

Derroteros de la Mar del Sur

Año 5

1998

Núm. 6

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

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

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

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Centre Franco-Ibero Americain d’Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

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

teléfono (1) 447-5204, telefax (1) 4445036

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

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Sumario

Editorial	5
Normas Editoriales	6
Les regards portés sur l’Amérique du Sud par les officiers de Marine français au 19 ^{ème} siècle. Francois Bellec	9
La gigantesca obra de la demarcación de límites Alejandro N. Bertocchi Morán	31
Twentieth Century Argonauts: First Flights Over the South Sea: A Brief History of Aerial Exploration of the Great South Sea in Honor of Alvaro de Mendaña. Lawrence A. Clayton	35
El amigo indio de Bodega: Maquinna, jefe de Nutka. Donald C. Cutter	45
La expedición de Diego de Almagro a Chile. Pedro Dermit	55
El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII XVII. Fernando Jumar	81
“De la otra costa”: comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850). Jorge León Sáenz	103
Lord Cochrane y la expedición a México, 1822. Carlos López Urrutia	115
Comercio “neutral” y comercio “privilegiado” en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796 - 1815. Cristina Ana Mazzeo de Vivó	131
Noticias genealógicas del teniente de navío D. José de Moraleda y Montero. Francisco Mellén Blanco	147
El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles. Enrique Otero Lana	155
Noticias Diversas	169
Comentario de Libros	179
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	183

Editorial

La edición de una revista especializada como la presente constituye un esfuerzo colectivo de un pequeño equipo editorial y nuestros siempre entusiastas colaboradores. Es así que el número que hoy presentamos contiene diversos trabajos, algunos de ellos presentados en eventos organizados por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana o por el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR); y otros escritos de manera especial para su publicación en nuestra revista.

Cada colaboración tiene una historia propia. Las del contralmirante Francois Bellec y del doctor Fernando Jumar corresponden a sendas conferencias dadas en París, en las XII y X Jornadas del CEFIAHMAR. El breve artículo del investigador uruguayo Alejandro Bertocchi fue preparado hace ya algún, mientras que el trabajo del profesor Lawrence Clayton fue presentado en Coloquio Internacional América y Oceanía, llevado a cabo en Lima en 1995, en homenaje al IV Centenario del Segundo Viaje de Alvaro de Mendaña. El profesor Donald Cutter nos alcanza su contribución al Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra, realizado en Lima en 1994; mientras que del II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, llevado a cabo en 1998, tenemos los trabajos del economista costarricense Jorge León Sánchez y los historiadores Cristina Mazzeo y Enrique Otero, peruana y español, respectivamente. El profesor chileno Carlos López Urrutia comparte con nuestro lectores una conferencia dada en la Academia Peruana de la Historia. Finalmente, los investigadores españoles Pedro Dermit y Francisco Mellén aportan dos interesantes contribuciones para este número.

Como en ocasiones anteriores, han sido varias personas e instituciones las que nos han ayudado con este número. No voy a mencionar nombres para evitar alguna omisión involuntaria, pero a todos ellos nuestro más sincero reconocimiento por su apoyo y colaboración.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

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

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

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

Siglas utilizadas en la revista:

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España
AAB	Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España
AGNM	Archivo General de la Nación, México.
AGN	Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AHNC	Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
AN	The American Neptune, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
ANCh	Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.
BACH	Boletín Antártico Chileno, Instituto Antártico Chileno, 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 Malaspini "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia.

CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM	Revista "Del Mar", Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS	Derroteros de la Mar del Sur, Lima - Madrid - Mulazzo-París-Santo Domingo, 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.
HM	Historia Mexicana, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
IJMH	International 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 Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
RAME	Revista Secretaría de Marina - Armada de México, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	Revista de la Armada, Caracas, Venezuela.
REEP	Revista Española de Estudios del Pacífico, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	Revista General de Marina, Armada Española, Madrid, España.
RHMP	Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, Perú.
RHN	Revista de Historia Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España
RIHM	Revista del Instituto de Historia Marítima, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
RMB	Revista Marítima Brasileira, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
RMCh	Revista de Marina, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
RME	Revista de Marina, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
RMP	Revista de Marina, Dirección de Información, Lima, Perú.
RNU	Revista Naval, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
Ru	Rumbos, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A.
U.	Universidad o University
SH	Sea History, National Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A.
WSR	World Ship Review, World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de Marine français au 19^{ème} siècle

François Bellec*

Au cours d'un colloque consacré à Pierre Loti, j'ai suggéré naguère que son talent de dessinateur, de reporter, que cette volonté de rendre compte d'un espace-temps réel, appartenaient moins à Pierre Loti de l'Académie française qu'à Julien Viaud Officier de Marine. Après les quelques grands voyageurs terrestre des routes de la soie, les *conquistadores* espagnols et les *descobridores* portugais de la Renaissance furent massivement les premiers envoyés spéciaux de la civilisation européenne vers l'outre-mer. Ils en rapportèrent de nouvelles descriptions orales puis écrites, d'un ailleurs exotique. Leurs idées préconçues, la capacité limitée de communication entre des langues sans références communes, et finalement l'imagination de leurs auditeurs attentifs aux récits merveilleux dans l'esprit de Marco Polo, interposaient un prisme fortement déformant entre la chose vue, son interprétation, sa description, et son entendement par ceux qui tentaient de comprendre l'au-delà des mers.

Les marins témoins de leur temps

S'ils n'étaient pas prémunis bien entendu contre la superficialité qui guette les visiteurs de passage, les officiers de marine devinrent beaucoup plus tard des observateurs curieux, pragmatiques et exercés, car l'expérience de leurs nombreux voyages lointains, et leur position sinon en dehors du siècle, du moins exempte de préjugés, leur offraient un recul exceptionnel. Surtout, grâce à leur approche des pays et de leurs sociétés civiles à bord d'un navire, une capsule spatiale isolée du contexte local. Le navire était un laboratoire idéal, en quelque sorte, pour des études de sciences sociales. Il l'aurait été en tout cas, si l'on avait en ce temps songé à des investigations scientifiques des sociétés non européennes. Les marins se sont souvent opposés au 18^{ème} siècle, aux philosophes et aux géographes de cabinet, tant sur les "bons sauvages" que sur la

*.- *Contralmirante de la Armada Francesa. Miembro de la Académie de Marine y de la Académie des Sciences d'outre-mer. Esta conferencia será presentada el 13 de abril de 1999 en el Centre Franco-Ibero-Américain d'Histoire Maritime, Faculté des Lettres, Institut Catholique de Paris.*

prétendue “Terre Australe”, et ils ont généralement eu raison contre eux. Les grandes expéditions maritimes scientifiques autour du monde ont incorporé, à partir du 18^{ème} siècle, des savants, astronomes, physiciens, naturalistes et jardiniers. Des peintres et des dessinateurs ajoutaient une dimension visuelle instantanée à la moisson d'échantillons collectés et aux narrations littéraires. Les illustrateurs officiels ne décourageaient pas les artistes amateurs, et beaucoup d'officiers de Marine dessinaient alors et peignaient, suivant le prestigieux exemple de François d'Orléans, Prince de Joinville, dont les journaux personnels sont illustrés d'aquarelles bien venues. En ce temps où l'on avait peu de raison de connaître jamais la mer si l'on habitait hors de sa frange littorale, un voyageur au long cours était gratifié d'une exceptionnelle opportunité d'en savoir plus. Au cœur du 19^{ème} siècle, les grandes questions de la géographie étant résolues, les marins, singulièrement les officiers de marine que des missions scientifiques, de présence ou de prestige envoyaient aux quatre coins de la Terre, de la mer Noire en Chine ou à Tahiti, étaient les nouveaux grands voyageurs d'un monde qui se mettait en place sous le contrôle des puissances européennes. Leur privilège était encore assez rare, pour que les magazines s'intéressent à ces correspondants potentiels. L'agence de presse fondée en 1835 par Charles Havas, eut au milieu du siècle un correspondant dans chaque capitale d'Europe. Malgré cette avancée spectaculaire des nouvelles vers l'information en direct, il était hors de question, de faire couvrir des événements lointains par des journalistes envoyés spéciaux. Les marins rapportaient de leurs voyages matière à fasciner une société dont la vision de la Terre se bornait aux gravures austères mais exotiques en diable, de *L'Illustration* ou du *Monde Illustré*. Ces journaux aux titres très suggestifs étaient friands de dessins pour guider les graveurs. La première photographie française est un paysage de Niepce daté de 1826, mais il fallut un quart de siècle pour que l'alchimie magique s'imposât véritablement comme support de diffusion de l'information. La photographie naissait en même temps que le chemin de fer et la marine à vapeur. L'ère industrielle allait banaliser le voyage, mais le témoignage d'un observateur intelligent et artiste était encore d'un prix immense pour un journal d'actualité des années 1870. Le dépouillement du *Monde Illustré* des années 1876 et 1880, apporte sur ce point un témoignage frappant. La livraison du 3 juin 1876 rend compte des incidents de Salonique où avaient été assassinés les consuls de France et d'Allemagne, et la pendaison en grand appareil de six victimes expiatoires devant les représentants des nations emberlificotées dans la “Question d'Orient”. Le journal adresse “ses remerciements à M. Julien V..., qui a bien voulu nous adresser les croquis d'après nature, de cet acte de réparation.” Le 10 juin, les incidents de Salonique sont illustrés d'un “croquis de M. Viaux”, et le 17, d'un “croquis de M. Julien Viaud”, enfin identifié. Le 19 août, il s'agit déjà de “M. J. Viaud, notre correspondant”. L'officier de Marine était dès lors érigé en collaborateur à part entière. Julien Viaud était devenu reporter “free lance”, et l'on sait que cette relation picturale à peine commentée par écrit fut le début discret de son œuvre littéraire. La livraison du *Monde Illustré* du 2 octobre 1880 proposait encore un “croquis de Mr. J. Viaud”. Le 17, l'escadre internationale aux bouches de Cataro était “d'après un croquis de Mr. Loti.” Le romancier

venait de s'échapper de la chrysalide du chroniqueur.

