

*Derroteros
de la
Mar del Sur*

Año 4

1996

Núm. 4

Lima (Perú) - Mulazzo (Italia)

Santo Domingo (República Dominicana)

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú;

Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Constit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455

Patronato Faro a Colón, Santo Domingo, República Dominicana

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Redacción y Administración:

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

telefax (1) 447-8501

e-mail thalassa@amauta.rcp.net.pe

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú por **Cesygraf S.A.**

Sebastián Barranca 770 - La Victoria

Tel.: 423-3614 • Telefax: 424-7188

LIMA - PERU

Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	6
<i>Los viajes de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1775 y 1779,</i> Christon I. Archer	9
<i>Manuel Quimper: un marino limeño en la costa oeste de Canadá,</i> Eric Beerman	23
<i>La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVII,</i> Peter T. Bradley	31
<i>Bodega y Cuadra en San Blas de Nayarit,</i> Enrique Cárdenas de la Peña	43
<i>El almirante Manuel Blanco Encalada y los montes del Maule,</i> 1848 Gilberto Harris Bucher	59
<i>Paita y Cobija, dos puertos menores sobre el Pacífico,</i> William Lofstrom	65
<i>América y Oceanía en el juego de las potencias marítimas,</i> siglos XVIII y XIX, Jorge Ortiz Sotelo	75
<i>Peruvian Bodega y Quadra: in Canada an enduring legacy,</i> Freeman M. Tovell	85
Noticias Diversas	95
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	105

Editorial

Por cuarto año consecutivo, y venciendo las siempre difíciles trabas económicas, hemos logrado publicar nuestra revista. No ha sido fácil, pero el aliento de nuestros lectores y el esfuerzo del pequeño equipo editorial han permitido que se logre nuestro cometido.

No obstante, debemos lamentar que debido a razones de fuerza mayor el Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez no nos acompañe en esta oportunidad como co-editor de la revista.

El presente número está básicamente dedicado a la figura de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, marino limeño al servicio de la armada española, que tuvo una destacada actuación en la exploración de la costa oeste norteamericana durante el último cuarto del siglo XVIII.

En el curso de los dos últimos años hemos recibido numerosas contribuciones, lo que ha originado una lista de espera algo larga. Estamos tratando de conseguir fondos adicionales para ver si eventualmente podemos publicar dos números anuales, como inicialmente nos propusimos, por lo que cualquier contribución, apoyo o sugerencia será bienvenida.

Cabe agregar que con el fin de facilitar la edición, se ha optado por un sistema de siglas para aquellos nombres que se repiten con frecuencia. Dichas siglas se incluyen entre las normas editoriales.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

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

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

Siglas utilizadas en la revista:

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

- BCN** *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BL British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia.
CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científica, Madrid, España.
DM *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima - Madrid - Mulazzo, publicación anual.
GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
HC *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
IEHMP Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
IJMH *Internacional Journal of Maritime History*,
IJNA *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
MM *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
Mi *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
MNM Museo Naval, Madrid
Ne *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
NSNR *Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror*.
OI *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
PRO Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
PT *Pull Together*, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
RAM *Rumbo al Mar*, Liga Marítima Uruguay, Montevideo, Uruguay.
RAME *Revista Secretaría de Marina - Armada de México*, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV *Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
REEP *Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM *Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
RHM *Revista de Historia Marítima*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
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
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.

Los viajes de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1775 y 1779

Christon I. Archer¹

“Estas justas razones, Señor, y diez años que lleva de América, en clima tan enfermo, su salud quebrantada el atraso que ha padecido en su carrera cuando juzgó hacerla más brillante, el haber consumido su Patrimonio en el servicio, y alentado de la piedad de V.M. se atreve a suplicar rendidamente le conceda la gracia de trasladarse a España, le atienda en sus ascensos, y le proporcione nuevos empeños en que sacrificarse y poder manifestar su inclinación de servir y morir en servicio de V.M.”

Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1784²

En la época de los viajes ilustres de la exploración del océano Pacífico de la segunda mitad del siglo XVIII -de John Byron, Samuel Wallis, Philip Cartaret, Louis-Antoine de Bougainville, James Cook, La Pérouse, George Vancouver y John Kendrick, con la excepción de la expedición científica española de Alejandro Malaspina- muchas veces olvidamos el papel significativo de un grupo destacado de marinos españoles que abrieron paso a los científicos y adelantaron el conocimiento sobre nuevos mundos y sus poblaciones indígenas. Fuera de los historiadores especialistas sobre la Ilustración en la América Española, las reformas borbónicas ó la historia de las fronteras, pocas personas se acuerdan de las hazañas de los capitanes Felipe González ó Domingo Boenechea, y Juan de Lángara, que navegaron del Perú a la Isla de Pascua y Tahiti, en el Mar del Sur. Asimismo, pocos tienen conocimiento de los viajes de Juan Pérez, Esteban José Martínez, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Ignacio de Arteaga, Salvador Fidalgo, Jacinto Caamaño, Francisco de Eliza, y otros exploradores hispanos e hispanoamericanos de la costa septentrional de América. Es verdad que hay calles, distritos, bahías, puntas, y otros elementos topográficos en la Columbia Británica

- ¹.- El autor es profesor de la U. de Calgary, Canadá. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994.
- ².- Juan Francisco de la Bodega y Quadra al Rey Carlos III, Habana, 1784, AAB.

canadiense, y en los estados de Washington, Oregon y California, en Estados Unidos, que se llevan los nombres de Bodega y Quadra y otros marinos y figuras ilustres españolas del siglo, pero en la mente popular contemporánea, casi siempre estos nombres de un pasado extranjero están sumergidos y olvidados. Entre la población de hoy podemos percibir una falta de visión histórica. Olvidando a quienes abrieron la frontera costera, muchas veces continuamos el sentido de abandono y aislamiento que experimentaban los primeros exploradores en sus carreras muy distantes de los centros de poder y patrocinio. Como describió la situación contemporánea en 1784 Manuel Antonio de la Bodega y Quadra a su hermano Juan Francisco, "... son vanos y falaces los juicios de los hombres."³

Desde los primeros viajes de Felipe González, del Callao a la Isla de Pascua; y de Juan Pérez, de San Blas de Nayarit al norte de las Islas de la Reina Carlota, el gobierno imperial español practicó una política de silencio y casi clandestinidad sobre sus nuevos descubrimientos. La corte de Madrid explicó al cuerpo diplomático que el océano Pacífico, su litoral continental e islas eran, como en el pasado, una posesión exclusiva española. Pese a que el gobierno publicó noticias generales sobre las viajes en las gacetas, los ministros y burócratas españoles no comprendieron que la publicidad y la publicación de los diarios y relaciones equivalían a la posesión ceremonial hecha formalmente en territorios del Pacífico por los oficiales de marina y sacerdotes. Si la misión de España era impedir las intrusiones inglesas, rusas, francesas, y angloamericanas, en las últimas décadas del siglo XVIII la publicación de hazañas científicas y viajes hubiera afirmado su derecho de descubrimiento, a la soberanía y a la ocupación eventual. Por ejemplo, en 1784 la publicación del diario del tercer viaje de James Cook, solidificó la impresión general del mundo ilustrado que Inglaterra tuvo preeminencia sobre España en el Mar del Sur y en la Costa Septentrional de América. A pesar de los posteriores esfuerzos españoles para explicar su preeminencia, se enfrentaron con un mundo encantado por las hazañas del ilustre capitán Cook.⁴

Además de la reserva española y su miedo a que los extranjeros pudieran darse cuenta de la debilidad defensiva de las provincias que daban al Pacífico, la mayor parte de las expediciones de exploración se originaban en los puertos coloniales y representaban una empresa mexicana ó peruana además de española. En México, las autoridades carecían de buques, oficiales de marina, tripulaciones, y todos los pertrechos necesarios para expediciones de exploración. La expansión a los puertos

³- Manuel Antonio de la Bodega y Quadra a Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Madrid, 19/4/1785, AAB.

⁴- Véase por ejemplo, J. C. Beaglehole, *The Life of Captain James Cook* (Stanford: Stanford University Press, 1974) y Christon I. Archer, "The Spanish Reaction to Cook's Third Voyage," in Robin Fisher and Hugh Johnston (editores), *Captain Cook and his Times* (London: Croom Helm, 1979): 99-119.

de San Diego y Monterrey, en California, y la necesidad de implementar viajes de abastecimiento a los misiones californianas los obligaba a utilizar casi todos los buques y la limitada capacidad de los puertos de Acapulco y San Blas. Sin astilleros bien equipados y sin una industria naval desarrollada, en aguas alevosas y con costas desconocidas y ásperas, en varios aspectos los viajes hispanoamericanos no pueden compararse con los de Europa. Ellos utilizaban los mejores oficiales y hombres de ciencia, así como barcos convertidos para la exploración ó, en el caso de Alejandro Malaspina, construidos desde la quilla para esta singular función.⁵ A pesar de las dificultades técnicas y fuerzas de mar, los viajes hispano-mexicanos permitieron a los marinos de San Blas conocer las aguas más septentrionales del Mar del Sur y las poblaciones indígenas del litoral continental. Verdaderamente, estas expediciones con orígenes americanos representaban una mezcla curiosa de temas modernos, de la Ilustración, y tradicionales, aprendidos en los siglos de expansión y colonización colonial.

Comenzando en 1774 con la expedición del piloto mallorquín Juan Pérez, quien inauguró los viajes españoles al Noroeste de América, la corona de España respondió a la amenaza percibida de la expansión rusa desde Kamchatka a Alaska y la costa del sur en la dirección de los pueblos y misiones de Alta California. En busca de los rusos, que sólo encontraría Esteban José Martínez, en 1788, estos mismos exploradores también quisieron descubrir el mítico paso noroeste al Océano Atlántico, que había reaparecido en la mente de quienes anticipaban la idea de imperios de intercambios mercantiles entre Europa y Asia. Finalmente, los españoles no se olvidaron de la conquista espiritual, atrayendo a los indígenas a la fe cristiana y a la Iglesia Católica Romana.

Pérez mandó la primera expedición con la fragata *Santiago*, una embarcación grande que no tenía los atributos necesarios para explorar aguas desconocidas. Utilizada primariamente para abastecer los puertos de las Californias, la *Santiago* encontró dificultades con las corrientes y las aguas de poco fondo, con escollos

⁵- Para más información sobre los puertos y astilleros de la Nueva España, véase Michael E. Thurman, *The Naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka, 1767 to 1798* (Glendale, California: Arthur Clark, 1967) y Warren L. Cook, *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819* (New Haven: Yale University Press, 1973). Para la expedición de Alejandro Malaspina, véase Donald C. Cutter, *Malaspina y Galiano: Spanish Voyages to the Northwest Coast 1791 & 1792* (Seattle: University of Washington Press, 1991); Iris H. W. Engstrand, *Spanish Scientists in the New World: The Eighteenth Century Expeditions* (Seattle: University of Washington Press, 1981); Virginia González Claverán, *La Expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794* (México: El Colegio de México, 1988); y *Viaje científico y político a la América Meridional, a las Costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94 a bordo de las corbetas Descubierta y Atrevida de la Real Marina, mandadas por los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José F. Bustamante* (Madrid: Ediciones del Museo Universal, 1984).

sumergidos, de las entradas de una costa desconocida. Alcanzando tierra cerca de los 54 grados latitud norte, grupos de indios haidas de las Islas de la Reina Carlota fueron al costado de la *Santiago* en sus canoas -algunas muy grandes- para llevar a cabo un agresivo comercio de pieles y artefactos a cambio de cosas hechas de fierro y cobre. Aunque los españoles no podían desembarcar ó celebrar formalmente sus instrucciones para establecer su soberanía, en sus diarios describieron la existencia de una cultura alta e inteligente, que rompió el concepto general entre los españoles que con el avance de la latitud hacia norte el nivel de civilización era menor. Enviando dos cajones de objetos manufacturados, armas, y otras cosas incluyendo varias mantas del tipo chilkat, muy bien tejidas y diseñadas con variedad de colores y dibujos, los autoridades de Nueva España y de la corte de Madrid expresaban sorpresa y entusiasmo por estos indios, quienes en el futuro podían servir como aliados y sujetos ó enemigos peligrosos, si contraían alianzas con otras naciones europeas.⁶

En el regreso al sur, Pérez ancló el 8 de agosto en el fondeadero de Nutka ó San Lorenzo [hoy en la costa de la isla de Vancouver] donde los españoles mantenían un comercio activo con los indios, que se acercaban en sus canoas a la *Santiago*. A pesar del miedo al gran buque de vela y la muy extraña apariencia de la tripulación, estos indígenas, como los de las Islas de la Reina Carlota, demostraron un entusiasmo marcado por el comercio, demandando especialmente las piezas de fierro, cobre, y cosas manufacturadas de metal como clavos, cuchillos y espadas. Aún en esta primera expedición de europeos que la historia registra a esta parte de la costa americana, los españoles reportaron la existencia de utensilios y armas de cobre y fierro -incluso una media bayoneta- entre los nativos.⁷ Inmediatamente, los españoles especularon y desarrollaron teorías sobre los orígenes de estos objetos y la posibilidad de un comercio tradicional trans-Pacífico con los países asiáticos. En sus acciones para abrir este intercambio mercantil con los extranjeros, los indios del noroeste demostraron un conocimiento ó experiencia con visitantes del mar ó mantuvieron una tradición casi mítica de intercambios que pasaban de una tribu a otra. El virrey Antonio María de Bucareli creyó que la costa e indios reconocidos a los 55 grados,

6.- Christon I. Archer, "The Making of Spanish Indian Policy on the Northwest Coast," *New Mexico Historical Quarterly* LII: n° 1 (enero 1977): 45-46; Herbert K. Beals (editor), *Juan Pérez on the Northwest Coast: Six Documents of His Expedition in 1774* (Portland: Oregon Historical Society, 1989); Cook: 54-65; y Salvador Bernabeu Albert, "Juan Pérez, Navegante y Descubridor de las Californias (1768-1775)", José Luis Peset (editor), *Culturas de la Costa Noroeste de América* (Madrid: Turner Libros, 1989): 277-290; e Inventario de las prendas cambalachados con los Indios descubiertos a la altura de 55 grados y 49 minutos por los individuales de la fragata *Santiago*, 1774, AGI, Estado, leg. 20, ramo 14.

7.- Christon I. Archer, "Seduction before Sovereignty: Spanish Efforts to Manipulate the Natives in Their Claims to the Northwest Coast", Robin Fisher y Hugh Johnston (editores), *From Maps to Metaphors: The Pacific World of George Vancouver* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1993): 128-130.

eran los mismos que había encontrado el capitán ruso Aleksei Chirikov en 1741, siendo ese el origen de la media bayoneta y otras piezas de fierro y cobre, sea por intercambio con las canoas que se acercaron a bordo o como restos de la lancha que perdieron los rusos.⁸

Habiendo aprendido mucho en el viaje de Pérez,⁹ Bucareli comisionó una segunda expedición para 1775 que se realizaría ahora con dos naves, la *Santiago*, comandada por el teniente de navío Bruno de Hezeta, y la pequeña goleta *Sonora* de dieciocho pies de quilla, al mando de un joven oficial recién llegado de España, el teniente de fragata Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Aunque en la Nueva España faltaba buques, el gobierno español había reconocido que la mayor dificultad era la falta de oficiales con conocimientos y experiencia en navegación. Así llegó un grupo de oficiales de marina, el más antiguo de los cuales era Hezeta, venían luego Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan de Ayala, Diego Choquet, Bodega y Quadra, el segundo piloto Francisco Antonio Maurelle, y el teniente de navío Ignacio de Arteaga, quien llegó posteriormente como comandante del nuevo Departamento Naval de San Blas.

Aunque Bodega y Quadra no fue considerado al organizar la primera expedición, pidió permiso al virrey para embarcarse en la goleta *Sonora* en calidad de segundo de otro oficial de su misma graduación. Confrontando el prospecto de “infinitos riegos ... incomodidades y continuos peligros,” Bodega anotó, “sólo miraba al deseo de corresponder con honor al encargo a que he venido, sacrificando mi salud y aún mi vida por Su Majestad.”¹⁰ Entonces, poco después de salir del puerto de San Blas, el teniente de fragata Manrique, comandante del paquebote *San Carlos*, perdió el juicio y pasó toda la noche llorando junto a seis pistolas para su defensa. Con sus facultades perturbadas, Manrique fue desembarcado y traslado a Tepic para su recuperación, mientras que Bodega asumía el mando de la goleta.¹¹ De este modo y

⁸.- Virrey D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa a Fr. D. Julián de Arriaga, México, 26/11/1774, Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Gobernación, Publicaciones del Archivo General de la Nación, XXX, *La Administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa, cuadragésimo sexto virrey de México* (México: Talleres Gráficos de la Nación, 1938), II: 225-228.

⁹.- Algunos historiadores enfatizan los fracasos del primer viaje y mencionan que Pérez no llegó a los 60°, no tomó posesión formal de la tierra y no volvió con mapas y planos de la costa y sus puertos. Véase por ejemplo Cook: 69-70; y Barry M. Gough, *Distant Dominion: Britain and the Northwest Coast of North America, 1579-1809* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1980): 93-94.

¹⁰.- Navegación hecha por Don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, teniente de fragata de la Real Armada y comandante de la goleta *Sonora*, a los descubrimientos de los mares y costa septentrional de la California. Año de 1775, Salvador Bernabeu Albert (editor), *Juan de la Bodega y Quadra: El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)* (Madrid: Alianza Editorial, 1990): 57.

¹¹.- Bernabeu Albert (1990): 58-59, y Diario de la navegación que debe hacer con auxilio el

en circunstancias extrañas, más allá del control de cualquier persona, se inició la ilustre carrera de Bodega y Quadra. En los años siguientes, Bodega trabajaría incesantemente para obtener ascensos y reconocimientos en su carrera naval, actuando en las fronteras del mundo conocido, donde un capitán de determinación y acción gozaba de la posibilidad de jugar un papel importante para su nación. En esta confluencia de eventos, Bodega más que los otros oficiales españoles del período en las exploraciones de la costa noroeste, reconocía que podría ganar reputación con sus servicios sobresalientes a pesar de ser un criollo limeño a quien le faltaba las conexiones esenciales del sistema de patrocinio en Madrid, que casi siempre gobernó los principales ascensos en la marina real.

A pesar de ser goleta, la *Sonora* no navegaba bien y le fue imposible mantener posición con la fragata *Santiago*, pese a que esta no llevaba más vela que sus gavias. Pese al temor de que la goleta se fuese a pique, Bodega forzó sus velas y aguantando los golpes de mar logró levantar el espíritu de algunos miembros de la tripulación, que fingían enfermedades para trasladarse a la fragata.¹² Después de varias frías tempestades, el miedo de los marineros se extendió a los hombres de la fragata quienes se negaban a servir como reemplazos, considerando este deber “el castigo más riguroso.”

Leyendo el diario de Bodega, el lector entra en la historia de una épica heroica, en la cual el capitán emerge como la fuerza principal de inspiración, y como verdadero director de la expedición. En su diario, Hezeta describió los mismos eventos, pero sin producir la ilusión de una atmósfera cargada de drama. Bodega describía cómo convertía a sus hombres “pusilánimes y cobardes,” regalándoles algunas bagatelas hasta el punto que “... ha llegado a verlos contentos, animosos y resueltos a ser partícipes de mi propia fortuna, y aún de seguirme en cualquier destino.”¹³ Agrega luego que con Maurelle, adoptaron una actitud muy firme para convencer a Hezeta y a la junta de oficiales contra la idea de entrar el puerto de Monterrey y no sufrir la posibilidad de perder un año en su viaje de reconocimiento. Otra vez Bodega invocaba el espíritu de sacrificio y servicio, concluyendo, “Dios esfuerza y ayuda a las acciones grandes, y cuando me sea la fortuna tan adversa que no encuentre remedio,

Teniente de Navío Dn. Bruno de Hezeta en la fragata de su mando *Santiago*, alias *Nueva Galicia*, y en su conserva da la goleta *Sonora* que esta a su orden, y se dirijen a los descubrimientos de las costas septentrionales de la California desde el Departamento de San Blas, 20/11/1775, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 11. También Herbert K. Beals (traductor y editor), *For Honor and Country: The Diary of Bruno de Hezeta* (Portland: Oregon Historical Society, 1985): 52-53; y Navegación hecha por el Piloto Segundo de la Armada, Dn. Francisco Antonio Maurelle en la Goleta de S.M. nombrada la *Sonora* del mando del Teniente de Fragata, Dn. Juan Francisco de la Bodega y Quadra, a los descubrimientos de las Costas, y Mares Septentrionales de California, 1773, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 4.

¹²- Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Diario de 1775 [Bernabeu Albert (1990): 65].

¹³- *Ibidem*: 66.

morir cada uno en su ejercicio y por el Rey es gloria por la posteridad.”¹⁴ Para entonces Bodega ya había descubierto el Puerto de la Trinidad, al norte de California, en 41 grados 7 minutos de latitud, donde los indios fueron a bordo e intercambiaron los cueros de venado y nutria por cuchillos, abalorios y otras frioleras. Como etnógrafo y observador de la cultura indígena, Bodega describió en palabras elocuentes una sociedad que vivía en un estadio primitivo. Aunque Hezeta halló indios de apariencia trigüeña y sin hermosura entre los sexos, Bodega observó: “son sumamente dóciles, de mediana estatura, bien hechos y encarados, sin que se les note la fealdad de los demás indios de la América.”¹⁵ En su conclusión:

“La tierra, en cuanto he visto, no me queda duda que es muy fértil y capaz de producir lo mismo que se cría en toda la Europa: tiene agua sumamente exquisita por todas sus quebradas y está inundada de hierbas silvestres con un verdor y olor que hace agradable la vista y olfato, entre las que se crían infinitas rosas de Castilla sumamente olorosas, orégano de mucha fragancia, lirios, llantén, manzanilla, apio, cardo y otras infinitos comunes de los campos; también se vieron fresas, moras de zarza, cebollas dulces y criadillas de tierra.”¹⁶

Desafortunadamente, como en cada narración épica, en oposición a lo bueno y bello había un lado malo, negro, espantoso y trágico. Habiendo sido su primer encuentro con los habitantes indígenas pacífico, Bodega desarrolló un falso optimismo olvidando los aspectos belicosos y violentos de estas civilizaciones -aún en la sociedad del Puerto de la Trinidad. Maurelle escribió sobre arcos y flechas, y mencionó que los hombres llevaban cuchillos suspendidos sobre los cuellos que parecía ser piezas de sables viejos.¹⁷ Se acercaron a la costa el 12 de julio con la fragata a distancia de cinco leguas [cerca de Punto Grenville, en el actual estado de Washington] y visitaron al costado de la *Sonora* varias canoas con nativos a quienes Bodega consideró “... aún más dóciles que los de la Trinidad.”¹⁸ A pesar de algunos recelos, que llevaron a armar a la pequeña tripulación, los nativos les ofrecieron pescado, carne, legumbres y cántaros de agua a cambio de pañuelos y abalorios. La presencia de muchos mujeres y niños en las canoas y las invitaciones de los indígenas a su pueblo, les daban a los españoles indicaciones de su intención pacífica y amistosa. Con escasez de agua y necesidad de leña, Bodega despachó seis hombres, cada uno con un fusil, cartuchos, un sable y algunos con dos pistolas, además de abalorios para regalar a los indígenas. Cuando los seis llegaron a la playa, una banda de más de 300 indios atacó y asesinó

¹⁴.- Ibídem: 68.

¹⁵.- Beals: 68-69; Navegación de Hezeta, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 11; y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Diario de 1775 [Bernabeu Albert (1990): 73].

¹⁶.- Ibídem: 75.

¹⁷.- Navegación hecha por el Piloto Segundo Francisco Antonio Maurelle, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 4.

¹⁸.- Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Diario de 1775 [Bernabeu Albert (1990): 82].

a los indefensos marineros. Bodega y la tripulación miraron con horror, sin poder socorrerlos por falta de otro botes. Disparando tiros de pedreros y fusiles, señalando a la fragata en la distancia, Bodega ignoraba si los seis habrían muerto ó si algunos había escapado en la maleza de árboles.¹⁹

Después de esta matanza, los diez sobrevivientes de la *Sonora*, incluyendo cuatro marineros que sufrían de escorbuto, trataron de ponerse bajo la protección de la fragata. Salieron nueve canoas de indios, una con nueve caciques y otras con treinta guerreros armados, intentando abordar la goleta. Bodega ordenó a sus hombres abrir fuego con dos pedreros y tres fusiles. En su primera experiencia con armas de fuego, los indios perdieron seis o más muertos y tuvieron heridos.²⁰ En una junta de oficiales abordó de la *Santiago*, Bodega y Maurelle pidieron una fuerza de treinta hombres para vengarse y rescatar posible sobrevivientes. No obstante estas razones, Hezeta decidió que una operación de castigo contra estos indios sería muy difícil daría como resultado más bajas. De este punto en adelante, el escorbuto, la escasez de agua, el frío y la falta de espíritu en la fragata aumentaron gradualmente el miedo en los oficiales, que presionaron a Hezeta para poner fin a la expedición.

A bordo en la goleta, ni Bodega ni Maurelle aceptaban la idea de terminar la misión al norte. Bodega obtuvo reemplazos de la fragata para su tripulación y un poco después una canoa, un cañón, pólvora, balas y provisiones. Hezeta continuó el viaje contra la opinión de todos los oficiales de la *Santiago*, hasta que el 30 de julio los de la goleta perdieron de vista el farol de la fragata. A pesar de repetidos cohetes y pedreros, no se restableció el contacto y aunque Bodega describió los horizontes muy nublados y chubascos, y Maurelle habló de una tempestad que duró dos días,²¹ es claro que la separación no era un accidente de la naturaleza. Otra vez Bodega había hallado ocasión para desarrollar la época y probar su constancia “por el servicio del Rey y honor de la Nación.” Con esta nueva oportunidad para lograr una reputación brillante, el 4 de agosto decidió continuar los descubrimientos. En los días 13 a 16 de agosto, con vientos más favorables, avista la costa en 57 grados 2 minutos y en su diario Bodega menciona un monte muy elevado y nevado, San Francisco, y Maurelle lo llama el San Jacinto [hoy Mount Edgecombe]. Entrando a las ensenadas y puertos de Guadalupe y Los Remedios, Bodega tomó posesión formal de la tierra para España, y la tripulación cortó leña y llenó sus barriles con agua fresca de un riachuelo. Aunque los indios quisieron recompensa por los recursos y en una ocasión vinieron armados con sus lanzas grandes, los españoles tuvieron cuidado con sus preparativos defensivos y no sufrieron incidentes de violencia.²²

Continuando los reconocimientos para el estrecho Noroeste, en el 25 de

¹⁹.- Ibídem: 84-85; y Navegación de Maurelle, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 4.

²⁰.- Ibídem: 85-86.

²¹.- Ibídem: 89-91; y Navegación de Maurelle, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 4.

²².- Ibídem: 98-99.

agosto, la *Sonora* entró en una gran y cómoda enseñada con varios brazos de mar muy abrigados de los vientos, ubicada en 55 grados 14 minutos [en la actual Isla del Príncipe de Gales] que Bodega nombró Entrada de Bucareli en honor del virrey de Nueva España. Bodega describió el puerto con riachuelos y aljibes de agua fresca, florestas y tierra fértil, cosa que en realidad sólo existía en su imaginación, como un lugar que podía sostener las expediciones del futuro “y que merecía se emprendiese un viaje dirigido sólo a ella, por los particulares puertos que en sí encierra.”²³ Con la tripulación, incluyendo Bodega, picada de escorbuto y con dolores en las piernas, el 6 de septiembre, la *Sonora* comenzó un regreso difícil al puerto de Monterey donde encontró a Hezeta con la *Santiago* y recobraron su salud por un mes antes de volver a San Blas.²⁴

En adelante y después de recuperarse del estrago del escorbuto, que dañaría su salud por el resto de su vida, Bodega señaló que el viaje de 1775 era la contribución más sobresaliente de su carrera hasta entonces.²⁵ Aunque el virrey Bucareli dio gracias a Hezeta por sus modestas contribuciones al reconocimiento de la costa, leyó el diario de Bodega con gran entusiasmo y describió al Rey los aspectos heroicos en que el joven teniente navegó y llegó a mayor altura que la fragata *Santiago* en un mar ignoto.²⁶ De España, el Ministro de las Indias, José de Gálvez, examinó el diario de Bodega y ordenó una nueva expedición para continuar los reconocimientos de la costa septentrional en 1777. En una memoria de 1776 sobre los nuevos descubrimientos, los frailes franciscanos del Colegio de San Fernando de México, determinaron que habían por lo menos tres aspectos del viaje de Bodega que ilustraban la divina providencia; que los miembros de la tripulación de la *Sonora* evitaron la muerte por escorbuto; que los españoles desacostumbrados a la vida en las latitudes, tan cerca al polo, mantenían buena disposición; y que el Todopoderoso dirigió a Bodega a la gran Entrada de Bucareli la cual requería exploración adicional.²⁷ Por su parte, en sus peticiones para obtener ascensos en su carrera naval, Bodega continuó la prosa épica de la expedición de 1775. En 1784, se recordó “lidiando los más furiosos huracanes en la Mar ... el siempre temible escorbuto que amenazaba la total ruina,” y “los continuos riegos.” De algún modo, al describir la expedición asumía aspectos casi legendarios:

²³.- Bodega y Quadra al Rey, Habana, 1784, AAB.

²⁴.- Bernabeu Albert (1990): 101-102; y Navegación de Maurelle, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 4.

²⁵.- Bodega y Quadra al Rey, Habana, 1784; y Hoja de Servicio de Bodega y Quadra, Real Sitio del Escorial, 16/10/1788, AAB.

²⁶.- Bucareli a Julián de Arriaga, n° 2033 y n° 2034, 26/11/1775, AGI, Estado, leg. 20, ramo 20 y 21.

²⁷.- Informe a S. M. en que el Colegio de San Fernando de México da cuenta de los nuevos descubrimientos hechos en California desde 1769 hasta el presente año de 1776, 26/2/1776, AGI, Ramo de Guadalajara, leg. 515.

“Avanzada ya la estación propia para estos viajes, escaso de aguada, amenazando el escorbuto, falta de Cirujano, sin un Capellán que sirviese a los consuelos espirituales, y para decirlo más breve expuesto a las decisiones de una suerte difícil ... poniendo su confianza en el Todopoderoso, y sus esfuerzos en el honor y en la conducta y modo de manejar aquel corto número de hombres de su mando que miró como unas víctimas del valor, desamparados de todo recurso humano”.²⁸

A pesar de un deseo general para continuar los viajes al norte, la situación geopolítica y la falta de embarcaciones en San Blas más allá de los viajes de abastecimiento a las misiones y establecimientos de Baja y Alta California, prevenían nuevos reconocimientos a la Ensenada de Bucareli. El Virrey Bucareli obtuvo permiso de Madrid para comprar una barca en el Perú para reforzar el escuadrón de San Blas, pero la guerra contra Gran Bretaña requirió la atención prioritaria de la marina y del grupo de oficiales asignados a Nueva España. Por su parte, después de un periodo como comandante del Departamento de San Blas, Bodega recibió un ascenso a teniente de navío en 1776 y nuevas órdenes para pasar al Perú en 1777 para comprar una fragata. Volvió a México con la *Favorita*, una barca bien equipada para avanzar las exploraciones en aguas norteñas.²⁹

En adición al deseo de continuar los reconocimientos de la Ensenada de Bucareli, rumores de nuevas expediciones rusas e información sobre el viaje de James Cook al Océano Pacífico preocuparon a Gálvez y a otros miembros del gobierno español.³⁰ Aunque era imposible duplicar en Nueva España la obra científica, artística, intelectual y técnica de la expedición inglesa, los españoles de 1779, Bodega y Quadra con la *Favorita* e Ignacio de Arteaga con la fragata recientemente construido en San Blas, *Princesa*, como comandante de la expedición, hicieron contribuciones de considerable importancia. Como hemos visto anteriormente, Bodega y el ya alférez de fragata Francisco Maurelle, tenían experiencia en la navegación de la costa septentrional y talento considerable como observadores y etnólogos de las culturas indígenas. Como en el pasado, el problema sería el secreto español que escondió los diarios y reportajes de los observadores contemporáneos e historiadores hasta el siglo XX. Aún hoy, más allá de Bodega, Arteaga, y el padre Juan García Riobo,³¹ no

²⁸.- Bodega y Quadra al Rey, Habana, 1784, AAB.

²⁹.- Hoja de servicio de Bodega y Quadra...; Thurman: 168-170; Bernabeu Albert (1990): 32-35; Bucareli a José de Gálvez, n° 2427, 27/8/1776; y Real Orden de José de Gálvez al Virrey del Perú, 19/3/1777, AGI, Guadalajara, leg. 516.

³⁰.- Cook: 90-91.

