ressources dans les bourgades, un progrès sensible enfin vers le bien-être que peuvent procurer les arts et la civilisation”. La population était plus nombreuse, plus de cent mille habitants, vivant principalement de l'élevage et du commerce des cuirs. Fondée en 1573, la ville de Cordova avait alors environ 30 000 habitants et passait pour une des plus agréables de l'Amérique du sud et son collège de Jésuites conserve une grande réputation. Restée longtemps fidèle à la cause espagnole, Cordova s'accommodait difficilement de la prépondérance de Buenos-Ayres.

Il fallut alors traverser une région en butte aux incursions des Indiens Bravos, redoutables pillards. “Ces Tartares de l'Amérique du Sud vivent par tribus nomades au milieu de grandes plaines sur la rive droite du Parana... jamais ils n'ont voulu se soumettre à l'Espagne, préférant une vie errante mais sans entraves aux avantages de la civilisation qu'ils ont toujours repoussés par crainte de la servitude”. Les Espagnols avaient à peu près réussi à les contenir mais, depuis l'indépendance, ils ont repris leurs pillages, d'autant plus que se sont réfugiés parmi eux un certain nombre d'aventuriers européens “qui ont quitté leur patrie pour venir chercher dans le nouveau monde une vie exempte de tout labeur”. Il a donc fallu envoyer les troupes pour limiter leurs pillages. Heureusement nos voyageurs n'eurent pas l'occasion de les rencontrer et entrèrent sans encombre le 19 février dans les Pampas dans la province de Santa Fe. La Touanne décrit longuement les gauchos qui peuplent cette région, leur extraordinaire habileté dans l'usage du lasso, leurs habitudes de vie liées essentiellement à l'élevage des bestiaux, ce qui a développé une sorte de civilisation du cuir. Les meubles, les cloisons, les portes, les toitures, le dessus des voitures, tout était en cuir. Importés par les Espagnols au milieu du XVIème siècle, chevaux et bovins se sont multipliés au point qu'un troupeau de mille à quinze cents tête paraissait modeste.

Les voyageurs approchaient de Buenos-Ayres et l'influence de la capitale commençait à se faire sentir à partir de Luxan, petite ville régulière et bien bâtie, avec une jolie église à coupole et des maisons de brique, où le voyageur “peut observer plus d'aisance et plus de mouvement qu'il n'a été à même d'en remarquer jusqu'alors”. Dans la campagne environnante, les maisons ne sont que pauvres cabanes mais elles possèdent toutes un verger de pêchers.

Le 15 février, c'était l'arrivée à Buenos-Ayres où les deux marins descendirent chez un négociant français, M. Mandeville, qui deviendra bientôt consul de France. La Touanne s'établit dans un grand hôtel sur le port, tenu lui aussi par un français. Le parcours de Mendoza à Buenos-Ayres, 306 lieues de poste (on remarquera que la Touanne ignore totalement le système métrique et n'emploie que les mesures anciennes), environ 1200 kilomètres, avait été effectué en dix jours, rapidité qui avait fort éprouvé les peons: “ce sont de vrais démons que ces français, disait-il, jamais de sieste avec eux, toujours marcher sans avoir presque le temps de manger ni de dormir”. A cette époque, ce trajet était assez fréquenté. “Cette route n'est autant suivie à la vérité que depuis l'époque où les contrées qu'elle traverse se sont ouvertes au monde entier, après s'être affranchies de la domination espagnole et depuis que les Anglais s'y sont emparés des grandes affaires commerciales dont ils dirigent le mouvement”.