On écrivait beaucoup à bord des navires: le journal de bord, le rapport officiel de mission, son journal personnel bien sûr, et les lettres qui portaient périodiquement au loin bonnes ou mauvaises nouvelles. Dumont d'Urville apprit en 1825 en rentrant de son voyage autour du monde sous les ordres de Louis Duperrey, que son premier fils était mort depuis deux ans. Il vécut ce drame à nouveau, en arrivant à Valparaiso en 1838, trouvant dans le courrier de France l'annonce du décès huit mois plus tôt de son jeune fils victime du choléra. La lettre pathétique d'Adèle d'Urville exprimait bien le caractère contre nature des voyages au long cours: «*Quand tu recevras cette lettre tu auras fini le travail aux glaces. Tu pourras revenir n'est-ce pas ? C'est le seul désir que je puisse former. Gloire, honneurs, richesse je vous maudis. Vous me coûte trop cher. Viens, je t'en conjure par la prière que je t'adresse, par celle de nos anges. Je ne prie plus Dieu, il m'a maudite*” Et celle de son fils aîné: “*Adieu mon cher papa. Maman te conjure et te supplie par tous les sentiments les plus sacrés de venir le plus promptement possible. Pourquoi faut-il que tu aies fait ce voyage ? nous aurions encore le pauvre enfant et nous serions tous réunis, tandis que ton départ a tout détruit.*”¹ Bien sûr, Dumont d'Urville continua sa mission. Elle allait durer deux ans et demi encore, et il découvrirait pendant ce temps la Terre Adélie. On écrivait avec application, car on savait le prix de ces nouvelles, venues de si loin dans l'espace et le temps, au point que beaucoup d'officiers rédigeait couramment un double courrier, lettres privées, tendres et secrètes pour l'épouse, et lettres édifiantes pour être lues au cercle familial.

C'est dans ce contexte que doivent être replacés les impressions et l'état d'esprit des officiers qui sont tombés nombreux sous le charme de l'Amérique Latine, dans la première moitié du 19^{ème} siècle. Cette époque des grands voyages, libérés par la paix revenue sur les océans, fut mémorable à d'autres titres pour l'histoire de la mer. La victoire de Navarin mit en 1827 la marine à la mode. En 1838, au moment où Dumont d'Urville faisait escale au Chili avant de retourner dans l'Antarctique, Turner peignait “*Le dernier voyage du téméraire*.” Ce grand vaisseau à voiles remorqué vers la démolition par un petit vapeur noir, annonçait à la fois l'impressionnisme et le nouvel âge de la mer. En 1857, un décret impérial décida qu'un navire sans machine à vapeur ne serait plus classé navire de guerre. L'Amérique latine vivait alors intensément et dangereusement, secouée par la politique et par la nature entrées toutes deux en convulsions. De la première tentative de proclamation de la République du Venezuela en 1806 par Francisco Miranda, jusqu'à l'indépendance de l'Uruguay en 1828, l'Amérique du Sud prenait sa liberté et s'ébrouait comme un poulain sauvage. Dans le même temps, d'Alexandre de Humboldt et Aimé Bonpland sur les pentes du Chimborazo, jusqu'à Charles Darwin devant les fossiles de Punta Alta, des esprits fulgurants trouvaient dans une nature puissante et riche les motifs d'une gloire universelle. Les diplomates se penchaient avec prudence sur les soubresauts de politiques en rodage, et les marines

1.- Jacques Guillon, *Dumont d'Urville* (France Empire, Paris 1986).

nationales gardaient un œil attentif sur leurs ressortissants bousculés ici et là. Il y avait vraiment beaucoup à voir là-bas, et les rapports de campagnes scientifiques étaient aussi des mines d'informations sur l'administration, les perspectives économiques, le commerce, la monnaie, la politique et la société. Sur les farouches Araucans, sur les fascinants Gauchos aussi, “*ces descendants des conquérants espagnols devenus un peuple de pasteurs*” selon La Salle, le chroniqueur de la *Bonite*.²

L'intérêt de la science

Cohérentes dès leur origine avec les travaux de Linné, de Buffon, du Président de Brosses, de Dalrymple, de l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, et de l'*Encyclopaedia Britannica*, les expéditions scientifiques navales apportaient au monde savant de la communauté internationale les éléments d'une immense base de données. Écartées l'une et l'autre de l'Amérique qui prenait son destin en mains, la France et l'Angleterre étaient concurrentes dans le Pacifique, un océan qui avait beaucoup déçu pour avoir suscité trop d'espoirs autour du mythe de la Terre australe. Si les perspectives de débouchés économiques et de points d'appui outre-mer étaient présentes à des degrés différents dans leurs motivations scientifiques, la France et l'Angleterre supportèrent seules, pendant un demi siècle, l'effort international pour l'investigation du Pacifique, la compréhension de l'hydrographie, du magnétisme terrestre et des climats, le recensement des espèces, la connaissance des peuples et des cultures. En dépit des crises et des guerres, les envoyés spéciaux de l'Europe dans les mondes nouveaux bénéficiaient d'une immunité diplomatique, au nom de la science. Louis XVI avait ordonné à ses navires de guerre de considérer Cook comme un bienfaiteur de l'humanité. Le passeport français du Prussien Humboldt le déclarait “voyageant au nom du savoir.”

Au 19^{ème} siècle, le problème de la longitude étant résolu, les méthodes de cartographie améliorées par les innovations d'Alexander Dalrymple et de Charles-François Beautemps-Beaupré, l'une des tâches routinière était la rectification de la cartographie nautique. Privilégiant la physique du globe, le magnétisme terrestre, fondamental pour la connaissance et la compensation de la déviation des compas, les instructions du 19^{ème} siècle ne faisaient plus des hommes une priorité. Les instructions remises au capitaine de frégate de Freycinet en 1817 écartaient explicitement “*les mœurs des peuples sauvages*”. Le guide élaboré pour les voyageurs par le Muséum d'Histoire Naturelle, attendit 1860 pour consacrer un chapitre à l'Anthropologie. Pourtant, une profonde réflexion renouvelait les hypothèses sur l'homme biologique et ses dysfonctionnements, avec les *Recherches physiologiques sur la vie et la mort* de Marie François Xavier Bichat en 1800, et l'année suivante son *Anatomie générale*; le mémoire sur la conscience et l'action de Maine de Biran en 1805; de René Laennec, le *Traité de l'auscultation* en 1819, et en 1828 le

Traité de l'irritation et de la folie de François-Joseph Broussais. Si l'ethnologie restait en devenir, la zoologie, l'entomologie, la botanique croulaient avec bonheur sous l'avalanche de centaines de milliers de spécimens parmi lesquels apparaissaient des milliers d'espèces inconnues. La publication des résultats scientifiques du voyage de deux ans de la *Bonite* de Nicolas Vaillant prit vingt-six ans. Un nouveau regard était porté sur l'histoire naturelle, sur la vie et le vivant, au moment où l'on passait du simple recensement des espèces, à la réflexion sur l'organisation des règnes de la nature. En 1809 parut la *Philosophie zoologique* de Jean-Baptiste de Lamarck introduisant le transformisme; en 1812 la *Recherche sur les ossements fossiles* de Georges Cuvier, et en 1816, son *organisation du règne animal*; de son contradicteur Geoffroy Saint-Hilaire, la *Philosophie anatomique* en 1818, en 1830 les *Principes de philosophie zoologique* et en 1838 les *Notions synthétiques de philosophie naturelle*. Et en 1859, *De l'origine des espèces* de Charles Darwin, ouvrage cette fois d'un naturaliste de terrain. Parmi les naturalistes, les physiciens, les jardiniers et les ingénieurs cartographes, les officiers déjà titulaires des observations d'astronomie nautique et du magnétisme terrestre, s'essayaient, ni vraiment philosophes ni tout à fait barbares, à la description des sociétés sauvages, aux côtés des naturalistes et de leurs instruments d'anthropométrie. Il y avait tellement à faire dans tous les domaines de l'histoire naturelle, que pas moins de neuf expéditions françaises appareillèrent entre 1817 et 1839. Pendant vingt ans, il y eut presque en permanence une frégate occupée à des recherches, parfois deux et jusqu'à trois en 1838. Si la voie la plus commode d'accès au Pacifique est le cap de Bonne Espérance, l'Amérique du Sud était toujours sur le trajet des expéditions, au moins sur leur retour par le cap Horn ou le détroit de Magellan. Comme Bougainville, Cook et Lapérouse, les navigateurs du 19^{ème} siècle furent familiers des ports et des mouillages sud-américains, de Rio de Janeiro jusqu'à Guayaquil. Ils virent passer Louis-Claude Desaulces de Freycinet et son *Uranie* en 1817, puis son navire de secours, *La Physicienne* en 1820, Louis Isidore Duperrey sur *La Coquille* en 1822 et 1823, qui rencontra à La Concepción un vieillard qui se souvenait du passage de Lapérouse, *La Favorite* commandée par Pierre-Théodore Laplace en 1831, et qui revint avec Ferdinand Hamelin pour une longue campagne américaine de 1832 à 1835, *La Bonite* d'Auguste Nicolas Vaillant en 1836, Abel Aubert Dupetit-Thouars à bord de la *Vénus* en 1837 et 1838, Dumont-d'Urville sur l'*Astrolabe* en 1838, l'*Héroïne* de Jean Baptiste Cécille en 1839, Laplace encore sur l'*Artémise* en 1839 et 1840.