³¹.- Navegación y descubrimientos hechos de orden de S.M., en la Costa septentrional de California desde la latitud en que se halla el Departamento y Puerto de San Blas de 21 grados 30 minutos hasta los 61 grados por el Teniente de Navío de la Real Armada Do Juan Francisco de la Bodega y Quadra, del Orden de Santiago y Comandante de la Fragata *Nuestra Señora de los Remedios* alias la *Favorita* de 39 codos de quilla y 13 de manga, calada de popa en 14

tenemos publicaciones de los manuscritos de los diarios de los oficiales de la *Favorita*: Maurrelle,³² José de Cañizares,³³ Juan de Aguirre,³⁴ y de la *Princesa*, Bernardo de Quirós,³⁵ Juan Pantoja,³⁶ y José Camacho.³⁷

Arteaga y Bodega llevaron instrucciones del Virrey para mantener diarios detallados con referencias especiales a la historia natural, recursos de las regiones, y sobre cada aspecto de las actividades religiosas, sistemas de gobierno, organización social, y costumbres de los indígenas. Dado los extensos contactos con los indios tlingits de la Isla del Príncipe de Gales y con grupos indígenas de la región de la Entradas de Príncipe Guillermo y Cook, estos marinos españoles y americanos nos presentan una mina de información etnológica y cultural. También los españoles pasaron suficiente tiempo con los nativos que podían comentar sobre su vida diaria, aspectos bélicos, métodos de caza y pesca, y sobre otros aspectos importantes en la época de primeros contactos con el mundo exterior. Además, acopiaron una gran colección de ropas, armas e instrumentos que remitieron a España.³⁸ Y por primera vez, Bodega, Arteaga, los frailes y oficiales, compraron niños de ambos sexos que llevaron a San Blas, Tepic y otros pueblos mexicanos. Aunque generalmente estos niños no vivían mucho tiempo fuera de su cultura, Bodega llevó tres, y Arteaga dos, de los cuales un niño fue bautizado en Tepic como Juan Francisco, en honor a su mentor. El fue sirviente de Bodega y viajó varios años al lado de su dueño.³⁹

pies, y de proa en 13, Año de 1779, AGI, Estado 38-A, ramo 15 [Bernabeu Albert (1990): 111-158]. Diario de la Navegación que con el favor de Dios y de la Virgen de Regla espera hacer el Teniente de Navío Don Ignacio de Arteaga, Mandando la Fragata de S.M. *Nuestra Señora del Rosario* (alias) *Princesa* desde el Puerto de San Blas. AGI, Estado, leg. 38, ramo 13 [*Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*, (Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1973), VII: 17- 162; Juan Riobo, "An Account of the Voyage Made by the Frigates *Princesa* and *Favorita* in the Year 1779 from San Blas to Northern Alaska", *Catholic Historical Review* IV: 2 (julio 1918): 222-229.

- ³².- Navegación hecha por el alférez de fragata de la Real Armada, Don Francisco Antonio Maurrelle, 1779, MNM, vol. 332.
- ³³.- Navegación que hace el alférez de fragata graduado y primer piloto Dn. José de Cañizares, 1779, AGI, Estado, leg. 38-B.
- ³⁴.- Diario de Navegación que trabajó el segundo piloto de la Fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita*, Don Juan Baptista de Aguirre, 1779, AGI, Estado, leg. 38-B, ramo 18.
- ³⁵.- Diario del Teniente de Navío, y Segundo Comandante de la Expedición, Dn. Bernardo de Quirós y Miranda, 1779, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 14.
- ³⁶.- Diario de Navegación que con el favor de Dios y de su Santísima Madre, principia a hacer Juan Pantoja y Arriaga, Segunda Piloto, 1779, AGI, Estado, leg. 38-B, ramo 19.
- ³⁷.- Diario de Navegación que con el favor de Dios y de su Ssma. Madre pretende hacer el Primer Piloto. . . Don José Camacho, 1779, AGI, Estado, leg. 38-B, ramo 16.
- ³⁸.- Virrey Mayorga a José de Gálvez, n° 187, 27/12/1779, AGI, Estado, leg. 20, ramo 28.
- ³⁹.- Francisco de la Bodega y Quadra al Marqués de Gálvez, México, 1/10/1783, AGNM, Sección de California, vol. 42.

Desafortunadamente, a diferencia de James Cook, la expedición de 1779 no llevó artistas y solamente tenemos hoy unos dibujos de técnica muy primitiva hecha por el primer piloto Camacho, quién ilustró su diario con una canoa grande e impresionante de los indios tlingit y un kayak de los esquimales que asombró a los españoles por su buena condición para ser una embarcación pequeña.

Como en 1775, Bodega y Maurelle escribieron como pensando en que los historiadores del futuro examinarían sus motivos y métodos de pensar y actuar. Preparando planos de Alaska basados en las expediciones anteriores, materiales de la Academia Imperial rusa, y un plano de Nicolás Bellin y utilizando colores diferentes para imaginar la costa de Alaska, las fragatas partieron de San Blas el 11 de febrero y siguieron un curso muy al oeste del continente donde los vientos ayudaron su progreso al norte. Con las lecciones del viaje de la *Sonora*, Bodega mencionó muchas veces, que en esta nueva expedición distribuyó ropa gruesa a la tripulación; reconoció los rasgos distintivos del mar y tierra; y preparó a los marineros en el uso de fusiles, pistolas, sables, y picas. Practicaron tácticas defensivas contra la posibilidad de ataques de indios y planearon el uso del ruido de los cañones para repeler agresores.⁴⁰ En solamente 82 días de navegación, la *Favorita* llegó a la Ensenada de Bucareli, seguido en corto tiempo por la *Princesa*. Comenzaron inmediatamente el reconocimiento del gran puerto con las lanchas, obteniendo agua fresca y celebrando misa en la orilla. Maurelle fue nombrado a cargo de una expedición subsidiaria al interior del puerto, la misma que duró casi un mes y colectó mucha información etnológica sobre los indios y científica sobre aspectos botánicos y geológicos.⁴¹ Descubrieron rancherías fortificadas muy bien construidas y pintadas en colores negro y rojo. Varias veces encontraron grupos de indios bien armados con arcas, lanzas largas y cuchillos de fierro que parecían similares a las bayonetas europeas. En varias ocasiones, les robaron a los españoles utensilios, objetos metálicos y ropa, y siempre existió la amenaza de violencia, que les forzaba a mantener vigilancia constante. Bastante diferente de muchas otras tribus indígenas de las Américas, los tlingit comprendieron completamente su soberanía sobre la tierra, aguas, y todos los recursos naturales -defendiendo celosamente sus intereses y aún en algunas ocasiones a pesar de demostraciones del poder de pedreros y fusiles, mostrando poco miedo de las armas de fuego.

A bordo de la *Favorita* y la *Princesa*, Bodega y Arteaga experimentaron dificultades similares con las bandas de indígenas, quienes mostraban una similar propensión para robar y arrogancia en la defensa de sus intereses, mezclada con una

⁴⁰.- Navegación de Bodega y Quadra, 1779, AGI, Estado, leg. 38-A; y Navegación de Francisco Antonio Maurelle, 1779, MNM, vol. 332.

⁴¹.- Navegación de Francisco Antonio Maurelle, 1779, MNM, vol. 332. También véase los diarios de los pilotos Cañizares, Camacho, Aguirre, y Pantoja quienes participaron en la expedición de las lanchas.

sed insaciable por el comercio. Bodega permitió la compra de niños de cinco a doce años -muchos con enfermedades y prisioneros de guerra- pensando que estas criaturas podrían volver a la región más tarde para ayudar a la introducción del Cristianismo.⁴² Hubo muchos incidentes -algunos violentos- en que los españoles utilizaron sus fusiles y cañones, más para inspirar miedo entre los indios. En una ocasión los indios capturaron dos marineros, esto provocó la muerte de un indio o por una bala de fusil o por el fuego de los cañones. A pesar de todas las dificultades con las relaciones diplomáticas entre indígenas y españoles, Bodega y Arteaga mantuvieron la disciplina y controlaron el crecimiento de la violencia. No obstante sus esfuerzos, Bodega y los otros oficiales no pudieron entender las palabras de los indios y lamentablemente no pudieron construir un diccionario de la lengua tlingit.

Después de recolectar mucha información, la expedición continuó sus reconocimientos hasta los 61°, en la región de la Entrada del Príncipe Guillermo, y tomaron posesión de la Isla de Magdalena [Hinchibrook de hoy]. Encontraron esquimales que les mostraron indicios de contactos con otros europeos y en una ocasión exhibieron en sus botes banderas blancas, azules, y rojas. La expedición del capitán Cook había estado en la región durante el año anterior y los rusos estaban moviéndose al este sobre la costa de Alaska. Continuando al oeste, tomaron posesión de la tierra en las Islas Chugash y demostraron la inexistencia de un paso noroeste al Atlántico.

Para Bodega y Quadra, la expedición de 1779 no produjo similar fama y reconocimiento de la de 1775. Ignacio de Arteaga mantuvo el mando de la misma y las dos fragatas siguieron cursos similares. Además, otra vez Bodega fue atacado por el escorbuto y a su retorno pasó tres meses en cama -exhibiendo dificultades con su salud que eventualmente le costarían su vida. Sin embargo, el explorador limeño demostró en estos viajes su inteligencia, altas ambiciones, y una capacidad para ganar ascensos rápidos en el servicio de su monarca. Desafortunadamente, muchas veces sus ambiciones correrían adelante de sus posibilidades, no pudiendo escapar de su origen criollo y su falta de lazos de patrocinio político en Madrid. Como explorador y observador del mundo del Pacífico no era seguido por nadie en su período. Como autor de diarios e ideas sobre el papel de España en la costa septentrional, y si Madrid hubiese tenido otro punto de vista, Bodega habría publicado obras y difundido el papel más activo y permanente que los españoles había tenido en la zona. En lugar de Bodega y Quadra, primero Cook, más tarde los del comercio de pieles, y finalmente George Vancouver, ganaron fama internacional por sus hazañas y exploraciones. Sin embargo, con la publicación y traducción al inglés de sus diarios, Bodega y los otros exploradores del período ahora están ganando una bien merecida reputación.

⁴².- Navegación de Bodega y Quadra, 1779, AGI, Estado, leg. 38-A, ramo 15.

Manuel Quimper, un marino limeño en la costa oeste del Canadá

Eric Beerman¹

Manuel Quimper Benítez del Pino nació hacia 1757 en Lima. A la edad de trece años, ingresó como cadete en la compañía de marina española estacionada en el Callao, realizando sus primeras prácticas navales en una expedición a la isla chilena de Chiloé. Con el respaldo del virrey Amat, en abril de 1771 Quimper fue a Lima a estudiar en la Real y Pontificia Universidad de San Marcos, especializándose en matemáticas y su aplicación a la náutica, graduándose con sobresaliente en junio de 1774.

Tras su paso por la Universidad, volvió a la mar, sirviendo un año a bordo de la fragata *Águila* al mando de Domingo Boenechea, cuya misión era confirmar la soberanía española en la isla Tahití en el Mar del Sur. Desde junio hasta diciembre de 1777, Quimper se dedicó al transporte maderero entre Guayaquil y Callao para la construcción naval, tiempo cuando su paisano y compañero de armas Juan Francisco Bodega y Quadra recibió el encargo en México de trasladarse a su patria y obtener una fragata para las expediciones a la costa noroeste. En mayo de 1777 Bodega desembarcó en el puerto peruano de Paita, pasando por tierra a Callao donde consiguió la fragata *Favorita* con la que regresó a México en diciembre. ¿Se encontrarían Bodega y Quimper en su tierra natal? Por lo menos sabemos que ambos anduvieron bastante cerca.

Mientras Quimper se encontraba en Callao, a finales de 1780, ascendió a alférez de fragata y tres meses más tarde embarcó dedicándose al transporte de víveres de Callao a Talcahuano. Dos años más tarde participó en el reconocimiento de las islas Juan Fernández, y de allí pasó al puerto de Valparaíso, demostrando pronto sus aptitudes cartográficas.

En abril de 1786 Quimper embarcó en Callao rumbo a Cádiz, donde fondeó cuatro meses después. Sólo hacía un mes de su llegada, cuando solicitó al

¹.- El autor es un reconocido investigador norteamericano asentado durante muchos años en España. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra, llevado a cabo en Lima, del 17 al 19 de agosto de 1994.

Rey su ascenso a teniente de navío. En febrero recibió licencia para trasladarse a Madrid y tras permanecer cuatro meses en la Corte, regresó a la mar y sirvió en la protección de la bahía gaditana.

Preocupada por las continuas incursiones británicas y rusas en la costa noroeste, la Corte española ordenó expediciones para averiguar las intenciones de estas dos potencias. Así, después de casi tres años en la península, el ministro Valdés destinó en 1789 a Quimper y otros seis destacados marinos a participar en esta operación, saliendo en mayo de Cádiz a bordo del navío *San Ramón*. Con Quimper viajaba Bodega y Quadra, quien durante esta singladura ascendió a comandante del Departamento Marítimo de San Blas.

Tras arribar a Veracruz, los siete marinos se trasladaron a San Blas, donde en julio se recibió noticias sobre la presencia en el puerto de Nutka de la balandra inglesa *Princesa Real*, con la intención de tomar posesión y establecer su comercio peletero. Considerando esta acción ilegal, el comandante español de Nutka, Esteban José Martínez, apresó el barco inglés y lo envió a San Blas a disposición del virrey Revillagigedo, quien no queriendo complicar más las relaciones con los ingleses, envió al recién llegado Quimper a devolver la *Princesa Real*.

La expedición de desagravio con la *Princesa Real* zarpó de San Blas el 3 de febrero de 1790. Aparte de devolver la nave, llevaba la misión de reconocer el estrecho de Juan de Fuca. Después de unas semanas de navegación, la embarcación sufrió algunos daños, aunque con dificultad llegó a Nutka, donde permaneció del 5 al 25 de mayo, para su reparación antes de su entrega a los ingleses, pero al no encontrarlos, Quimper prosiguió con la otra parte de su misión: reconocer el estrecho.

No voy a intentar aquí, describir en detalle este reconocimiento de la costa noroeste, ya que entre mis colegas hay muchos con más competencia sobre este tema que durante este coloquio lo tratarán con profundidad.

Sobre la familia de Quimper no se conoce mucho, aunque se sabe que tenía un hermano que vivía, aparentemente en Lima, a quien escribió desde Nutka el 31 de mayo antes de comenzar la expedición de Juan de Fuca. Esta carta fue publicada dos años más tarde en el *Mercurio Peruano*, órgano de la Sociedad Académica de Amantes de Lima a semejanza de las sociedades económicas, o patrióticas, de amigos del país. Debo de destacar la relación de este órgano con las expediciones de Quimper, como al estrecho de Juan de Fuca y su posterior reconocimiento de las islas Sandwich, publicando ambas expediciones, al contrario de la de Malaspina que tuvo poco eco en el *Mercurio Peruano*, aunque él era uno de los pocos suscriptores en recibir dos ejemplares.

Quimper zarpó de Nutka y después de reconocer la margen norte del estrecho lo cruzó en dirección sur hasta una bahía en la orilla meridional, que él denominó el 8 de julio con su propio apellido, Quimper (bahía de New Dungeness). La expedición continuó por la orilla sur del estrecho, bautizando diferentes lugares con nombres de

compañeros de armas, como la bahía de Bodega y Quadra (Discovery Bay). El 4 de agosto emprendió el regreso a Nutka, pero debido al mal tiempo, no pudo alcanzar este puerto, ni entregar la embarcación a los ingleses, por lo que el 16 puso proa a Monterrey, donde llegó el 1 de septiembre. Después de reparar la nave en el puerto californiano continuó el 25 de octubre su regreso a San Blas, a donde llegó el 13 de noviembre causando la sorpresa de todos al ver que la *Princesa Real* aún estaba en posesión española. Allí supo de su ascenso a teniente de fragata. Con la llegada de la *Princesa Real*, el virrey Revillagigedo informó a la Corte sobre la necesidad de devolver la balandra a los ingleses en Macao, además de anexar la relación de esta exploración de Quimper al norte con nueve de sus planos, incluyendo el "Plano del puerto de la Bodega y Quadra".

Tras cada expedición a la costa noroeste era costumbre inglesa invernar en las islas Sandwich. Un ilustre marino español ya había destacado la importancia geopolítica de estas islas del Pacífico, "equidistante de San Blas, Nutka, sonda del Príncipe Guillermo en Alaska, Japón, Filipinas y Cantón; con una abundancia de alimentación, clima privilegiado, su gente simpática y buenos marineros". Por estas razones Revillagigedo deseaba reconocer estas islas y encargó a Quimper esta misión, además de retornar la balandra en Macao. Así el 14 de febrero de 1791 zarpó nuestro personaje en la *Princesa Real* de San Blas con las instrucciones de Bodega y Quadra: "el principal objeto llevar la *Princesa Real* al virrey de las Filipinas para su entrega a la compañía del Mar del Sur en Macao, y, reconocer las islas Sandwich".

Según la Real Orden del 22 de diciembre de 1790, Valdés ordenó a Malaspina averiguar el pasaje de Ferrer Maldonado en vez del proyectado reconocimiento de las islas Sandwich, motivo por el que Quimper reemplazó a Malaspina en esta exploración en su ruta a las Filipinas. Según el diario de Malaspina, a los pocos días de hacerse a la mar en diciembre de 1791 rumbo las islas Marianas, pensó sobre un posible cambio con parada en las islas Sandwich, pero al final no alteró su rumbo, ya que últimamente había "permanecido un mes en las mismas islas el teniente de fragata Quimper del Departamento de San Blas, adquiriendo todas aquellas noticias políticas y naturales".

Tras más de un mes de navegación a través del Pacífico, Quimper avistó el 20 de marzo de 1791 las islas Sandwich y tres días más tarde, soltó ancla en la costa occidental de la isla de Hawai por la actual bahía de Kawaihae, llamada por Quimper, Ensenada de Ulloa, en honor al ilustre almirante. Bordeando esta isla por su costa occidental, alcanzó el 1º de abril la bahía de Karacacoa, donde supo que el comandante inglés de Nutka, James Colnet, también se encontraba. Las relaciones entre ambos marinos no eran de lo más armoniosas, pues, Colnet acusó a Quimper de no devolver la balandra, mientras éste señaló que tenía órdenes de entregar dicha nave únicamente en Macao. Al reparar Colnet que Quimper se preparaba para el combate, desistió de su intento de recuperar la *Princesa Real* en las islas Sandwich.

Tras arreglar sus desavenencias con Colnet, Quimper abandonó la gran isla de Hawai el 6 de abril, y se dirigió con la *Princesa Real* al noroeste hacia la actual isla de Maui, donde vislumbró en la costa occidental la gran bahía de Maalaea, nombrada por el, Ensenada de Quadra. De allí continuó hasta llegar el día 10 a la costa sudoeste de la isla Oahu, donde avistó “una gran ensenada de buen fondeadero y abrigada de los vientos”, nombrándola Ensenada de Quimper, hoy día la base naval norteamericana de Pearl Harbor. Aquí el rey de la isla le regaló morriones de plumas, esclavinas, mantos, perlas y mantas, parte de esta colección debe encontrarse en el Museo de América en Madrid. Siguiendo las instrucciones de Bodega y Quadra, Quimper levantó un mapa de estas islas, conservado hoy día en el valioso manuscrito de Bodega y Quadra en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores en Madrid.

El 4 de junio vio el Cabo de Engaño, al norte de la isla de Luzón, y bordeando esta costa se dirigió hacia el sur, dejando caer el ancla seis días después frente a la península de Bataán. El día siguiente alcanzó la bahía de Manila y tras costear Corregidor, arribó en la base naval de Cavite a las cuatro de la madrugada, tras cincuenta tres días de travesía desde las Sandwich, desde donde había zarpado el 19 de abril.

Para costear el viaje, la *Princesa Real* llevaba una carga de más de tres mil pieles de nutria para su entrega a Manuel Agote y Julián de Fuentes, factores de la Real Compañía de las Filipinas en Macao. Sin embargo, en ese momento existía en China un mandato que prohibía la importación de pieles, por temor a que fueran cazadas en territorio ruso. En Manila, Quimper entregó el mando de la balandra al pariente del ministro de Marina, Vicente Llanos y Valdés, para su travesía a Macao, donde arribó el 12 de agosto. Nada más alcanzar su destino, un tremendo huracán golpeó Macao, dañando severamente la *Princesa Real*, obligando a subastarla por dos mil dólares como casco inservible, terminando de esta triste manera este buque que contribuyó al Incidente de Nutka.

Curiosamente, años más tarde, en 1800, el factor Agote costearía una estatua de Juan Sebastián Elcano para su colocación en Guetaria, pueblo natal de ambos, en cuyo puerto puede verse hoy día y donde se elogia su contribución. No debe confundirse con la otra estatua de Elcano realizada por Beller que está en la Plaza Mayor.

Con el problema sobre la *Princesa Real* concluido, Manila recibió la expedición de Malaspina el 26 de marzo de 1792 y a quien, según instrucciones, nuestro personaje entregó su colección de Historia Natural recogida en el archipiélago de las Sandwich: “esteras, mantas, flechas con sus respectivos arcos, lanzas, pedazos de diferentes maderas, morriones de plumas, grandes caracolas, conchas de perlas, y otras curiosidades que enriquecieron su colección de historia natural”.

El diario de Malaspina de mayo de ese año menciona la inminente llegada a Manila de la corbeta *Atrevida* procedente de Macao, y la salida hacia México de

Quimper, quien, a su vez, llevaba parte de los trabajos hidrográficos de la expedición de Malaspina. Este último, además, había solicitado del capitán general de Filipinas el permiso para que Quimper llevase a San Blas las dos anclas de bronce utilizadas por las corbetas.

El 21 de mayo, Quimper zarpó al mando de la fragata *San José de las Ánimas*, acompañado por la goleta *Valdés*, a las órdenes del alférez Cosme Bertodano. Nada más pasar el estrecho de San Bernardino entre las islas Marianas y Filipinas, las dos naves fueron sorprendidas por un huracán, y separadas, obligando a la goleta regresar a Manila, y la maltratada fragata continuar su viaje a pesar de los considerables daños sufridos, fondeando el 6 de noviembre en San Blas, después de una penosa travesía de medio año.

Al llegar, Quimper recibió la real orden del 16 de octubre de 1792, concediéndole el permiso de contraer matrimonio con Francisca Márquez, y su nombramiento por el comandante de San Blas, Bodega y Quadra, como su oficial de órdenes, cargo que ostentó hasta febrero de 1794, cuando los médicos aconsejaron el relevo de Bodega, según las palabras de Menchaca:

“Pero no quiso hospitalizarse hasta que su sentido de la responsabilidad lo consintiera ... se hallaba prácticamente dado de baja en su mando ... cuando llegó a sus oídos que la situación internacional se estaba deteriorando ... y que la guerra ... contra los ingleses podía estallar ... en cualquier momento. Su conciencia le obligó a suspender la transmisión del mando interino en su amigo y subordinado don Manuel Quimper, y a continuar al pie del cañón, cumpliendo su deber hasta el límite de sus fuerzas.”

Bodega falleció al mes. Su paisano tampoco gozaba de buena salud, por lo que en junio de 1795 se le permitió regresar a España. Mientras esperaba embarcar en Veracruz, fue nombrado comandante de la *Atrevida* tan pronto arribase en Cádiz, aunque parece que nunca tomó posesión de dicho mando, pisando el puerto gaditano en julio de 1796, fecha en que solicitó licencia para trasladarse a Madrid para resolver algunos asuntos familiares. Ocho meses después ingresó en la prestigiosa Orden Militar de Calatrava.

En noviembre fue destinado al Apostadero de Algeciras a las órdenes de otro veterano de los viajes al noroeste, Bruno de Heceta. Al año solicitó el empleo de gobernador de Guayaquil, pero en vez de ocupar este cargo fue nombrado comandante de bandera de los batallones de Marina en Madrid, puesto que desempeñó hasta el año 1802, cuando fue destinado otra vez a América como ministro tesorero de la Caja Nacional de Veracruz.

Después de unos años de servicio en la costa caribeña mexicana, en 1805 fue nombrado gobernador de Huamanga, en su tierra natal, nombre que Bolívar cambiaría por Ayacucho, que en quechua significa, como muchos de Vds. saben, “Rincón de los Muertos”. Sin embargo, por un confuso incidente, el recién nombrado virrey Abascal canceló este nombramiento y nuestro personaje fue en noviembre de

1806 como gobernador a Puno, en el lago Titicaca, desde donde en julio de 1809, avisó a Abascal de los alborotos independentistas. Muchos de los papeles, libros, mapas y manuscritos que Quimper celosamente guardaba en Puno quedaron destruidos. El gobernador sirvió allá hasta fines de enero de 1810 cuando fue cesado, aunque el 13 de junio fue nuevamente destinado a Puno, a causa del fallecimiento de su sucesor Manuel Antonio Nieto.

Tras los alborotos de 1814 en el Alto Perú, Quimper tuvo que abandonar Puno el 14 de agosto para asumir su cargo como gobernador de Huamanga. Sin embargo, el levantamiento del Cuzco impidió que llegase a su destino. Por el contrario, el 25 de ese mes ingresó a la hermosa, ciudad fértil y vistosa, Arequipa, desde donde fue destinado el 9 de diciembre al socorro de Puno con una caballería compuesta de 250 hombres. Una vez restablecido el orden marchó a Lima, donde se quedó algún tiempo antes de ocupar su cargo. En marzo de 1816, Quimper todavía se encontraba en Lima, cuando el virrey Abascal fue reemplazado por Joaquín de la Pezuela, quien confirmó su nombramiento, destacando que Quimper había servido bajo sus órdenes en el Alto Perú, como un militar activo y valiente. Tras tres años en Huamanga, Quimper fue cesado en su cargo y abandonó esta ciudad que un lustro más tarde sería el escenario de la épica Batalla de Ayacucho, regresando por tercera vez a la península.

Mientras Manuel Quimper retornaba a España y según su descendiente, el abogado Alberto Quimper Herrera, su hijo, con su mismo nombre el coronel Manuel Quimper, después de servir en el Alto Perú fue destinado en 1819 al puerto de Cañete, entre Lima y Pisco. Esta última ciudad sufría continuos ataques por lo que el coronel Quimper hijo trasladó allí algunas de sus milicias en ayuda del comandante de la guarnición de Pisco, Manuel González. Estabilizada la situación temporalmente, los habitantes de Pisco solicitaron el reemplazo de González por Quimper hijo, quien fue nombrado comandante general de la costa del Sur del Perú el 9 de febrero de 1820. Serían las cinco y media de la tarde del 7 de septiembre cuando desde la cercana península de Paracas el coronel observó aproximarse la escuadra de Lord Cochrane al mando de unos cuatro mil hombres, con el almirante abordo del navío *San Martín* y el general San Martín en la fragata *O'Higgins*. Debido a la superioridad de las tropas desembarcadas, ya que el coronel Quimper únicamente contaba con unas cuatrocientas milicias para la defensa de Pisco, ordenó su abandono, pero en vez de dirigirse hacia Lima, él y sus hombres tomaron el camino del sur, a Ica, quedando el general San Martín por Paracas con el grueso de su destacamento y enviando a los generales Juan Gregorio de Las Heras y José Arenales, seguir a los hombres del coronel Quimper. Al aproximarse Arenales con sus tropas, huyó de Ica el 6 de octubre, dirección sudeste pasando por Changuillo. Ocho días más tarde el coronel Quimper sufrió una derrota en la defensa de la plaza mayor de Nazca con poco más de doscientos hombres, huyendo hacia el cercano pueblo de Acarí, cerca

de la costa.

Volviendo a nuestro personaje, en 1820 Quimper aparece en Madrid recibiendo la cruz de San Hermenegildo. Uno de los primeros hechos que tenemos constancia de él en la corte fue a través de su obra literaria, pues además de ser un excelente militar era también un gran literato, curiosamente para percibir sus cualidades humanas hay que buscarlas en sus propios escritos. "Por su genial retirado / travieso sin lo servil / apenas pudo subir un grado, / por buen soldado; / su padre nada ha avanzado, / que el idioma de adular / ignora, y la militar / insignia aun no parece / en su pecho, y la merece / por mérito singular."

Y así la Imprenta Alvarez publica en 1821 su obra de décimas, *Laicas vivacidades de Quimper, antorcha peruana, acaecimientos del Perú en civiles guerras, promovidas por el Reino de Buenos-Ayres, desde el año de 1809 hasta el de 1818*. En la Biblioteca Nacional en Madrid se guarda este valioso manuscrito de ciento ochenta páginas, así como la versión impresa; ésta un poco más extensa, aunque le faltan algunas de las décimas, más cinco interesantes cartas escritas por su hijo al virrey Pezuela relatando el desembarco de San Martín por Pisco.²

Dos días antes de terminar el año 1821, Quimper escribió al director general de la Armada Nacional, José Bustamante, recordándole su encuentro casi tres décadas antes en la bahía de Manila a bordo de la *Atrevida*, y solicitando su respaldo, explicando que había perdido muchos de sus papeles durante el saqueo de Puno para poder respaldar su carrera naval. Por los documentos parece que Quimper nunca recibió el solicitado respaldo.

Al año, Quimper publicó en Madrid su obra, *Islas Sandwich. Descripción sucinta de este archipiélago*, aparecida seis lustros antes en el *Mercurio Peruano*. En la Introducción, este marino trata de justificar su regreso a la metrópoli y después a su tierra natal, explicando como en la metrópoli le tomaban por americano, y los peruanos como español:

"Sin embargo del desprendimiento que ha hecho de mi el pasado y actual gobierno, dejándome en clase de jubilado ... me ... llena de satisfacción el haberme empleado desde la pubertad en ... el servicio de la nación, de navegaciones del mayor riesgo, como son los descubrimientos y reconocimientos de varios puntos del globo y concluir mis días en un retiro con mi mujer e hijos con la tercera parte del sueldo después de 46 años de servicios. Mi regreso de la América del Sur es procedente del abatimiento en que han quedado mis méritos y servicios a informe de un déspota y desconceptuado virrey ... ¡Este es el premio de la Ilustración y época de la libertad! ¡Que dirán los americanos en cuyo suelo respiro el primer aliento y que me han visto servir con tanto entusiasmo ... Dirán ... que la rivalidad del

⁴⁴.- *Gaceta Extraordinaria del Gobierno de Lima*, 12/9/1820.

español europeo busca medios para destruir el mérito y concepto del americano, aun cuando desempeñe sus deberes equilibrándose por aptitud a los peninsulares acreditados en el servicio de la nación”.

Viviendo en Madrid y anticipando su regreso a su tierra natal, Quimper entregó su poder el 22 de febrero de 1822 ante el escribano José Amézcuca, constatando como “intendente honorario de ejército y gobernador e intendente de la provincia de Huamanga, vecino de aquella ciudad, y que pronto regresaría a Perú y necesitaba tener personas de confianza en la Corte que le representa en diferentes asuntos que ha dejado pendiente”.

Como especificó en su poder, Quimper regresó al Perú y según la obra del Conde de Torata, “pasó a los patriotas en el año 1823”. En 1827 el gobierno de la República del Perú le nombró capitán de fragata y más tarde capitán de navío.³ En Perú continuó con su obra literaria y escribió *Poema raro*, con algunos fragmentos publicados en la *Gazeta de Lima*.

Según la monumental obra de Antonio Palau y Dulcet, medio siglo después del fallecimiento de Bodega y Quadra, su paisano y compañero de armas murió en la capital peruana en abril de 1844, conmemorándose por ello este año el 150 aniversario del fallecimiento de Manuel Quimper. Sirvan estas breves palabras como el merecido homenaje a otro marino limeño, quien entre sus descendientes cuenta con ilustres militares y políticos como José María Quimper.

⁴⁵.- Datos proporcionados por el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, Armada Peruana.

La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII

(Resumen de sus intervenciones y
estudio de las repercusiones a corto y largo plazo)

Peter T. Bradley¹

He optado por llamar "ataque" a las acciones de todos los que pasaron al Mar del Sur a fines del siglo XVI y durante el siglo XVII, pues aunque su manera de actuar variaba mucho todos se oponían a la noción de exclusividad española y al concepto de un monopolio de dominación territorial y comercial por parte de ese país. Desde luego, en los documentos que informaron sobre sus incursiones se les designaba piratas y corsarios, o bucaneros y filibusteros si partían de bases en las Antillas.

Debemos recordar que en Europa para mediados del siglo XVI se conocía al Perú como la mayor fuente de ingresos para la corona española. Hay que colocar el virreinato en el contexto del enorme impacto producido por la llegada de tesoros de origen americano, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de El Dorado, y las noticias sobre la realidad igualmente fabulosa del descubrimiento de las minas de Potosí. Tampoco se debe subestimar el poder encantador y seductor de mitos de origen diverso -historias de mujeres guerreras y de gigantes patagones, que captaron la fértil imaginación del lector europeo y fomentaban la diseminación de una imagen que se negaba a darse cuenta de unas realidades fundamentales, tales como la lejanía del Perú y su acceso difícil y peligroso. Además, no debemos olvidar que la intervención en el Mar del Sur fue ocasionada por las rivalidades políticas y religiosas del Viejo Mundo- también se llamaba a los intrusos luteranos y herejes.