La confédération argentine était alors en conflit avec le Brésil et une escadre de ce pays bloquait étroitement le port de Buenos-Ayres. Heureusement, un brick de la marine royale française, le *Faune*, venait d'arriver et la Touanne put s'y embarquer pour aller rejoindre la *Thétis* à Rio-de-Janeiro. Mais avant de quitter la capitale du nouvel Etat, il ne pouvait manquer de se livrer à quelques observations. Après avoir rappelé l'histoire de la ville depuis sa fondation en 1526 jusqu'à l'indépendance, la Touanne augurait bien de l'avenir d'une cité déjà l'une des plus importantes de l'Amérique du Sud et destinée à le devenir encore davantage, car elle "réclame toujours par sa position le titre de capitale dans l'union dont elle fait partie". Ce qui ne va pas d'ailleurs sans contestations avec d'autres capitales de provinces, peu disposées à admettre la suprématie de Buenos-Ayres. La confédération argentine comprenait alors quatorze provinces mais le Paraguay n'en faisait pas partie. Il constituait un Etat indépendant sous la dictature perpétuelle du docteur Francia qui avait conservé les institutions établies par les Jésuites et repoussait toute influence étrangère. La province de Montevideo, sujet éternel de discorde entre Espagnols et Portugais au XVIIIème siècle, continuait désormais à l'être entre Brésil et Argentine. Après des tribulations diverses, le soulèvement de 1825 avait permis à ce qu'on appelait la Bande orientale de conquérir son indépendance avec l'appui de Buenos-Ayres mais les deux villes devenaient rivales car le port de Montevideo était de meilleure qualité et d'un accès plus facile.

La population des provinces de la Plata était évaluée à environ 700 000 habitants et des productions abondantes et variées fournissaient des bestiaux, des céréales, des vins, des fruits d'Europe et d'Amérique, du tabac, de l'indigo, du coton, de l'huile, des bois de construction, des cuirs et peaux. Les mines d'or et d'argent étaient pratiquement abandonnées. La province de Buenos-Ayres comptait environ cent cinquante mille habitants dont la moitié se trouvait en ville. Le reste est disséminé dans les campagnes. "Cette population, quoique faible encore par rapport à une aussi grande étendue de territoire, s'en irait toujours croissant si elle n'était pas arrêtée dans ses progrès par des guerres continuelles; des européens de diverses nations arrivent en assez grand nombre pour la grossir... Des agents de la République, réunis sous le titre de commission d'émigration, vont en France et dans d'autres pays de l'Europe pour enrôler tous ceux qu'ils peuvent gagner par leurs promesses d'une existence plus heureuse". La Touanne s'inquiétait de l'instabilité politique du pays. Selon lui, "aucun de ces gouvernements, pas même celui de Buenos-Ayres n'a rien encore de fixe ni d'assuré dans ses institutions, "et l'avenir lui paraît incertain. Il rappelait le rôle joué par l'Angleterre qui, soucieuse de procurer à son industrie de nouveaux débouchés, a favorisé l'affranchissement des colonies espagnoles de tous ses vœux et de toutes ses intrigues.

Abandonnant les soucis d'avenir, la Touanne donnait un aperçu de la ville de Buenos-Ayres, grande, régulièrement bâtie de maisons en briques avec un premier étage, animée par une population nombreuse et active. Les seuls édifices considérables sont les églises, d'architecture italienne à coupoles. La grande place de la cathédrale comporte sur trois côtés des arcades semblables à celles du Palais Royal de Paris. L'hôtel de ville sert provisoirement de résidence au Président de la République et la ville manque

de palais pour le gouvernement, le corps législatif et le pouvoir judiciaire. “La salle de spectacle est fort laide et n’est sans doute construite que provisoirement comme le reste”. Il n’existait pas alors de promenade publique à Buenos-Ayres car l’Alameda, fort poussiéreuse, n’est guère agréable bien qu’elle soit très fréquentée les jours de fête. “Toute la population s’y porte alors et les gens riches y arrivent dans des équipages assez élégants”. La Touanne fut fort étonné d’y entendre parler français par de nombreux artisans. Les émigrants étaient, en effet, nombreux. Les Anglais font le commerce en grand et les opérations de banque, les français sont artistes, libraires, boutiquiers, marchands de modes, les Allemands surtout cultivateurs.