La science était encore une aventure, et quelque cinq cents morts furent nécessaires à la découverte scientifique de la terre. Le scorbut fit encore des ravages dans les équipages de l'expédition de Nicolas Baudin, dans les premières années du 19^{ème} siècle. Un tiers de l'équipage de la *Favorite* du capitaine de frégate Hamelin fut terrassé par la fièvre jaune à Guayaquil pendant sa campagne américaine. Darwin mourut en 1885, épuisé par la maladie de Chagas, alors inconnue, qu'il avait contractée dans les Andes.³ Mortifié par le succès des travaux de son naturaliste qui occultaient son

2.- A. de La Salle, *Voyage autour du monde exécuté pendant les années 1836 et 1837 par la corvette La Bonite, commandée par M. Vaillant, capitaine de vaisseau* (Arthur Bertrand, Paris 1840 à 1852).

3.- La maladie de Chagas est causée par le *Trypanosoma cruzi*, inoculé par des punaises.

propre rapport, Robert Fitz-Roy, commandant le *Beagle*, qu'une promotion d'amiral et le poste de gouverneur de la Nouvelle Zélande n'avaient pas consolé, s'était depuis longtemps tranché la gorge.

Les stations navales

Les stations navales, c'est à dire la présence permanente de navires de guerre dans les eaux américaines, étaient justifiées par le souci de protéger les étrangers contre les tracasseries administratives d'abord, puis contre les désordres civils. Les stationnaires françaises et britanniques se côtoyaient sur toutes les rades américaines, préservaient les biens de leurs ressortissants et surveillaient leur commerce et leurs intérêts nationaux, tout en s'efforçant de ne pas se trouver mêlés aux affaires politiques du moment. Depuis le 18^{ème} siècle et jusqu'au temps des indépendances nationales, les marins français ont souffert des gouvernements portugais et espagnols de l'Amérique du Sud, les jugeant exécrables dans leurs principes, ce qui n'empêchait pas le cas échéant, d'apprécier individuellement leurs représentants. Gouin de Beauchêne, rapportait en 1701 à Lima, la défense faite aux Péruviens sous peine de mort de commercer avec les navires étrangers. La Rigaudière estimait quant à lui en 1708, à juste titre, que l'intention manifeste du vice-roi était de *"nous rebuter et nous ôter l'envie de retourner jamais dans ces pays."* La même année, M de Boisloré à bord de la *Toison d'Or* confirmait que pendant ses escales commerciales au Chili: *"Les marchands espagnols n'osèrent monter à bord des navires que la nuit par crainte de la bastonnade en place publique et des dix ans d'exil à Valdivia dont les autorités menaçaient de punir tout rapport avec les étrangers."*⁴ S'ajoutait à cette politique protectionniste, une xénophobie populaire, surtout à l'égard des Français, qui s'était traduite par l'assassinat en 1737 à Cuenca, au cours d'une émeute soulevée contre la mission française, du médecin de l'expédition scientifique qui mesurait le degré de latitude au Pérou. Dans leur ensemble, les Français rendaient d'ailleurs bien leur animosité aux Espagnols. Revenant de la cérémonie de remise des Malouines à l'Espagne, Bougainville fit escale à Rio en 1767 avant d'entreprendre son tour du monde. A une époque chatouilleuse à l'extrême sur les questions de protocole, le vice-roi répondit grossièrement à son offre d'échange de saluts: *"Lorsque quelqu'un, en rencontrant un autre dans la rue lui ôte son chapeau, il ne s'informe pas au paravent si cette politesse sera rendue ou non."*⁵ En fait, après quelques rapports assez cordiaux, Bougainville qui était accompagné de frégates espagnoles, subit surtout les conséquences de l'animosité entre Espagnols et Portugais en conflits frontaliers autour du Brésil. Il écourta son escale pour gagner Montevideo plus accueillante (ou Commerson allait d'ailleurs trouver la fameuse Bougainvillée). Cook fut aussi mal

reçu au Brésil l'année suivante, et ses équipages furent consignés à bord. Laplace rappelait en 1831 que: *"longtemps après que les contrées qui entourent le golfe du Mexique et le Rio de la Plata eussent secoué le joug espagnol, le Chili obéissait à ses anciens maîtres. (...) Ses ports dont l'approche était sévèrement interdite aux navires étrangers, ne s'ouvraient que pour des navires garde-côtes chargés d'exécuter les mesures oppressives d'un gouvernement ombrageux."*

Avec les libérations nationales, la situation politique avait changé radicalement, sans faire cesser pour autant les déboires des étrangers installés sur la côte pacifique de l'Amérique latine. Le commandant de la station du Pacifique, s'alarmait en 1829 et en 1830 à bord de la *Vestale*, aux mouillages de Callao et de Valparaiso, des révolutions continues en Amérique du Sud, et des menaces qu'elles faisaient courir à nos ressortissants. Du cap Horn à San Francisco, les Européens supportaient déjà nombre d'avaries de la part de leurs concurrents ibériques, ou de truands de toutes nationalités, voire des petites autorités locales. Faire respecter leurs droits était le souci permanent des consuls, très sourcilieux sur les insultes au pavillon. Les forces navales ont toujours été le vecteur privilégié de projection des forces nationales et de gestion des crises, grâce à leur mobilité, à leur autonomie, au caractère dissuasif de leur puissance de feu, à leur capacité de démonstration diplomatique et à la flexibilité de leurs actions possibles. A titre d'exemple d'opération navale à but diplomatique, le gouvernement de Louis Philippe réagit fermement à l'hostilité manifestée à l'égard de nos ressortissants établis au Portugal. Des condamnations politiques conduisirent la France à exiger des réparations du gouvernement de D. Miguel, et devant son silence, à envoyer à Lisbonne une division navale, puis l'escadre du contre-amiral Roussin, qui força au canon l'entrée du Tage le 11 juillet 1831, et vint mouiller devant le palais royal. Les navires portugais de guerre et de commerce furent confisqués en gage du paiement des frais de l'expédition navale. Les missions des stationnaires étaient très variées en Amérique occidentale, allant du convoyage de fonds privés jusqu'à l'intimidation ou la menace. Parce que la diplomatie de l'époque avait le sang plus chaud qu'aujourd'hui, le contre-amiral Hamelin, commandant la station navale des côtes occidentales d'Amérique et de l'Océanie, dut éluder les sollicitations pressantes des Affaires étrangères, qui avaient justifié en 1845 l'envoi de l'*Héroïne* à Mazatlan, s'en expliquant ainsi au ministre de la marine après un an d'échange de courriers, et d'enquête sur le meurtre d'un Français dix-huit mois plus tôt: *"Nous avons reconnu qu'un blocage du port de Mazatlan ferait beaucoup de tort au commerce étranger sans en causer beaucoup au pays; que, quoique la frégate ne puisse s'approcher assez près de terre pour procéder efficacement à un bombardement, elle pourrait cependant de loin y envoyer des obus et des boulets, mais que ce serait encore au détriment des étrangers qui y possèdent des maisons et des magasins. Resterait donc un débarquement: le consul prétend qu'une centaine d'hommes suffiraient. Je crois la chose possible, mais la prise de la ville ne s'effectuerait sans doute pas sans une perte des deux côtés et j'ignore où cela peut nous entraîner. (...) J'attendrai donc vos ordres."* L'affaire justifiant cette gesticulation militaire était rien moins que la fermeture

4.- Jean-Paul Duviols, *Voyageurs français en Amérique* (Bordas, Paris 1978).

5.- Etienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde* (Imprimerie nationale, Paris 1977).

abusive par les autorités municipales, d'une boulangerie française qu'il importait de faire rouvrir, au besoin par la force.⁶ En 1847, le *Génie* vint simplement soutenir par sa présence à Panama les négociations d'une société française pour la construction d'un chemin de fer. Très heureusement, les relations entre la marine et les populations côtières atteignaient rarement des paroxysmes, et le président de la République du Pérou vint lui-même féliciter, la même année 1847, l'équipage de la *Virginie*, qui venait de participer activement à la lutte contre l'incendie du magasin des douanes de Callao.⁷ A partir des années 1840, l'exploitation du guano du Pérou puis celle des nitrates du Chili ouvrirent l'aventure des cap-horniers. Des simulacres de villes poussiéreuses et misérables poussèrent près des wharfs de chargement. Les matelots de toutes les nations s'y mêlaient dans des bouges infâmes, à toutes les déchéances du monde, dans une ambiance parfois lourde des chantages et des intimidations de bandits et de déserteurs. Elle justifiait parfois la présence ostensible des frégates de la station navale, comme celle de la *Virginie* en 1846 aux îles Chincha.