Pasando ahora a la realidad de la intervención, se puede identificar cuatro fases desde fines del siglo XVI: 1) la iniciada por Francis Drake durante su viaje alrededor del mundo desde 1577 hasta 1580, 2) la representa la dominación holandesa de las rutas marítimas desde 1598 hasta 1644, 3) la correspondiendo a

¹.- El autor es profesor de la U. de Newcastle Upon Tyne, Gran Bretaña, y coordinador de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana en ese país. El presente trabajo fue expuesto en una conferencia llevada a cabo en la U. Católica del Perú, en noviembre de 1995.

dos expediciones inglesas, la de John Narborough de 1669 hasta 1671, y la de John Strong de 1689 hasta 1691, 4) y la última es la época de los bucaneros, desde 1680 hasta aproximadamente 1695. En los últimos cinco años he publicado estudios tanto en inglés como en español sobre todos estos viajes, pero en esta ocasión solamente ofrezco un bosquejo de cada fase para quedarme con la oportunidad de sugerir algunas consecuencias a corto y largo plazo de su presencia en el Mar del Sur.²

Fue Francis Drake quien presentó pruebas tangibles y deslumbrantes de cómo era posible no sólo triunfar sobre los obstáculos de tipo logístico y la oposición española, sino volver del Perú con un botín que valía casi medio millón de pesos, o sea más que los ingresos anuales de la hacienda real y suficiente para pagar la deuda externa de la nación. Sus intenciones en venir al Perú siguen siendo un tema de gran controversia histórica. Descarto la teoría de que buscaba la *Terra Australis*, y estoy convencido que su propósito era explorar y dibujar las costas en ambos lados del Estrecho de Magallanes, más allá del dominio español, tal vez para evaluar las oportunidades comerciales para Inglaterra. No hay duda tampoco, siendo oportunista como era, que jamás perdería cualquier ocasión para enriquecerse a expensas de los españoles. Los mismos motivos pronto iban a atraer a holandeses, y luego a franceses y más ingleses. De entre los compatriotas de Drake que se esforzaron por emular su éxito, solamente dos alcanzaron el Perú: Thomas Cavendish en 1587, segundo circunnavegante inglés, que también presentó un botín valioso a su reina, y Richard Hawkins en 1594. Derrotado por la escuadra peruana, Hawkins fue encarcelado en Lima y se quedó en el Perú hasta 1602, cuando los holandeses ya habían arrebatado a los ingleses la supremacía de las incursiones en el Mar del Sur.

Las dos primeras expediciones holandesas, capitaneadas por Jacob Mahu y Olivier van Noort, se hicieron a la vela en junio y septiembre de 1598, con intenciones exploratorias más o menos parecidas. Mientras seguían un derrotero que los llevaría por fin a las Indias Orientales, se les había encargado la misión de poner a prueba la reacción tanto de pobladores como de las autoridades españolas a su deseo de comerciar. Cada expedición se había preparado bien desde el punto de vista militar en caso de conflicto, y no cabe duda que pensaban estimar la capacidad defensiva del Perú. Lo que, tal vez, no habían previsto era las consecuencias de viajes de 14 y 18 meses respectivamente para llegar al Mar del Sur. Las dos expediciones tuvieron que afrontar la lejanía del Perú, su propio aislamiento, el esfuerzo agotador para encontrar alimentos, la necesidad de sufrir condiciones climáticas espantosas, todo lo cual había reducido su número a casi la mitad antes de salir del Estrecho de Magallanes.

La próxima invasión holandesa del Mar del Sur se enfrentó con los mismos

².- P.T. Bradley, *The lure of Peru: maritime intrusion into the South Sea (1598-1700)* (Londres, Macmillan, 1989); *Navegantes británicos* (Madrid, MAPFRE, 1992): 207-247, y 265-307; y *Compendio histórico del Perú* (Lima, Milla Batres, 1993) II: 389-466.

problemas logísticos y climáticos, pero en gran parte logró vencerlos y así consolidar la imagen que tenían los mercaderes holandeses de un comercio alrededor del mundo con factorías en el Perú. Joris van Spilbergen entró en el Mar del Sur a principios de abril de 1615, sólo nueve meses después de salir de Holanda, con hombres en mejor estado físico que sus antecesores. De los varios encuentros con los españoles del Perú, el más famoso fue su derrota de una flota peruana a la altura de Cañete el 17 de julio. Pero además de esta victoria, les resultó difícil realizar los otros objetivos con que habían pasado al Perú, por ejemplo la toma de los puertos de Arica y el Callao, o por lo menos de uno de los galeones que llevaban plata entre Arica y Panamá. Estos quedaban pendientes para el futuro. El botín de solamente 7,000 pesos en plata que robaron a un barco cerca de Pisco no era más que un recuerdo de las riquezas que dejaron de ganar.

Quando los holandeses volvieron a las lejanas y tentadoras costas peruanas en los años veinte, se había adoptado una política más agresiva con respecto a la expansión ultramarina por parte de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Conque según una versión de las correrías de Jacques l'Hermite, que levó anclas en abril de 1623, "vendría a este reino y pondría fuego a todos los navíos de la Mar del Sur y daría saco a la ciudad de Lima y el Callao, abrasaría a Panamá y haría los mayores daños que pudiese."³ En efecto, lo más que resultó fue un bloqueo de la bahía del Callao que frustró tanto como debilitó a los holandeses. Porque aunque lograron apresar e incendiar buques mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra firme, después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar en tierra en Bocanegra.

Durante más de una década se desvanecieron en Holanda las esperanzas de incorporar al Perú a su imperio comercial. La región fue eclipsada por éxitos en las Antillas y en la costa nordeste del Brasil. Pero fue debido a la consolidación de la colonia holandesa en este país que se dio cuenta de que una base en Pernambuco serviría para reducir los problemas de aislamiento y falta de víveres sufridos por las expediciones anteriores. Sin embargo, tras el fracaso de los sueños de l'Hermite la última expedición holandesa rumbo al Mar del Sur, al mando de Hendrick Brouwer, persiguió fines más modestos en el puerto chileno de Valdivia -a saber, la construcción de una factoría donde vender manufacturas holandesas. Apenas comenzadas las labores de construcción, se abandonó por falta de provisiones.

Como testimonio de que se había reanudado el interés inglés en el Mar del Sur, extinguido desde la derrota de Richard Hawkins en 1594, recordamos el viaje de John Narborough que entró en el Mar del Sur a fines de 1670. Cuando se concibió por primera vez, el objetivo de su expedición era explorar las costas meridionales de

³.- BL, Additional Ms 13974, fols. 14-35. "Relaçion del viage y subcessos de la armada olandesa", fol. 21.

la América del Sur, así en el Atlántico como en el Pacífico, -o sea, otra investigación como la de Brouwer, de una región que se consideraba hallarse en las márgenes del poder español. Se le pidió también que tomara nota de lugares convenientes para establecer factorías, que después podrían servir como bases para avanzar hacia el Perú. En realidad, no pasó más allá de Valdivia donde dejó gente en tierra al emprender el viaje de retorno a Inglaterra.

Como jefe del último viaje inglés del siglo, John Strong desembocó del Estrecho de Magallanes en mayo de 1690 en un barco cargado de manufacturas inglesas, para intentar realizar los muy optimistas cálculos de Narborough sobre las oportunidades para comerciar en el Mar del Sur. Sus ofertas fueron rechazadas en Valdivia y Coquimbo, y sólo logró vender mercancías por el valor de 7,000 pesos en Tumbes. Sin embargo, su viaje no ha pasado sin dejar rastro, porque a causa de vientos tempestuosos al aproximarse al estrecho de Magallanes el 27 de enero de 1690, se vio obligado a refugiarse en otro estrecho, entre dos islas en el Atlántico del Sur, a las que puso el nombre de lord Falkland, islas que vendrían a ser luego Les Iles Malouines como consecuencia de las visitas de buques mercantes franceses del puerto de St. Malo a principios del siglo XVIII, y en español Malvinas.

En el mes de marzo de 1671, se le informó al virrey Conde de Lemos del saqueo e incendio de Panamá por el bucanero Henry Morgan quien, por tanto, había conseguido lo que eludió a Francis Drake, o sea atravesar el Istmo y abrir una nueva ruta de entrada al Mar del Sur para sus compatriotas. Pronto el virrey alarmado comunicó sus temores a su reina: "Están perdidas las Indias, respecto de no haber defensa en los más puertos de este reino para hacerles resistencia."⁴ El único error del Conde de Lemos consistió en hablar con anticipación, ya que los bucaneros no empezaron a abrirse camino por el istmo hasta 1680, para iniciar sus correrías por todas las aguas del virreinato. Quince años después, pequeños grupos seguían lanzando asaltos temerarios contra puertos menores y barcos en la mar, y exigiendo rescates por rehenes. Según una relación escrita en Perú, durante esos años apresaron 60 buques, mataron a 400 personas, capturaron a unos 3,000 más, y llevaron un botín que valía casi medio millón de pesos.⁵

Es así, con listas de botines, de edificios quemados, de muertos, y de robos cometidos por piratas intrépidos, pero a la vez crueles e impíos, que se suele medir el impacto de la intervención extranjera en el Perú durante el siglo XVII. Aquí lo damos todo por sentado, para pasar a examinar las múltiples consecuencias a largo plazo de lo que eran, en realidad, intervenciones esporádicas más bien que frecuentes o constantes, salvo en la fase de los bucaneros.

a) Para empezar, hay que tener en cuenta que la necesidad de defender el

⁴- AGI, Lima 72, Carta del Conde de Lemos, 28/3/1671.

⁵- BL, Additional MSS, 13964, fols. 314-50. "Relazon de los suzesos de la America en el Mar del Sur y costas del Piru", fols. 347-49.

Perú poco a poco cobra mayor importancia y exige más atención y recursos a medida que avanza el siglo XVII, hasta que abarca toda la extensa zona costera desde el Istmo de Panamá hasta el Estrecho de Magallanes. Desde el principio, discusiones sobre el desarrollo de las distintas medidas defensivas implican la necesidad de mantener en equilibrio una serie de factores a veces en conflicto los unos con los otros. Entre ellos figuran el aislamiento del Perú y su lejanía de las naciones europeas -enemigas de España, la realidad de intervenciones que sólo eran intermitentes pero de rumores y amenazas constantes, la necesidad de proteger el transporte marítimo de plata y mercancías entre el Callao y Panamá, así como el comercio de cabotaje del cual dependían zonas distantes de Lima, como Chile y el istmo, las demandas de la población por fortificaciones en tierra, la necesidad de establecer prioridades entre las distintas zonas del virreinato (por ejemplo Lima y el Callao frente a todo lo demás), y por fin la opinión favorable o crítica de una corona pobretona en España, con respecto a gastos sobre medidas defensivas al otro lado del mundo. Lo que es cierto, es que antes de fines del siglo XVII, el tema de la defensa se había transformado en una preocupación principal de muchos virreyes en Lima.⁶

Por contraste, es el virrey Luis de Velasco, en 1597, quien resume la actitud predominante en el Perú con respecto a su defensa a la víspera de las primeras incursiones holandesas. "Toda la defensa de las Indias en general consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y de los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles."⁷ Aunque se había discutido la fortificación del Callao, Arica, Guayaquil, Paíta, Trujillo, Santa y los puertos de Chile, tras las intervenciones de Drake y Cavendish, en efecto, la única concesión que se había hecho fue la creación de la Armada del Mar del Sur. Por tanto, al difundirse las noticias sobre navíos holandeses en las costas de Chile, un comentarista afirmó que "si uno de estos piratas trajese orden de saquear este puerto [Callao], les sería más fácil el salir con ello que lo fue en Santo Domingo, Cartagena, Cádiz y otras partes."⁸

Así que la escuadra de apenas cuatro buques siguió siendo la principal defensa del virreinato hasta 1615, encargada de las obligaciones contrarias de patrullar las costas chilenas en busca de piratas, transportar el azogue a Arica y la plata a Panamá, y también proteger los puertos a lo largo de la costa. En ese año el Príncipe de Esquilache aumentó el número de barcos a seis -cuatro galeones de 250 a 600 toneladas

⁶.- Como introducción al tema de las defensas, ver G. Lohmann Villena, *La defensas militares de Lima y Callao* (Sevilla, CSIC, 1964); P. T. Bradley, "The defence of Peru (1600-48)", *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 2, n° 2 (1976): 79-111, "The defence of Peru (1648-1700)", *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 29 (1992): 91-120, y *Compendio histórico...*, II: 467-540.

⁷.- AGI, Lima 33, carta del virrey Velasco, 14/9/1597.

⁸.- AGI, Lima 135, carta de Pedro Ozores de Ulloa, 2/5/1601.

y dos pataches de 80 a 150 toneladas. Tras este crecimiento, la armada adquiría dimensiones que facilitaban el cumplimiento de sus obligaciones, dividiéndose en dos grupos de navíos. Sin embargo, ya que eran conscientes de la censura dirigida al Príncipe de Esquilache por haber incurrido en gastos que la corona consideraba poco justificados, hasta mediados del siglo, los próximos virreyes se abstuvieron de introducir novedades en la composición de la armada, y aun de mantenerla en la forma aumentada. Salvo en un caso, la fábrica en el puerto de Guayaquil de dos galeones de unas mil toneladas por el Marqués de Mancera durante los años 40.⁹

En 1650, como veremos en un momento, la Armada del Mar del Sur ya no era la única arma defensiva de la cual dependía la seguridad del virreinato. Ya se habían instalado fortificaciones en tierra, por lo menos cerca de Lima, y en todo caso pasaron más de 20 años sin que velas enemigas turbaran las aguas del Océano Pacífico. Además, el rey otra vez intervino para criticar el costo de los nuevos galeones del Marqués de Mancera, tanto como de otros dos de 825 toneladas construidos en los años 50, durante la administración del Conde de Alba. Por consiguiente, 30 años más tarde, en los años 80, cuando también se había abandonado no solamente la práctica sino la teoría de enviar la armada anualmente a Panamá, fue una escuadra en decadencia y en mal estado que se preparó para enfrentarse a los bucaneros. Seguía siendo la primera línea de defensa contra el ataque traído por el mar, pero ahora no sólo debía mirar hacia el sur sino al norte en la dirección del istmo de Panamá. En cuanto a la defensa marítima del Perú a fines del siglo XVII, la mayor novedad residía en el hecho de que la iniciativa pasó definitivamente a manos de los mercaderes y dueños de barcos, que crearon una compañía marítima de tres buques, a expensas suyas, para irse en contra de los bucaneros. Por fin, en la última década del siglo la Armada del Mar del Sur sólo existía debido a esta iniciativa local por mercaderes, que donaron e hicieron construir la mayoría de sus navíos.

Pasemos ahora a las defensas en tierra, estudiadas en gran detalle hace muchos años por Lohmann Villena. El desarrollo de un sistema coordinado de medidas defensivas, así de defensores humanos como de fortificaciones, también tiene su origen en el gobierno del Príncipe de Esquilache y la segunda intervención holandesa. Desde mediados del siglo XVI existía un cuerpo de milicias a imitación de las de España, formado no por profesionales sino por vecinos y habitantes cerca de Lima y su puerto, que se llamarían a filas cuando se juzgara inminente un ataque, y en teoría regularmente para su instrucción militar. De la misma época datan también las Compañías de Gentilshombres Lanzas y Arcabuces y la Compañía de Alabarderos, cuerpos que se ocupaban principalmente de la seguridad de las Casas Reales y la

⁹.- Sobre la armada, ver P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla, CSIC, 1987); P. T. Bradley, "Maritime defence of the Viceroyalty of Peru (1600-1700)", *The Americas*, 36, n° 2 (1979): 155-75, y *Compendio histórico...*, II: 467-499.

persona del virrey, con sueldo hasta 1618 por sus servicios prestados a la corona.¹⁰

Con respecto a las construcciones en tierra, cuando Esquilache asumió el mando en Perú en 1615, existía una plataforma o fuertecillo de terraplén y adobes enfrente de las Casas Reales en el Callao, y una planchada en el campo con siete u ocho piezas de artillería. Ese mismo año, el virrey fundó el presidio del Callao, como el primer cuerpo asalariado para la defensa del puerto, y poco después aceptó los consejos de un grupo de expertos sobre la construcción de tres fuertes en la orilla del mar. A unos 600 metros el uno del otro, estaban dispuestos de tal manera que el fuego cruzado de su artillería protegiera los barcos fondeados en la bahía e hiciera desistir al enemigo de saltar en tierra.

Las iniciativas del Príncipe de Esquilache vinieron a constituir el modelo para el desarrollo futuro de la defensa de Lima y su puerto. Su sucesor, el Marqués del Guadalcazar, antes de 1627, había aumentado el número de fuertes a cinco, con tres baterías instaladas en posiciones equidistantes, enlazándolas con un parapeto de adobes por toda la extensión de la bahía y a través de la península de La Punta, para terminar en una torrecilla cerca de la mar brava. El Conde de Chinchón, en 1635, empezó nuevas obras en el sector interior del puerto, a saber cuatro plataformas con artillería, luego unidas por un cinturón de trincheras o parapetos, con lo que por primera vez el Callao quedó rodeado de fortificaciones. La conclusión lógica de esta extensión progresiva fue la provisión de una muralla de circunvalación de piedra terminada en 1647. Tras un período de temores populares suscitados por las acciones de los bucaneros, Lima asimismo gozó de su propia muralla desde 1687, año en que se emprendió la fábrica del circuito defensivo de Trujillo.

La mención de Trujillo nos hace recordar que hasta aquí nos hemos concentrado en las defensas terrestres de la zona central de la costa. La situación en otras partes la resume un informe de Juan Aponte Figueroa en 1622: "tiene vuestra magestad en la costa del Mar del Sur muchos puertos, y en todos estos puertos no hay una pieza de artillería ni un mal castillo para que cuando el enemigo llega a los puertos lo reciban a balazos, y no dé fondo, y entiendan que hay fuerzas para ofenderlos".¹¹ Durante la primera mitad del siglo, en la mayoría de los puertos menores se estableció la práctica de levantar trincheras, parapetos o empalizadas, y en casos como Arica, Guayaquil, Pisco y algunos puertos chilenos, montar unos pocos cañones sobre plataformas. La intervención del virrey se limitaba a mandar distribuir avisos y repetir las instrucciones para retirar al campo a las mujeres, niños y víveres, y no permitir que los buques al ancla cayesen en manos del enemigo. Desde 1644, Arica

¹⁰.- G. Lohmann Villena, "Las compañías de Gentilshombres Lanzas y Arcabuces", *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (1956): 141-215.

¹¹.- J. de Aponte Figueroa, "Memorial que trata de la reformación del Perú. Año 1622", *Colección de documentos inéditos para la historia de España* (Madrid, 1842-95) tomo LI: 521-62; la cita es de pp. 544-45.

tuvo su propio fuertecillo de piedra, costado por un portugués a cambio de la nacionalidad española. Y al año siguiente, tan grandes eran los temores que tal vez volvieran los holandeses a Valdivia, que se inició su repoblación y su defensa con un presidio de 700 hombres y cinco fuertes.

Para fines del siglo, se hallaban entre 5 y 12 cañones en los puertos menores ya mencionados, así como en Concepción y Valparaíso. Guayaquil disponía de un foso en la orilla del río y una muralla de estacas, chamizas y tierra. No obstante, en los años 80, los bucaneros pudieron invadir Coquimbo, Ilo, Paita, Saña, Huaura, Huarmey, Casma, Cañete, y aun Arica. Si estos puertos se resistieron al enemigo, se debió principalmente a los valientes esfuerzos de sus propios habitantes, juntándose como milicianos cuando se ponían en peligro sus casas, negocios e incluso la vida.

En los alrededores de Lima, gracias a los esfuerzos de Esquilache, existía el presidio de 500 soldados pagados, de los cuales 200 solían pasar la mayor parte del año al servicio de la Armada del Mar del Sur. Durante el siglo, el complemento efectivo parece haber oscilado entre unos 250 y 500 hombres. El estudio de las listas de las milicias de vecinos que se presentaron para muestras, indica que hasta 1650 había entre 1,800 y 2,800 hombres de infantería y de caballería, con los que el virrey podía guarnecer las defensas cerca de la capital y su puerto. Pero que se podría contar con unos 4,600, llamando a filas destacamentos de zonas más lejanas. En ocasiones como el bloqueo del Callao por l'Hermitte, entre los defensores figuraban religiosos, estudiantes universitarios, negros horros y mulatos. Pero, el 22 de diciembre de 1675, "el mejor día que ha tenido Lima", según el diarista Mugaburu, se juntaron más de 5,000 hombres, incluso indios, mulatos, negros, compañías de la universidad, de varios tribunales y el Tercio del Comercio, sin contar otros 3,000 que no salieron en esa ocasión.¹²

Aunque en esta ocasión hemos presentado solamente un bosquejo de los distintos elementos que vinieron a constituir la reacción peruana a las incursiones enemigas, y no un estudio de fondo, la intención ha sido demostrar el ámbito cada más amplio y el ritmo cada vez más intenso en la adopción de medidas defensivas. Además, a fines del siglo le hacía falta a los virreyes atender a la expansión e instrucción de milicias, al envío de socorros no sólo a Chile sino a Panamá, y mirar por las necesidades defensivas de los puertos menores por todo el litoral del virreinato. Esto, y todo lo susodicho, constituye la primera consecuencia de las intrusiones extranjeras.

b) Pero la defensa del Perú trae en sí una segunda consecuencia, dentro de la esfera de la vida económica del virreinato, ya que a fin de financiar las susodichas

¹².- J. y F. de Mugaburu, *Diario de Lima (1640-1694)* (Lima, Municipalidad de Lima, 1935). Sobre los defensores, ver P. T. Bradley, "The defenders of Lima and Callao in the 17th century", *Revista de Historia de América*, 97 (1984): 87-113, y *Compendio histórico... II*: 505-40.

defensas, los virreyes no tuvieron más remedio que desviar hacia este ramo de gastos internos una proporción cada vez más grande de la producción de las minas de plata peruana. Aunque sabían que la corona iba a fulminar severas censuras contra ellos por cualquier reducción de las remesas de plata a España. Se trata de los costos originados por la fábrica y compra de navíos -su carena, mantenimiento y apresto, por la construcción de fuertes, por los sueldos y raciones de los que se designaban entonces la gente de mar y tierra, no sólo soldados y marineros, sino calafates, carpinteros, buzos, cirujanos, castellanos, artilleros, y por la necesidad de enviar socorros desde a Lima a lugares como Panamá, Buenos Aires y constantemente a Chile. Vale la pena dar algunos ejemplos de gastos específicos, y luego analizar las tendencias generales en el contexto de la hacienda real y la caja de Lima.¹³

Tras estudiar las estadísticas de la contaduría real, se deduce que para Valdivia, después de su repoblación en 1645, se destinaban al año un promedio de 120,000 pesos. A Panamá se remitieron 150,000 pesos en 1669 y el doble durante la intervención de los bucaneros. Para frustrar las intenciones de Spilbergen se gastaron casi un medio millón de pesos, otros 650,000 pesos durante el bloqueo del Callao por l'Hermite, y más de 900,000 como la respuesta a Brouwer y para la repoblación de Valdivia. Luego, en 1687, el duque de la Palata reveló que había gastado un millón de pesos desde la entrada de la segunda ola de bucaneros tres años antes.

En realidad, lo que se nota por todo el siglo no es un solo gasto elevado que coincide con la presencia de intrusos en el Mar del Sur, sino dos cosas: de vez en cuando el aumento de gastos ocasionado por rumores de una posible futura intervención, a veces como respuesta a siniestros ocurridos en la Antillas o en el Istmo de Panamá, y segundo, una vez verificada la intrusión, un período de meses y aún de años de gastos elevados, lo cual refleja las contramedidas iniciales y luego la revaluación y mejora del estado defensivo. En la primera mitad del siglo, en vez de consumir generalmente entre 7 y 10 % de los ingresos a la caja de Lima, los gastos de defensa suben a la proporción del 20 % durante cuatro o cinco años cuando aparecen velas enemigas en el Mar del Sur. En total, en 1624, el año de la incursión de l'Hermite, se gastaron un millón y medio de pesos, lo cual significa el 38 % de los ingresos a la caja, y no se pudo remitir nada a España. En este año, como en 1658 y durante todos los años 80, el costo de la defensa del Perú contra incursiones extranjeras (no incluyo la guerra en Chile) había subido a tales proporciones, que se consumía más en el virreinato de lo que se podía remitir a España. En efecto durante toda la última mitad del siglo, la porción de los ingresos que se dedica a la defensa casi alcanza el valor de las remesas de oro y plata a España.

Además, otra vez en la década de los bucaneros, mientras hace falta el 32 %

¹³.- Los siguientes datos han sido sacados de P. T. Bradley, "The cost of defending a viceroyalty: crown revenue and the defence of Peru in the seventeenth century", *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 10, n° 3 (1984): 267-89.

de los ingresos a la caja de Lima para costear medidas defensivas, solamente un casi insignificante 7 % se transporta a España. Con lo que cada vez más la plata peruana paga la defensa peruana, en vez de servir exclusivamente los intereses de la corona española en Europa. Aunque no pretendo de ninguna manera que la merma de las remesas se debe principalmente a este factor. El Perú siguió produciendo la plata para alimentar el comercio imperial, pero a medida que avanzaba el siglo, mayores cantidades se dedicaban no sólo a la protección de los intereses de la corona y de la iglesia en Perú, sino a la seguridad de la propiedad, de los negocios y de la vida de los ciudadanos del virreinato.

c) Un tercer punto en breve, porque no he tenido la oportunidad ni la inclinación a efectuar las investigaciones que tal vez aclaren el asunto, -supongo que el consumo de plata peruana en el virreinato estimuló las industrias y otras actividades económicas que servían fines militares, y no sólo en los alrededores de la capital- el suministro de velamen y jarcía, de estopa y clavazón, pólvora y cuerda, el transporte de piedra para las murallas y de madera desde Guayaquil y Chile, la provisión de raciones de aceite, quesos de Chincha, garbanzos, caballa, liza y tollo de Guanbacho, y bizcocho. Aunque no estrechamente vinculado a lo que vamos diciendo, recuerdo haber leído de cargamentos de mercancías destinadas a Chile, que se parecen a libros de contabilidad del comercio internacional, refiriéndose a “pañó de Quito y de Castilla, varas de Bramante y de Holanda, sedas de Córdoba, estameñas de Ampudia, bayetas de la tierra, tafetanes de Génova, damasco de Sevilla, bombasíes de Inglaterra y holandilla delgada de China”.¹⁴ Así, pues, el consumo de los productos de las minas en Perú en este ramo de gastos, proporcionaba empleos y creaba oportunidades para sacar ganancias. Significa también, hasta cierto punto, un nivel de iniciativa y participación locales, dado la necesidad de reaccionar rápidamente, y en vista de que el rey y su consejo estaban tan lejos.

d) Estas ideas nos llevan a considerar cómo el asunto de la protección del virreinato pone de relieve la creciente divergencia entre las preocupaciones metropolitanas y peruanas, tanto como la necesidad cada vez más profunda en la costa, fuera del Callao, que la gente sea autosuficiente. En muchos casos los defectos y deficiencias del aparato defensivo, provenían de una falta de apoyo económico, porque la corona española rehusaba incurrir gastos perjudiciales para la caja real de Lima. Pero hay que decir con cierta razón. Después de todo, el Perú estaba remoto, lejos de los enemigos de España, protegido por otros obstáculos naturales, y la intervención era de un tipo irregular.

Por otro lado, expresando un punto de vista francamente peruano, el padre provincial de los jesuitas, Alvarez de Paz, en 1618 condena la falta de justicia en tales opiniones: “No es justo que su magestad y su consejo oigan lo que dicen allá,

¹⁴.- Bradley, “The cost of defending...”: 277.

personas que o se mueven por pasión o pretenden hablar lo que agrada, que es que toda la plata vaya a España. No haga caso de pareceres de hombres engañados y regidos por un deseo de agradar, sino que continúa con valor en aplicarse a la defensa de este reino y en gastar lo que fuere necesario para su seguridad".¹⁵

Como ejemplo de la actitud de la corona española, recordemos que al final de la administración del príncipe de Esquilache, la acumulación de nuevos gastos con respecto al presidio, los nuevos fuertes y la reforzada y ampliada armada, acarrió una respuesta rápida y severa. "De aquí en adelante tengáis entendido que no habéis de poder distribuir, librar ni gastar de mi real hacienda ninguna suma en poca ni en mucha cantidad para ningún efecto que sea, o se os representare, conveniente a las cosas de vuestro gobierno".¹⁶ Se podría citar ejemplos sin número dirigidos a varios virreyes, mandando que se redujera el número de buques, negándose a pagar sueldos y reformando compañías del presidio del Callao. En realidad, aunque se dirigieron fondos a la defensa del Perú, se dedicaron preferentemente a proteger los intereses de la corona española. A medida que se llega a fines del siglo, se ve con mayor claridad esta distinción, cuando la corona acepta, aunque de mala gana, la necesidad de proteger el Callao, Lima, Valdivia, el Istmo de Panamá y el transporte por mar de su plata, pero se niega a ofrecer protección a los mercaderes que bajan a Panamá o que trafican en los puertos secundarios, núcleos del comercio de cabotaje. Aun hubo casos en que los virreyes pidieron la retirada de armas y artillería de puertos como Arica o Pisco para defender la capital o para incorporarse a la armada.

Por ejemplo, en 1615, el Marqués de Montesclaros mandó que se retirara la artillería de un fuertecillo levantado por los propios habitantes de Arica.⁶² Opinaba que si las casas de adobe y madera sufrieran los cañonazos de los holandeses, sería más fácil y menos costoso repararlas o reconstruirlas que los edificios de piedra de Lima y del Callao. Igualmente, a fines del siglo, el corregidor de Pisco dejó de cumplir con la orden general del duque de la Palata, de sacar toda la artillería de puertos menores. Pero en esta ocasión fue por una razón algo inusitada -la acción unida de las mujeres del puerto que según un testigo: "revistiéndose de amazonas se armaron con todo género de armas y se señorearon del fuerte en que estaba la artillería".¹⁷ En cierto sentido, lo que significa es que se había creado en algunos lugares de la costa una cierta comunidad de intereses en respuesta a la intervención europea, algo que no existía en las provincias interiores. Por fin, se ve que en la mayoría de los puertos del virreinato, sus habitantes tuvieron que aprender a ser ingeniosos y autosuficientes, a fin de encargarse de su propia defensa por medio de iniciativas locales. Otros ejemplos serían la construcción de la muralla de Trujillo, contribuciones a donativos,

¹⁵.- AGI, Lima 38, carta de Alvarez de Paz, 25/7/1618.

¹⁶.- AGI, Lima 571, libro 18, fols. 9v-11, carta del rey al virrey Esquilache, 13/12/ 1617.

¹⁷.- AGI, Lima 37, acuerdo del 31/10/ 1615.

Peter Bradley

y la formación del Tercio de Comercio. Además, fue solamente por la iniciativa de mercaderes y dueños de barcos que se consiguió mantener la Armada del Mar del Sur hasta el fin del siglo.

Todo lo cual nos lleva a proponer, que cuando se estudian los complejos factores que contribuyen a la formación de una clara y bien diferenciada identidad peruana en el siglo XVIII, tal vez valga la pena tener en cuenta la divergencia, si no aún la oposición total, de los intereses de la metrópoli y la colonia, la comunidad de intereses en la costa, y la contribución a la seguridad del Perú que venía de iniciativas privadas.

Juan Francisco de la Bodega y Quadra en San Blas de Nayarit

Enrique Cárdenas de la Peña¹

A doscientos cincuenta años del nacimiento de Juan Francisco de la Bodega y Quadra en el Perú, sin mucho esfuerzo resumir en unas cuantas palabras su misión combativa: limeño-mexicano, marino fiel, es caballero enorgullecedor de los mares que navega y las empresas que cumple. Con afán, con desvelo, con amor y entrega. Veamos cómo, imbuido de un espíritu rabioso, audaz, consagrado al cumplimiento del deber extralimitado por un sentido de responsabilidad majestuoso, una vez que abandona su patria, estudioso luego en Cádiz, al situarse en el virreinato novohispano realiza una de las carreras más brillantes de las cuales se tenga noticia en los mares ignotos, dentro del siglo XVIII en el que le toca vivir.