Sensible au charme féminin, la Touanne notait que “les femmes de Buenos-Ayres passent pour les plus belles de l’Amérique du Sud. Tout en convenant de la beauté de leurs traits, de l’élégance de leur taille et de leur tournure”, il estimait néanmoins supérieures celles de Santiago. Leur emploi du temps se partage, dans la matinée entre la musique, des travaux d’aiguille et les soins du ménage. Le soir, elles sortent sans être accompagnées. “En général les deux sexes dans cette ville semblent avoir une existence à part... les femmes s’en vont donc seules par les rues faire leurs emplettes et leurs visites”. La vie sociale semblait donc assez peu développée. La police de la ville lui parut calquée sur celles de Paris et de Londres pour la propreté et la salubrité, les maisons étaient numérotées avec ordre et les rues et quartiers bien indiqués pour permettre aux étrangers de se diriger. Des halles couvertes abritaient les marchés aux diverses denrées et l’eau de la rivière, la seule potable, était livrée dans des tonneaux. La Touanne en concluait que “Buenos-Ayres a pu jouir, à l’imitation de nos grandes villes, de beaucoup de ces avantages qui rendent aux habitants la vie plus douce et plus agréable”.

Le 27 février 1826, la Touanne embarquait sur le *Faune* pour aller rejoindre sa frégate à Rio de Janeiro en faisant escale à Montevideo, cité alors beaucoup plus modeste que Buenos-Ayres et dont il donne une description peu engageante. Bâtie sur une colline en haut de laquelle a été bâtie la cathédrale, “l’intérieur de la ville est d’une malpropreté repoussante; les rues ne sont point pavées et les ordures qu’on y laisse séjourner ne sont enlevées que par les pluies. Il n’y a d’édifice un peu marquant que la cathédrale, qui est grande et bien bâtie, mais la place sur l’une des faces de laquelle elle s’élève est fort maussade et fort triste”. Le consul de France, M. Cavaillon s’est fait construire un belvédère à sept étages au point culminant de sorte que le pavillon français y domine tous les autres et s’aperçoit en mer de très loin. Comme la ville était en état de blocus, la vie sociale y était pratiquement nulle et la seule distraction consistait à aller tous les soirs entendre la retraite des régiments de la garnison.

Il s’y faisait d’assez bonne musique et tout le monde venait suivre en cortège les musiciens et les tambours, depuis la grande place jusqu’à la caserne, en passant devant l’hôtel du gouverneur auquel on donnait une aubade. C’était là tout alors, point d’autres plaisirs, point de promenade publique, point d’arbres, point de verdure. Au résumé, c’était une prison véritable et j’en partis sans souvenirs agréables et sans regrets.

Durant son séjour à Montevideo, la Touanne fut témoin de l'arrivée de navires chargés d'émigrants. "Un grand navire de commerce français, se trouvait mouillé près de nous dans le port; il avait à son bord trois cents de ces artisans enrôlés à Paris par la commission d'émigration de Buenos-Ayres. Le blocus brésilien avait empêché le navire de poursuivre sa route et il était retenu à Montevideo où il avait été rejoint par un autre bâtiment, hollandais celui-ci, transportant des laboureurs allemands, eux aussi destinés à l'Argentine. On les avait "débarqués provisoirement sur un îlot de la rade, et abandonnés dans un état presque absolu de détresse". Ils attendaient évidemment avec impatience d'arriver à destination. "Cruelle destinée que celle qui vous contraint à fuir sans un but certain le sol natal", constatait la Touanne. Au cours de ses campagnes, il avait déjà rencontré de nombreux français qui, pour des raisons diverses, avaient quitté leur pays pour courir le monde "en quête de fortune facile: presque tous avaient été cruellement trompés dans leurs espérances. Ceux des Français que j'ai vu le mieux réussir en pays étranger étaient des artisans de différents métiers, et à qui leur industrie, aidée d'une conduite régulière, avait procuré de l'aisance et une bonne réputation. D'autres enfin, négociants commanditaires de nos meilleures places de commerce, y menaient aussi une existence honorable, mais sous le rapport des spéculations commerciales ils ne pouvaient pas lutter toujours avec avantage contre le commerce anglais". Et le marin de déplorer la faiblesse de nos établissements commerciaux extérieurs.