Les choses étaient plus sérieuses du côté atlantique, avec en 1838 au Mexique l'affaire de Saint-Jean d'Ulloa et de la Vera Cruz, et en Argentine celle du Rio de la Plata. Elle conduisit à de véritables engagements, à la suite de l'hostilité manifestée envers les étrangers par le président de la Confédération argentine, le général Rosas. La guerre civile entre les partis se disputant le pouvoir ruinait les plantations et les négociants subissaient dans les villes des dommages considérables, qu'il n'était pas question d'indemniser.⁸ Les Français, particulièrement maltraités, étaient parfois emprisonnés. Le blocus de Buenos Aires se transforma en 1838 en véritable guerre, dont les opérations navales se déroulèrent jusqu'en 1845 sur le Paraná.

La présence française dans les eaux américaines étant permanente, elle pouvait constituer une part importante de la carrière d'un officier de marine. A titre d'exemple, Abel Aubert Dupetit-Thouars, fut lieutenant de vaisseau, sur l'*Inconstant* aux stations d'Espagne et du Brésil en 1823-1826, puis capitaine de frégate à la station des mers du Sud en 1832 et 1833, où il mérita une épée d'honneur de la Chambre de commerce de Bordeaux pour avoir efficacement protégé notre commerce au Chili et au Pérou. Capitaine de vaisseau commandant la *Vénus*, il effectua une partie de ses travaux scientifiques sur les côtes de l'Amérique du Sud en 1837 et 1838. Contre amiral, il mit sur la *Reine Blanche* son pavillon de chef de la station navale des côtes occidentales d'Amérique et de l'Océanie. Il passa alors en 1842 et 1843, quatorze mois le long des côtes américaines, dans les temps morts où il n'annexait pas les Marquises ou Tahiti, donnant des coups de sang à l'Angleterre, et des sueurs froides à Guizot. Son successeur plus diplomate, le contre-amiral Ferdinand Hamelin, était aussi un habitué de l'Amérique, puisqu'il avait commandé la *Favorite* pendant sa mission scientifique de 1832 à 1835.⁹

6.- François Jacquin, *De Constantinople à Tahiti, 1840-1856. En suivant René Gillotin* (Karthala, Paris, 1997).

7.- Ibidem.

8.- E. Chevalier, *Histoire de la marine française de 1815 à 1870* (Hachette, Paris 1900).

Avec l'instauration des protectorats français dans le Pacifique, la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie, la guerre de Crimée, et surtout les opérations en Chine, la fondation de l'Indochine et la guerre de 1870, les événements navals du second Empire et de la troisième République s'éloignèrent de l'Amérique du Sud. C'est à ce moment que, derrière les *Messageries Impériales* qui allaient devenir *Messageries Maritimes*, s'ouvrirent en 1857 les lignes de paquebots français vers l'Argentine et le Brésil.

Regards sur la liberté

Le premier tiers du 19^{ème} siècle a vu la fin des vice-royautés, survivances désuètes du 15^{ème} siècle, observées avec sévérité par les voyageurs de passage. Avec le temps, elles engendraient inéluctablement les ferments d'une décadence culturelle et morale qui, avec les intrigues, la prévarication et l'inhumanité envers les Indiens et les esclaves africains, furent malheureusement et indéniablement communes aux premiers empires et aux comptoirs occidentaux des Indes, de Goa à Batavia, de La Havane à Buenos Aires, Panama ou Vera Cruz. La sage dynastie d'Avis avait naguère longtemps hésité à poursuivre l'ouverture de la route de Calicut, car elle prévoyait en retour la déstabilisation à terme du Portugal, et la mise en danger de son âme.

Les marins de passage en Amérique du Sud depuis Bougainville ont perçu les tensions entre les créoles qui se sentaient devenir américains, et les Espagnols des vice-royautés. Plus tard, quand ils furent les témoins des révolutions puis des luttes pour le pouvoir, ils les ont souvent accompagnées avec sympathie, voire avec passion, et toujours avec angoisse pour les peuples enjeux de ces paroxysmes. Ils étaient manifestement reçus dans ces pays en lutte, comme des frères en liberté, et cela me semble un paramètre majeur de leurs contacts avec les populations et leurs leaders. Je suis tenté d'étayer ce sentiment par un lointain souvenir personnel. Au cours de la campagne d'instruction du croiseur *Jeanne d'Arc* qui conduisait ma promotion fraîchement sortie de l'Ecole Navale, autour de l'Amérique du Sud sur le chemin des frégates du 19^{ème} siècle, j'ai été frappé par la persistance de cette image de la France à la fin des années 1950. A preuve cette déclaration d'un hôte vénézuélien, qui m'a lancé à Caracas sur fond de *Marseillaise*: "Vous devez être fier d'être Français, car vous avez inventé la Révolution. Entre révolutionnaires, on s'estime et on se comprend." J'eus honte de ma distance à la révolution, et surtout d'ignorer que Francisco Miranda avait servi en France comme général sous Dumourriez avant de libérer Caracas. J'ai peine à croire que les officiers de la marine française, même si elle était royale, n'aient pas été nimbés de l'aura révolutionnaire. La *Marseillaise* et le pavillon tricolore ont encore quelquefois une valeur universelle. Le destin exemplaire d'Hippolyte Bouchard est révélateur des enthousiasmes de l'époque. Engagé aux côtés des révolutionnaires argentins en 1810, héros l'année suivante de la défense de Buenos Aires grâce à sa

9.- Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français* (Editions maritimes et d'outre-mer, Paris 1982).

seule canonnière, engagé dans le corps des Grenadiers de San Martin, et couvert de gloire en 1813 à San Lorenzo où il enleva le drapeau espagnol, ce marin Français fut fait citoyen argentin. Ayant armé un corsaire, Bouchard fut le second du Commodore irlandais Brown pendant les raids lancés jusqu'en Californie où ils prirent Monterrey. Il aida San Martin à libérer le Pérou, et il commandait la flotte péruvienne quand il mourut dans des circonstances controversées en 1829.¹⁰

Nos officiers ont accompagné pas à pas les premières années des jeunes républiques. Le lieutenant de vaisseau Camille de Roquefeuil, commandant le voilier marchand *Le Bordelais*, était en 1818 à Lima, au moment où San Martin remportait les victoires qui allaient déterminer l'indépendance du Chili. Il sentit grandir l'aversion puis la haine des créoles péruviens, leur soif d'indépendance. Il les jugeait cependant trop peu énergiques pour tenter un si grand mouvement, et il ne se trompait pas trop, puisque l'infatigable San Martin allait, trois ans plus tard, prendre du dehors leurs affaires en mains, et conduire à son tour le Pérou à l'indépendance. Duperrey qui stigmatisait le protectionnisme espagnol extrême, l'inquisition, les malversations, les trafics d'influence, le pillage du pays, assista en direct à Santiago en 1823, au renversement de Dom Bernardo O'Higgins par le Général Ramon Freire, qui soulevait la province contre le "directeur suprême". Avec regret, assura-t-il les Français, qui saluèrent son "urbanité vraiment française", sa loyauté et sa modestie. Le journal de Duperrey peint le tableau surréaliste sur fond de cathédrale et de palais épiscopal en ruines, du nouveau maître temporaire du Chili, gérant en direct le coup d'état en cours, tout en animant le bal offert à la population pour fêter la déposition d'O'Higgins, et pendant que la foule entonnait l'hymne national argentin apporté au Chili par San Martin. Duperrey prit même le soin d'en relever les paroles.¹¹ Seize ans plus tard, Laplace, commandant l'*Artémise*, assista à son tour en direct à la prise de Valparaiso par le général Prieto, prenant d'ailleurs des dispositions pour préserver nos nationaux du pillage pendant la bataille de rues.¹²

Si des voyageurs avaient noté des insurrections à Recife dès 1817, le Brésil devint relativement facilement indépendant, parce que l'alliance du Portugal avec l'Angleterre avait impliqué l'empire lusitanien dans le blocus continental, et avait entraîné l'exil de D. João VI au Brésil pour tenter de le sauver. Cette circonstance historique précipita l'indépendance de la colonie américaine, déclarée le 12 octobre 1822. Repoussant les prétentions des Cortes de Lisbonne, Pedro IV, héritier de Jean VI de Portugal et prince régent, s'était fait proclamer empereur Pedro Ier du Brésil

aux cris qui allaient devenir fameux de "*Independência ou morte*". *La Coquille* arriva quatre jours plus tard à Santa Catarina en liesse.¹³ Duperrey s'en félicita en termes que n'auraient pas renié Victor Hugo:¹⁴ "*Le Brésil, secouant le joug de la métropole, avait fait retentir l'immensité de ses déserts du cri de l'indépendance, et s'était constitué en Empire sous l'égide du Prince royal dom Pedro d'Alcantara.*"