Para cuando Bodega y Quadra recibe la instrucción de desplazarse a la Nueva España en 1773, cuenta apenas 30 años de edad. San Blas de Nayarit, acceso a las Californias, hacia entonces es puerto en ebullición. Fundado en 1768 por el visitador José Bernardo Gálvez Gallardo con el objetivo de comunicar y abastecer las latitudes de nuevo alcance en la porción más recóndita de la costa septentrional del Pacífico y además frenar las incursiones rusas provenientes de Alaska, desplazadas hacia el sur. Amparado por la habilitación primaria de Manuel Rivero Cordero, quien inicia el desmonte del sitio inmediato a los esteros de San Cristóbal y del Rey, "sobre un brazo del mismo río Santiago que tiene su origen en la ciudad de Lerma", desde un principio es motivo de controversias acerca del acierto o desacierto de su localización. Desde la mismísima junta del 16 de mayo de este año, Miguel Costanzó, el propio Rivero, Antonio Faveau de Quesada y Vicente Vila, si bien deliberan y aceptan la recomendación o palabra suprema de Gálvez, quien después ocupará el puesto de ministro de Indias, no están del todo convencidos de sus ventajas: la insalubridad del lugar y más todavía el

¹.- El autor es un reconocido investigador marítimo mexicano, con una larga lista de trabajos sobre temas de esa especialidad. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994.

azolvamiento fácil de las bocas de desagüe hacia el mar provocan incertidumbre a los congregados. Fray Junípero Serra hacia 1773 convence con sus “seis *Memorias*” al bailío fray Antonio María Bucareli, virrey de grato recuerdo por su cordura y decantada administración, para que el puerto se conserve en su lugar, en contra de opiniones adversas, pretenciosas hacia un cambio de rumbo, Chacala o Matanchén, radas cercanas, o Acapulco, bahía distante. La presencia de Tcherikow y sus hombres en las expediciones transcurridas entre 1769 y 1771, y las penetraciones rusas de mayor incomodo para los españoles, realizadas en 1773, conducen a la imperiosa necesidad de ejecución de un registro obligado, objetivo pudiéramos llamar, de la costa noroeste de América. Bucareli decide la primera expedición del piloto Juan Pérez: tras el conocimiento de las Instrucciones que debe observar durante ella, expedidas el 24 de diciembre de 1773, el viaje guiado por él ocurre felizmente desde el 24 de enero hasta el 3 de noviembre de 1774, en la fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*. Mientras este marino, digno de un mejor estudio, se mece en las aguas de la alta Mar del Sur en funciones de observación y reconocimiento, sin realizar “establecimiento alguno por ventajoso y fácil que le parezca, pero dejando bien marcados los parajes que juzgue a propósito...”, arriba a la Nueva España nuestro hoy homenajeado, en compañía de cinco oficiales de marina: Bruno de Ezeta -Hezeta o Heceta-, Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan Manuel de Ayala y Diego Choquet⁶⁵

Arribo a San Blas

En efecto, Juan Francisco de la Bodega y Quadra está incluido en el grupo de seis oficiales que el virrey Bucareli anuncia el 26 de septiembre de 1773, viniendo en camino para servir en San Blas. Ostenta el grado de teniente de fragata obtenido el 28 de abril anterior. Al respecto, él mismo refiere:

“Habiendo dispuesto S.M. que del cuerpo de la Armada se nombrasen 6 oficiales para ir a los descubrimientos de la costa septentrional de California y servir a las órdenes del Excmo. Sr. Bo. Fr. dn. Antonio María Bucareli, virrey y capitán general del reino de Nueva España, recayó la elección de sujetos en don Bruno Hezeta, don Miguel Manrique, don Fernando Quirós, don Juan de Ayala, don Diego Choquet y en mí, que tan dilatado viaje se nos ofrecen, por la recomendación tan singular que en sí misma trae tan soberana designación. Salimos de Europa el 13 de junio de 1774, y llegamos a la ciudad de México el 25 de octubre del mismo año, en donde nos presentamos al Excmo. Sr. Virrey”.³

².- Esta introducción está basada en mi libro *San Blas de Nayarit* (México, Secretaría de Marina, 1968), tomo I, varias páginas.

³.- “Navegación hecha por don Francisco de la Bodega y Quadra, teniente de fragata de la Real Armada y comandante de la goleta *Sonora*, a los descubrimientos de los mares y costa

Los mismos recién llegados, tras su presentación a Bucareli, permanecen en la capital cerca de dos meses: parten rumbo a su destino el 15 de diciembre inmediato. Alcanzan Tepic y pasan a San Blas. las disposiciones del virrey, interesado en una segunda expedición inmediata, a muy corto plazo de la primera de Juan Pérez, sencillamente ordenan

“que don Bruno de Hezeta como el más antiguo se embarque en la fragata *Nueva Galicia*, con el fin de subir hasta los 61° ó más, y venir costeano reconociendo puertos o ensenadas, sacando sus planos, y tomar posesión de aquellas tierras, y a don Miguel Manrique y don Fernando Quirós se les nombró para el mando de los paquebotes *San Carlos* y el *Príncipe*, con la mira de abastecer de víveres los presidios de San Diego y Monterrey, así para sustento de sus misiones como para poder socorrer a la fragata en caso de arribada, igualmente con la orden de reconocer el puerto de San Francisco; quedamos don Ignacio Arteaga, que vino posterior, don Juan de Ayala, don Diego Choquet y yo; el primero nombrado por comandante del nuevo Departamento de San Blas, y nosotros tres con orden de residir en Tepic, lugar distante de San Blas 20 leguas, hasta otra expedición”.⁴

La situación no se da así. El destino favorece a Bodega cuando el virrey modifica sus instrucciones, en el sentido de que la goleta la *Felicidad*, alias la *Sonora*, que iba a quedar en San Blas, se agregue a la expedición. El marino limeño remueve las influencias que posee: su buen porte y su comedimiento le ayudan sobremana. Al parecer, la conformidad lo hace concebir su inclusión aun como segundo en el mando de la goleta, con tal de participar en la navegación y no permanecer “anclado” en tierra. Claramente dice que no le sirve

“de obstáculo ir bajo las órdenes de otro de mi misma graduación, ni acordarme de los infinitos riesgos a que me expongo por mi gusto, pues olvidado de las incomodidades y continuos peligros que me espetan de una embarcación de 18 pies de quilla -eran codos, o sea 36 pies- y en alturas tan crecidas, donde la experiencia me ha hecho ver lo recio de los vientos y crecidas mares que rara vez faltan; sólo miraba al deseo de corresponder con honor al encargo a que he venido, sacrificando mi salud, y aún mi vida por S.M. y llevado de mi estimación pasé un oficio al comandante -por no dar lugar el tiempo a escribir al Excmo. Señor Virrey- que le pedía me embarcase en la goleta; y atendiendo a mis razones, pareciéndole acertada mi determinación, me respondió que quedaba embarcado, y se alegraba de mi resolución, conociendo sería muy conveniente al servicio de S.M. y del agrado de su S. Ex.”⁵

septentrional de California”. MNM, ms. 622, documento 1. Cárdenas I: 82, nota 19.

4.- Ibídem. Cárdenas I: 83, nota 24.

5.- Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto* (México,

La suerte de Bodega, en aumento, lo hace recibir el gobierno de la *Sonora*, agregada a la expedición como tercer bajel, a la enfermedad súbita en alta mar, psicosis definida, del teniente Miguel Manrique. Los mandos definitivos de la segunda expedición de altura efectuada desde San Blas, son a fin de cuentas: la fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, comandante Bruno de Ezeta, segundo Juan Pérez; goleta *Felicidad*, alias la *Sonora*, comandante Juan Francisco de la Bodega y Quadra, segundo Francisco Antonio Maurelle; paquebote *San Carlos*, comandante Juan Manuel de Ayala, segundo José Cañizares. la relación amistosa entablada en la *Sonora* entre Bodega y Quadra, diplomático y explorador a partir de este momento, seguro de sí mismo, toma valor para cubrir los reconocimientos que se le ordenan y aventurarse más allá de cuanto Bruno de Ezeta fija como límite de avance. El ensanchamiento del imperio español en cierto modo es reflejo, sobre estas latitudes, del coraje del teniente limeño.

Expedición de altura, 1775

La expedición de altura de 1775, segunda en la serie que el puerto de San Blas confirma, ajusta 250 días de navegación inclemente comprendidos entre el 16 de marzo y el 20 de noviembre. Bodega advierte que su embarcación difícilmente puede mantenerse al parejo de la fragata capitana, y así lo asienta:

“A mí se me ha entregado su mando: yo debo cumplir con el orden, digo, con el honor que corresponde a mi nacimiento; conozco las ventajas que pueden resultar a la comisión, si logro como espero conducirla a los 61° o más en conserva de la fragata; no se me oculta lo expuesto y arduo del empeño por su pequeñez, mal gobierno, poco aguante, ningún andar ... ya es tarde para mudar de parecer ... quienes se sacrifican gustosos conmigo son mi piloto y la poca gente que tengo ... y últimamente Dios ayuda y esfuerza las acciones grandes, y cuando me sea la fortuna tan adversa que no encuentre remedio, morir cada uno en su ejercicio y por el Rey, es gloria para la posteridad.”⁶

No obstante, al aumentar grandemente los vientos, Quadra despliega todo el velamen de la nave, alentando a la goleta hasta hacerla correr a una velocidad que aterra a la tripulación. Tan fijo es el temor que se apodera de los marineros, que en cierta ocasión enoja cuando su contramaestre arría la mayor y toma un rizo por el refrescar del viento, a semejanza de lo ejecutado en la fragata; da la orden de que se utilicen de nuevo las velas todas, logrando la confianza de sus hombres, antes fingidamente enfermos para ser cambiados a la capitana, por su valor y la pericia demostrados.

No es propósito nuestro el describir con lujo de detalles las peripecias de las

Editorial Jus, 1956): 129.

6.- Ibídem: 85.

distintas incursiones de Bodega y Quadra en las aguas del Pacífico: los diarios de navegación de su propia pluma y de otros navegantes, Antonio Maurelle desde luego en esta segunda expedición, están a la vista de quienes los deseen consultar. Maurelle, en la ocasión de este viaje de 1775, deja constancia de su enorme sapiencia marinera:

“la salida no necesita de innovación, pues basta ejecutarla como comúnmente han hecho hasta el presente los que bajaron a los presidios de Monterrey, esto es, ganando el corto barlovento que hay del puerto hasta las islas Marías, cuya práctica se ejecuta a causa de las corrientes que hay por aquella costa, las cuales conducirán brevemente las embarcaciones a la vista del cabo Corrientes si el día de la salida se hiciese la separación de la costa, y se experimentarían continuas calmas que harían más tarda la navegación; algunos se empeñan en salir a la mar por el barlovento de las Islas, pero este requisito es de poca utilidad, y por lo mismo me parece más acertado no gastar aquel tiempo sino sólo hacer la navegación hacia el poniente desde el día que se llegue a su inmediación”.⁷

La expedición origina el 7 de junio la fijación del puerto que llaman de la Santísima Trinidad a los 41° 06' latitud norte. Ezeta, indeciso ante el escorbuto que se propaga entre la marinería y las protestas de la tripulación, decide regresar el 11 de agosto desde una altura máxima equivalente a los 49° 30' que ha alcanzado, adyacente a la isla de Vancouver. Bodega, más esforzado, renuente a un regreso que le impida arribar a más de los 610 propuestos por el virrey, prosigue al septentrión; así, el 18 del mismo mes descubre el puertecillo que ha de bautizar como de Nuestra Señora de los Remedios, situado a los 57° 20' de latitud norte y a 34° 12' de longitud oeste de San Blas, posiblemente isla de Kruzof:

“aunque más pequeño que el anterior, tiene sin embargo una hermosa playa, un río de 4 a 5 varas de ancho, un fondo de 8 brazas de agua y abrigado de los vientos del 1°, 2° y 4° cuadrantes, y defendido de los del 3° por unas islas que salen fuera, unidas las unas a las otras, en el que da fondo en 6 brazas de agua, fondo arena y lama, a la distancia de la tierra como un tiro de fusil, y las habitaciones de los indios -que se reducen a una casa, no mal construida, y un parapeto de palos para su defensa- no menos de un tiro de cañón de 4”.⁸

Ya por causa de los vientos, el frío, la lluvia que empapa a la tripulación la falta de abrigos, el escorbuto, Bodega decide regresar los días últimos de este mes, tras haber alcanzado la costa americana hasta los 59° y dejar sentado en su Diario:

“hallándose con la mayor parte de la gente enferma, y la estación que no me daba lugar para buscar los vientos favorables resolví volver en buelta del essueste, recorriendo la costa a la distancia de una milla y me conformé con

7.- Cárdenas I: 83.

8.- Ibídem: 85.

haber subido a los 58° mayormente en una embarcación que no se podía esperar de ella semejante suceso, pues habiendo sido infinitas veces persuadido a que me retirase, y no me expusiese, nunca decaí de mi primer propósito hasta la forzosa”.⁹

La expedición ocasiona el ascenso de Juan Francisco, que en el escalafón recibe el grado de teniente de navío en marzo de 1776. Previa la información de limpieza de sangre levantada seis meses después, Bodega es nombrado caballero de la orden de Santiago. Juan Pérez muere en alta mar antes del fin del viaje.

Viaje a El Callao, 1776-1778

Las embarcaciones en San Blas se reducen a tres efectivas para surcar los mares inhóspitos: los paquebotes *San Carlos* y el *Príncipe*, y la fragata *Santiago*, muy averiada ya por sus dos navegaciones de altura. Bucareli sugiere al virrey peruano la construcción en Guayaquil de dos fragatas de 20 cañones, que sólo calen 12 pies de agua, y que con su artillería y batería correspondientes las dirija a San Blas. En tanto la construcción es autorizada, el mercante *Fénix* arriba a Acapulco: Bucareli, ni corto ni perezoso, lo incauta y con ello da la oportunidad a Bodega para viajar comisionado hacia su patria, a la cual regresa tras muchos años de ausencia. Y mientras en San Blas aparecen las “Reglas que deben seguirse para tripular los buques del rey del Departamento de San Blas” -mayo de 1776- y el Tribunal Real de Cuentas firma el aumento duplicado al salario de los oficiales -septiembre del mismo año-, nuestro marino se traslada a Perú en el susodicho mercante, conduciendo al visitador general don José Antonio Areche, en compañía del alférez graduado de fragata José de Cañizares. Ya en El Callao, Bodega compra la fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita*, de 193 toneladas de porte, y la equipa con hombres aptos, armas, municiones, cañones de grueso calibre, anclas y demás.¹⁰ En ello tarda, retrasando la expedición tercera, que de esta suerte no se efectúa en 178 como se tenía previsto. la navegación de retorno a San Blas termina en este puerto el 27 de febrero del propio 1778:

“no sólo logré la satisfacción en esta comisión de haber conducido una fragata que con dificultad se encontraba otra de iguales propiedades para el destino, sino que conseguí ser el primero que desde el puerto de Callao de Lima hiciese viajes a San Blas, sin más noticia que mi vigilancia y continuo cuidado, pues

⁹.- Gutiérrez Camarena: 132. Desde entonces, el lugar abrigado de la costa que se halla a los 38° 18' de latitud norte recibe el nombre de puerto de Bodega.

¹⁰.- De pequeño porte, la *Favorita* hace honor a su nombre: Bodega la prefiere en su segunda travesía hacia el norte, en la 3ª expedición de altura de 1779, a la *Princesa*, construida durante su traslado al Perú en San Blas mismo. La excelente tesis de Malcolm H. Keyon describe la *Favorita* con lujo de detalles, al igual que las medidas de los demás barcos utilizados en el puerto neogallego [“Naval construction and repair at San Blas, Mexico, 1767-1797” (Ph.D. Thesis, U. of New Mexico, 1972)].

la carta construida por monsieur Bellin tuvo que corregirla en todas sus partes, y dar a luz una desde Callao hasta el cabo de San Lucas con la derrota que debe practicarse, y los planos de los puertos Acapulco, Payta y Lima, donde estuve con la discreción que consideré más útil y necesaria”.¹¹

Ignacio Arteaga, teniente de navío designado por el virrey para comandar la tercera expedición, y Juan Francisco, ultiman los preparativos desde el 23 de abril de 1778 hasta el 19 de enero de 1779, en que el primero de ellos cede la programación de la ruta expedicionaria a Bodega, en razón de su mayor experiencia. Los nombramientos, expedidos con anterioridad, definen los mandos: Arteaga, como comandante, guía la fragata *Princesa*, llevando como segundo a Fernando Quirós; Bodega, en la *Favorita*, vuelve a llevar como compañía a Francisco Antonio Maurelle. José Camacho y José Cañizares reciben la responsabilidad del pilotaje, respectivamente. Las instrucciones finales, muy similares a las de las dos expediciones precedentes, ordenan el ascenso hasta los 70° de latitud. La derrota a ejecutar, cuenta Bodega, debe ser comparativa:

“determiné construir una carta que comprendiese todo lo descubierto hasta los 58° de altura considerando esta carta como indubitable mediante fui quien la descubrí y reconocí; desde este paraje situar, en la misma, toda la carta de monsieur Bellin de color encarnado para su fácil distinción igualmente situar desde el mismo sitio la carta que trae la historia de las Californias, de puntos negros; y últimamente situar la carta de la Academia imperial de pretesvur de color amarillo; con cuya variedad sobre un mismo plano fuese fácil atender a todas las suposiciones para que al primer golpe de vista no se ocultase la más leve reflexión que hiciese”.¹²

Expedición de altura, 1779

Cuando Arteaga y Bodega zarpan del puerto de San Blas el 11 de febrero de 1779, en España ha sido ya aprobado el Reglamento de comercio libre del 12 de octubre de 1778, por el cual trece puertos españoles se hallan capacitados en propiedad para comerciar con veinticuatro puertos americanos. Mientras los barcos navegan, España a Inglaterra entran en guerra el 11 de abril del mismo 1779. Sin detenerse en Monterrey, las embarcaciones fondean el 3 de mayo, tras 82 días de mar, en el puerto de Bucareli, 55° 17' de latitud norte. La *Favorita* muestra y demuestra sus cualidades marineras: velocidad y facilidad de maniobras. Tras divisar el altísimo monte San Elías, ambos barcos recalán en la ensenada de Nuestra Señora de Regla, 59° 08', desde donde contemplan la falda nevada del volcán de Miranda, en erupción. Nuestra Señora de Regla corresponde, según Henry R. Wagner en su *Cartography of the*

¹¹.- AGI, Estado 38, documento 15 [Cárdenas I: 88-89].

¹².- Cárdenas I: 89.

Northwest Coast of America the year 1800 (Berkeley, U. of California, 1937), a una bahía prominente en la península de Kanai, Alaska. A la altura máxima de 60° 30', sonda del Príncipe de Gales, Arteaga convoca a una junta el 24 de julio: deciden en conjunto empeñar la navegación hacia el poniente, con la costa a la vista, hasta que la estación los obligue a retirarse. Él enferma seriamente: el retorno comienza el 7 de agosto. Por espesa niebla, los barcos se apartan. Bodega da fono en el puerto de San Francisco el 14 de septiembre; Arteaga lo alcanza un día después. Los papeles y planos de la expedición se salvan de un incendio ocurrido allí el 11 de octubre. Del 30 inmediato al 21 de noviembre, Bodega navega hasta San Blas; Arteaga ancla en el puerto cuatro días después. Bucareli no conoce el fin de la expedición: muere antes de su término, el 9 de abril precedente. La *Favorita* retorna en tan mal estado, que Bodega ordena su carena inmediata: entra en dique en abril de 1780. El 10 de mayo siguiente, Juan Francisco recibe su ascenso a capitán de fragata.

Bodega y Quadra representa la figura central del viaje al guiar la derrota de los barcos ocupados en él. Dibuja planos y cartas con un método y exactitud dignos del mayor encomio. Sus diarios de navegación, muy aparte, constituyen una serie precisa de descripciones de lugares, recursos naturales, pobladores y costumbres, donde el lector puede captar el sentido humano que embarga al expedicionario hábil, consciente y condescendiente cuando es necesario recurrir a la bondad sin perjuicio de la autoridad. Sus comentarios arrojan luz sobre los habitantes de las regiones heladas; gracias "al cambio de sus pieles y demás menudencias que conducían, resultó el conocimiento que generalmente tuvimos de su genio, armas ofensivas y defensivas, y de sus toscas manufacturas".¹³

Bodega narra las características antropológicas de los nativos, su indumentaria, arreglos personales; al hablar de las mujeres anota que en ellas el modo de vestirse da muestras de la honestidad con que se manejan; son las más de un semblante agradable, de color bastante claro, y sus mejillas muy rosadas; traen el pelo largo, hecho una trenza, y visten una especie de túnica de piel que ciñe por la cintura, y les coge desde el cuello hasta los pies, con mangas hasta la muñeca; sobre ésta, cuando es excesivo el frío, se ponen uno o dos cueros de nutria; también indica cómo se deforman el labio inferior para hacerlo prominente, cómo son las viviendas que construyen, cuál es su alimentación; trata poco de su gobierno y religión, y luego habla de armas, lenguaje, y el territorio o terreno donde habitan.¹⁴

Martín de Mayorga, virrey sucesor de Antonio María Bucareli, comunica a José de Gálvez los resultados satisfactorios de la expedición.

¹³.- María Luisa Ramos Catalina y de Bardaxí, "Expediciones científicas a California en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (Sevilla 1956): 89.

¹⁴.- Cárdenas I: 92.

De nuevo al Perú, 1781-1782, e intermezzo en España, 1783-1789

La guerra con Inglaterra interrumpe las expediciones de altura tras la tercera de 1779. El alférez graduado de navío Esteban José Martínez y el piloto Gonzalo López de Haro, no obstante sus desavenencias, registran mucho después la ruta del septentrión en dos ocasiones: 1788 y 1789, con la fragata *Princesa*¹⁵ construida en San Blas y el paquebote *San Carlos el Filipino*, construido en Cavite y llegado a San Blas en 1782 al mando de Juan González. Carlos IV ha ascendido al trono de España el 14 de diciembre de 1788. Juan Francisco de la Bodega y Quadra emplea estos años en correr una larga ausencia de San Blas. Primeramente, recién desembarcado de la *Favorita* en 1779, dada su personalidad, opaca hasta cierto punto el cargo que Ignacio de Arteaga posee como comandante del puerto. Muy posiblemente éste se compenetra de las enormes cualidades y calidades marineras y humanas que el limeño posee. Aun cuando en Real Orden del 1 de mayo de 1780 se le indica que junto con Fernando Quirós pase a La Habana a continuar sus méritos, por circunstancias ignoradas -quizá el apremio del puerto neogallego- no se traslada hacia allá de inmediato. Antes informa que no hay materiales ni operarios en San Blas para activar la carena de la *Favorita*, y comunica a Mayorga la actitud de los oficiales del Departamento, que no están dispuestos a construir la nueva quilla por él sugerida. A principios de 1781 visita la capital del virreinato, pero regresa ante la solicitud del virrey para que concluya la reparación del barco limeño. En tanto en marzo de este año nace el batallón de milicias de bancos de San Blas -¿Qué tanto tiene Bodega qué ver en ello, si acaso opina durante su estancia en la ciudad de México sobre el asunto?-, registra un Informe donde apunta que, si bien va, la *Favorita* estará lista hasta mayo. La disentería epidémica diezma la mano de obra en el puerto: la demora de la carena se alarga hasta agosto de este año, 1781, en que aparece totalmente remozada.¹⁶

Bodega es destinado a El Callao una vez más con el objeto de conseguir el azogue faltante en Nueva España y necesario para lograr la amalgamación de la plata. Zarpa el 5 de junio de 1781 en la *Santiago*,¹⁷ y permanece allí demasiado tiempo, por lo que es sumamente criticado. En vez de la carga prevista, al no encontrar facilidades para su transporte, Juan Francisco embarca artillería y algo de hierro, a

¹⁵.- En el viaje de 1788, la fragata *Princesa*, comandada por Esteban José Martínez, lleva como segundo a Antonio Fernández, y el paquebote *San Carlos el Filipino*, a cuyo frente se halla Gonzalo López de Haro, registra a José María Narváez en segundo mando. En el de 1789, la primera de las dos naves toma como segundo de a bordo a José Tovar, y el paquebote, al propio Narváez. Esta expedición de 1789 añade un tercer bajel: el paquebote *Aranzazú*, aprovisionador de víveres, al mando del comandante José de Cañizares.

¹⁶.- La carena de la *Favorita* puede revisarse en AGNM, Marina, 52.

¹⁷.- Mariano Núñez de Esquivel y Bodega y Quadra, "Ymbentario de la fragata de S.M. nombrada *Santiago*... que sale despachada de este puerto con destino al de el Callao de Lima", San Blas, 4/6/1781, AGNM, Marina, 47.

emplear en San Blas. Ancla en el puerto neogallego el 20 de junio de 1782: completa así su última comisión activa en el Departamento antes de 1789. Y es que de 1783 hasta este último año mencionado, permanece en España. No nos incumbe el precisar en qué se ocupa en la península ibérica, pero sí el decir que el 15 de noviembre de 1784 obtiene el grado de capitán de navío y que, durante este *intermezzo*, un nuevo barco construido durante 1785 en San Blas, la goletilla *Felicidad* es aprovechada por Francisco Antonio Maurelle para atravesar el Pacífico, situándola en Cavite. Mientras en 1786 es puesto en práctica un Reglamento remozado, la *Santiago*, de grata memoria, se excluye del servicio. Como Juan Francois de Galaup, conde de la Pérouse, al tocar Chile tras su recorrido transpacífico de norte a sur efectuado durante este año, informa sobre los reconocimientos rusos de avanzada en las costas americanas, y los del capitán James Cook en su tercer viaje de 1778, no tarda en aparecer -25 de enero de 1787- la Real Orden que dispone nuevos viajes a la costa septentrional. Entonces se suceden las dos expediciones comandadas por Esteban José Martínez, en el lapso en que el gobierno novohispano recae sobre las manos del virrey Manuel Antonio Flores, 1788 y 1789. En la postrera, Martínez entabla relaciones no muy amistosas con portugueses, ingleses y estadounidenses; como corolario, el 15 de mayo comienza las obras de un fuerte en Nutka -Nootka para los anglosajones-, modificando así el espíritu de simple reconocimiento de la costa por el de posesión de territorio. Las diferencias e incomprensiones entre Martínez y López de Haro en 1788 conducen a la acusación formal del segundo de ellos en contra de su superior. El carácter violento de Martínez, los castigos impuestos por él a la marinería y sus hábitos al parecer desviados desmerecen su condición de observador: conviene recordar que su Diario de navegación es vigoroso, de intenso colorido, sensible; no deja escapar detalles con su aguda mirada. En tanto Martínez recorre las altas latitudes marinas, Juan Francisco de la Bodega y Quadra navega en viaje de retorno de la península al virreinato novohispano.

Comandante del puerto de San Blas

Tenemos conocimiento de que Bodega abandona España el 26 de mayo de 1789 a bordo del *San Ramón*, en compañía de seis oficiales destinados a reforzar el personal exhausto de San Blas. El *San Ramón* arriba a Veracruz a fines de agosto del propio año, trayendo a bordo, en efecto, a Jacinto Caamaño, Manuel Quimper, Salvador Fidalgo, Ramón Saavedra, Francisco de Eliza y Salvador Menéndez Valdés. Recién desembarcado en el puerto jarocho el nuevo virrey de la Nueva España, Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, 2º conde de Revillagigedo, hombre reformador, interesado por los destinos de San Blas, solicita mayores informes respecto del Departamento. Entablado el contacto, Bodega arrumba hacia la capital del virreinato el 8 de septiembre; un día después. El virrey comunica a España el arribo del marino limeño y su grupo, donde además de los oficiales se incluye personal de maestranza

-vienen pilotos, marineros, calafates, artesanos en general-; comenta que, dadas las grandes cualidades de Bodega, dotes que lo han de ayudar a la ejecución de un programa por desarrollar, será él quien se encargue del mando del puerto-apostadero. Juan Francisco morirá en el cargo: quizá presintiéndolo, se esfuerza y logra levantar el desánimo del Departamento. Organiza, estimula, transmite su confianza a los demás.

A nuestro ver y entender, las tres comisiones de mayor relieve que Bodega realiza en la comandancia sanblaseña, enlistadas, son: 1) el despacho de la sexta expedición de altura en el transcurso de 1790; 2) la construcción de bajeles en el astillero; 3) su participación en la nominada "comisión de límites". Independientemente, claro está, de la atención proporcionada a Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra, comandantes de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en el viaje científico de circunnavegación auspiciado por la Corona Española, que por sí tocan Acapulco y San Blas en el transcurso de 1791, viaje que nos abstenemos de comentar.

La sexta expedición, encomendada a Francisco de Eliza, quien acompañado por Esteban José Martínez navega en la fragata *Concepción*, y a Salvador Fidalgo, capitán del paquebote *San Carlos el Filipino*, con el aditamento de la balandra *Princesa Real* al mando de Manuel Quimper, tiene lugar del 3 de febrero al 13 de noviembre de 1790. Las Instrucciones secretas que Juan Francisco entrega a Eliza, concretas y precisas, denotan el carácter y la magnanimidad del comandante sanblaseño. La recuperación de Nutka, prudente si es posible, dispone la fortificación del sitio más conveniente para ello, el reconocimiento de todos los parajes y el levantamiento de los planos costeros de la región, la observación discreta y verídica de los pobladores, indios o extranjeros que se hallen en tales latitudes, y la toma de posesión de "cualquier distrito ventajoso"; el trato de las tripulaciones, benévolo hasta donde sea posible, se hace notar:

"como no todos han servido al Rey, y por consiguiente no están acostumbrados a seguir el exacto método que previene la ordenanza, procurará suavizar la ejecución de los castigos que imponga, hasta que enterados en el cumplimiento de la obligación se les haga capaz de sufrir con prudencia toda la pena que les señala."¹⁸

San Blas es, durante estos años, un astillero en forma. El auge del Departamento se refleja en la construcción de varios bajeles, la carena de otros, reparaciones menores que se suceden. Entre 1790 y 1792 cuatro barcos son

¹⁸.- "Instrucciones secretas dadas por el comandante de San Blas don Juan Francisco de la Bodega y Quadra al teniente de navío don Francisco Eliza, comandante de la fragata *Concepción* y de los buques *Filipino* y *Princesa Real*, como asimismo comandante de Nutka, 28/1/1790 [Cárdenas II: 59-62].

construidos en el puerto: la *Santa Rosa*, alias la *Valdés*, de 139 toneladas; las goletas gemelas *Mexicana*, *María Santísima de la Asunción*, y *Sutil*, *Nuestra Señora del Carmen* de 46.6; y el *Activo* de 195.2.¹⁹ Bodega siempre está pendiente de los avances que se tienen con ellos. Tres de los cuatro barcos son aprovechados en los servicios del puerto y las exploraciones; la *Valdés*, que representa la excepción, permanece en Filipinas tras su envío el 13 de agosto de 1790 a cargo del alférez de navío don Cosme Bertodano para Cavite, con pliegos del Real Servicio: nunca regresa.²⁰ Como se sabe, las goletas *Sutil* y *Mexicana*, al mando respectivo de los capitanes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés son destinadas por Malaspina para realizar una verdadera “discección” de la costa alta americana, en viaje pro demás ambicioso.

Comisión de límites, 1792

La “comisión de límites” es la tercera expedición de altura hacia el septentrión que Juan Francisco acomete en tanto vive en San Blas. El noroeste es ya conocido. Desde el 28 de octubre de 1790 las Cortes de España e Inglaterra acuerdan dirimir la cuestión de límites de la costa americana entre ambos países en Nutka. Poco después, 11 de diciembre inmediato, Carlos IV extiende la Real Orden en que avisa al virrey peruano el traslado obligado a cumplir, de una fragata desde El Callao a Acapulco, en apoyo de la citada comisión. Desde luego, fija la línea divisoria de los territorios en pugna en los 48° de latitud norte; arriba de ella, los ingleses; debajo, los españoles. Para activar el intercambio de avíos, el rey permite en enero de 1791 el comercio por cinco años a Diego Pimentel, entre el sur y San Blas. Manuel Quimper arrumba hacia Hawai, y Bodega se ve envuelto durante todo este calendario en el aprovisionamiento de las naves de Malaspina y la discusión sobre la transferencia del puerto hacia Acapulco. La *Mexicana* y la *Sutil* representan dos angustias en la vida del limeño, favorablemente resueltas. Juan Francisco, además, por un lapso de alrededor de tres meses -septiembre a noviembre de este año- visita México, para dialogar con el virrey y apresurar la expedición malaspiniana y la suya propia. Salvador Fidalgo lo suple entre tanto. Es durante esta visita cuando Revillagigedo insta a Bodega para que la *Sutil* “deba echarse al agua en enero”. La rapidez de construcción de la goleta bate los récords del astillero. El *Activo*, además, se halla listo para navegar en enero de 1792.