Nous manquons de persévérance dans nos vues, et trop souvent nous saisissons mal les questions relatives à nos affaires d'outre-mer. Chez les Anglais, au contraire, étendre à tout prix la puissance coloniale et maritime de la nation, c'est là le principe, on s'y maintient, c'est là, le but, on y marche incessamment.

Le 8 mars, la Touanne quittait Montevideo sur le *Faune* pour rejoindre la *Thétis* à Rio de Janeiro où il arriva le 17. La ville avait été tant visitée par les Français au cours des dernières décennies qu'elle se trouvait bien connue, mais il ne put s'empêcher de noter quelques remarques. Il admira, bien sûr, le site, l'un des plus remarquables du monde, mais ajoutait aussitôt: "on trouve au contraire une sorte de désappointement et de mécompte en descendant en ville, car celle-ci n'a rien à offrir qui soit capable de procurer quelque satisfaction. Elle est grande, elle a cent mille habitants peut-être... ses rues sont étroites pour la plupart, obscures et malpropres, les maisons en sont basses et d'un extérieur maussade". L'ancien palais des vice-rois, qui fut habité par le roi Jean VI lui parut "fort mesquin". La salle de spectacle, incendiée en 1824, a été platement reconstruite. "En résumé, il n'y a guère d'autres édifices à Rio que les églises qui sont nombreuses et toutes couvertes de richesses et de dorures à l'extérieur... la seule promenade publique qui soit tout à fait à proximité de la ville est un jardin peu étendu et mal soigné". Si la ville lui parut peu attirante, il ne tarissait pas d'éloges sur la campagne des alentours au point d'écrire: "je me résume en répétant que, sous le rapport de l'agrément, la ville n'est rien tandis que ses environs sont tout".

Avant de quitter Rio pour rentrer à Brest, la Touanne ne pouvait manquer de dire quelques mots des richesses de ce pays. Favorisé à tous égards par la nature, "tout

Etienne Taillemite

semble réuni pour lui préparer un avenir de grandeur et de prospérité”. Admirablement situé, le port présentait d’immenses avantages à la fois militaires et commerciaux, offrant toutes les ressources de ravitaillement possibles. Le Brésil produisait alors des diamants, de l’or, des pierres fines, du riz, du sucre, du café, du tabac, du coton, de l’indigo et les forêts abondaient en bois de construction, d’ébénisterie et de teinture. Manquait seulement une population assez nombreuse qui rend les destinées du pays encore incertaines.

La Touanne achevait ainsi sa longue escapade qui lui avait permis de parcourir une partie du continent sud-américain. On peut admirer, chez ce jeune officier, il a à peine 30 ans, bien des talents qui lui ont permis d’accomplir et de raconter ce voyage. Mais ce qui frappe surtout c’est son immense curiosité. Tout l’intéresse et attire son attention: aussi bien les minéraux que les plantes, les animaux, le climat et plus encore les hommes, les villes, les campagnes, les paysages, les sociétés qu’il visite dont il note soigneusement les caractéristiques et les perspectives d’avenir. Il se montre souvent bon prophète, aussi bien sur les richesses potentielles des pays qu’il traverse que sur leur instabilité politique et la fragilité de leurs institutions au lendemain de l’indépendance. Il s’inscrivait ainsi dans la tradition des navigateurs des Lumières que les marins de la Restauration ont pris soin de perfectionner.