Tous les marins de passage au cœur des luttes pour la mise en place des nations sud-américaines, ont été bouleversés par le drame de la guerre civile. Dans ses *Mémoires pittoresques d'un officier de marine*, Jules Lecomte ajoutait à sa description de Lima: "*Par suite des révolutions récentes, les couvents ont été abandonnés et n'offrent plus que de grandes solitudes et des décombres.*"¹⁵ Impressionné en 1823 par la désolation et le silence régnant à La Concepción, Duperrey écrivit un rapport bouleversé, "*le cœur ému d'horreur et de pitié, les funestes effets des commotions civiles frappaient à chaque instant nos regards: les champs étaient dévastés, les habitations ruinées. (...) Chaque pas nous offrait des jardins entourés de décombres, des maisons dévastées. Quelques malheureux errant nu-pieds, et une soldatesque insolente peuplent une cité veuve de la majorité de ses habitants.*" Il ajouta, au mouillage de Talcahuano, une belle tirade carrément réactionnaire: "*La faux des révolutions était déjà passée sur ces belles contrées, et à l'époque même de notre séjour on l'aiguisait encore au nom de la liberté.*" En 1836 La Salle, le chroniqueur de la *Bonite*, déplorait à Montevideo l'inquiétude politique d'une ville qui avait tout pour réussir. Il expliquait les événements d'Amérique par un commentaire à peine moins réactionnaire que celui de Duperrey: "*Plus le gouvernement qu'on essaye de constituer est libéral et démocratique, plus il laisse de place aux ambitions déçues, et de chances aux tentatives des factieux. L'anarchie est inévitable. La liberté devient plus funeste que le despotisme lui-même, à un peuple qui n'y est pas arrivé graduellement. Bientôt, ses excès font regretter le joug naguère odieux, et la tranquillité dont on jouissait du moins à son ombre.*" Il est vrai que les plus fidèles amis de l'Amérique n'appréciaient pas forcément tous les successeurs belliqueux des vice-rois. Après une longue diatribe contre le protectionnisme passé d'un gouvernement espagnol oppressif et ombrageux, et s'il saluait avec satisfaction "*la sanglante bataille d'Ayacucho où expira la puissance espagnole dans le nouveau monde*",¹⁶ le capitaine de vaisseau Laplace exécutait "*les présidents de ces prétendues républiques, hommes presque tous dépourvus d'énergie et de talents.*"

10.- Sur Hippolyte Bouchard, Jean Rosati *Hippolyte Bouchard*, in *Neptunia* n° 65 (Hiver 1962) et Collectif. *Hipólito Bouchard* (Comando de Operaciones Navales, Buenos Aires 1967).

11.- *Voyage autour du monde exécuté par ordre du Roi sur la corvette de S.M. La Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825 par M. L.I. Duperrey, capitaine de frégate* (Arthus Bertrand, Paris 1829)

12.- *Campagne de circumnavigation de la frégate l'Artémise pendant les années 1837, 1838, 1839 et 1840 sous le commandement de M. Laplace, capitaine de vaisseau* (Arthus Bertrand, Paris 1841 à 1848).

13.- Lapérouse avait assisté aussi en 1788, par le plus grand des hasards, à la fondation de la future Australie.

14.- Victor Hugo avait à ce moment juste vingt ans, et il commençait à peine à versifier, mais l'époque était au Romantisme.

15.- Jacquin, *Dumont d'Urville...*

16.- Le général vénézuélien Antonio José de Sucre, lieutenant de Simon Bolivar et futur président élu de la Bolivie, y gagna en 1824 l'indépendance du Pérou.

Regards sur la société

Tout le monde adorait Rio, brillante, joyeuse, dans le luxe splendide d'une végétation inconnue en Europe. Jacques Etienne Arago, dessinateur de l'*Uranie*, la disait infiniment agréable, jugeant que "*peu de villes d'Europe (pouvaient) rivaliser avec elle en régularité*". La Salle décrivait la *rua do Ouvidor* comme la plus belle, la plus peuplée, la plus parisienne, la qualifiant en un mot, de "*rue Vivienne de Rio de Janeiro*." On n'y rencontrait que des Français et l'on n'y parlait que le français.

Malgré leur plan régulier très moderne, la plupart des villes côtières étaient encore embryonnaires, et consistaient en quelques rues non pavées bordées de maisons de brique ou de torchis, entourant églises, couvents et édifices publics, leur ossature et leur seule richesse architecturale. Les lithographies qui accompagnent les journaux des voyages scientifiques montrent Guayaquil, Callao ou Valparaiso comme de simples bourgades en bordure de plage. Les avis divergeaient suivant les visiteurs et les époques. Jules Lecomte rappelait ainsi, au milieu du siècle ses impressions de Lima: "*Je m'imaginai être plus vieux de trois siècles, car je trouvai la ville de François Pizarre, à peu près telle qu'elle devait être à l'époque de cet habile et hardi aventurier. On ne peut y apercevoir aucune construction nouvelle, beaucoup de maisons tombent en ruine.*"¹⁷ Le lieutenant de vaisseau de Roquefeuil avait vu la ville très différemment en 1818: "*Au reste, peu de peuples jouissent de plus de félicité apparente que celui du Pérou, à en juger par la capitale.*"¹⁸ Une campagne "*laide en toutes saisons, en dépit de son nom prétentieux de Val-du-Paradis*" écrivait Eugène Souville à propos de Valparaiso dans ses *Souvenirs maritimes* du milieu du 19^{ème} siècle.¹⁹ A quatre cents kilomètres de là seulement, les abords de La Concepción avaient au contraire enthousiasmé Lapérouse: "*Il n'est point dans l'univers de terrain plus fertile que celui de cette partie du Chili; le blé y rapporte soixante pour un; la vigne produit avec la même abondance; les campagnes sont couvertes de troupeaux innombrables qui, sans aucun soin, y multiplient au-delà de toute expression.*" Charles Félix Fesche, jeune volontaire à bord de la *Boudeuse*, trouvait que "*la ville de Montevideo est à tous égards très laide*", mais son commandant, Bougainville, la jugeait au contraire dangereusement séduisante, au point de prendre des mesures contre la désertion, qui n'empêchèrent pas douze hommes de manquer à l'appel lors de l'appareillage. "*Tout y invite le matelot, dans un pays où à la première réflexion qui le frappe en mettant pied à terre, c'est qu'on y vit presque sans travail.*"²⁰ La *Bonite* y laissa aussi un déserteur.

Les officiers de marine bénéficiaient d'un statut à caractère diplomatique et d'un prestige qui leur ouvraient la société. Réceptions, bals et représentations théâtrales étaient des occupations qui les rapprochaient assez de leurs hôtes, pour leur donner le

loisir de les observer de près. Lors des escales bienvenues dans la monotonie fatigante des campagnes en mer, les travaux poursuivis dans les disciplines scientifiques se mettaient en congé de l'anthropologie, sans se détacher tout à fait des études de mœurs, trop tentantes pour ces voyageurs prompts, par tradition de corps, à une critique moqueuse et quelquefois féroce, de la société civile ou militaire non maritime. Ce travers, proche par certains côtés, de la suffisance agaçante des jeunes britanniques bien nés, entretenu par l'ésotérisme des choses de la mer, a longtemps affecté les carrés d'officiers de marine. S'ajoutait à cela le poids de la culture et de l'éducation française sur leur jugement porté sur la jeune société américaine. L'indolence de la société créole était une sorte de truisme, et les marins n'ont pas manqué de brocarder eux aussi les *criollos*, depuis François Vivez, chirurgien de l'*Etoile*, l'un des navires de Bougainville, à Montevideo, "*Je ne crois pas qu'on ait guère vu de nation si molle et si paresseuse*", jusqu'à Laplace à Valparaiso en 1839 "*le pays pourrait produire du blé et du vin en quantité, mais leur mollesse les gagne.*" Jacques Etienne Arago dessinateur de l'*Uranie*, définissait ainsi en 1817 le Carioca: "*Un citoyen étendu dans son hamac ou sur un sofa, occupé à compter les pièces de bois de son plafond ou à considérer les dessins insignifiants de sa tapisserie, vous assurera qu'il s'amuse.*"²¹ Son commandant, Louis-Claude Desaulles de Freycinet, pouvait être taxé de discrimination de classe, puisqu'il fustigeait la paresse vicieuse des classes inférieures qui ne se levaient pas avant huit heures, mais évoquait par un joli euphémisme "*l'emploi du temps d'une nature assez monotone*" des riches dont la journée commençait à neuf heures sans trop l'offusquer. L'Amérique était un étonnant bouillon de culture, qui fascinait les Européens des expéditions maritimes en route pour le Pacifique. La combinaison de la rudesse de ses mœurs et de son opulence décomplexée, projetait une lumière crue sur la société. L'astronome Louis Godin comprenait mal en 1775 que les familles les plus huppées de Lima fassent du commerce sans penser déchoir. Au 19^{ème} siècle, s'enrichir à Lima dans l'oisiveté ne semblait pas encore décent à un Français, même s'il admettait que dans ces pays incroyables la fortune venait toute seule. Il s'agaçait de la morgue, de la vanité de ces nouveaux riches, il se gaussait surtout de l'ostentation démesurée des plus grandes fortunes, mais il reconnaissait leur hospitalité généreuse, s'il les chargeait a priori de tous les défauts de la Terre. En 1839, Laplace estimait que la ville ruinée avait laissé passer sa chance dans l'indifférence des Européens, et s'indignait de voir les négociants français y déverser les rebuts de leurs magasins, au risque de discréditer définitivement notre commerce. Il dénonçait aussi dans une langue du grand siècle "*d'insignes friponneries et la plus effrontée dissolution.*"²² Laplace fut encore plus choqué à Santiago du Chili par le violent contraste entre le luxe et la pauvreté.²³

17.- *Voyage de Lapérouse* (Imprimerie de la République, Paris 1797) et François Bellec *La généreuse et tragique expédition Lapérouse* (Ouest France-Université, Rennes 1985). François Jacquin, op. Cit.

18.- Duviols, *Voyageurs français en Amérique...*

19.- Joseph-Eugène Souville, *Mes souvenirs maritimes 1837-1863* (Perrin, Paris 1914)

20.- Taillemite, *Bougainville...*

21.- Duviols, *Voyageurs français en Amérique...*

22.- *Campagne de navigation de la frégate l'Artémise...*

23.- *Voyage autour du monde exécuté sur la corvette La Favorite pendant les années 1830, 1831 et 1832 sous le commandement de M. Laplace, capitaine de frégate* (Imprimerie Royale, Paris 1833-1835).