La expedición “de límites” se entremezcla con el desplazamiento de las goletas *Sutil* y *Mexicana*. Bodega comanda la flotilla, compuesta por la fragata *Santa Gertrudis*, proveniente del Perú en 1791 y recién reparada en Acapulco, a cuyo mando va Alonso de Torres; la fragata *Princesa*, comandante Salvador Fidalgo; y el bergantín-goleta *Activo*, comandante Salvador Menéndez Valdés. El viaje abarca

¹⁹.- Recomendamos el estudio de la tesis ya citada de Kenyon sobre la construcción naval en San Blas.

²⁰.- Cárdenas I: 161.

prácticamente un año, marzo de 1792 a febrero de 1793: en sesenta días de navegación continuada, Juan Francisco arriba con la *Santa Gertrudis* a Nutka, 10 de mayo; al mes, envía a la *Aranzazú*, al mando de Jacinto Caamaño, al reconocimiento del interior del a entrada de Bucareli, y a la *Concepción* a los presidios, 13 de junio. Días después, George Vancouver y su *Discovery* encuentran a la *Sutil*: los barcos españoles e ingleses de reconocimiento permanecen en conserva en julio y, tras 87 días de exploración minuciosa de la costa, las goletas fondean en Nutka. Vale recordar que han rendido buena faena y que, de su fabricación primera, han abundado las quejas contra Manuel Bastarrachea, el constructor de San Blas, no obstante la defensa que éste emprende sobre la hechura de los barcos. Las exploraciones demuestran la inexistencia del paso del noroeste a partir del estrecho de Juan d Fuca. Como la corte española no se conforma con la cesión íntegra o abandono del establecimiento de Nutka, y Bodega desconoce tal determinación, Revillagigedo tiene que enviar sin pérdida de tiempo a la pequeña goleta *Santa Saturnina* para que se cumplan la Reales Ordenes si todavía hay manera. En las discusiones, Vancouver muestra su intransigencia; Juan Francisco decide, ante la inflexibilidad del británico, que se suspenda la entrega de Nutka hasta tanto se informa a ambas Cortes lo tratado y controvertido por sus representantes. Y es que Vancouver desea que el límite real corresponda al puerto de San Francisco. Salvador Fidalgo permanece en Nutka con la *Princesa*; el resto de los barcos son despachados a San Blas, y Bodega viaja a Monterrey en el *Activo*. Vancouver lo alcanza allí con los dos buques de su expedición, *Discovery* y *Chatam*. Mientras Vancouver permanece en el fondeadero californiano, Bodega lo trata con toda amabilidad y le facilita los auxilios que solicita. Al despedirse los comandantes, Vancouver se dirige el 17 de enero de 1783 hacia las islas Sandwich tras varios días de navegar en unión voluntaria, y Juan Francisco, que en el *Activo* se desprende de Monterrey el 14 de este mes y año, rinde su dilatado viaje en San Blas el 1 de febrero inmediato. Se nota cansado, envejecido por la tensión y la ardua labor diplomática cumplida.²¹

Telón

Para Bodega, prácticamente cae el telón tras la “comisión de límites”. El 23 de febrero de 1793, desde Tepic, señala a Revillagigedo que son muy pocos los pilotos con los que cuenta el puerto de San Blas para el desempeño de las atenciones obligadas, y que ya no pueden resistir la fatiga porque se les emplea todos los años sin descanso, por lo que solicita vengan de La Habana cuatro más para que alternen. Adjunta la lista de pilotos²² presentes en el apostadero. El 15 de mayo siguiente se le

²¹.- Ibídem, varias páginas.

²².- José Camacho, José de Cañizares, Gonzalo López de Haro, José Tovar, Salvador Menéndez -o Meléndez-, Juan Kendrick, José María Narváez, Juan Pantoja, Esteban Mondofia, Juan Martínez de Zayas, Juan Carrasco y José Verdía. AGNM, Provincias Internas, 3, ff. 316-

informa sobre la imposibilidad para facilitarlos.

Sin reponerse del todo, previamente solicita licencia el 23 de marzo; pero el 9 de abril manifiesta que, por las circunstancias del día -contienda de España contra Francia-, está decidido a no utilizarla a pesar de que se le ha concedido, "entre tanto se serenán los fundados recelos que hoy se tienen de la guerra".²³ La conflagración, en efecto, estalla el 19 de junio inmediato; debido a que él empeora, recurre a Manuel Quimper para que le asista como ayudante. Tal parece que el 3 de noviembre escribe sus últimos informes oficiales; sin firmarlos, y asistido por quien entonces es capellán de San Blas, presbítero Alejandro Jordán -clérigo previo en las embarcaciones-, es trasladado a Guadalajara. Muere, y Jordán actúa como albacea de sus pertenencias; a Francisco de Eliza le son entregados los documentos que conserva; así lo externa el 23 de octubre de 1794: "quedan en mi poder los cinco libros borradores de cartas y el legajo de oficios y partes en 24 piezas". Jordán explica que en total son 62 los planos que lega y que, además, Eliza "se halla con noticia cierta de un paquete de las cartas y descubrimientos practicados en el próximo año de 1793 por el comandante de la expedición inglesa don Jorge Vancouver en las costas del continente noroeste de América e islas adyacentes, que en obsequio remitió a don Juan de la Bodega por conducto de don Antonio Gragera, comandante del presidio de San Diego, incluyendo también una copia de la correspondencia que tuvo con el gobernador interino de aquella península don José Joaquín de Arrillaga, pidiéndole su dictamen."²⁴

Desaparece un comandante ejemplar. Según Pedro López González, reconocido historiador nayarita, los restos de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, trasladados a la capital del virreinato, descansan en la Catedral Metropolitana de México. No lo hemos podido constatar. ¿Exactamente dónde? De pensar bien, no resulta de tanta importancia el dónde se hallen: sus hazañas recorren las aguas del Pacífico, y dos siglos no han borrado su presencia en el puerto sanblasense. El auge de San Blas es, en la mayor parte, obra del comandante Bodega. Asesor de Revillagigedo, planea, refuerza, acciona. Hombre de dinamismo constante, distínguese sobremedida por estar dotado de un gran poder de organización, una devoción hacia el deber, un don de gentes especial para manejar a su personal. Su vida, fraccionada entre Perú, la Península y la Nueva España, pertenece más a ésta, si se toma en consideración que en ella permaneció de 1774 a 1794, excepción hecha del intervalo de seis años de residencia suya en España.²⁵ Las idas a El Callao deben considerarse como desplazamientos relativos derivados de comisiones asignadas en provecho de

321[Cárdenas I: 166].

²³.- Bodega a Revillagigedo, Tepic, 9/4/1793. AGNM, Provincias Internas, 3, f. 364.

²⁴.- "Sobre entrega de órdenes y documentos respectivos a la Comandancia de Marina de San Blas que ha de hacer entrega el Presbítero don Alejandro Jordán, albacea del difunto comandante don Juan de la Bodega, 1794". AGNM, Provincias Internas, 89, f. 340 en adelante.

²⁵.- Cárdenas I: 165.

San Blas. El puerto nayarita representa su centro de operaciones durante catorce años, la tercera parte -aproximadamente- de su vida, y alrededor de la mitad de su existencia activa. De allí que nos atrevamos a considerarlo limeño-mexicano. Lo dicho: con afán, con desvelo, con amor y entrega, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, marino fiel, es caballero enorgullecedor de los mares que navega y las misiones que cumple. Honor a quien honor merece. El homenaje rendido en estas fechas es de extrema justicia. Ni duda cabe: si Juan Francisco vive sus mejores años en San Blas, San Blas vive sus mejores años gracias a Juan Francisco.

El almirante Manuel Blanco Encalada y el cuidado de la región del Maule: 1848

Gilberto Harris Bucher¹

Este importante documento, evacuado en 1848 por Manuel Blanco Encalada, a la sazón titular de la Comandancia de Marina, motivaría una especial preocupación del ministro del ramo en los años 1849 y 1850. En verdad, no podía ser de otra manera considerando que Blanco Encalada en un escrito profundo aunque jalonado por un fárrago de disposiciones legales contenidas en los códigos coloniales, se ocupó de las depredaciones ecológicas que afectaban a bosques y montes, especialmente en la zona del Maule. Por otra documentación sabemos que el ministro Pedro Nolasco Vial, a raíz del documento labrado por el primero, llegaría a expresar la urgencia en poner coto a la explotación indiscreta, a la destrucción de los bosques, en suma a los embates del hacha y del fuego, destacando la vital importancia de bosques y montes en la arquitectura civil y naval;² empero, un año más tarde plañideramente informaba a las Cámaras que nada se había hecho sobre el particular.³

Del escrito de Blanco Encalada se infiere que su real preocupación era proteger la construcción naval, considerada por muchos como un “ramo indispensable de la marina nacional”.

Sin embargo, de diversos frentes documentales se desprende que precisamente esa actividad, muy arraigada en la zona maulina, producía la depredación que se quería evitar. En efecto, la actividad de los astilleros de Constitución, desde su fundación por Santiago Oñaderra en 1794 hasta 1834, derivó en la construcción de la friolera cifra de 298 embarcaciones (fragatas, bergantines, goletas, balandras, lanchas y botes), que representaban un total de 8,876 toneladas, en las que el empleo de madera era indispensable;⁴ entre 1835 y

¹.- Profesor de Historia de Chile en las Universidades de Playa Ancha y Marítima de Chile. Miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

².- Memoria del Ministro de Marina 1849 (en adelante MMM): 395 y 396

³.- MMM 1850: 612

⁴.- Razón general de todos los buques de vela y remo construidos en los astilleros de

1848 serían fabricadas otras 235 naves con 4,932 toneladas.⁵ Es mas, durante 1849 y hasta mayo de 1850 se construyeron allí otras 15 embarcaciones que involucraron 3,212 toneladas.⁶ Siguiendo este hilo conductor mencionemos que en los astilleros y varaderos ubicados en Valparaíso se construyeron, entre 1845 y 1849, seis buques, catorce lanchas y dieciséis botes -también con maderas de la región que nos ocupa-, a lo que cabría agregar las reparaciones efectuadas a docenas de buques.⁷ En fin, entre 1850 y mayo de 1851 se habían reparado y careado allí un total de 445 embarcaciones.⁸

Más importante aún, en 1855 Juan Duprat, constructor naval del Estado,⁹ sería comisionado para adquirir maderas precisamente en la región de Constitución.¹⁰ Luego de practicar reconocimientos para el corte de las montañas de Espino, Las Cañas, Cruz de Piedra, Los Pozones, La Piedra Rosada, El Guapi, Pellegue, Chovillen, Tegualemo, Ramadilla y Cerro Pelado, contrataría el corte de 3,434 "piezas de construcción naval magníficas", procedentes de Talca, Curinipe y Maule¹¹.

El llamado de Blanco Encalada fracasaría rotundamente, explicable quizá, precisamente, por la gran importancia que siempre tuvo, durante el siglo XIX, la construcción y reparación naval en un larguísimo litoral que hacia 1860 era transitado por 7,474 embarcaciones oficialmente empadronadas.¹² La tala de los bosques y montes era inevitable. Sirvió de sostén para hacheros, carpinteros de ribera y Bahía, calafanes y constructores. Incluso nuestras maderas, casas, lanchas, muebles, carruajes, escobas, serían conocidas en California,¹³ Perú,¹⁴ Mendoza¹⁵ o San Juan.¹⁶

Constitución desde 1794 hasta 1835, ANCh, Ministerio de Marina, vol. 220.

- 5.- Informe de M. Azagra. Constitución, 3/1/1849, ANCh, Ministerio de Interior, vol. 249.
- 6.- MMM 1850: 612. En 1854 existía en Constitución trece constructores de buques y lanchas, los oficiales de carpintería, aprendices y calafates sumaban 122 personas. Informe de José Corral, Gobernador Marítimo de Maule. Constitución, 5 de mayo de 1854, en ANCh, Ministerio de Marina, vol. 111.
- 7.- MMM 1849: 394.
- 8.- MMM 1851: 412.
- 9.- En 1845 Juan Duprat fue contratado para establecer un astillero y varadero en Valparaíso, establecimiento que teóricamente construiría 8 buques al año; en la contrata protocolizada se establecía que por espacio de 8 años no podía establecerse otro astillero y varadero en Valparaíso. Contrata entre el Fisco y Juan Duprat y Compañía. Valparaíso, vol. 72.
- 10.- Instrucciones que deberá observar el constructor naval Juan Duprat. Santiago, 21/3/1855, MMM 1855: 441.
- 11.- Informe de Juan Duprat al Ministro de Marina. Santiago, 15/5/1855, MMM 1855: 442-444.
- 12.- Informe de Buenaventura Martínez (Coquimbo); Informe de Pedro Martínez (Valparaíso); Informe de Santiago Rugg (Constitución); Informe de Juan Bartholin (Coronel); Informe de Luis Huilee (Corral); Informe de Miguel Hurtado (Ancud), todo en inevitable. Sirvió de sostén para hacheros, carpinteros de ribera y bahía, calafates y constructores.
- 13.- MMM 1860: 216 y ss. Contrata entre José Guevara y Valentín González, Valparaíso, 17/2/1849, ANCh, Notarios de Valparaíso, vol. B3; el segundo comprometíase a llevar a California dos casas de madera "empaquetadas" a cambio de \$ 400, consignándose el empleo de roble

APÉNDICE

Relacion de Manuel Blanco Encalada al ministro de Marina, 1848.

Uno de los deberes que me impone la Ordenanza de Marina, y al que doy mucha importancia, es el cuidado y población de los montes por la influencia que su conservación ejerce en los destinos de la marina y a la navegación. Hasta el día, la grande extensión que ocupan nuestros bosques en el territorio de la República, se extremada abundancia, han hecho mirar con poco o ningún cuidado su indiscreta explotación; pero la obra de destrucción es tan rápida, la reproducción tan lenta, que al fin ha llegado el caos, en mi concepto, de poner en vigor, respecto de ciertos lugares y de ciertas maderas, las leyes que en protección de los montes existen en los códigos españoles.

Me ha inducido principalmente a llamar la atención del Gobierno sobre este asunto, la alarma que ha difundido en la clase dedicada a la arquitectura y a la construcción naval, la noticia del establecimiento de hornos destinados a la fundición de cobre con leña sobre las márgenes del Maule; aunque ignore yo los términos del permiso concedido con este objeto, aunque ignore precisamente el lugar donde esos hornos van a establecerse y la extensión del perjuicio que ellos pueden inferir a nuestros bosques, aunque suponga que al Gobierno pueda ocultársele la importancia que para la Marina en los que están situados a orillas del Maule, he creído que no debía trepidar en presentar a V.S. mis observaciones sobre este punto.

La arquitectura, la Marina e infinitas industrias buscan en el producto de los bosques alimento que nada es capaz de reemplazar cuando ellos falten. Para el Estado, en ellos están los elementos de protección, de seguridad y de gloria; para el comercio, los medios de transporte y de cambio. Esto es tan serio y tan cierto, que no puede ocultarse a

y pellín. Al parecer la remisión de viviendas prefabricadas a ese punto tuvo bastante importancia. El historiador Eugenio Pereira Salas refiere que ese expediente fue utilizado para subsanar la problemática carencia de casas; más, la abundancia posterior debe de haber dado por tierra con aquella curiosa especulación. Vid, *Bibliografía chilena sobre el Gold Rush en California* (Santiago, s.f.): 4 anexo.

- 14.- En 1852 el bergantín *Valparaíso*, naufragado a la cuadra de Pisco, transportaba hacia El Callao una gran partida de maderas desde Chile. Cipriano Romás al Ministro de Marina. Ministerio de Marina, vol. 91; en 1861 ocho lanchas fabricadas en astilleros chilenos fueron trasladadas al Perú. F. Contreras al Ministro de Relaciones Exteriores. Callao, 5/9/1861, ANCh, Ministerio de Relaciones Exteriores. vol. 114 en 1869 muchas lanchas construidas en Constitución fueron compradas por empresarios peruanos para destinarlas al carguio de guano en las islas de Guanape. Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina, trasmitiendo informes del Encargado de Negocios de Chile en Perú. Santiago, 16/12/1869, ANCh, Ministerio de Marina. vol. 220.
- 15.- Informe de Nicanor Zenteno. Mendoza, 8/5/1872, en Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores (1872), p. 72, con indicaciones para el período 1866 - 1871.
- 16.- Informe de Antero Barriga. San Juan, 22/6/1872, en Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores (1872), p. 409, con indicaciones para el primer semestre de 1872.

una administración centralizada, que por lo mismo tiene en sí, con la vista del conjunto de las cosas, la fuerza y la autoridad necesaria para encaminar la explotación de nuestros bosques en ciertos parajes de la República, en el sentido de los intereses del comercio, de la marina y de la agricultura misma, que mal puede avenirse con su extinción indiscreta y completa.

Esta Comandancia General no se halla en aptitud de apreciar la extensión que en el día ocupan nuestro bosques, ni la que abraza lo que el fuego y el hacha han derribado; pero ella teme fundadamente, que la negligencia, la tolerancia extremada, la licencia, puede decirse, que en este ramo existen, concluyan con los montes cercanos al mar y sobre los ríos, accesibles por lo mismo a la marina y que precisamente son los que debemos proteger, y dejen intactos y cerrados a la labranza los bosques interiores que más indiferentes son al comercio y a la marina.

El Gobierno Supremo, sin salir de la esfera que le señalan las Leyes, sin atacar en los más mínimo el respeto a la propiedad que la Constitución asegura, tiene en su mano los medios de reprimir los abusos que amenazan la extinción de nuestro montes en ciertos lugares. La ley 1., tit. 27 lib. 7 (- de la-) Novísima Recopilación prescribe la manera como han de explotarse, talarse y cortarse los montes y plantíos pertenecientes a los pueblos, y por Real Cédula de 1632 se hizo extensiva esa disposición a los dueños de montes particulares.

Las leyes 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 (y) siguientes imponen deberes y responsabilidades a los encargados de velar en la explotación discreta y conveniente de los montes. La ley 12 del mismo título y libro habla ya de los montes y plantíos para la fábrica de navíos, y la ley 13 siguiente revela el interés y atención que merecen por nuestras leyes los montes que tuvieren aguas vertientes al mar y disposición de conducirse las maderas a los astilleros. La ley 14 inmediata contiene la Real Ordenanza para el aumento y conservación de montes y plantíos. Otras leyes siguen a esta que reglamentan la exploración; pero las que tienen una aplicación inmediata al caso que motiva esta nota, son, la ley 22, tit. 24, lib. 7; que contiene la Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de marina, Ordenanza en que se produciría con esmero el cuidado y conservación de los montes situados en la inmediaciones del mar y río navegables, en distancias en que pueda facilitarse su conducción a las playas, sin excluir los de los particulares, poniendo todos estos plantíos a disposición y vigilancia del Departamento de Marina y de las autoridades territoriales, y la ley 23 siguiente que es una adición a la anterior. En esta Ordenanzas, hallo yo, Señor Ministro, cuanto podemos necesitar para salvar nuestros montes inmediatos al mar y la Maule, de una completa destrucción, y sobre ella llama la detenida atención de V.S. las leyes 22, 23, 24, inmediatas, expresan la remuneración del valor de los árboles de los particulares que emplee la marina. En la ley 27 hallamos que abolida la marcación de los árboles con destino a la marina como inútil, y aún perjudicial a la verdadera vegetación, fomento y conservación; para evitar estos inconvenientes y conseguir el surtido necesario de maderas para los arsenales, se determinaba por Real Ordenanza de 1799 que se considerasen como marcados y reservados para la marina todas las especies de pinos, torcidos o derechos de que hace aquella uso, aliso, nogales, fresnos, olmos, álamos negros y blancos de seis pulgas de diámetro para arriba, y de ocho los robles, quexigos, encinas y alcornoques; y que no habiendo producido esa medida los efectos que se esperaban, se declaraba el nuevo método

que debía observarse en los montes sujetos al conocimiento de la marina.

Siguen a estas, otras disposiciones análogas; pero no es mi objeto hacer un análisis de la legislación sobre los montes, que está muy al alcance del Gobierno, mi único fin es probar que el Estado tiene derecho indisputable a impedir el desmonte en ciertos lugares, de otro modo que el que permiten las leyes expresas de la materia que son principalmente 22 y 23, ti. 24, lib. 7. de la Novísima Recopilación variando su aplicación únicamente en lo que respecta a los funcionarios encargados de proteger los bosques, que se hallan substituidos, en nuestro actual régimen con otros análogos.

El asunto en mi concepto es sencillo; fácil es al Gobierno conciliar por ahora el respeto que merece la libertad industrial, con la discreta conservación y mantenimiento de libertad de la licencia, la útil explotación del desperdicio y asegurar al país sus elementos de poder naval y de prosperidad mercantil y a lo pueblos combustible permanente para sus necesidades, abrigo para su ganados y todas las ventajas que los montos proporcionan a la agricultura, a la industria, a la salubridad y a la vida.

V.S. comprende bien el alcance de la medida que propongo, y la secundaria sin duda hasta obtener un resultado favorable. Manuel Blanco Encalada.

Paita y Cobija similitudes y diferencias en el siglo XIX

William Lofstrom¹

Entre los puertos marítimos latinoamericanos de la costa del Pacífico, los de Paita y Cobija hoy en día no tienen ninguna importancia comercial o estratégica.² En el caso del segundo, ya no existe en ese lugar asentamiento humano -fue destruido por dos terremotos y un maremoto antes de la Guerra del Pacífico y el nuevo puerto de Antofagasta lo sustituyó. Aún en el momento de su apogeo, las poblaciones de ambos puertos no pasó de 5000 almas.

Sin lugar a dudas, los puertos de Valparaíso, Callao y Guayaquil jugaron papeles mucho más importantes para la economía de los tres estados costeros sudamericanos durante el siglo pasado. Sin embargo, hasta los puertos secundarios o menores desempeñaron un papel muy importante en la vida de los estados ribereños del Pacífico. En el caso de Cobija, fue la única salida soberana al mar que tuvo Bolivia, y en el caso de Paita, fue -después de Callao- el segundo puerto de importancia en cuanto al movimiento comercial y de pasajeros durante el siglo XIX. El que el gobierno de Washington mantuviese consulados en dichos puertos -en Cobija entre los años 1858-66, y en el de Paita entre 1835 y 1874- sugiere la importancia comercial y política que ambos puertos tuvieron.

Obviamente, antes de la llegada de la aviación comercial a Sudamérica, en la segunda década de este siglo, todos los puertos marítimos de la costa del Pacífico jugaron papeles claves para el movimiento de pasajeros, tanto nacionales

¹- Funcionario diplomático de carrera del Departamento de Estado norteamericano. Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente artículo fue presentado al Coloquio "América y Oceanía", llevado a cabo en Lima en 1995.

²- El presente trabajo está basado en la investigación realizada para mis libros *Cobija y el litoral boliviano; vistos por ojos extranjeros 1825-1880* (La Paz, 1991) y *Outpost of Empire: the Impact of the New England Whaling Fleet on the Socio-Economic Development of Northern Peru, 1832-65*, (Mystic, Connecticut: Mystic Seaport Museum, 1996).

William Lofstrom

como extranjeros. Un volante de la Pacific Steam Navegation Company publicado en 1871, que encontramos entre los informes enviados al Departamento de Estado por el cónsul norteamericano en Paita, indica que la empresa inglesa contaba con una flota de 33 vapores que tocaban en 25 puertos entre Panamá y Valparaíso, algunos de los cuales son poco mencionados hoy. En el caso de Paita, en el citado año, los vapores rumbo al norte desde Valparaíso tocaban tres veces por mes, y los vapores rumbo al sur desde Panamá hacían igual número de visitas. Debido a la decadencia de la industria ballenera, Paita para esa fecha había perdido algo suficiente capital para extender crédito durante largos períodos.

Fue precisamente gracias al dominio comercial de las casas extranjeras en el siglo XIX que ambos puertos se convirtieron en imanes para inmigrantes extranjeros, nueva sangre que llegó a aquellos parajes tan remotos e inhóspitos en busca de su fortuna.

En el caso de Cobija eran, en su mayoría, comerciantes españoles, franceses y de países vecinos. Muchos de ellos eran hombres que llegaron a jugar papeles de peso en la vida económica y política de Bolivia. Los portadores de apellidos tales como Arana, Aramayo, Fernández, Uriburu, Beeche, Zamudio, Michel, Lemaitre, Perú, Ibarregaray, Dorado y Monasterios hicieron sus fortunas iniciales en Cobija, para luego extender su influencia económica y social hacia el resto de la república.

En Paita, debido a la activa participación del puerto en la industria ballenera, la mayoría de los extranjeros eran ingleses y norteamericanos. Eran comerciantes en bienes marítimos, agentes para los dueños de los barcos balleneros, y un grupo muy especializado, los médicos norteamericanos encargados del hospital consular establecido en el puerto hacia 1848 para atender a los marineros estadounidenses quienes pescaban en el Pacífico. También había comerciantes ingleses y norteamericanos, tales como Higginson, Garland, Blacker y Ruden radicados en Paita.

En la mayoría de los casos, tanto en Paita como en Cobija, los nuevos inmigrantes eran jóvenes y solteros. Debido a su nivel de cultura y su holgada situación económica, lograron penetrar los círculos de la pequeña aristocracia local compuesta por burócratas, comerciantes y terratenientes. También establecieron vínculos afectivos con la población local, normalmente con hijas de otros comerciantes y funcionarios locales, y echaron raíces que aún perduran. Uno de los cancilleres que ha tenido el actual presidente del Perú, por ejemplo, es descendiente del comerciante inglés Alexander Blacker quien se radicó en Paita a mediados del siglo pasado. También conquistados por la simpatía de las criollas, dos cónsules norteamericanos destinados a Paita y Tumbes -Fayette Ringgold y Thomas Oakford- se casaron en el Perú. Respetando las diferencias de escala, este fenómeno es exactamente el mismo que ha sido estudiado en el caso de Buenos Aires, tanto para las últimas décadas del período colonial -cuando comerciantes españoles lograron penetrar las más altas

esferas de la sociedad porteña- como para el período inmediatamente posterior a la independencia, cuando comerciantes ingleses, irlandeses y norteamericanos hicieron lo mismo.

Como es de esperar, ambos puertos eran escenarios para importantes acontecimientos políticos, tanto nacionales como regionales, durante el siglo XIX. Siendo la única salida soberana al Pacífico para Bolivia, Cobija era testigo del ir y venir de los grandes personajes de la época. El Gran Mariscal de Ayacucho partió del puerto de su creación el 27 de agosto de 1828, con la herida del brazo derecho todavía supurando, después del motín del 18 de abril en Chuquisaca y la nefasta invasión peruana encabezada por Agustín Gamarra.

En 1835 el puerto boliviano fue invadido por 300 soldados peruanos, bajo el mando del coronel José Quiroga, obedeciendo órdenes de general Felipe Salaverry. De la escasa población del puerto, veinte hombres de la guarnición perdieron la vida. La aduana, la casa de gobierno, los cuarteles y las baterías del puerto fueron destruidos por los invasores peruanos, y los comerciantes huyeron del lugar, provocando una fuerte recesión en la vida económica del puerto.

Otro acontecimiento político relacionado con la tumultuosa historia de Bolivia y su vecino del norte tuvo lugar en 1858, cuando el ex-presidente peruano José Rufino Echenique llegó al puerto en un barco chileno, con una comitiva militar y municiones, para luego dirigirse a Oruro, donde pensaba entrevistarse con el presidente Linares. El común propósito de Echenique y Linares era derrocar al presidente peruano Ramón Castilla. Enterado de la visita de Echenique a Cobija, Castilla mando un vapor de guerra, el *Ucayali*, y el bergantín *Almirante Guise* a hostilizar a las autoridades del puerto.

Finalmente, en 1863 Cobija sufrió la humillación de la visita del *Esmeralda* y del *Maipú*, enviados por el gobierno de Santiago para apoderarse de la bahía de Mejillones y hacer efectivas las pretensiones de Chile sobre el litoral de Atacama. Los tres incidentes que tuvieron como escenario al puerto de Cobija muestran la debilidad boliviana frente al poderío militar y económico de sus dos vecinos, sin que estimulara a los gobiernos de turno en Sucre o La Paz a fortalecer militarmente su única salida al Pacífico.

Aunque la visita de Sucre a Cobija fue fugaz, el puerto de Paita fue morada durante muchos años de otro personaje estrechamente ligado a Simón Bolívar, "la libertadora del Libertador," Manuela Sáenz. Ella vivió en Paita desde 1835, vendiendo golosinas y tabaco hasta su muerte, a los 53 años, víctima de difteria en 1856. Poco tiempo antes de su muerte, doña Manuela recibió la visita de otro personaje de aquellos tiempos heroicos de la liberación sudamericana, el maestro del Libertador, Simón Rodríguez, quien permaneció algunos días en Paita antes de seguir viaje al pueblo de Amotape, sobre el río Chira, donde falleció a los 80 años en 1854.

Paita también fue morada de otro exilado ecuatoriano, el ex-presidente José

María Urbina, quien lanzó desde el puerto peruano tres fracasadas expediciones militares contra el gobierno ultraconservador de Gabriel García Moreno. Los trastornos políticos -tanto domésticos como internacionales- en los cuales el Perú se vio envuelto durante el siglo pasado, no afectaron mayormente a Paita ni a su activa vida comercial. Las invasiones chilenas de Lima que acompañaron a la guerra de la Confederación Perú-Boliviana y la del Pacífico pasaron prácticamente inadvertidas en Paita. El conflicto de 1859 entre Perú y el Ecuador, durante el cual la flota peruana sitió el puerto de Guayaquil, apenas impactó a Paita. Y la revolución de 1856 contra el gobierno de Castilla, iniciada en Arequipa, solo repercutió en Paita cuando tres naves de la Armada Peruana, cuyos jefes estaban comprometidos en la revuelta, tomaron brevemente las ciudades norteñas de Trujillo, Lambayeque, Paita y Piura.

Diferencias

Existen marcadas diferencias en el sentido y el contenido del flujo económico que conocieron los puertos de Paita y Cobija durante el siglo XIX. Empezando a fines de la década de los 20, y durante sus breves 54 años de existencia como puerto boliviano, Cobija se convirtió en una salida importante de productos de alto valor y relativamente poco peso o bulto. Las más importantes exportaciones de esta época eran plata, oro, cobre, pieles finas, lana y estaño. Cobija también fue testigo del "boom" menor de guano que acompañó a la bonanza guanera peruana en este período.

Solamente el guano y el cobre eran producidos en el contorno del puerto o su espacio económico inmediato. El cobre se extraía de la minas cercanas de Gatica y Tocopilla. En el año 1864, por ejemplo, según cifras de la aduana del puerto recopiladas por un viajero canadiense, Bolivia exportó 438.000 quintales de cobre y concentrados de cobre, cuyo valor en dólares estadounidenses de 1990 sería de aproximadamente 368 millones. En el mismo año, y según la misma fuente, Cobija exportó el equivalente de 286 millones de dólares de 1990 en monedas de plata. Dichas exportaciones, sumadas a un flujo significativo de productos importados que ingresaron a Bolivia por Cobija, dio lugar a un movimiento comercial significativo, y dio al pueblo una liquidez económica y un lujo comentado por más de un viajero extranjero.

La época de bonanza de Cobija no duró mucho, sin embargo, y solamente después de su ocaso como puerto, entra en vigor la producción argentífera de Caracoles y la de nitratos de Atacama, producción esta que sí reportó enormes riquezas para los inversionistas chilenos y extranjeros.

En marcado contraste con el puerto boliviano, Paita exportaba muy pocos productos de alto valor y poco bulto como metales o minerales. Tampoco sirvió Paita como puerto de salida para productos traídos desde lugares muy lejanos del espacio económico norperuano, como fue el caso de Cobija. El mercado no lo justificaba. Casi todo lo que se exportaba por Paita fueron frutos de la comarca,

tanto materias primas como algunos productos elaborados.

También, a diferencia de Cobija, los comestibles, el agua potable y la leña eran rubros muy importantes en la economía paitena y del puerto vecino de Tumbes. La documentación anecdótica demuestra claramente que el comercio del agua potable, que en el caso de Paita provenía del río Chira para abastecer al puerto y a las embarcaciones, era muy importante. Lo mismo se puede decir de la producción de comestibles y leña que se llevaba de los valles de Chira y Piura. Los barcos balleneros compraban grandes cantidades de leña para alimentar los hornos de reducción de grasa de ballena a bordo, y para la cocina.

Nos es imposible fijar un valor para el agua potable y la leña que pasaron por Paita durante su período de mayor auge económico, el “boom” ballenero de 1832-65. Sin embargo, la documentación existente en archivos estadounidenses especializados en la historia de esa importante industria nos permiten llegar a un valor aproximado para los comestibles que Paita vendió al mundo.