Pour ces communautés d'hommes au long cours,²⁴ les femmes faisaient l'objet d'une curiosité particulière au sein de la société américaine, et de jugements flatteurs mais réservés. Lapérouse avait discrètement qualifié les habitantes de La Concepción d'«*extrêmement complaisantes*». Le capitaine Hervaud commandant la goélette la *Dorade*, à la fin de la seconde décennie du 19^{ème} siècle était net: «*De tous les pays du monde que j'ai fréquentés, Buenos Aires est celui où j'ai vu le plus grand nombre de jolies femmes en proportion de la population.*» Il regrettait cependant «*que leur éducation ne soit pas aussi bien soignée que celle de nos femmes d'Europe*», et dénonçait la corruption de la société. Hervaud pensait atténuer la rigueur de son propos d'un correctif d'une touchante maladresse: «*Néanmoins, il existe plusieurs familles honnêtes.*»²⁵ Au hasard des témoignages, celui de René Primevère Lesson, second chirurgien de la *Coquille* en 1823 est exemplaire des excès du ton général: «*La dissolution la plus grande règne dans les mœurs des habitants de Lima.*» Il l'expliquait par «*une température chaude, l'oisiveté des grandes villes, une éducation fort négligée.*»²⁶ A Penco (Chili): «*Quant aux femmes, il en est de fort jolies; leur laisser-aller est extrême.*» Laplace qui louait le charme, la grâce et la beauté des jeunes filles éduquées dans les pensionnats de San-Yago par des institutrices françaises, laissait échapper que leur tournure était «*voluptueuse*». A l'exception d'un avis discordant de l'austère Laplace qui ne vit à Rio que des femmes quelconques, les sud-américaines étaient uniformément dépeintes comme belles et gracieuses, mais d'une coquetterie qui déconcertait les Européens. Cette frivolité était d'ailleurs mise plus ou moins sur le compte de la grossièreté - du machisme dirait-on aujourd'hui - des hommes de ces pays, ce qui autorisait nos voyageurs de passage à accorder aux américaines la bienveillance que leur conseillait leur culture française. Nombreuses cependant, sont les condamnations sans équivoque, comme celle du lieutenant de vaisseau Camille de Roquefeuil en 1818: «*Les péruviennes sont belles et jolies, mais ces avantages perdent leur charme par une licence dont il y a peu d'exemples parmi les autres peuples civilisés.*» Ou celle de Duperrey. L'escale de la *Coquille* à Talcahuano et le carnaval avaient été marqués par deux bals offerts sur le bateau français avec le concours plus enthousiaste qu'harmonieux de ses musiciens amateurs et d'instruments de musique trouvés ici et là. Duperrey, qui louait l'élégance et la politesse des dames, s'effraya brusquement des désordres du carnaval, une exception rassurait-il néanmoins, à leur manière d'être habituelle. Les observant le lendemain avec curiosité à l'office, il

les décrivit d'une grande piété «*baissant leur front humilié devant le ministre de Dieu, qui y imprimait le triste signe du néant de leur beauté.*» Duperrey est décidément le plus délicieux des chroniqueurs marins de son temps

Une contribution particulièrement pertinente à la description de l'Amérique du Sud par les officiers de Marine, pouvait être attendue du lieutenant de vaisseau François d'Orléans, duc de Joinville, que sa croisière de prestige et d'instruction à bord de l'*Hercule* conduisit aux Amériques en 1838. Malheureusement, sa description de Rio fut expédiée d'une courte phrase: «*Inutile de parler du magnifique tableau présenté par sa baie, tableau si souvent décrit par tous les voyageurs.*» Bougainville avait déjà écrit de la même façon: «*Tant d'autres voyageurs ont déjà décrit le Brésil et sa capitale, que je n'en dirais rien qui ne fut une répétition fastidieuse.*» Le prince louangeur de la beauté des créoles et des mulâtres, se borna à rappeler brièvement un souvenir marquant: «*Ce fut pendant cette relâche que je vis pour la première fois la jeune princesse qui devait devenir plus tard la princesse de Joinville et être la compagne dévouée de ma vie.*» C'était la princesse Françoise de Bragance, sœur de l'empereur Pedro II.²⁷ Peu bavard sur la ville de Rio et sur ses relations officielles, le prince s'étendait avec plus de verve sur son escapade à Minas Gerais où il était allé déterrer à la pioche des pépites «*grosses comme le petit doigt*», et sur sa passionnante initiation à la capture des chevaux sauvages au lasso. Quand à ses relations avec la société brésilienne, elle était réduite à une courte anecdote, car le prince aimait plaisanter, ce qui se portait bien dans la marine: «*Pour clore notre séjour à Rio, nous donnâmes un bal à bord du vaisseau, à l'empereur, à sa famille et aux sociétés brésiliennes et étrangères. Vers la fin de la fête, je lâchai dans la salle du bal un jeune lion qu'on m'avait donné au Sénégal et son apparition jeta un certain trouble dans les figures du cotillon.*» Le prince repassa au Brésil en 1840, puisque sa *Belle-Poule* fit escale à Bahia sur le chemin de Sainte-Hélène, où elle allait chercher les cendres de Napoléon. Au cours d'une partie de chasse en forêt, le prince échappa de très peu à une exécution hâtive. «*Une foule furieuse se jeta sur moi, m'enleva et me traîna jusqu'à un tertre où j'entendis qu'on m'adossait pour me fusiller. Cinq ou six nègres en effet, placés devant moi, chargèrent hâtivement leurs fusils.*» Il avait été capturé ainsi que ses compagnons, à la suite d'une méprise, et violemment mis à mal par les habitants d'un village, excités par de récentes élections. La bagarre générale, embrouillée par des vociférations en sabir portugais, avait failli très mal tourner.

A cette époque bien sûr, nul ne prêtait attention ni à l'art précolombien ni à la magie de la flûte indienne. Parce que la pratique d'un instrument a longtemps fait partie de la culture de société, on interprétait soi-même de la musique de chambre, ou l'on écoutait des antiennes massacrées au piano par la jeune fille de la maison.²⁸ Signe

24.- Rose Pinon de Freycinet embarqua clandestinement à bord de l'*Uranie*, ce qui était bien entendu formellement interdit, mais les autorités furent mises devant le fait accompli. Rose ne fut d'ailleurs pas la seule passagère clandestine des voyages scientifiques, mais elle se distingua particulièrement en se faisant rapidement accepter et respecter à bord. C'est peut-être sous son influence que le voilier acheté à Montevideo en 1820 pour remplacer l'*Uranie* perdue aux Malouines, fut baptisé non pas *le Physicien* qui aurait fait suite au *Géographe* et au *Naturaliste* de Baudin, mais curieusement *la Physicienne*.

25.- Capitaine Hervaud, commandant la goélette *La Dorade*. Journal manuscrit 1816-1820. Service Historique de la Marine M. 363.

26.- Duviols, *Voyageurs français en Amérique...*

27.- François d'Orléans, Prince de Joinville, *Vieux souvenirs 1818-1848* (Mercure de France, Paris 1970). L'empereur Pedro Ier (Pedro IV de Portugal) avait abdicqué en 1831 en faveur de son fils Pedro II.

28.- Les duos étaient encore plus détestables. J'ai appris naguère le violon que je haïssais alors

clair de la maturité culturelle de la jeune société américaine, les concerts et les récitals n'avaient rien à envier à ceux d'Europe. On n'écoutait pas encore la culture indienne, hormis les naturalistes par devoir. Plus, on ne la voyait pas, ni on ne l'entendait. Le mot "folklore" est entré dans la langue française aux environs de 1877. Un rare témoignage d'intérêt pour les sociétés non blanches, encore qu'il fût à caractère politique, apparaît dans le journal de Laplace. Le commandant de *La Favorite* s'inquiétait en 1830 à Rio du danger potentiel créé par la disparité entre des milices sans discipline, des dissensions politiques, des finances en désordre et une marine à l'abandon, et d'autre part une communauté noire homogène, d'une race intelligente, déterminée et redoutable par la parfaite union de ses membres.