Según los informes consulares norteamericanos para este período, más de 1500 barcos balleneros del norte tocaron en Paita entre 1832 y 1865. Los recibos para compras de comestibles que encontramos en los archivos de New Bedford Whaling Museum y del Sharon Whaling Museum, que representan un 6% de las posibles transacciones durante este período, indican que cada barco compró un promedio de 2000 dólares de 1991 en comestibles cada vez que estuvo en puerto. De allí sacamos que, con un promedio de 45 visitas anuales durante este período, ingresaron al mercado de Paita cada año por concepto de compras de fruta, carne y verduras unos 145000 dólares de 1991. Aunque no es una gran fortuna en comparación con el enorme valor del aceite que producía la industria ballenera vinculada al puerto, para los pequeños agricultores de los valles del Chira, sí era una suma cuantiosa. Nos atrevemos a afirmar que aquel mercado menor de comestibles favorecía a los pequeños chacareros de la región piurana y les permitió defender la tenencia de sus pequeñas chacras contra las constantes presiones de los grandes terratenientes del algodón, que como veremos llegaron a ser actores importantes en la economía de Paita después del auge ballenero.

En realidad, a lo largo de la historia de la vida económica de Paita y de su comarca la producción y exportación del algodón jugó un papel preponderante. Los archivos coloniales y los relatos de algunos viajeros del siglo XVIII mencionan la exportación de algodón reiteradamente, pero su producción y exportación cobró niveles realmente importantes solamente hacia mediados del siglo pasado, concretamente durante la Guerra de Secesión en los Estados Unidos, cuando se interrumpió el envío de algodón estadounidense, produciéndose una especie de “hambruna” algodonera en Europa. La respuesta peruana a esa escasez de algodón en las plaza de Europa fue inmediata y contundente. En 1862, apenas meses después del estallido del conflicto norteamericano, Paita exportó 3300 quintales de algodón a

Europa como experimento. Dos años después esa cifra se había aumentado a 41000 quintales. También hablan los informes consulares de la exportación de cascarilla, orchilla, condurango y ratany de Paita, todos productos naturales utilizados en la medicina y en la industria textil.

También, a diferencia de Cobija, Paita exportó durante el siglo pasado importantes cantidades de productos ya elaborados, tales como jabón, cordovanes, sombreros de paja, lona, y sogas de cabuya. Hacia mediados del siglo, según un informe del cónsul norteamericano, solamente los sombreros de paja tejidos en Catacaos y exportados vía Paita tenían un valor anual de ochocientos mil dólares de 1991.

Paita también exportó mano de obra durante este periodo, hombres para integrar las tripulaciones de los barcos balleneros, sobre todo hacia el final del auge de la industria, cuando resultaba cada vez más difícil reclutar a jóvenes norteamericanos para el duro trabajo de la caza de ballenas. Al mismo tiempo, artesanos paitaños aportaron su mano de obra para la reparación de muchos de los barcos que tocaron en el puerto. Aunque no había astillero, la bahía de Paita es tan protegida y mansa que se puede emprender reparaciones importantes sobre los cascos de los barcos, sin sacarles del agua. Finalmente, en el rubro de las exportaciones importantes del espacio económico de Paita durante el siglo XIX, cabe mencionar el petróleo. Las primeras remesas de petróleo peruano salieron de Paita a principios de la década de los 70, pero ese rubro de la economía norteña no llegó a ser realmente importante hasta principios del presente siglo.

Los dos puertos analizados también se diferenciaban en cuanto al volumen y naturaleza de sus importaciones. Como hemos visto, mientras que Paita exportaba grandes cantidades de agua, comestibles y leña; casi todo lo que se consumía en el puerto de Cobija, lo más elemental para la supervivencia humana, así como también el forraje para las acémilas, era importado. El grueso de los comestibles venía de Valparaíso. Resultaba ser demasiado costoso traer comestibles a lomo de mula desde los valles interiores de Bolivia o el noroeste argentino. La excepción a esta regla era el ganado vacuno traído desde Salta y Tucumán.

Medidos en términos de su valor comercial, el grueso de las importaciones a Cobija consistía en productos manufacturados de Europa y América del Norte, artículos de lujo, de gran valor y relativamente poco bulto. Pero no eran todos bienes de consumo.

También recibió el puerto boliviano algunos artículos que hoy llamaríamos bienes capitales, destinados a mejorar el nivel de vida e incrementar la productividad en el puerto. En este rubro señalamos las destilerías o alambiques de agua potable instalados por capitalistas chilenos hacia 1861 para remplazar los pequeños manantiales que abastecían el puerto, cuya agua era inadecuada. Otro rubro importante de importación eran las herramientas e insumos -sobre todo grandes cantidades de

carbón mineral chileno- para las primitivas refinerías de cobre que se instalaron hacia mediados del siglo en Gatica y Tocopilla. Un viajero extranjero vio 14 hornos en Tocopilla en 1861, más algunos en Gatica y aún en Cobija.

Finalmente, en este rubro de bienes capitales incluiríamos a los edificios prefabricados de madera de origen norteamericano y chileno que llegaron en algunos buques y ayudaron a dar al pequeño puerto un toque cosmopolita.

Fuentes no tradicionales - A manera de conclusión

El investigador acostumbrado a bucear profundamente en un repositorio colmado de documentación, a trabajar con una abundante y variada materia prima, no debería emprender la tarea de hacer historia regional. Los papeles que uno está acostumbrado a manejar -archivos notariales y eclesiásticos, libros de cuentas nacionales, informes gubernamentales, correspondencia oficial- raras veces existen en suficiente cantidad para poder formar una visión completa de aquellos espacios satelitales que integraron la totalidad nacional en el siglo pasado.

Los interesados en temas regionales tienen que acudir a otras fuentes para satisfacer su curiosidad. Una curiosidad que nace al darnos cuenta que un villorrio de tan poca importancia intrínseca como Cobija sirviese como embudo para la exportación e importación de millones de dólares de productos cada año; que un paraje desde todos puntos de vista aislado, caro e incómodo -como fue Paita-, sostuviese una significativa población extranjera durante la primera mitad del siglo pasado. Entre estos se encontraba un joven de Massachusetts que en 1839 administraba una plantación algodonera cerca de Paita, justo en el momento de mayor xenofobia por parte de las autoridades peruanas y por lo menos 20 años antes del inicio de la producción en escala masiva de algodón para el mercado europeo. O, finalmente, esa curiosidad que nace del descubrimiento de la existencia, en Paita, de una institución hasta ahora desconocida en los anales de la historia latinoamericana, el Hospital Consular Norteamericano de Paita.

Las respuestas a estas y muchas otras preguntas no se encuentran en archivos tradicionales centrales. A veces simplemente no hay respuestas. Sin embargo, uno puede aproximarse a un entendimiento de dichos fenómenos, y del papel que jugaron estos aislados centros poblados -como lo fueron Cobija y Paita durante el siglo XIX- mediante el uso de fuentes no tradicionales. En cuanto al presente trabajo, las investigaciones llevadas a cabo sobre Paita y Cobija se concentraron en las tres siguientes fuentes:

a) Informes Consulares Norteamericanos. Desde los albores del siglo XIX y hasta principios del presente, el gobierno de Washington mantuvo consulados en unos 50 puertos latinoamericanos, sin incluir a las islas del Caribe. En la costa del Pacífico -desde Talcahuano en Chile hasta Monterrey en Alta California- había 17 consulados norteamericanos, muchos de los cuales estaban ubicados en lugares que

hoy día tienen poca o ninguna importancia, como Paita y Cobija. Los informes consulares, disponibles en microfilm a través de un catálogo publicado por el Archivo Nacional, en Washington, contienen información valiosa sobre el movimiento de buques de bandera norteamericana, sus cargamentos, el lugar de origen de los productos, y sus valores. También dan una idea, menos precisa por cierto, de los productos de exportación que dichos barcos llevaban, su valor, y su destino.

Además, muchas veces los cónsules informaban sobre la situación política del país, dándole una óptica local muy particular y valiosa, así como algunos incidentes que formaron parte de las complejas relaciones internacionales de dichos países, vistas también desde una óptica regional. Algunos cónsules redactaron informes especiales para Washington, sobre toda acerca de oportunidades comerciales, medios de transporte, comunicaciones, y recursos naturales. Finalmente, de vez en cuando uno descubre una verdadera joya histórica, como por ejemplo el breve bosquejo psicoanalítico del dictador teocrático ecuatoriano, Gabriel García Moreno, escrito por un médico y cónsul norteamericano en Paita, quien viajó al Ecuador para estudiar sus volcanes como posible fuente de energía térmica.

b) Relatos de Viajeros. Los descubrimientos de los viajeros del siglo XIX, sobre todo aquellos provenientes de los países del norte -para quienes todo el continente americano y sus habitantes eran un sin fin de exotismo y excentricidades- también son una herramienta valiosa para quienes quieran profundizarse en historias regionales. En el caso de Cobija, he encontrado a lo largo de muchos años de búsqueda, diez relatos de viajeros que aportan elementos valiosos a la formación de la historia regional. Los autores son franceses, norteamericanos, ingleses y un canadiense. Seguramente hay algunos que no conozco. El último, editado en 1881, viene a ser el epitafio de Cobija, ya destruido y abandonado.

En el caso de Paita, he encontrado hasta la fecha dieciséis relatos de viajeros extranjeros que contienen datos valiosos sobre la historia política, económica y social del puerto. En algunos casos, los comentarios -por más anecdóticos que sean- suplen una falta absoluta de información documentada sobre una faceta clave de la historia regional.

Tal es el caso, por ejemplo, en la cuestión de la prostitución en el puerto de Paita. Los informes consulares son mudos sobre el tema, a pesar de su obvia importancia económica. No existen archivos locales -como es el caso en algunos países más desarrollados- que pudiesen arrojar luz sobre la cuestión. Y poco dicen los viajeros sobre asunto tan delicado. Sin embargo, la lógica nos dice que un puerto donde tocaban un promedio de 45 balleneros por año, cada uno con 20 a 30 tripulantes, tenía que haber tenido una población bastante activa de prostitutas. Ante este problema informativo, el comentario de un oficial de una fragata francesa en 1824 por lo menos ratifica las sospechas del investigador. El oficial dijo que, de todas las mujeres chilenas y peruanas que había conocido durante el crucero, las paitañas eran las

menos inhibidas, de movimientos “voluptuosos,” de brazos y cuellos desnudos, quienes “soñaron, pensaron y respiraron sobre nada más que el amor.” Con un buen sentido de humor el francés habla de la sangre fría de las hijas del capitán del puerto, Panchita y Jesusa, al defenderse de los avances amorosos de los marineros ingleses, franceses y norteamericanos. Y agrega que una prima de ellas, al encontrarse huérfana, se vio obligada a “traficar abiertamente con sus encantos.”

c) Fuentes Genealógicas. El desarrollo de la historia regional de lugares como Paita y Cobija, que sirvieron de imán a muchos aventureros extranjeros, también se facilita utilizando los recursos de los genealogistas. En el caso de Paita, donde estuvieron presentes muchos norteamericanos, aproveché de la biblioteca genealógica de la Sociedad de las Hijas de la Revolución Americana, en Washington, para descubrir maravillas de información sobre el entorno familiar de algunos yanquis vecinos de Paita. Tal es el caso del segundo cónsul en el puerto, el médico Fayette Ringgold. Vástago de ocho generaciones de aristócratas y terratenientes del estado de Maryland, cuyo primer ancestro norteamericano se radicó en la bahía del Chesapeake en el año 1650, Ringgold llegó a Paita en 1852, desde Arica, para encargarse del Hospital Consular, y se casó con la hija de un comerciante local.

Tal es también el caso del pionero yanqui del cultivo del algodón en Paita, Frederick Dorr, nacido en Boston en 1808, y descendiente de una familia marítima muy distinguida. Su abuelo paterno, Ebenezer Dorr, era miembro del Comité de Correspondencia de Boston, la entidad patriótica que encabezó la resistencia contra la autoridad inglesa antes del estallido de la revolución norteamericana. Ebenezer también participó en el famoso Boston Tea Party. El joven Frederick llegaría al Perú en una misión infructuosa para recuperar un barco de la familia que había sido apresado por las autoridades locales en 1823, supuestamente por haber violado el reglamento de comercio, y se quedó más de 20 años, víctima como otros tantos forasteros del encanto latinoamericano.

América y Oceanía

en el juego de las potencias marítimas,

(siglos XVIII y XIX)

Jorge Ortiz Sotelo¹

Como es conocido, la exploración del Pacífico tuvo dos etapas más o menos definidas: la época de los descubrimientos (siglos XVI al XVII) y la época en que las grandes potencias comenzaron a aparecer y a influir en la región (siglos XVIII y XIX). Conforme lo indicara en una conferencia pasada, en ambas etapas le cupo un papel al Perú.

En la presente ponencia desearía compartir algunas ideas sobre lo que significó la segunda de estas etapas en Oceanía, en donde la presencia de británicos, franceses y norteamericanos se proyectó desde las costas sudamericanas, en el marco de planes de mayor aliento que concebían el Pacífico como una unidad.

La exploración europea del Pacífico se inició tempranamente en el siglo XVI, por obra casi simultánea de las potencias marítimas del momento: Portugal y España. Aquel mismo siglo ambas coronas establecieron algunos enclaves en el sudeste asiático, con la firme colaboración de misioneros de diversas órdenes, destacando entre ellos los jesuitas.

Inglaterra ingresó al Pacífico a finales de aquel siglo, aún cuando sólo mediante atrevidas incursiones, como las de Drake, Cavendish y Hawkins. La rebelión de los Países Bajos contra el dominio español, con el cierre de Lisboa como punto de abastecimiento de especias para las provincias levantiscas, llevó a que algunas ciudades de Holanda, Friesland y Zeelandia, despacharan expediciones marítimas para obtener las especias directamente en Oriente. Tras algunos altibajos, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales fue creada, siendo dotada con poderes supranacionales y casi absolutos, que incluían la capacidad de declarar la guerra y la paz en nombre de las Provincias Unidas. Una nutrida red de factorías fue establecida en varias partes de Extremo Oriente, con su capital en Batavia.

¹.- El autor es secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente artículo fue presentado al Coloquio "América y Oceanía", llevado a cabo en Lima en 1995.

Las tres grandes guerras anglo-holandesas del siglo XVII, de eminente carácter económico, detuvieron la creciente pujanza de las Provincias Unidas, y marcaron el ascenso definitivo inglés como potencia marítima de primer orden. Pese a ello, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales logró mantener sus factorías hasta las guerras napoleónicas,² al término de las cuales, algunas regresarían al control holandés.

Hacia mediados del siglo XVIII se conocía en forma bastante aceptable la parte del sudeste asiático, así como Filipinas y las islas aledañas. En Oceanía, se había avistado varias islas de lo que hoy se conoce como Melanesia, Micronesia y Polinesia; en 1603, un expedición salida del Callao había descubierto el Estrecho de Torres, entre Nueva Guinea y Australia; y casi cuarenta años más tarde, Abel Janszoon Tasman había navegado por el sur de Australia, encontrando Tasmania y luego Nueva Zelanda. En el extremo norte de la Cuenca, el danés Vitus Bering, junto con Chirikov y otros marinos rusos, habían cruzado desde Kamchatka hasta Alaska, cuando aún el Virreinato de Nueva España no se preocupaba de esa zona. Finalmente, en el extremo sur, recién a principios del siglo XVII se habían descubierto que existía un pasaje al sur de la Tierra del Fuego y que ésta no parte del continente Austral, cuya extensión se mantenía incierta, pensando algunos que llegaba tan al norte como Nueva Zelanda.

Esta última inquietud llevó a algunos gobiernos europeos a dedicar considerables esfuerzos por determinar la existencia de ese intrigante continente. No vamos a tratar de cada una de las expediciones que partieron con dicho fin, pero mencionaremos brevemente algunas de las más importantes.

Entre las primeras destaca la de Louis Antoine de Bouganville, quien completó la vuelta al mundo entre 1766-1769. Tras evacuar una colonia francesa en las islas Malvinas, recorrió extensamente Oceanía, realizando una primera anexión de Tahití a Francia (cosa que había hecho el inglés Wallis poco antes) y redescubriendo la isla del Espíritu Santo, encontrada por Quirós en 1603, y las Salomón, descubiertas por Mendaña en 1567. Aquel viaje contribuyó a difundir la idea del "noble salvaje", que supuestamente había sido encontrado en las islas de Oceanía. Algunos meses después de que Bouganville visitara las islas Salomón, hizo lo mismo el francés Jean de Surville, con el *Saint Jean Baptiste*, quien recaló luego en Nueva Zelanda, y arribó al Perú en abril de 1770, donde Surville encontró la muerte al voltearse el bote en que pretendía desembarcar en Chilca.³

El capitán británico James Cook exploró en forma sistemática el Pacífico

²- Jean-Paul Faivre, *L'Expansion Française dans Le Pacifique 1800-1842* (París, Nouvelles Éditions Latines, 1953).

³- John Dunmore (editor), *The Expedition of the St Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770. From Journals of Jean de Surville and Guillaume Labe* (Londres, Hakluyt Society, 1981): 271-272.

durante más de una década, empleando a partir de su segundo viaje un importante elemento: el reloj marino, inventado por Harrison, que permitió resolver el problema de la determinación de la longitud. Fueron tres viajes los que Cook llevó a cabo, entre 1768 y 1779, determinando, entre otras cosas, la exacta forma de Australia y la posición de Tahití; así como levantando una precisa cartografía de las numerosas islas de Oceanía. Asimismo, navegó tanto en el Antártico como en el Ártico, antes de fallecer en Kealakekua, Hawai, en manos de los nativos (13/2/1779).

Fueron varias las consecuencias de las expediciones de Cook. Su extenso reconocimiento del Pacífico brindó a los británicos una creciente influencia sobre los numerosos archipiélagos de Oceanía, que no sólo fueron cartografiados con asombrosa precisión, sino que sus habitantes y recursos fueron estudiados por lo que hoy llamaríamos un grupo de científicos multidisciplinarios. Los viajes de Cook también facilitaron el inicio de la explotación peletera de la costa noroeste americana, orientada principalmente hacia el mercado chino y rápidamente controlada por comerciantes norteamericanos.

Francia no quería quedarse atrás en ese juego de influencias y con tal propósito despachó una nueva expedición al mando de Jean-François Galaup de la Pérouse.⁴ Durante tres años (1785-1788), luego de tocar en Concepción y Pascua, recorrió extensas zonas del Pacífico, hasta naufragar cuando se dirigían a explorar Nueva Caledonia, Santa Cruz y Nueva Guinea. En el curso de su viaje, La Pérouse envió a Francia numerosos dibujos, comentarios y estudios sobre las islas de Oceanía y sus habitantes. Poco antes de naufragar, habían arribado a Botany Bay, en Australia, donde encontraron al comodoro británico Phillip con el primer cargamento de condenados que debían poblar dicha isla.

Este proceso no deja de ser interesante, pues obedecía a la supuesta necesidad de "limpiar" a la sociedad británica de las lacras constituidas por los convictos, que ya no podían ser deportados a sus ex-colonias en América.⁵ Varios fueron los propulsores de esa idea, entre los que podría mencionarse a Joseph Banks, naturalista en la primera expedición de Cook y presidente de la Royal Society (1778-1820). Lo cierto es que en 1787, una flota al mando del capitán de navío Arthur Phillip, nombrado gobernador de Nueva Gales del Sur, arribó a Botany Bay, estableciendo un poco más al norte la primera colonial penal, en lo que hoy es Sidney. Los buques con presos seguirían llegando a Australia hasta 1840, pero la colonia inicial se desarrolló con rapidez y apenas un año después de establecida comenzaron a aparecer balleneros británicos en la zona, en busca no sólo de dichos cetáceos sino también de focas, a las que cazaban por la piel. Hacia 1802, ya existía un tráfico regular entre Australia

4.- John Dunmore (editor), *The Journal of Jean-François de Galaup de la Pérouse 1785-1788* (Londres, Hakluyt Society, 1994).

5.- *The voyage of Governor Phillip to Botany Bay* (Sydney, Angus & Robertson Ltd., 1970): 3.

y las islas circundantes, tráfico que se extendería hacia las costas americanas en la década de 1820.⁶

Otro gran explorador del Pacífico fue Alejandro de Malaspina, italiano en el servicio naval español, quien entre 1789 y 1794, al mando de dos corbetas, visitó casi todas las posesiones españolas en este océano, así como Australia y algunas islas como Vavao.

El principio del siglo XIX encuentra pues a un Pacífico bastante mejor conocido, con una firme presencia británica en su parte suroeste, y con alguna ingerencia suya en el noroeste americano (actual costa oeste del Canadá). La América española no se había mantenido al margen de este proceso cognoscitivo, siendo despachadas algunas expediciones tanto hacia el noroeste, en las que destacó el limeño Bodega y Cuadra, conmemorado el año pasado en esta misma casa de estudios, como hacia Tahití y Pascua, enviadas por el virrey Amat y Juniet.

Las guerras napoleónicas detuvieron momentáneamente el esfuerzo exploratorio. Tras la victoria naval británica en Trafalgar (1805), resurgieron varios planes para atacar a las colonias españolas en América, produciéndose así los fracasados ataques al Río de La Plata (1806-1807). También tuvieron lugar algunas incursiones, entre las cuales podemos mencionar la realizada por la fragata *Cornwallis*, que partiendo de Port Jackson, Australia, recorrió la costa oeste americana entre mayo y octubre de 1807, capturando una cantidad impresionante de naves, muchas de ellas peruanas.⁷

Al año siguiente fue creada la Estación Naval Británica del Brasil o de Sudamérica, la misma que, a partir de 1813, comisionó algunos buques al Pacífico para cazar a la fragata norteamericana *Essex*, que en el marco de la guerra entre ambos países había logrado capturar una veintena de balleneros británicos en el Pacífico. Tanto la *Essex* como sus perseguidores, fueron recibidos en Valparaíso y el Callao, sede esta última del Departamento Marítimo del mismo nombre, que abarcaba el área entre Panamá y Chiloé.

Al concluir la guerra anglo-norteamericana, el creciente comercio de ambas naciones en la costa oeste americana forzó a sus respectivos gobiernos a mantener escuadrones en forma permanente en el Pacífico. Los comandantes de estas fuerzas debían velar por la protección de sus connacionales en prácticamente todo ese enorme océano. Los franceses volverían a aparecer en el Pacífico en 1820, cuando el contralmirante Jurien de la Graviere, quien se hallaba en Brasil, recibió órdenes para pasar a la costa oeste americana.⁸

Hasta entonces la influencia británica era innegable en las islas de Oceanía, contando para ello con la segura base de New South Wales, en Australia; y con los

⁶.- Faivre: 93-94.

⁷.- PRO, ADM 51/1777.

⁸.- Faivre, 237.

eventuales apoyos que podía brindar la Estación de Sudamérica. Había contribuido a ganar esa influencia, los previos viajes de Cook, Vancouver y otros exploradores, así como la creciente actividad ballenera y la labor de la London Missionary Society y de la Church Missionary Society, organizaciones metodista y anglicana que habían comenzado a trabajar en 1797 y 1810, respectivamente. En la zona norte de Oceanía, los norteamericanos hacían un creciente uso de Hawai para su tráfico peletero hacia China y como punto de reposo para la ballenería. Ello llevó a que misioneros de esa nacionalidad lograsen similar influencia en Hawai, aun cuando existían previos tratados firmados por George Vancouver con el rey local (1794).

Las influencias religiosas comenzaron a tener implicancias políticas en 1822, cuando la reina Pomare III, de Tahiti, instigada por misioneros británicos, pidió la protección de ese gobierno. Vino luego similar pedido por parte de Liholiho, rey de Hawai, quien incluso viajó a Londres, donde falleció él y su esposa en 1824.⁹ Ambos cuerpos fueron retornados a Hawai a bordo de la *Blonde*, pasando por el Callao en marzo siguiente. Si bien ninguna de estas peticiones obtuvo acogida favorable, el creciente interés que tanto rusos como norteamericanos comenzaron a mostrar en Hawai, llevó a nombrar un cónsul británico para dicha isla y Tahití.

La creciente presencia de balleneros generó diversos desórdenes en las islas de Oceanía, motivando que, en 1829, el Almirantazgo británico dispusiera que buques del Escuadrón del Pacífico las visitasen periódicamente. Pese a que la inestabilidad de las jóvenes repúblicas sudamericanas hizo irregular estas visitas, de los 68 buques asignados a dicho Escuadrón entre 1814 y 1840, 17 visitaron las islas de Oceanía, con instrucciones de preservar una amigable relación con los nativos y evitar ofenderlos o disputar con ellos.¹⁰

La labor de estos buques, al igual que los del escuadrón francés y norteamericano, era proteger a sus connacionales. Para ello debían mantenerse neutrales en toda clase de disputas interna y respetar las leyes de cada país; sin embargo, no todos actuaban de la misma manera. Por un lado, los británicos observaban con mayor exactitud el respeto a las leyes locales y, en la medida de lo posible, actuaban acorde a ellas, procurando agotar todas las medidas antes de hacer uso de la fuerza, y esta únicamente era aplicada previa autorización del Comandante en jefe de la estación. Los norteamericanos eran mucho más impulsivos, efecto quizá de la pujanza de la entonces joven nación. Fueron varios los casos durante las guerras de la independencia americana en que dicha actitud fue muy clara, e incluso en los años posteriores, tal como lo demuestra el desembarco y prolongada estada en Lima de infantes de marina norteamericanos entre finales de 1835 y principios del siguiente

⁹.- W.P. Morrell, *Britain in the Pacific Islands*, (Oxford, Clarendon Press, 1960): 64.

¹⁰.- Jorge Ortiz Sotelo, "Peru and the British Naval Station (1808-1839)" (Ph. D. Tesis, St. Andrews' University, 1995).

año. Los franceses actuaron con un gran sentido de la oportunidad, obviando las leyes locales cuando era necesario para proteger, en el caso de Sudamérica, el comercio de artículos suntuarios que era el que mayores dividendos le otorgaba. Capitanes y cónsules norteamericanos y franceses no dudaban en tomar parte de la intriga local con el fin de obtener el mayor beneficio posible para sus connacionales. Los británicos, por su parte, tras fracasar en sus intentos por establecer un régimen de libre comercio en Sudamérica, renunciaron a involucrarse de esa manera, conformándose con mantener las garantías necesarias para la libre navegación y protección de sus comerciantes.

Para todos ellos, la costa sudamericana, en especial Valparaíso y el Callao, constituían los puntos de apoyo logístico más cercanos para poder proyectarse hacia Oceanía. En el caso específico del Callao, este puerto sería utilizado como punto de abastecimiento para varias de las expediciones científicas de la época, como la de Duperry (1822-1825), Vaillant (1837), Petit-Thouars (1837), Laplace (1837-1840), Beechey (1825-1828), Fitz-Roy (1835), Belcher (1840) y Wilkes (1839).

Mientras tanto, en Oceanía la actividad económica se había desarrollado en base a la explotación de la madera de sándalo y el *beche-de-mer*, sin que ninguna de las potencias mostrase interés efectivo en posesionarse de alguna o varias de esas islas. Pero la situación comenzó a variar a finales de los años treinta, luego que, la Iglesia Católica estableciera un colegio de *propaganda fide* y nombrara el respectivo vicario apostólico (1835).¹¹

La primera victoria católica se obtuvo en las pequeñas islas de Mangareva o Gambier, pasando luego a Tahití, donde debía competir con los ya firmemente establecidos misioneros protestantes. Obviamente, se produjeron algunas fricciones, obligando a la eventual intervención de los oficiales navales británicos y franceses, y al posterior control de esos Estados sobre varias de las islas de Oceanía.

Para entonces, el jefe de la Estación Naval Francesa en el Pacífico era el capitán de navío Abel Aubert du Petit-Thouars, quien en agosto de 1838 pasó de Valparaíso a Tahití, exigiendo a la reina Pomaré IV una fuerte indemnización y el saludo a la bandera francesa por haber expulsado de la isla a los misioneros católicos. Luego de obtener ello, consiguió la firma de una convención confiriendo a los franceses el derecho de asentarse libremente en la isla.¹²

Ello generó el inmediato reclamo del cónsul británico en la isla, adjuntando un pedido de protección por parte de la reina Pomaré IV. Sin embargo, dicho pedido incluía algo que lo invalidaba, la exclusión de la religión católica. El gobierno británico, que para entonces había extendido su soberanía sobre algunas partes de Nueva Zelandia, para prevenir un asentamiento ruso, y se hallaba comprometido en la Primera

¹¹.- Morrell: 68.

¹².- Ibidem: 71-72.

Guerra del Opio (1839-1842), no quiso asumir más responsabilidades en el Pacífico. Ello permitió que los franceses siguieran presionando, creando para ello un partido pro-francés en Tahiti, mientras que Petit-Thouars regresaba a Francia y sugería la ocupación de las islas Marquesas, como una forma de tener una base para la Estación del Pacífico y una colonia penal en ultramar.¹³

Estas islas, descubiertas por Mendaña hace cuatro siglos, habían sido abandonadas por los misioneros protestantes en 1825. Un nuevo intento llevado a cabo entre 1834 y 1839, también concluyó en un fracaso, siendo así que los misioneros católicos que Petit-Thouars había dejado en 1838, debían haber abonado el terreno para la ocupación francesa.

La Francia de aquel momento, bajo el reinado de Luis Felipe, competía firmemente con Gran Bretaña en el establecimiento de un imperio colonial, usando para ello su poderío marítimo y económico. Esta última actuaba globalmente, anexándose Ceilán (1833), ocupando Adén y controlando así el Mar Rojo y la ruta a la India (1838), interviniendo en Afganistán (1839-1841), concediendo autogobierno a Australia (1842), alentando la ocupación de Nueva Zelanda (1839), combatiendo a los Boers en Sudáfrica (1842), incorporando bajo su dominio a Sarawak, en la isla de Borneo (1842); y forzando al emperador chino a otorgarle la isla de Hong-Kong y abrir cinco puertos al comercio británico, tras la Primera Guerra del Opio (1839-1842).

Francia, por su lado, procuró en esos años consolidar su posición en el Mediterráneo, conquistando Argelia tras una larga lucha (1830-1843), controlando Túnez (1831) y ejerciendo una creciente injerencia en los asuntos del imperio turco, en especial en Egipto. En el África negra, Francia se estableció en Senegal (1830), Gabón (1839) y Madagascar (1840).

Era obvio que Inglaterra, más fuerte económica y militarmente, recelara del resurgimiento galo. Más aún, en 1840, cuando el canciller británico Lord Palmerstone logró reconstituir la Cuádruple Alianza para presionar a Egipto, el entonces canciller francés, Luis Adolfo Thiers, asumió una actitud desafiante en defensa del Pasha de Egipto, Mehemet-Ali. Actuando con cautela, para evitar una situación extrema, el rey Luis Felipe relevó a Thiers de sus funciones para encomendárselas a François Guizot, quien ejercería el cargo entre 1840 y 1848.

En ese contexto, la propuesta de Petit-Thouars fue bien acogida y, ya como contralmirante, retornó al Pacífico en 1842 para llevar a cabo la anexión de las Marquesas. Ante un pedido de protección por parte del jefe local de Tahuata, el almirante puso como condición previa la aceptación de la soberanía francesa,¹⁴ y el 1º de mayo de aquel año se inició la carrera por el reparto de las islas de Oceanía.

¹³.- Ibidem: 75.

¹⁴.- Ibidem: 76.

Francia había dado el primer paso concreto y daría varios otros en los siguientes meses, antes que los británicos y norteamericanos reaccionaran. Las otras islas de las Marquesas fueron reconociendo igualmente la soberanía francesa, mientras que el escuadrón naval francés estacionado en ellas fue incrementado hasta sumar cinco naves de guerra.

El siguiente paso era anexarse Tahiti, antes que los británicos o norteamericanos lo hicieran, pues en los últimos años habían dado muestras de un creciente interés en dicha isla. El procedimiento fue relativamente sencillo. La queja de los residentes franceses dio motivo a Petit-Thouars para demandar una compensación a ser atendida en 48 horas, en cuyo arreglo la reina Pomare IV y los jefes de los grupos rivales pidieron la protección francesa. Así, el protectorado fue establecido a principios de setiembre de 1842. La reacción británica demoró algo, pero al arribo de dos buques de la Estación del Pacífico, sus comandantes desconocieron tal situación, señalando que los súbditos británicos no estaban obligados a obedecer a las autoridades francesas.¹⁵

Tras algunas reclamaciones en Londres y en París, el gobierno británico aceptó los hechos a cambio de una declaración en la que Francia reconocía la independencia de Hawai. Pero la lejanía jugó en contra de los británicos, pues en febrero de 1843, el comandante del *Carysford* declaró el protectorado británico sobre dicha isla. Los reclamos vinieron ahora de Washington y para aliviar la situación local el general Guillermo Miller fue designado cónsul general británico en dichas islas, las de la Sociedad, las Friendly y otras del Pacífico,¹⁶ mientras que el contralmirante Thomas, jefe de la Estación Naval del Pacífico, desautorizaba la acción del *Carisford*, saludando a la bandera hawaina el 31 de julio de 1843. La noticia de este hecho llegó a Europa en noviembre y una declaración conjunta anglo-francesa fue suscrita reconociendo la independencia de la isla y prometiendo no incorporarla a ninguna de sus soberanías. Esta situación habría de mantenerse hasta finales del siglo, en que fue incorporada a los Estados Unidos.