Les rumeurs sur les religieux

Depuis le 17^{ème} siècle, des marins français, ils n'étaient pas les seuls, ont quelquefois rapporté un jugement global très sévère sur les religieux de l'époque coloniale ibérique. De Rio la Portugaise à San Francisco l'Espagnole, courraient sur eux des rumeurs sourdes. L'arrestation des Jésuites en 1767 et l'expulsion des missions par le gouverneur de Montevideo sur l'ordre de Madrid, semblent avoir reposé sur la même inculpation morale. Bougainville et son passager de marque, le prince de Nassau-Siegen, furent d'ailleurs témoins de l'événement et s'étendirent dans leurs relations du voyage sur la conduite des opérations par le marquis dom Francisco de Bucarelli. On s'était attendu vainement à trouver cachés dans les missions, des trésors et des secrets. Jacques Etienne Arago, dessinateur du voyage de Freycinet à bord de l'*Uranie*, fustigeait en 1817 à Rio, en termes dont le caractère excessif n'était pas isolé, les moines: "*assez puissants pour s'affranchir de l'obéissance aux lois, pas assez pour s'emparer du pouvoir suprême; (...) association d'abord sainte et utile, aujourd'hui impie et pernicieuse.*"²⁹ A l'ouest des Andes Duperrey ajouta en 1823 à ses griefs contre les Espagnols, un paragraphe sur le clergé de leur temps qui, "*lui-même enivré de richesses et de pouvoirs, avait suivi le torrent de ces désordres.*"³⁰ Il serait trop facile d'attribuer le ralliement de quelques uns de nos marins à une telle réprobation, par un possible anticléricalisme latent, surtout de la part de Duperrey dont le journal laisse paraître en filigrane sa pratique religieuse. La marine française et l'église faisaient bon ménage - et cela continue - depuis, au moins, l'ordonnance de 1689 qui institua l'Aumônerie de la marine. Cette initiative reconnaissait le fait que les équipages, provenant en majorité des communautés littorales atlantiques, étaient en majorité pieux. Cette institution fut confirmée à plusieurs reprises entre 1815 et 1845, et elle a fonctionné sans heurts, gênée plutôt

que je rêvais d'apprendre le piano, parce que ma grand mère martelait inlassablement un adage courant: "*Le violon est la clé des salons.*"

29.- Duviols, *Voyageurs français en Amérique...*

30.- *Voyage autour du monde de la Coquille...*

pas les crises de vocation.³¹ Dans un climat de confiance envers l'église, on peut alors attribuer cette opprobre au recoupement des rumeurs rapportées par beaucoup d'interlocuteurs latino-américains. Elles étaient sans doute rendues crédibles aux yeux des Français par le souvenir des crimes de l'inquisition, mais aussi par la richesse, la profusion de l'architecture baroque, et des signes religieux multipliés sur des terres de mission, surprenantes pour des Européens non hispaniques. Reste à porter témoignage, par les preuves apportées par nos officiers de marine, de l'ampleur de la déconnexion entre l'œuvre accomplie par l'église ibérique au Nouveau Monde, l'un des piliers de la stabilité et de l'identité des nations d'Amérique latine, et une médisance d'une violence surprenante, quelles qu'aient pu en être les fondements. La réponse fameuse d'un compagnon de Vasco de Gama au *samuttiri* de Calicut: "*Nous sommes venus faire des chrétiens et chercher des épices.*" était convenable. Le temps des conquistadores a passé sur des empires disparus. L'église est restée, au même titre que les langues ibériques et le greffon de culture latine sur les racines indiennes.

Regards sur l'esclavage

Les esclaves faisaient partie intégrante de la culture antillaise et américaine - et de la nôtre aussi bien sûr. L'abbé Nicolas de La Caille, dont les travaux pour l'astronomie nautiques et le calcul de la longitude furent fondamentaux, avait expédié en 1763 Rio en deux phrases méprisantes: "*Le nombre de ses habitants, y compris les Nègres, est d'environ cinquante mille. Les esclaves sont pour la plupart galeux*". La question morale de l'esclavage se posa dans les années 1820, grâce au rôle moteur de l'Angleterre dans sa répression qui servait d'ailleurs ses intérêts de nouvelle puissance mondiale. Depuis 1819, des croiseurs britanniques agissaient contre les négriers espagnols, portugais et brésiliens. En 1826, le Brésil indépendant fut contraint d'échanger sa reconnaissance par l'Angleterre, contre le droit de visite de ses navires. Dans l'esprit de la *Société de la Morale Chrétienne*, la loi de 1831 interdisant la traite fut signifiée à toutes les représentations diplomatiques françaises dans le monde. Avec beaucoup de réticence, les nouveaux états d'Amérique du Sud renforcèrent entre 1835 et 1840 leurs dispositions répressives, qu'un traité international organisa en 1841 sous la pression anglaise, qui alla jusqu'à menacer l'année suivante le Portugal d'une démonstration militaire dans le Tage, pour le contraindre à participer à la police maritime en Angola.³²

La question était donc forcément un sujet d'actualité dans les carrés des officiers des navires en visite au Brésil dans la première moitié du 19^{ème} siècle. Il est clair que les avis divergeaient là-dessus. Le Docteur Jean-René Quoy, chirurgien et zoologiste du voyage de Freycinet, en longue escale à Rio en 1820 rapportait d'une excursion dans le pays que: "*Mr Ferrera paraît prendre beaucoup de soin de ses esclaves. Ses nègrillons sont bien vêtus et vivent familièrement dans la maison du maître. D'une*

31.- Michèle Battesti, *La marine de Napoléon III* (Service Historique de la Marine 1997).

32.- Serge Daget, *La traite des Noirs* (Ouest-France Université, Rennes 1990).

façon générale, il nous a semblé que les nègres étaient traités dans les campagnes avec plus de bonté qu'à la ville."³³ Contredisant cette vision, René Primevère Lesson, naturaliste de Duperrey passant deux ans plus tard à Santa Catarina au Brésil s'indignait avec véhémence de la condition misérable d'esclaves littéralement abrutis, livrés aux planteurs par une traite active qui ne faisait de secret pour personne. En 1836, La Salle à bord de la *Bonite* en escale à Rio éprouvait un profond sentiment de tristesse que ses commentaires rendaient assez hypocrite, puisqu'il évoquait d'une part "ces malheureux, abrutis plus encore par l'esclavage que par les habitudes de la vie sauvage" et surtout que, cinq ans après l'interdiction de la traite en France, il faisait ce commentaire pour le moins prudent, sans doute mûrement réfléchi en concertation avec son commandant: "Tout en faisant des vœux sincères pour la réalisation d'un ordre des choses qui rende aux hommes de toutes les races et de toutes les couleurs la part de liberté qu'ils n'auraient pas dû perdre, il faut aussi tenir compte des difficultés d'un si grand changement; car en voulant précipiter l'affranchissement du serf, on pourrait bien n'arriver qu'à la perte du maître et à la ruine de tous deux."³⁴ La traite brésilienne se poursuivit activement jusqu'en 1850, au moment où Victor Schoelcher, sous-secrétaire d'Etat à la marine et aux Colonies, faisait passer le 27 avril 1848 le décret d'abolition de l'esclavage et où disparaissait enfin la traite illégale française pour les Antilles. Elle ne cessa totalement au Brésil que dans les années 1860.

Le temps des cap-horniers

Au fil des récits et des journaux personnels, un paysage du littoral pacifique austère se dessine et s'impose, explicité quelquefois par l'aquarelle d'un artiste amateur. François-Edmond Pâris constatait en 1841: "La côte du Pérou n'offre rien d'intéressant au midi de Lima; elle est dénuée de ports et battue par une houle continue venant du sud-ouest, à peine sensible en mer, mais déferlant avec force sur les plages."³⁵ Le fondateur de l'ethnographie nautique avait pris soin de dessiner une *Balse*, un minuscule radeau posé sur deux outres de peau gonflées d'air, à bord desquelles on franchissait les barres de havres mal abrités. Là ne résidait certes pas le charme de l'Amérique du Sud. De la Patagonie jusqu'aux franges de la cordillère des Andes, la côte est inhospitalière pour le navigateur. Dans les parages des îles Chiloé, les terribles Araucans régnaient à l'ouvert des fjords déchiquetés des canaux de Patagonie. Dumont d'Urville dut négocier avec eux un accord sur les conditions de rachat des marins et des voyageurs qu'ils capturaient contre rançon. Plus au nord, tous les récits s'accordent sur la morne tristesse, la nudité, la poussière de la côte. Toute proche de La Concepción, et premier havre sitôt viré le détroit de Magellan ou le cap Horn, la rade de Talcahuano, maintenant une grande ville industrielle, était alors un mouillage

habituel des Européens, "misérable bourg - commentait Souville - relâche favorite des baleiniers de toutes les nations du monde qui y apportent, comme partout, la plus abjecte crapule". Une description confirmée en termes assez voisins par l'enseigne de vaisseau Duroch, un officier de Dumont d'Urville. Le jeune officier déplorait parmi sa population "un tas de Français de la dernière classe, déserteurs pour la plupart (...) (dont) quelques uns plus heureux et plus fins emploient dès leur arrivée tous les moyens possibles de réussir et, après avoir volé beaucoup et s'être traînés dans la boue, finissent par se faire une petite fortune. (Ils) restent un objet de mépris pour leurs compatriotes des navires de guerre, devant lesquels ils font des bassesses pour se faire pardonner leur ignominie et leur argent gagné si peu honorablement."³⁶

Sur ce littoral aride souligné au loin, comme par un mirage, par l'éclatante blancheur des sommets de la cordillère des Andes, des noms sont incrustés dans le mémorial de la mer, d'autant plus profondément qu'ils n'étaient rien d'autre que des rendez-vous arbitraires en un point d'une côte sans autre caractère à perte de vue, que la continuité de sa désolation. Ils furent la gloire et la misère des cap-horniers. Observée et décrite en 1802 par Alexandre de Humboldt qui attacha son nom au courant du Pérou,³⁷ la chaîne biologique naturelle de la prédation transfère les sels minéraux venus des eaux profondes de la mer au phytoplancton, au zooplancton, aux poissons puis aux oiseaux de mer. Le processus est seulement dérangé de temps à autre par les fantaisies météorologiques fameuses d'*El Niño*, qui perturbe le courant nourricier. Depuis deux mille à trois mille ans, les pélicans ou *alcatraz*, et surtout les cormorans, les *guanagues*, y avaient déposé sans vergogne, année après année, quelque trente millions de tonnes de guano, un excellent engrais peu coûteux qu'utilisaient déjà les Incas. Les îles Chincha en baie de Pisco, à une centaine de milles au sud de Callao, bénéficiaient de conditions particulièrement favorables. A partir des années 1840, les équipages européens venaient y embarquer, entre deux passages du Cap Horn, des cargaisons malodorantes, récoltées et mises en sacs par des sortes d'esclaves, dans des nuages de poussière ammoniacale qui tuait toute vie excepté mouches et lézards. Quand le Pérou s'émut dans les années 1870, de l'épuisement de ses gisements, la découverte du nitrate du Chili déplaça seulement vers le sud le mouillage des cap-horniers. Le salpêtre ou *caliche* était produit et récolté entre Valparaíso et la frontière nord du Chili, sur des rades foraines menacées par la mer et le vent. Les wharfs s'échelonnaient depuis Arica, l'ancien terminal des mines de plomb argentifère de Potosi au temps des conquistadores, par Pisagua, Iquique où arrivaient les nitrates extraits du désert de Tarapaca, Tocopilla, Mésillon puis, au sud d'Antofagasta juste sous le tropique du Capricorne, jusqu'à Taltal, Chañaral,

33.- Duviols, *Voyageurs français en Amérique...*

34.- La Salle, *Voyage autour du monde...*

35.- *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* 1841, Eric Rieth in *Le Voyage de la Favorite* (Anthèse, 1992).