En el interín, cuando Petit-Thouars regresó a Tahití, encontró que la reina Pomare IV había izado su propia bandera, diseñada por capitanes británicos, rehusándose a reconocer el protectorado francés. Ante ello, el 7 de noviembre de 1843 fueron desembarcados quinientos hombres, la reina tomada prisionera y declarada la anexión de Tahiti a Francia. Pronto surgió una revuelta, forzando a la reina Pomare a refugiarse en el pequeño queche británico *Basilik*, y al arresto y deportación del ex-cónsul británico en la isla.

Esto resultó demasiado para Londres y pronto se produjo una situación de crisis que llevó a ambas estaciones navales a ubicar sus naves en la zona. Tras algunos meses de tensión, ambos gobiernos llegaron a un acuerdo. Gran Bretaña

¹⁵.- Ibidem: 78.

¹⁶.- Ibidem: 84.

reconoció el protectorado o anexión francesa sobre las Marquesas y Tahiti, mientras que Francia hacía lo propio con la anexión británica de Nueva Zelanda.

El uso del Pacífico sufriría un cambio radical en la década de 1840, primero por la introducción de la navegación a vapor en forma regular, y luego por los planteamientos del ilustre hidrógrafo norteamericano Mateo Fontaine Maury, quien descubrió el sistema de corrientes oceánicas y aéreas, facilitando enormemente la navegación a vela.

Por otro lado, tanto Gran Bretaña como Francia irían cambiando lentamente sus políticas coloniales. Las anexiones continuarían, pero sin la velocidad inicial. Estados Unidos adquiriría sus primeras posesiones en Oceanía en 1867, al tomar Midway, ocupando luego Pago Pago, en Samoa, islas sobre las cuales ejercería un condominio con Gran Bretaña y Alemania.

América, por su parte, y en especial el Perú, se relacionó con Oceanía durante el siglo XIX con la contratación de numerosos habitantes de las islas para trabajar en las haciendas costeras peruanas, tráfico que fue detenido por la intervención británica y francesa, ya que había degenerado en una verdadera cacería de esclavos. El comercio inicial con Australia declinaría en la década de 1840, pese a lo cual se mantuvo el contacto, al punto que uno de los primeros lugares donde se aclimataron auquénidos andinos, fue en dicha isla (1861).¹⁷ A pesar de que el Perú designó muy tempranamente un cónsul para Hawai (1836), sus vinculaciones con Oceanía se verían limitadas al ya señalado tráfico de canacas. Por otro lado, tras la Guerra del Pacífico, Chile tomó una actitud más concreta respecto a la Cuenca, adquiriendo e incorporando la Isla de Pascua a ese Estado (1888).

Es así que, Oceanía, aquel gran espacio marítimo que va desde Hawai hasta Pascua y Australia, fue escenario de un delicado juego de política internacional, al cual Sudamérica brindó el apoyo de sus puertos, sin obtener un beneficio directo en aquel momento. Hoy, debemos analizar ese proceso, y encontrar en él las enseñanzas que puedan sernos útiles para restablecer unos vínculos naturales con esa importante zona de la Cuenca del Pacífico.

¹⁷.- *The London Illustrated News*, XXXIX, 14/12/1861: 594.

Peruvian Bodega y Quadra: in Canada an enduring legacy

Freeman M. Tovell¹

In 1990 and 1992, British Columbians commemorated the exploration two centuries earlier of the northwest coast of America by officers of the Spanish Navy, two of whom, Manuel Quimper and Juan Francisco de la Bodega y Quadra, were born in Peru. Observations included a variety of community organized events such as parades and re-enactments of landings, a major exhibition of original charts, navigational instruments the explorers used, the native artefacts they collected and drawings and paintings by the artists who accompanied them, and an important academic symposium.² All brought home the significant contribution these explorers made to Canada's maritime heritage. They also served to provide a wider appreciation of the pre-eminent role of Bodega y Quadra in all but one of their fourteen expeditions and a reminder that his career is a tangible link between his native Peru and Canada.

However, Bodega's place in Canadian history was recognized long before these bicentennial celebrations, largely because Friendly Cove in Nootka Sound on Vancouver Island was the site of his meeting with Captain George Vancouver. As commissioners of their respective governments, they had been charged with the task of settling on the ground some key issues which the Nootka Convention has left unresolved.³ Their negotiation, though inconclusive, nevertheless removed any further threat of a bloody war between England and Spain. As long ago as

¹.- El autor ha sido embajador de Canadá en el Perú y ha venido investigando sobre la vida del marino limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra durante varios años. El presente trabajo fue presentado al Coloquio Internacional sobre Bodega y Quadra, Lima, agosto 1994.

².- The papers presented on this occasion were published by the Vancouver Maritime Museum in 1992 under the title *Spain and the North Pacific Coast: Essays in Recognition of the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791-1792*, edited by Robin Inglis.

³.- See my article, "The Other Side of the Coin: The Viceroy, Bodega y Quadra, Vancouver, and the Nootka Crisis," *B.C. Studies*, n° 93 (Spring, 1992): 3-29.

1903, the Washington University State Historical Society erected a granite monument to commemorate their meeting; it still stands, somewhat weatherbeaten, on its original location, the site of the Spanish battery which defended the entrance to Nootka Sound.⁴ At a later time, in the 1930's, the Spanish government donated a small chapel to the native residents of Friendly Cove. One of the stained glass windows depicts Bodega y Quadra greeting Vancouver on his arrival.

The prominent position Bodega y Quadra occupies among the maritime explorers of the Canadian west coast has been particularly commemorated in the city of Victoria, the capital of the Province of British Columbia, which can point to a number of symbols honouring the Limenian. One of the Victoria's main thoroughfares which spans almost the entire length of the city is named Quadra Street. On it are to be found a number of small businesses and shops bearing the name Quadra. There is an elementary public school for boys and girls named after him which was founded in 1914.⁵ The school's crest incorporates a profile of the *Activa*, the ship on which he flew his pennant as commander of the Expedition of the Limits which brought him to Canadian soil.

The Bodega y Quadra legacy is also evident in the focus of life in Victoria, the Inner Harbour. On the west side of the harbour is the imposing legislature of the provincial government, in the rotunda of which are four large murals, each depicting significant events in British Columbia's history. One of these portrays Bodega's meeting with Vancouver at Nootka. Adjacent to the legislature is Quadra Park where stands his statue, a handsome work of the Spanish sculptor, Venancio Blanco and the gift of the Spanish government. It was dedicated in a solemn ceremony by King Juan Carlos of Spain in March, 1984.

In British Columbia a number of geographical points bear the name Quadra. There is Quadra Island, a large island which lies in Discovery Passage, between Vancouver Island and the mainland; there is Quadra Hill on Galiano Island in the Strait of Georgia; and Quadra Rocks in the Houston Stewart Channel in the Queen

⁴.- As the Canadian authorities demanded that the sponsors pay customs duties on the monument they were paid personally, to avoid embarrassment, by the then Lieutenant Government of the Province, Sir Henri Joly G. de Lotbiniere. See Edmond S. Meany, *Vancouver's Discovery of Puget Sound*, p.viii. Meany, who proposed the erection of the monument, was Professor of History at the University of Washington and Secretary of the Washington State Historical Society.

⁵.- The land was purchased for \$23,196.35 and the first class was taught in a tent. The following year, two classrooms were built and the school acquired its name. In 1914 the main building was completed adding eight class rooms and an auditorium, at which time the school had an enrolment of 181 pupils. In 1916 it was converted into an industrial arts centre but in 1950 reverted to its original purpose as an elementary school. Currently it has an enrolment of 457 boys and girls.

Charlotte Islands.⁶ Despite what some local residents may believe, none of these places were ever visited by Bodega y Quadra. On the other hand, although he did not name it, he certainly would have seen Quadra Island in Tahsis Inlet of Nootka Sound when visiting Indian villages as he did regularly in the four months he spent at Nootka in the summer of 1792.

Almost universally, maritime explorers have honoured their political leaders, superiors and their companions -as well as themselves- by giving their names to important geographical features. Perhaps as an indication of the esteem in which Bodega y Quadra was held by his associates, a number were named for him. A few of these remain but many have disappeared, being replaced over time by names given the same place either by other explorers or later hydrographic surveyors and cartographers.

A good example of this metamorphosis is Vancouver Island. In a symbolic gesture of their mutual esteem, Bodega y Quadra and Vancouver agreed to give this island, the largest on the Pacific coast, both their names. In his diario as commander of the Expedition of the Limits, Bodega states, almost casually, that Vancouver: "he asked me to allow him to do me the honour of perpetuating our friendship by giving the Gran Isla de Fuca my name and his."⁷

Vancouver was more expansive. He wrote in his journal:

"Senr. Quadra had earnestly requested that I would name some port or island after us both, to commemorate our meeting and the very friendly intercourse that had taken place and subsisted between us. Conceiving no spot so proper for this denomination at the place where we had first met [...] I named that country the island of *Quadra and Vancouver*; with which complement he seemed highly pleased."⁸

That each said the other took the initiative is interesting but of little consequence.⁹ For some time both their names appeared on British, French and Spanish

⁶.- See Captain J. T. Walbran, *British Columbia Coast Names, 1592-1906* (Ottawa, Government Printing Bureau, 1909, reprinted by other publishers at various times, most recently by Douglas & McIntyre, Vancouver, 1993).

⁷.- "suplicándome le hiciese el honor de eternizar nuestra amistad, poniendo a la Gran Isla de Fuca mi nombre y el suyo". "Viage a la Costa N.O. de la America Septentrional por Dn. Francisco de la Bodega y Quadra, del Orden de Santiago, Capitán de Navio de la Rl. Armada y Comandte. del Departamento de San Blas en las Fragatas de su Mando, *Sta. Gertrudis, Aranzazu, Princesa*, y *Goleta Activa*. Año de 1792." Library of Congress, Washington, MS. 19519; Huntington Library, San Marino, California, HM 141; Ministry of Foreign Affairs, Madrid, MS 145 and 146. None are foliated.

⁸.- W. Kaye Lamb, *The Voyage of George Vancouver, 1791-1795* (London, The Hakluyt Society, 1984): 672.

⁹.- So too is the fact that in his *diario* Bodega y Quadra states Vancouver made the suggestion to

maps as “Quadra and Vancouver’s Island”.¹⁰ The latest map bearing both names is possibly the Arrowsmith map of 1838. However, as early as 1824, the Hudson’s Bay Company, whose vast commercial empire extended from the Great Lakes to the Pacific Ocean and in the West, south to the Columbia River, dropped “Quadra” in its correspondence, calling it only “Vancouver’s Island”. Over time the apostrophe disappeared. The Palliser map of 1865 is perhaps the first to show it as just “Vancouver Island”.¹¹

Two other examples of name changes can be cited. First, José María Narvaez, the first European explorer to enter Vancouver harbour, named the northern point of the entrance “Punto de la Bodega”. It is now Point Atkinson, the name given it by Vancouver, after a “particular friend” whom he does not identify.¹² Secondly, Discovery Bay, a large indentation on the south side of the Strait of Juan de Fuca, was first named “Puerto de la Bodega y Cuadra” (sic) by Manuel Quimper in 1790, but Vancouver, unaware that Quimper had been there two years before him, named it after his ship. However, when he later learned that Quimper had named it after Bodega y Quadra, and undoubtedly influenced by the warm welcome and hospitality he received from the Spanish commissioner, he wrote in his official report to the British Admiralty that he had decided to “retain the name of Port Quadra (sic) to that which in May last I had called Port Discovery, but finding it had been formerly explored and named after this officer, I had (sic) since adopted that name.”¹³

Archibald Menzies, Vancouver’s surgeon-botanist, also urged that Quimper’s designation be restored. He wrote in his journal: “We afterwards found that the Spaniards had named it Port Quadra (sic) the year before (sic), & having then anchored

him just before to his departure from Nootka, whereas Vancouver says Bodega made the proposal to him when returning from their “state visit” to Maquinna at Tahsis shortly after Vancouver’s arrival.

¹⁰.- It so appears on Vancouver’s general chart. On the *Carta Esférica* published as an appendix to the 1802 publication of the voyage of the *Sutil* and the *Mexicana* (the Alcalá Galiano-Valdés expedition) it appears as the “Isla de Quadra y Vancouver”.

¹¹.- John Palliser was the leader of a three year scientific expedition, partially funded by the British Colonial Office, which explored the Canadian West along the border with the United States from the Red River Settlement (the beginning of the Province of Manitoba) to British Columbia to determine the prospects for settlement and economic development. The map it constructed of the region was a major part of the report.

¹².- J.T. Walbran, *op.cit.* Walbran believed the name, like others mentioned in Vancouver’s *Voyage*, may not have been given until after Vancouver’s return home. See also Tomas Bartroli, *Discovery of the Site of Vancouver City by José María Narváez in 1791 - A Tentative Account* (printed privately, 1986 and revised in 1988). Bartroli points out that Henry R. Wagner asserts that “Punta de la Bodega” is today’s Point Atkinson but that Matthews, for many years the chief archivist of the City of Vancouver, believed it to have been Ferguson Point in Stanley Park. He himself sides with Wagner.

¹³.- Reprinted in the *Annual Report of the Provincial Archives Department*, Victoria, for 1914, p.V11-V30.

in it, surely gives their name a prior right of continuing, to prevent that confusion of names which are but too common in new discovered countries.”¹⁴

The Bay appears as “Port Quadra” on some of the charts and drawings made by Vancouver’s officers but, in an inset plan of his main map, published in 1798, it is called “Port Discovery”. It remains so today.

Over the years, the Canadian Government has designated three ships with the name *Quadra*. All three have had distinguished records of service, and the first of them, three different careers. This was the Canadian Government Ship *Quadra*.¹⁵ She was built at Paisley in the Firth of Clyde, Scotland, in 1890-91 at a cost of £15,000. She was a single screw steel ship of 573 gross tons, 173 feet long, 31 feet in the beam and capable of cruising at 12 knots.¹⁶

Under the command of Captain John Walbran,¹⁷ the *Quadra* left for the west coast of Canada on October 17, 1891, and, their being as yet no Panama Canal, she had to make the long voyage around the tip of South America through the Straits of Magellan. To save coal, she was under sail for the greater part of her lengthy voyage. After a passage of 69 days, the *Quadra* arrived in the naval base of Esquimault, just outside Victoria. Her arrival was noted in the local paper, the *Victoria Colonist*: “A little before midnight last night, a schooner rigged vessel hove round Race Rocks into Esquimault harbour; her whistle pouring forth notes of gladness on her arrival in what will in future be her home.”

The *Quadra* was designed primarily to service isolated lighthouses and to lay and replace buoys in the dangerous coastal waters, whipped up by brutal winds and plagued with fog. She also transported mail and even served as a court house, her captain acting as the magistrate. He was also empowered to act as fisheries inspector. As the *Quadra* was the only ship on the west coast capable of carrying passengers, she would sometimes be called upon to transport prisoners, in which case the cabins were converted to cells. At times the *Quadra* would also have to make an emergency trip to take a doctor to a native village to deal with an outbreak of some epidemic such as smallpox. But she also had some distinguished passengers. On two occasions, she carried different Governors General¹⁸ from Victoria to visit outlying communities of natives peoples. In truth, the *Quadra* was a workhorse.

¹⁴.- Menzies journal entry for 16/5/1792, but written some time after, as can be seen from the watermark of the MS paper. I am indebted to Commander Andrew David of the Admiralty Hydrographic Office, Taunton, Somerset, for this information.

¹⁵.- Information on the *Quadra*’s first career has been obtained largely from an article by George Nicholson entitled “The *Quadra* Story” in the *Victoria Daily Colonist*, 12/10/1973.

¹⁶.- The specifications had been determined in Ottawa by the Department of Marine and Fisheries. See the Department’s Annual Report for 1891: 54-55.

¹⁷.- See Thomas E. Appleton, “Captain John T. Walbran, 1848-1913,” *B.C. Studies*, n° 5 (Summer 1970): 24-35.

¹⁸.- Lord Aberdeen in 1896 and Lord and Lady Minto in 1901.

So well built was the *Quadra* that despite her age and many close brushes with disaster, she continued in service until 1917. However, in February of that year, entering the harbour of Nanaimo, on the east coast of Vancouver Island, she collided in a thick fog with a ship of the Canadian Pacific Steamship Company, ironically named *Charmer*. Her quick witted commander steered her to the nearest land and beached her.¹⁹ But so badly damaged was she that she was not deemed worth recovering.

So ended her first career. Her second career began when her rusting hulk was purchased by a mining company²⁰ which refloated and towed her to the Esquimalt dockyard to be converted to an ore carrier. Bearing the same name, the *Quadra* carried copper concentrates from a mine in Howe Sound, north of Vancouver, to a smelter in Tacoma, Washington, but not being really suited for the role she did not serve in that capacity very long.

The *Quadra's* third career was no less exciting than the first but hardly as worthy of her name.²¹ She was acquired by a Vancouver company, the Canadian-Mexican Shipping, Ltd, whose principal business was the so-called rum-running trade, that is smuggling alcoholic beverages from Canada into the United States during the period when it illegal under that country's laws to sell or possess any kind of alcoholic beverages. It was a high risk but profitable business which brought substantial financial returns if you were not caught.

The command of the *Quadra* in this new role was given to one of the chief west coast players in the trade, a character by the name of Ford, who made what has been described as "several very successful trips" out of Vancouver. However, in October, 1924, his ship was finally caught off San Francisco by the U. S. Coast Guard cutter *Shawnee* between Cape Reyes and the Farallon Islands. The *Quadra* was boarded and towed into San Francisco, Ford and his crew imprisoned and the ship and her cargo impounded. On opening the hold, customs officers found 7,600 cases of champagne, gin, whisky, beer, vermouth and assorted wines as well as 1,900 sacks of liquor ready for unloading. The value of the cargo was assessed well in excess of one million dollars.

The Americans were now faced with the problem of proving their case. Was

¹⁹.- Gallows Point on Protection Island. A contemporary photograph in the collection of the Maritime Museum of British Columbia, Victoria, taken at high tide shows her well settled by the stern. Her masts and funnel are still visible. Water has reached up to her anchors, leaving her bow partially out of the water. On the poop deck are standing two individuals, one possibly the Master.

²⁰.- Britannia Mines in Howe Sound.

²¹.- Information on *Quadra's* third career has been obtained largely from an article by T.W.Paterson entitled "CGS *Quadra's* Last Claim to Fame was as Common Criminal", *Victoria Daily Colonist*, 16/2/1975.

the ship inside or outside U.S. territorial waters? Who owned the liquor and to whom was it destined? It developed into one of the longest and bitterest legal battles of the prohibition days. A thorough search of the ship revealed no evidence to incriminate Ford as the owner of the shipment, but by chance customs inspectors found a valuable piece of evidence: 80 one dollar bills on which had been coded the names of would-be recipients of each case. Detective work led to the discovery that the entire shipment was for a prominent San Franciscan who had long been suspected of involvement in the rum-running business. In the ensuing court trial, Ford was sentenced to two years in prison and fined \$10,000 but he and his officers managed to escape. As to the liquor, it remained in storage for some time but, later, when inspected, much of it was found to have disappeared. Somehow, hijackers had managed to empty each case without breaking the seals.

While the legal proceedings were dragging on, the *Quadra* was rusting away. Now beyond repair, she was ordered to be sold at public auction for scrap but brought only \$1,625. This was a sad end for a noble ship. However, in recognition of the yeoman service she performed in her first career, in 1975 the Canadian Post Office deemed her worthy of commemoration and included her in a set of stamps devoted to famous Canadian coastal ships of the 19th century.²²

The second ship to be named "Quadra," Her Majesty's Canadian Ship *Quadra*, came into existence in 1952 as a training establishment for sea cadets.²³ It is located just outside Comox, British Columbia, at the entrance to the bay. Every summer, for six weeks, between 900 and 1000 sea cadets between the ages of 12 and 18, male and female, from all parts of Canada and, on an exchange basis, from Great Britain, the United States, Belgium, France, the Netherlands, Germany, Sweden and Japan undergo courses in all aspects of naval life and skills such as signals, navigation, gunnery, seamanship, and leadership. Lectures are given in both English and French.

Appropriately, the motto of HMCS *Quadra* is a quotation from Bodega's journal of his 1775 voyage, "I pressed on, taking fresh trouble for granted."²⁴ In 1958, the Museo Naval in Madrid presented the ship with a copy of the well-known García Condoy portrait of Bodega y Quadra. Mysteriously, this copy later found its way to the Maritime Museum of British Columbia in Victoria where it now hangs as

²².- The stamp was issued in September, 1975. The other ships were the Hudson's Bay Company's paddle wheel steamer, the *Beaver*, the Newfoundland sealing schooner *Neptune* and the *Wm. D. Lawrence*, the largest square-rigger ship ever built in Canada. All bore the same 8 cent denomination.

²³.- In the Canadian Navy, a shore establishment is also a commissioned ship.

²⁴.- "Resuelto, continué ya, con presunción de nuevas fatigas." The motto is taken from G. F. Barwick's translation of the version of the journal published by the Sección Histórica de la Dirección de Hidrografía in 1865: 288. A typescript of Barwick's translation is in the British Columbia Archives and Records Services, Victoria.

one of the Museum's prize possessions.²⁵

The third ship bearing the name *Quadra* served the Canadian Coast Guard as a weather reporting and oceanographic research vessel, stationed far off the coast in the Gulf of Alaska where significant weather patterns form to affect the western landmass of the North American continent. She and her twin, the *Vancouver*, were built in the Burrard Shipyards in North Vancouver. The *Vancouver* was commissioned in 1967 and the *Quadra* in the following year. Their overall length was 404 feet and breadth 50 feet. They weighed 5536 gross tons and their twin steam turbo electric engines allowed them to steam at 18 knots. Each was manned by a crew of 78 officers and men.²⁶

On the occasion of the *Quadra*'s launching, the Spanish Government presented her with a bas-relief of Bodega y Quadra by the Spanish sculptor, Juan Avalos, and on her commissioning, the Museo Naval presented her with another copy of the García Condoy portrait. Rapid advances in the science of weather reporting made it possible for long distance radars and satellites to perform the same functions and at much lower cost. As a consequence, both ships were decommissioned in June, 1981.²⁷ The painting and the bas-relief were removed and are now on display at the Coast Guard's headquarters in Victoria.²⁸

After decommissioning, both the *Quadra* and the *Vancouver* were taken to San Diego to be sold. There, the *Quadra* remained tied up for some time, corroding and rusting away, awaiting a purchaser. As none came forward, she was towed to Pittsburg, California, on the Sacramento River, to be scrapped.²⁹ Why, a sailor must ask, should such a fine ship have to come to such an ignominious end? *Sic Transit Gloria Mundi!*

Finally, Juan Francisco de la Bodega y Quadra has entered Canadian literature in a controversial novel, entitled *Burning Water*, by the Canadian writer, George

²⁵.- It was presented to the then Minister of National Defence, George R. Pearkes, by the then Spanish Ambassador to Canada, Juan de las Baras, on 3/9/1958. See *The Crow'snest*, October 1958, Vol. 10, n° 12. The original, painted c. 1950, hangs in the MNM.

²⁶.- Information supplied to the author in a letter from Captain Alec Provan, the District Manager of the Canadian Coast Guard, Victoria, 21/3/1990.

²⁷.- The decision was strongly criticized by fishermen in particular because the ships would not be available for search and rescue operations. Long range helicopters were not considered to be a satisfactory alternative.

²⁸.- There is a third copy of the García Condoy portrait in Canada. It was presented by the Spanish Government to the late Howard Green, who served for many years as Member of Parliament for the constituency of Vancouver-Quadra and as Secretary of State for External Affairs in Prime Minister John Diefenbaker's cabinet from 1959 to 1963. He donated it to the Vancouver Public Library where it now hangs.

²⁹.- Interview with Mike Mitchell of the Canadian Coast Guard, Victoria, 3/1/1990. In a trade magazine, he had seen a photograph of the ship so tied up.

Bowering.³⁰ In 1981 it received Canada's most prestigious prize for fiction, the Governor General's Award. The novel is mainly concerned with Captain George Vancouver but that part of it which deals with the relationship between him and Bodega y Quadra at Nootka and Monterey is dealt with somewhat provocatively.³¹ The novel is a good example of the uneasy marriage of fact and fiction. Some would agree with one reviewer who declared that "historians won't like it."³²

As is known, there are three extant, non-holograph manuscript copies of Bodega's journal as commander of the Expedition of the Limits. One is in the archives of the Spanish Ministry of Foreign Affairs. The second was acquired many years ago by the Huntington Library, San Marino, California. The third, the personal copy of Viceroy Revilla Gigedo, was later acquired by an American collector³³ and for a long time was on loan to the Bancroft Library of the University of California, Berkeley. Some time in the 1980's, a number of the volumes of the viceroy's library, including the Bodega journal, came into the hands of a New York dealer in old and rare books.³⁴ This copy of the journal was first offered to the National Archives of Canada. When no agreement could be reached, it was acquired by the Library of Congress, Washington, D.C., where it now resides.³⁵

Although two copies of the journal are certified by Antonio Bonilla, the viceroy's secretary, none are signed by Bodega y Quadra. As it was the practice in those days for the commander of an expedition to sign the original, it is conceivable that a fourth copy, signed by Bodega y Quadra himself, may exist somewhere, unless it has been lost forever. But should it come to light, is it too much to hope that the original of a document so meaningful to the history of my country will find a permanent home in a Canadian archive?

³⁰.- Bowering is currently Professor of English Literature at Simon Fraser University, Burnaby, B.C.

³¹.- Originally published by Musson Book Company in 1980 and reprinted by General Publishing Co. Ltd, Toronto, in 1983 in its series "New Press Canadian Classics."

³².- In the *Vancouver Sun*, quoted on the back cover of the paperback edition.

³³.- Irving C. Robbins of Atherton, California.

³⁴.- H.P.Kraus.

³⁵.- The purchase did not include the companion folio of charts and drawings. A number of these were acquired by the Canadian Government and are held by the Interpretation Branch, National Historic Parks and Sites Directorate of the Canadian Parks Service in Ottawa, others by the Oregon Historical Society, Portland, Oregon.

Noticias Diversas

Argentina

El 25 y 26 de octubre se llevaron a cabo las III Jornadas de Estudios sobre el Río de la Plata, organizadas por el Instituto Histórico del Río de la Plata con la participación de historiadores e investigadores argentinos y uruguayos, así como un representante español. Los actos tuvieron lugar en Buenos Aires, Colonia de Sacramento y Montevideo. Para mayores detalles dirigirse al referido instituto, Calle Gorostiaga 2477, Buenos Aires.

En febrero fue reconocida por el Ministerio de Justicia la Academia del Mar, formada por un grupo de oficiales navales argentinos interesados en la historia.

Australia

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

Canadá

Del 31 de enero al 9 de febrero tuvo lugar una conferencia sobre preservación del patrimonio marítimo en el Cultural Resource Management Program, University of Victoria, Victoria, British Columbia.

Chile

Del 21 al 24 octubre tuvo lugar en Punta Arenas la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, organizada por el Instituto Antártico Chileno. Asistió un numeroso grupo de investigadores de Argentina, Chile, Ecuador, España, Francia y Perú; y pudieron visitar la Base Antártica chilena Presidente Frei. Mayores informes: Oscar Pinochet de la Barra, Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Tahyer Ojeda nº 814, Providencia, Casilla 16521, Correo 9, Santiago.

En 1996 falleció el capitán de navío Rodrigo Fuenzalida Badé, autor de numerosas obras sobre historia naval chilena.

España

Del 12 al 14 de diciembre de 1995 tuvieron lugar las XIII Jornadas de Historia Marítima, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval. El tema central fue "Alvaro de Mendaña: el Pacífico y su dimensión histórica". Las XIV jornadas se llevaron a cabo del 23 al 25 de abril teniendo como tema central "Juan José Navarro, marqués de la Victoria, en la España de su tiempo". Y las XV fueron el 21 y 22 de noviembre y se centraron en "El Ferrol en la estrategia marítima del siglo XIX".

Del 6 al 10 de mayo tuvieron lugar las VI Jornadas Nacionales de Historia Militar, en las que se incluyeron varias ponencias sobre temas navales, tales como "Los archivos navales y las expediciones ilustradas del siglo XIX", "Las Armadas de Barlovento en la defensa de las Indias: sus fuentes". Interesados dirigirse a la secretaría de las jornadas en Capitanía General de la Región Militar sur, Cátedra General Castaños (O.C.P.), VI Jornadas Nacionales de Historia Militar, Plaza de España s/n, 41013 Sevilla.

En enero resultó elegida la nueva directiva de la Asamblea Amistosa Literaria, presidida por el contralmirante Manuel Catalán, tomando posesión del nuevo cargo el 30 de ese mes en el Ayuntamiento de Madrid. Dicha asamblea lleva a cabo un nutrido programa de actos conmemorativos, conferencias y reuniones por diversos lugares de España. Uno de ellos será el homenaje que en 1997 se llevará a cabo al almirante español y gran americanista Julio Guillén Tato, con ocasión del centenario de su nacimiento. También planea organizar en 1998 un congreso internacional de historia marítima y militar. Mayores informes al secretario Jorge Juan Guillén, c/ General Moscardó 26, 28020 Madrid.

El 14 de agosto de 1996 falleció en Madrid el reconocido americanista Francisco Solano. En su vasta obra historiográfica incluyó una magnífica obra sobre Antonio de Ulloa en México. Poco antes, a principios de julio, había participado en una Mesa Redonda dedicada a México organizada por la Asamblea Amistosa Literaria, exponiendo el tema de Ulloa y su colaboración con el virrey Bucarelli.

Del 12 al 15 de noviembre de 1997 tendrá lugar el IV Congreso de la Asociación Española de Estudios del Pacífico, bajo el lema "Cien años antes y cien años después". Los interesados pueden pedir información a Florentino Rodao o Carmen Albalá, AEEP, Colegio Mayor Nuestra Señora de Africa, Av. De Ramiro Maeztu, s/n, 28040 Madrid. E-mail rodao.garcia@mad.servicom.es

Del 24 al 28 de noviembre tendrá lugar el IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, de la Armada Española. Los interesados pueden dirigirse al coronel José Cervera Pery, Juan de Mena 1, 28071 Madrid, fax 379-5250.

Estados Unidos

Del 2 al 7 de enero tuvo lugar en Cincinnati, Ohio, la Conferencia sobre arqueología histórica y submarina. Mayor información a Marcy Gray, Conference Chair, Gray and Pape, Inc., 1318 Main Street, Cincinnati, OH 45210.

El 20 de setiembre, el capitán Jorge Navarro Custín dio una conferencia en el Kubeck Center de Miami sobre "La participación de la Marina Cubana en la lucha contra Castro".

Del 20 al 27 de abril de 1997 se llevará a cabo la III Conferencia Internacional sobre aspectos técnicos de la preservación de buques históricos, en San Francisco. Mayor información y propuestas de ponencias a Russell Booth, National Maritime Museum Association, P.O. Box 470310, San Francisco, California 94147-0310, teléfono 415 441-5819, telefax 415 441-0365, e-mail: pampanito@aol.com

Los días 3 y 4 de octubre de 1997 se llevará a cabo el XIII Simposio de Historia Naval, organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, Maryland. Como en anteriores oportunidades, se ha logrado formar un panel de historia naval latinoamericana, que tendrá como tema común las revueltas navales tocando los temas específicos de Brasil (1910), Chile (1930) y Perú (1932 y 1948). Para mayor información comunicarse con William M. McBride, Dep. de Historia, Academia Naval, Annapolis, Maryland 21402-5044. E-mail navhstsy@nadm.navy.mil

Gran Bretaña

Durante el primer semestre de 1996 el Museo Marítimo de Greenwich presentó la exposición "Blood, Sea and Ice" en homenaje a Francis Drake, James Cook y John Franklin, los dos primeros muy vinculados a Iberoamerica y el Pacífico.

El 9 de marzo de 1996 tuvo lugar la IV Conferencia Anual para investigadores en Historia Marítima, organizada y llevada a cabo en el National Maritime Museum, Greenwich. El propósito de este evento es promover el estudio de la historia marítima en su más amplio sentido, alentando a los nuevos investigadores y brindándoles la oportunidad de establecer contactos entre ellos y los investigadores con mayor experiencia. La próxima conferencia se llevará a cabo el 15 de mayo de 1997 en el Merseyside Maritime Museum, Liverpool. Para mayor información dirigirse a Adrian Jarvis, codirector, Merseyside Maritime Museum, Albert Docks, Liverpool L3 4AQ. Del 24 al 27 de mayo se llevó a cabo una reunión en Bristol sobre diseño, restauración y mantenimiento de buques históricos, organizada por la Royal Institution of Naval Architects.

En setiembre de 1996 tuvo lugar la IX Asamblea del Congreso Internacional de Museos Marítimos, en el Museo de Merseyside, Liverpool. Asistieron 140 delegados de diversos países. Para mayores detalles dirigirse a Boye Meyer-Friese, Secretario General del ICMM, Altonaer Museum, PB. 50.01.25, Museumstasse 23,

D.2000 Hamburgo 50, Alemania.

Del 9 al 12 de setiembre tuvo lugar una conferencia internacional organizada por la U. de Hull, sobre el uso del vapor en el mundo marítimo. Para mayor información, contactar a David J. Starkey, Dpt. Of History, U. of Hull, Hull, HU6 7RX; e-mail D.J. Starkey@hist.hull.ac.uk

El 23 de noviembre tuvo lugar una reunión en el National Maritime Museum, en Greenwich, organizada por la Hakluyt Society con ocasión de su 150 aniversario. En ella participaron Carlos Novi: "Problemas de traducción: el diario de Malaspina"; Jonathan Lamb: "Guerra de corso y pretensiones en el Mar del Sur, el viaje de John Clipperton y George Shelvocke".

Una parte de la Biblioteca del Almirantazgo ha sido trasladada a la Oficina de Hidrografía en Taunton, donde debe estar ya disponible para los investigadores en temas marítimos y navales. Quien desee información al respecto, contactar a Ken Atherton, Curador, UK Hydrographic Office, Admiralty Way, Taunton, TA1 2DN. El grueso de la biblioteca aún permanece unida a la biblioteca central del Ministerio de Defensa, y puede ser consultada bajo cita y con ciertas restricciones. Los interesados escribir a Miss J.M. Wraight, Admiralty Librarian, 3-5 Great Scotland Yard, Londres SW1A 2HW.

Entre el 14 de noviembre de 1996 y el 8 de mayo de 1997 se llevarán a cabo los seminarios de la Comisión Internacional de Historia Marítima en colaboración con la Society for Nautical Research, en el King's College, Londres. En el programa figura la conferencia del prof. Glynder Williams "Woodes Rogers's Privateering Voyage around the Wolrd 1708-11: A Re-assessment"; y la del Dr. Graeme J. Milne, "The Scale of Entrepreneurial Operation: Shipowners and Traders in Liverpool in the Mid-Nineteenth Century".

El Museo Marítimo de Greenwich, que por motivos de trabajos limitará el uso de su magnífica biblioteca hasta agosto de 1997, tiene ahora su página WEB, en <http://www.nmm.ac.uk>

Holanda

Del 5 al 8 de junio tuvo lugar el II Congreso Internacional de Historia Marítima, en las ciudades de Amsterdam y Rotterdam, organizado por la Asociación Holandesa de Historia Marítima. El tema central fue la evolución y revolución del mundo marítimo en los siglos XIX y XX, siendo desarrollado a través de tres paneles: "Ciencia y cartografía náuticas", "Construcción, equipamiento y propulsión de buques" y "Gestión e infraestructura de las marinas, compañías navieras y puertos". Para mayor información dirigirse a Corrie Reinders Folmer, P.O. Box 102, 2350 AC Leinderdorp.

Italia

Como es usual, el Centro "Alessandro Malaspina", de Mulazzo, nos ha hecho llegar el siguiente reporte de sus actividades durante 1996.

Gracias a una beca del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Dario Manfredi, director del Centro "Alessandro Malaspina", pasó algunos meses en España investigando en diversas bibliotecas y archivos españoles, de documentos útiles para mejorar los conocimientos sobre el marino Alejandro Malaspina, su entorno, y su expedición político-científica (1789-1794).

Al presentar el proyecto para conseguir la beca, Manfredi escribió, entre otras cosas, que "la bibliografía sobre Alejandro Malaspina es ya bastante rica [...] y sin embargo parece que los biógrafos de este marino han concentrado toda su atención en la gran expedición dejando en la sombra tanto los años que precedieron a tal empresa como aquellos que le siguieron". Y añadió que "si se olvidan los avatares sucedidos a Malaspina en los años anteriores se corre el peligro de no comprender como pudo nacer en su mente el proyecto de un viaje de tanta envergadura; así como tampoco se podrá dar buena cuenta de cómo aquel proyecto pudo llevarse a término tan felizmente [...] y del mismo modo, si tampoco se estudian los periodos posteriores al regreso de la expedición no se puede llegar a apreciar correctamente que efectos tuvo aquella experiencia en el pensamiento de su propio protagonista. Sea como sea, el conocimiento de estas etapas es también indispensable para formular una valoración total y ponderada del perfil náutico, científico, político y humano de Alejandro Malaspina."

La cantidad de documentos que encontró en el área de Madrid y alrededores fue tan grande que no hubo tiempo de investigar en todos los archivos y bibliotecas que se había propuesto inicialmente. Pese a ello, considera que aún queda mucho por investigar en los repositorios de la capital española.

A continuación indicaremos concretamente los más interesantes que ha encontrado, pero subrayando de antemano que el examen directo de los documentos ha sido muy útil, incluso en los casos de manuscritos ya publicados, pues en más de un caso ha encontrado diferencias u omisiones que dan más información de la que parecía a primera vista.

En el Archivo Histórico Nacional se encontró documentos referentes al arresto de Malaspina y a sus ideas políticas sobre el tratado de paz entre Francia y España (1795). Muy útil resultó la comparación entre el borrador de los acuerdos del Consejo de Estado y el mismo texto definitivo de los mismos.

En el Archivo del Museo Nacional de Ciencias Naturales se ubicó un expediente -totalmente desconocido- con apuntes y bosquejos del naturalista Antonio Pineda sobre botánica y zoología de los virreinos de Nueva España y Perú, y también de la Capitanía de Chile. Posiblemente este documento es el más importante hallazgo del año. También se encontró algunos artículos del naturalista Luis Néé, publicados

en revistas científicas en los primeros años del siglo XIX. Finalmente, algunas publicaciones sobre ciencias naturales en la Expedición Malaspina.

En el Archivo del Museo Naval se ubicaron varias cartas dirigidas a don Martín Fernández de Navarrete por otros oficiales de la Real Armada, con alusiones a la expedición Malaspina y a lo que le ocurrió al propio Malaspina después de su regreso. También se hallaron cartas referentes a la actividad de los oficiales Felipe Bauzá, Ciriaco Cevallos y Fabio Ala Ponzone, y una rica documentación sobre un viaje que Malaspina hizo a Filipinas en los años 1777-1779, el cual aún no ha sido estudiado. Por otro lado se ubicaron un interesante documento del padre Manuel Gil sobre el método para escribir la relación del viaje, varios artículos y folletos sobre oficiales de la expedición, una curiosa biografía inédita de Malaspina, y la primera edición (1811) de un ensayo de Carlo Amoretti (que no había sido posible encontrar en Italia) sobre la existencia del Paso del Noroeste, en que se critica la expedición de Malaspina. Finalmente, se halló documentación sobre el ataque inglés y la defensa española de El Ferrol (1800), en la que aparentemente participó Malaspina.

En el Archivo de Palacio Real se pudo hallar un grupo de cartas de María Frías y Pizarro a Manuel Godoy y apuntes del propio Godoy, y algunos documentos sobre las relaciones entre el Ducado de Parma y la corte de España en los últimos años del Setecientos.

La Biblioteca del Consejo Superior de Investigaciones Científicas alberga bibliografía reciente sobre expediciones científicas españolas, mientras que en la Biblioteca Nacional se encontró el rarísimo tratado de Fernando Brambilla (pintor de la Expedición Malaspina) sobre la perspectiva así como varios impresos decimonónicos sobre la Real Armada en el siglo XVIII. Finalmente, en la Biblioteca de Palacio Real se pudo ubicar copias de la relación apócrifa del viaje de Lorenzo Ferrer Maldonado (1588) al Estrecho de Anian (Malaspina tuvo que ir a la búsqueda de ese paso porqué sobre dicha relación mucho se discutió en París en el año de 1790).

En la Hemeroteca Municipal se encontraron varios artículos referentes a la Expedición Malaspina, aparecidos en los primeros años de nuestro siglo en revistas de España e Iberoamérica, así como algunos artículos referentes a una polémica sobre estética (aparecidos en el *Diario de Madrid*, 1795) entre los cuales hemos reconocido uno de Malaspina, aunque firmado con seudónimo. Esto también es un hallazgo muy importante.

En el Archivo del Conde de Campomanes, custodiado por la Fundación Universitaria Española, encontramos varios documentos sobre la Real Compañía de Filipinas (Malaspina dio la vuelta al mundo con la fragata *Astrea* fletada por la Compañía). Y en la Real Academia de la Historia hallamos otras copias de la relación de Lorenzo Ferrer Maldonado sobre el Estrecho de Anian.

Fuera de Madrid se trabajó en el Archivo General de Marina (Viso del Marqués, Ciudad Real), donde se encontraron varios documentos relativos al instrumental científico de la expedición, que se guardaba en el Observatorio Astronómico de San Fernando (Cádiz), así como cartas sobre las diligencias hechas por Lazaro Brunetti (entonces ministro de Austria en Madrid) en los primeros años del siglo XIX para conseguir copias de documentos malaspinianos y documentación variada sobre los intentos de publicar la relación del viaje de Malaspina (primeros años del siglo XIX).

También se consultó en el Archivo de Reino de Galicia un fondo documental (anteriormente guardado en el Museo Massó) perteneciente al oficial Martín de Olavide.

Además de lo reseñado, ha sido posible encontrar más de doscientos títulos de trabajos sobre Alejandro Malaspina y su entorno, que no aparecen en la Bibliografía recopilada por Blanca Sáiz y publicada en 1991.

Las fichas de investigación y fotocopias reunidas, así como las buenas relaciones establecidas con el personal de las varias instituciones en que se ha trabajado permitirán seguir adelantando los estudios malaspinianos y enriquecer más aún los archivos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", de Mulazzo, donde ahora se cuenta con un 90% de la documentación (impresa y manuscrita) sobre la Expedición Malaspina y que, por esta razón, viene siendo visitado por estudiantes e investigadores de diferentes países del mundo, fundamentalmente de España e Iberoamérica.

Todo esto ha sido posible gracias a la ayuda recibida en todas las instituciones. Se ha destacado por su competencia el personal del Museo Nacional de Ciencias Naturales, del Archivo de Palacio Real y, sobre todo, del Museo Naval, y concretamente la Dra. M. Dolores Higuera Rodríguez, quien ayudó en todo a Dario Manfredi.

Un agradecimiento particular merece la Dra. Mercedes Palau, del Ministerio de Asuntos Exteriores, quien me ha permitido trabajar también en su biblioteca particular, donde se pueden encontrar publicaciones que no se hallan en ninguna otra biblioteca de España.

Por otro lado, desde hace dos años el Centro "Alejandro Malaspina" recibió a título de donación -del señor Mario Mengoli y de su esposa Aurora- el importante archivo familiar de los Malaspina de Mulazzo (es decir de la familia de los marqueses de la Lunigiana, hoy día casi la totalidad de las provincias italianas de Massa-Carrara y La Spezia). Entre los miles de documentos de esta familia se encuentran muchas cartas del gran marino Alejandro Malaspina, varias de las cuales son las que recibió de España en sus últimos años de vida (escritas por sus amigos españoles y también por otros oficiales de la expedición científica de los años 1789-1794; cartas de Fabio

Ala Ponzone y, sobre todo, de Felipe Bauzá, el cartógrafo de la expedición).

Ahora el Centro ha empezado la catalogación de todos esos documentos; es una catalogación hecha en ordenador, es decir, que cuando el trabajo esté concluido será posible llamar los documentos tecleando el año o el nombre del autor de la carta, o el de la ciudad en que la misma se escribió. Al finalizar el año ya estaban catalogados más que 4500 documentos de dicho archivo, casi mil de los cuales se refieren a Alejandro Malaspina. Este trabajo hará posible escribir finalmente una completa biografía de Alejandro Malaspina, que hasta ahora no ha sido posible por no conocerse muchas noticias sobre sus últimos años.

Finalmente, cabe señalar que el Centro se ocupa no sólo del marino Alejandro Malaspina, sino también de toda su familia, sobre todo de su hermano Azzo Giacinto, el último marqués de Mulazzo. Este sabio y adelantado hombre, se percató que ya había motivos para que el régimen feudal continuara y en 1796, antes de que el ejército de Napoleón llegase a Italia, decidió espontáneamente renunciar a sus derechos feudales y -en nombre de la *Liberté, Egalité y Fraternité*- izó sobre la milenaria torre del castillo de Mulazzo la bandera francesa. Hay que subrayar que la bandera italiana aún no existía (la idearon en la ciudad de Reggio Emilia seis meses después del episodio de Mulazzo). La figura de Azzo Giacinto Malaspina, después desapareció trágicamente al ser encarcelado por los austríacos, ha sido conmemorada con una placa -colocada al lado de la dedicada a su hermano Alejandro- y con un simposio histórico en que se han profundizado los estudios sobre las relaciones culturales entre los dos hermanos.

México

La Armada de México ha convocado a un concurso sobre historia y literatura naval para su revista institucional. Los interesados pueden pedir mayor información a la Segunda Sección del Estado Mayor General de la Secretaría General de Marina, Eje 2 Oriente, tramo H. Escuela Naval Militar n° 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México D.F. 04830.

Perú

El 6 y 7 de noviembre tuvo lugar en el local del Instituto Raúl Porras Barrenechea, el I Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval Iberoamericano, cuyo tema central del evento fue "Piratería y Guerra de Costo: realidad y fantasía". Organizado por la Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, participaron en el evento distinguidos historiadores y especialistas de Chile, España, Gran Bretaña y Perú. El próximo congreso tendrá lugar a mediados de 1998 y tendrá como tema central "Condiciones de vida a bordo". Interesados pueden escribir a Jorge Ortiz, Asociación de Historia Marítima y Naval

Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18, e-mail thalassa@amauta.rcp.net.pe

Polonia

Del 24 al 27 de setiembre de 1997 se llevará a cabo el VIII Simposio Internacional de arqueología de botes y buques en el Centralne Muzeum Morskie, Gdansk. Informes y propuestas a Dr. Jerzy Litwin, Secretariat ISBSA 8, Centralne Muzeum Morskie, ul. Szeroka 67/68, 80-835 Gdańsk, Poland. Telefax: +48 58 318453.

Uruguay

A finales de 1995, con motivo de los 178 años de creación de la Armada Uruguaya, fue emitida una serie de tres sellos postales, con un corsario de la época de Artigas, el buque tanque *Presidente Rivera* y la fragata *Montevideo*.

Organismos Internacionales

Entre el 24 y 28 de noviembre de 1997 tendrá lugar en Madrid, la II Asamblea General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El Secretario General procederá a leer su informe y a proponer la elevación de la cuota anual a 15 dólares. Los interesados pueden escribir al secretario general, Jorge Ortiz Sotelo, Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú. E-mail thalassa@amauta.rcp.net.pe

En octubre, el secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana visitó Estados Unidos dando diversas conferencias en la U. de Alabama, Academia Naval de Annapolis y en el Naval Historical Center. En estos dos últimos lugares trato el tema de la situación de la historia marítima y naval en Iberoamerica.

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas Historia Marítima y Naval Iberoamericana en general, incluyendo algunos títulos que si bien se centran en temas extracomunitarios, pueden brindar información referencial. Se han incorporado tópicos relacionados, tales como Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc.

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía producida en 1996, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en la parte correspondiente al inicio de esta revista.

- Almeida, Monica. "Phoenicians of the Pacific: Lebanese and Other Middle Easterners in Ecuador", *The Americas*, 53, nº 1 (julio 1996): 87-112.
- Alvarez Clever, Miguel. "O'Higgins, forjador de una marina de guerra", *Revista Libertador O'Higgins* (Santiago, Instituto O'Higginiano de Chile, 1995), XII, nº 12: 155-160.
- Balbis Torregrosa, Pelayo, "Historia Naval Cubana", *Ru*, 23, nº 1 (enero febrero 1996): 9-10; nº 3 (mayo junio): 8-9.
- "El movimiento revolucionario agosto de 1931. El cañonero *Baire*, río Verde y el desembarco en Gibara", *Ru*, 23, nº 2 (marzo abril 1996): 9-11.
- "La actuación de la Marina de Guerra en el ataque al Hotel Nacional", *Ru*, 23, nº 5 (setiembre octubre 1996): 7-9.
- "La actuación de la Marina de Guerra en los ataques al cuartel San Ambrosio y al Castillo de Atarés", *Ru*, 23, nº 6 (noviembre diciembre 1996): 10-13.
- Baltazar da Silveira, Carlos. "A revolta na Armada em 1893 e o almirante Baltazar da Silveira", *RMB*, 115, nº 10/12 (octubre diciembre 1995): 157-168.
- Barreira da Fonseca, José María. "Plano diretor da Marinha - Sua miplantação. Respingos sobre o Plano Diretor da Marinha", *RMB*, 115, nº 10/12 (octubre diciembre 1995): 141-154.
- Barrón Cruz, Martín G. "Historia de la

- Sanidad Naval", *RAME* 14, n° 106 (diciembre 1996): 14-17.
- Barros Franco, José Miguel. "Sarmiento de Gamboa y un proceso naval (1580):", *El Museo de Pontevedra* (Pontevedra, Patronato do Moseo de Pontevedra, 1995).
- Beerman, Eric. "Pintor y cartógrafo en las Amazonas: Francisco Requena", separata de *Anales 2* (Madrid, Museo de América, 1994).
- Bermúdez Flores, Renato de. "Síntesis histórica y somero análisis de la legislación naval mexicana", *RAME*, 14, n° 99 (mayo 1996): 14-17; n° 100 (junio): 26-28; y n° 101 (julio): 16-18.
- Bernabeu Albert, Salvador. *Trillar los mares* (Madrid, Banco Bilbao-Vizcaya y CSIC, 1995). Sobre la expedición de Bruno de Hezeta.
- Bertochi Morán, Alejandro. "Andrés de Oyarvide y la carta esférica del Río de la Plata", *RHN*, XIII, n° 51 (4° trimestre 1995): 75-91.
"Operaciones navales en aguas sud-americanas", *RNU*, VIII, n° 24 (marzo 1996): 55-59.
- Bezerra de Carvalho, Alvanir. "Construção do modelo das chatas-canhoneiras da Guerra do Paraguai. Un esforço de nautimodelismo", 115, n° 10/12 (octubre diciembre 1995): 111-126.
- Bolivia. Embajada de Bolivia en el Perú. *Epopéya de Miguel en la prensa boliviana de 1879* (Lima, Embajada de Bolivia, 1996).
- Brasil. Marina de Guerra. Comando del 4° Distrito Naval, "A Marinha na Amazônia", *RMB*, 115, n° 10/12 (octubre diciembre 1995): 19-43.
- Bridges, R.C. y Hair, P.E.H. (editores). *Compassing the vaste globe of the Earth. Studies in the History of the Hakluyt Society 1846-1996* (Londres, The Hakluyt Society, 1996).
- Burell, David. *The Nitrate Boats* (World Ship Society, Billingham, 1996).
- Busto, José Antonio del. "El Descubrimiento del Amazonas", *IEHMP*, n° 14 (1995): 77-84.
- Cabezas y Cabezas, César. "Misceláneas Navales de 1835", *RHME*, 11, n° 20 (julio 1996): 109-129.
- Capdevila, Ricardo. *El cairn de piedra de la Isla Paulet. Un monumento arqueológico poco conocido* (Buenos Aires, Instituto Antártico Argentino, 1996).
- Argentinos y suecos en la historia antártica del cuadrante americano* (Buenos Aires, Instituto Antártico Argentino, 1996).
- Carvajal Pareja, Melitón. "Reflexiones en torno a los antecedentes de la Guerra de 1879", *IEHMP* n° 13 (julio-diciembre 1994): 83-126.
- Cervera Pery, José. "De la conducta y trayectoria del almirante Cervera en el 98", *RHN*, XIII, n° 51 (4° trimestre 1995): 7-18.
Juan Bautista Topete: Un almirante para una revolución (Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1995).
- Costa, Giancarlo. *Misteri e leggende del mare* (Milán, Mursia Editore, 1994).
- Coutau-Bègarie, Herve (editor). *L'Évolution de la pensée navale. IV* (París, Institut de Stratégie Comparée, 1994).
- Delson, Roberta Marx. "Inland Navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon", *IJMh*, VII, n° 1 (junio 1995): 1-28.
- Díaz Minet, Emiliano. "Historia de un episodio más de nuestra marina", *Ru*, 23, n° 6 (noviembre diciembre 1996): 8-9.
- Durán Valdivieso, Eduardo. "Primer viaje de circunnavegación", *RAME*, 14, n° 105 (noviembre 1996): 15-18.
- Eisler, William. *The furthest shore: Images of Terra Australis from the Middle Ages*

- to *Captain Cook* (Cambridge University Press, 1995).
- Espinosa Reyes, Ricardo (editor). *El Perú a toda costa* (Lima, Editur, 1997).
- Estrada Icaza, Julio. *El siglo de los vapores fluviales 1840-1940* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1995).
- Ferrer Fouga, Hernán. "La política oceánica nacional durante el decenio del presidente don Manuel Montt (1851-1861)", *AHNC* I, n° 1 (1996): 1-36
- Fest Salmerón, Adolfo Juan. "Las epopeya que no se olvida. Marino de banda a banda como Pedro Sáinz de Baranda", *RAME*, 14, n° 105 (noviembre 1996): 10-11.
- Fonseca Hermes, Mario Jorge da. "Os militares e a política durante a república. Parte XV", *RMB*, 115, n° 10/12 (octubre diciembre 1995): 63-74.
- Fortunic, María del Pilar. "La isla San Lorenzo y su valor histórico", *RMP*, 89, n° 2 (abril junio 1996): 50-60.
- Furlán, Luis Fernando. "Apuntes biográficos del coronel de marina don Joaquín Hidalgo, ecuatoriano al servicio de la marina argentina y sudamericana", *RHME*, 11, n° 20 (julio 1996): 151-155.
- García Martínez, José Ramón. "El viaje de circunnavegación de la corbeta de guerra *Ferrolana* (1849-1852), *El Museo de Pontevedra* (Pontevedra, Patronato do Moseo de Pontevedra, 1995).
- Goicochea Portuondo, J.M. "Labor náutica de la Casa de Contratación de Sevilla", *Ru*, 23, n° 1 (enero febrero 1996): 7-8. "Toma de la Habana por los ingleses", *Ru*, 23, n° 2 (marzo abril 1996): 7-8 "Importancia de la labor expedicionaria durante la Guerra de los Diez Años y la Guerra del 95", *Ru*, 23, n° 1 (mayo junio 1996): 7-8.
- González-Ripoll Navarro, María Dolores. *A las órdenes de las estrellas* (Madrid, CSIC y Banco Bilbao-Vizcaya, 1995). Sobre expediciones de Churruca a América.
- Gracia Rivas, Manuel. *La Sanidad Naval Española* (Madrid, Empresa Nacional Bazán, 1995).
- Granger, J.D., "Admiral Stirling at Rio de Janeiro, 1806", *MM*, 82, n° 4 (noviembre 1996): 466-468.
- Granger, John D. (editor) *The Royal Navy in the River Plate, 1806-1807* Londres, Navy Records Society, 1996).
- Guarda, Gabriel. "Los navíos de la Ilustración 1750-1800", *AHNC*, I, n° 1 (1996): 125-151.
- Guedes, Max Justo. "Arqueologia Subaquática no Brasil", *Revista de Arqueologia*, Sao Paulo, 8, n° 2 (1994-95): 423-428.
- Guimarães Lapa, Celso. "Posturas sul-americanas em relacao à concencão das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1892", *RMB*, 115, n° 10/12 (octubre diciembre 1995): 188-221.
- Hebb, David Delison, *Piracy and the English Government, 1616-1642* (Aldershot, Scholar Press, 1994).
- Heyerdahl, Thor. *La expedición de la Kon Tiki* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú, 1996).
- Johnson, Victoria Stapells, "Las irónicas circunstancias que rodearon el naufragio de la capitana de Nueva España en 1641: tragedia en la barra de Sanlúcar", *RHN*, XIV, n° 52 (enero-marzo 1996): 7-17.
- Jurado Noboa, Fernando. "El barrio del Astillero a partir de 1860", *RHME*, 11, n° 20 (julio 1996): 61-81.
- Keegan, John. *La grande storia della guerra* (Milán, Mondadori, 1994).
- Lacherre Calderón, Virginia. "Historia de un puerto que emerge: El Callao". *RMP*, 89, n° 1 (enero-marzo 1996): 126-138.
- Larenas Quijada, Víctor. "El almirante

- Patricio Lynch, general en jefe del ejército de operaciones en el norte del Perú y su gestión como gobernador político y militar en Lima", *AHNC*, I, n° 1 (1996): 97-123.
- Lingua, Paolo. *Enrico il Navigatore* (Milán, Ed. Camunia, 1994).
- Lofstrom, William L. *Paita - Outpost of Empire* (Mystic, Mystic Seaport Museum, 1996).
- Martínez Medellín, Jesús A. "Síntesis histórica del buque cañonero *Ignacio Manuel Altamirano*", *RAME*, 14, n° 106 (diciembre 1996): 9-13.
- Martinic Beros, Mateo. "Los armadores de Punta Arenas entre 1870 y 1930: expresiones de pujanza empresarial y de chilenidad en los mares australes", *AHNC*, I, n° 1 (1996): 75-96.
- McCarthy, William J., "A spectacle of misfortune: wreck, salvage and loss in the Spanish Pacific", *GC*, 17, n° 2 (1995): 95-108.
- Meseldzic de Pereyra, Zivana. "Los buques del Imperio Ruso en el Perú", *RMP*, 89, n° 4 (octubre diciembre 1996): 41-56.
- Morris, R.O. *Charts and surveys in peace and war: the history of the Royal Navy Hydrographic Service 1919-1970* (Londres, H.M.S.O. 1995).
- Moskos, Charles C. *Sociologia e Soldati* (Milán, Franco Angeli, 1994).
- Muñoz Vicuña, Elías. "Chanena. Madrina de los marinos de guerra, mercantes y fluviales", *RHME*, 11, n° 20 (julio 1996): 131-146.
- Navarro Custín, Jorge. "Episodios de la vida inquieta de Bernabé de Varona (Bembeta)", *Ru*, 23, n° 1 (enero-febrero 1996): 4-6; n° 2 (marzo-abril): 4-6; n° 3 (mayo-junio): 4-6
- "La intentona corsaria del vapor *Cuba o Horner*", *Ru*, 23, n° 4 (julio-agosto 1996): 4-6.
- "El viaje del *Pioneer* como corsario cubano", *Ru*, 23, n° 5 (setiembre-octubre 1996): 4-6.
- "El primer viaje del S/S *Manuel Rionda* al servicio de la U.S. Navy", *Ru*, 23, n° 6 (noviembre-diciembre 1996): 4-6.
- Ortiz Sotelo., Jorge. "Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Un marino español en el Perú virreinal", *RMP*, 89, n° 2 (abril-junio 1996): 62-70.
- "Ibero-American Maritime History: Recent Advances in Research, 1975-1994", Frank Broeze (editor) *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography* (St. John Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1995): 151-170.
- "Identidad Nacional: criollos al servicios de la Armada Peruana durante la emancipación", *RHN*, XIV, n° 53 (abril junio 1996): 71-78.
- Paravic Valdivia, Sergio, "Valparaíso. Fundación en la costa del mar, ejemplo de aplicación de la Ordenanza de Carlos V", *AHNC*, I, n° 1 (1996): 37-56.
- Pardi, Maria Lúcia. "Arqueología subacuática: a questão legal", *Revista de Arqueologia*, Sao Paulo, 8, n° 2 (1994-95): 429-434.
- Para del Riego, Jorge. "El trabajo grupal en el cumplimiento de una misión: caso B.A.P. Lomas y Atico", *RMP*, 89, n° 1 (enero marzo 1996): 28-40.
- Pease García Yrigoyen, Franklin. "Los mitos europeos y el mar peruano: influencia cultural clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista", *IEHMP*, n° 13 (julio diciembre 1994): 9-24.
- Pérez Concha, Jorge. *Defensa de la costa ecuatoriana en el siglo XX* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1995).

- Pérez Turrado, Gaspar. *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú* (Madrid, Ministerio de Defensa, 1996).
- Pinillos Cabada, Javier. "La adquisición del B.A.P. *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S. *Ceylon*)", *RMP*, 89, nº 1 (enero marzo 1996): 9-27.
- "Comisión a los EE.UU de N.A. por los destroyers escolta", *RMP*, 89, nº 2 (abril junio 1996): 30-48.
- "La comisión del buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* a La Habana en 1944", *RMP*, 89, nº 4 (octubre diciembre 1996): 19-39.
- Ponce Monge, Hernán. "Razones históricas de la presencia del Perú en la Antártida", *RMP*, 89, nº 4 (octubre diciembre 1996): 59-65.
- Quintela, Sabela P. "Toponimia americana del Descubrimiento. Nombres geográficos de don Pedro Sarmiento de Gamboa", *AHNC*, I, nº 1 (1996): 57-74.
- Rabí Ch., Miguel. "El Hospital del Espíritu Santo y la protección de la gente de mar, siglos XVI a XIX", *Revista del Archivo General de la Nación* (Lima, Archivo General de la Nación, mayo 1996), nº 13: 85-94.
- Rambelli, Gilson. "A prática da arqueologia subaquática no Brasil: aspectos técnicos", *Revista de Arqueologia*, Sao Paulo, 8, nº 2 (1994-95): 435-437.
- Reiterano, Emir. "Navegantes, cartas y derroteros en el Río de la Plata colonial", *RHN*, XIV, nº 55 (cuarto trimestre 1996): 81-96.
- Rivera Cabrieles, Leticia. "El comercio novohispano, la piratería y el sistema de flotas", *RAME*, 14, nº 103 (setiembre 1996): 16-18; y nº 104 (octubre 1996): 16-20.
- Rodríguez Asti, John. "El viaje de auxilio del crucero Lima a Guayaquil", *RMP*, 89, nº 1 (enero marzo 1996): 43-45.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Buques y personajes* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1995).
- Santa Pola, Conde de. *La vuelta al mundo en la Numancia y el ataque del Callao. Apuntes para una biografía del almirante Antequera* (Madrid, Editorial Naval, 1993).
- Saxe-Coburgo e Braganca, Philippe Tasso de. "Sesquicentenario do nascimento do Duque de Saxe", 115, nº 10/12 (octubre diciembre 1995): 101-110.
- Scatamacchia, Maria Cristina, "A prática da arqueologia subaquática no Brasil", *Revista de Arqueologia*, Sao Paulo, 8, nº 2 (1994-95): 419-422.
- Seco Sellés, Manuel. *Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico* (Madrid, Editorial Lunweg, 1994).
- Silió Cervera, Fernando. *La carta de Juan de la Cosa (1500). Análisis cartográfico* (Santander, Fundación Marcelino Botín e Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995).
- Stanford, P. "The Cape Horn Road Part IV: Castled Ships in Northern Seas", *SH*, nº 76 (invierno 95-96).
- Stone, Ellen C. *Guide to the ships plans collection at Mystic Seaport Museum* (Mystic, Mystic Seaport, 1995).
- Tromben Corbalán, Carlos. "Las primeras actividades de la Aviación Naval de Chile", *AHNC*, I, nº 1 (1996): 169-207.
- Truyol, Miguel G. "El faro de Santiago de Cuba", *Ru*, 23, nº 1 (enero febrero 1996): 11-12.
- Vale, Brian. *Independence or Death! British Sailors and Brazilian Independence 1822-25* (IB Taurus, 1996)
- Valdaliso, Jesús M. "The Progress of Maritime History in Spain since 1975",

- Frank Broeze (editor) *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography* (St. John Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1995): 229-247.
- Vázquez de Acuña, Isidoro. "La acción naval durante el gobierno de don García de Mendoza", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* (Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1994), LXI, n° 104: 35-85.
- Vieira, Alberto. "A Ilha de Madeira e o tráfico negreiro no Seculo XVI", *Revista de Indias*, n° 204 (Madrid, CSIC, 1995).
- Ville, Simon P. y David M. Williams (editores). *Management, finance and industrial relations in maritime industries: essays in Internacional Maritima and Bussines History* (Memorial University of Newfoundland, 1994).
- Watson, Milton H. *Disasters at sea: every ocean-going passenger ship catastrophe since 1900* (Sparkfort, Patrick Stephens, 1995).
- Williams, Glynder. "To make discoveries of countries hitherto unknown'. The Admiralty and Pacific exploration in the Eighteenth Century", *MM*, 82, n° 1 (febrero 1996): 14-27.
- Yates, Keith. *Graf Spee's raiders* (Londres, Leo Cooper, 1995).