36.- *Voyage de la corvette l'Astrolabe exécuté par ordre du Roi, pendant les années 1826, 1827, 1828 et 1829 sous le commandement de M. J. Dumont d'Urville* (J.Tastu, Paris 1830).

37.- Jean-Paul Duviols et Charles Minguet, *Humboldt, savant-citoyen du monde* (Découvertes Gallimard, Paris 1994).

Caldera, Coquimbo. Simples mouillages forains aux noms légendaires, ils ont tous vécu des drames de la mer. Tout au long de la cordillère des Andes, l'Amérique du Sud vacille dans la lente mais inexorable révolution visqueuse de la lithosphère, la peau habitable de notre planète en fusion. Les *terremotos*, les tremblements de terre d'une région dont l'activité sismique est intense, et les raz de marées qui les accompagnent, furent particulièrement nombreux et violents pendant le 19^{ème} siècle, contribuant par le hasard des cycles de la nature à aggraver l'enfer du temps des cap-horniers. Callao fut détruite en 1746. La mer, retirée pendant une heure, revint en force submerger les ruines, jetant quatre navires à l'intérieur des remparts. En 1832, Arica fut effacée une première fois du rivage, puis La Concepción trois ans plus tard. Darwin était sur place à Valdivia, et heureux d'y être. "*Jour mémorable, car on a ressenti aujourd'hui le plus violent tremblement de terre qui de mémoire d'homme se soit produit ici.*" Et quelques jours plus tard, à Talcahuano et La Concepción, le naturaliste découvrait avec gourmandise: "*le spectacle le plus terrible mais en même temps le plus intéressant qu'il m'ait jamais été donné de contempler.*"³⁸ Dumont d'Urville en visita les ruines en 1838, quand il vint à Talcahuano soigner ses scorbutiques et remettre en état ses navires, au cours de son voyage en Antarctique. Un tremblement de terre vécu à Valparaiso inspira un plaidoyer inattendu pour la marine au commandant Laplace: "*Ces catastrophes qui prouvent au marin quels terribles dangers on peut courir sur terre atténuent à ses yeux l'inconstance de l'élément sur lequel il passe sa vie et le disposent à aimer davantage son aventureux métier.*"³⁹ En ce temps là, Darwin pouvait admirer et décrire à Chiloe l'éruption de l'Osorno, le matelot Pierre Mathieu, de la *Favorite*, noter en 1831 à Valparaiso "*A midi, nous ressentîmes plusieurs secousses du tremblement de terre, semblables à celles produites par la chaîne lorsqu'elle file avec force*", et le lieutenant de vaisseau René Gillotin, de quart à bord de la *Virginie*, écrire en 1846 sur le journal de bord comme un fait ordinaire: "*De minuit à 1 heure, un volcan en éruption par notre travers.*" Arica disparut à nouveau en 1868, et tous les navires furent jetés à la côte, de Callao à Antofagasta. A Iquique, les voiliers au mouillage étalèrent par miracle une vague de douze mètres qui balaya la ville. En 1877, le trois-mâts *Avonmore* chavira quille en l'air au passage d'une onde sismique. Valparaiso s'effondra en 1906, quatre mois après San Francisco. Les coups de vent du nord, les *nortes*, balayaient ces rades besogneuses et inquiètes, au pied de falaises battues d'écume, rayées par les glissières le long desquelles descendaient les wagonnets de salpêtre venu des *salitraises* de l'intérieur, distribué sac par sac à bord des navires mouillés en rade. Lorsque le dernier des 40,000 sacs de cent kilos avait été déposé dans la cale par les *stevedores*, des fanaux disposés pour former une Croix du Sud étaient hissés trois fois dans la mâture. A ce signal de fin de chargement, tous les autres navires

échangeaient des hourras dans la nuit avec le navire en partance. Un ultime voilier anglais quitta Tocopilla en 1927.⁴⁰ La première guerre mondiale et l'ouverture du canal de Panama en 1914 avaient mis fin à la grande aventure du cap Horn et à la magie du nom de Valparaiso.

38.- Jacques Brosse, *Les tours du monde des explorateurs 1764-1843* (Bordas, Paris 1983).

39.- Guillon, *Dumont d'Urville...*

40.- François Bellec, *Le livre de l'aventure maritime* (Philippe Lebaud, Paris 1995).

La gigantesca obra de la demarcación de límites

Alejandro N. Bertocchi Morán*

La historia de los tratados entre España y Portugal relativos a la América meridional han dado a la posteridad un sin fin de hechos en todas las disciplinas, desde las lides diplomáticas a las científicas, pasando por las militares y comerciales. Es conocido el hecho que el Tratado de Tordesillas fue contumazmente violado por los lusitanos casi desde su mismo establecimiento en el Brasil; tanto es así que hoy el trazado de su línea se halla bien adentro del mismo territorio brasilero.

Pero, yendo a otra historia, vemos que la empresa demarcatoria trajo a América a una notable pléyade de personalidades con rigor científico. Así la acción de los geógrafos que se encargaron de estas duras tareas, lo hicieron bajo toda circunstancia de tiempo, clima y territorio, cosa que ha quedado inscrita en sus crónicas, donde en el salvaje marco de las selvas, praderas, sierras o desiertos se observó el accionar de personalidades de la talla de Félix de Azara, Andrés de Oyarvide, Juan Francisco Aguirre, Vicente de Doz, José Fidalgo y tantos otros que en el ejercicio del mando o en el del relevamiento, dejaron marcada su impronta para un mejor conocimiento.

Sobre el ancho piélago del Río de Plata y sus territorios, se desarrolló uno de los capítulos mas importantes de la empresa demarcatoria al laborarse sobre una zona donde mas chocaron los intereses estratégico-políticos de ambos reinos ibéricos, teniendo al frente la crónica de la Colonia del Sacramento, eterna manzana de discordias con sus cinco sitios sufridos a lo largo de sus casi 100 años desde que en 1680 fuera fundada por el gobernador de Río de Janeiro, don Manuel Lobo.

Empero, el Tratado también establecía que la demarcación se efectuara a todo lo ancho de las fronteras establecidas entre ambos imperios, o sea desde las Guatanas al Río de la Plata. Ello supuso que, dadas las circunstancias de la enorme dificultad de relevar territorios como el macizo guayánico, las selvas amazónicas, las serranías del Marañón y de Acre, el Matto Gorrso y el mismo Chaco.

Por ende la inmensa mayoría del trabajo nunca se realizó, no por falta de voluntad, la que por parte española se descolló, sino por el doble juego establecido desde el vamos por la diplomacia lusitana, especialista en este tipo de tarea.

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

Por ello se puede indicar que la labor entablada en las Misiones, el Río Grande y la Banda Oriental se llevó adelante con toda intensidad, con las idas y venidas del caso ante la conducta portuguesa, que no fue óbice para que los españoles se detuvieran ante las dificultades.

España y Portugal, para las comisiones encargadas del revelamiento, nombraron para las tareas científicas a una serie de marinos profesionales como Oyarvide, Joaquín Gundín, José María Cabrer, Pablo Zizur, Ignacio Pazos y otros, amén de que los mismos comisarios de límites adquirieron el grado de Capitán de Navío, para hallarse al frente de la empresa.

El cuerpo de pilotos de la Real Armada española, en esta tarea se cubrió de prestigio y gloria en estas tierras americanas, tal cual el inmediato pasado, desde los días de Vesputio y Solís, plasmando con el trazo de sus plumas innumerables cartas de estos vastos territorios, inscribiéndolos en el Padrón Real, esa colosal empresa casi finiquitada antes del de Trafalgar.

Para la posteridad, han quedado los relatos y crónicas a cargo de Alvear Azara, Aguirre y Oyarvide, para nombrar los trabajos más conocidos, desde Asunción del Paraguay a la barra del Chuy sobre el Atlántico. Referente al comisario Aguirre tenemos su diario sobre Montevideo y el Río de la Plata, donde hace un preciso e interesante relato sobre la vida de los pueblos de esta zona y por cierto su crónica sobre sus tareas en Asunción donde permaneció 12 años, desde 1784a febrero de 1796. A su regreso a España escribió para la Corte uno de los más esclarecidos relatos sobre la situación del Río de la Plata en todos los aspectos que su intelecto consideró necesario.

Sobre Andrés de Oyarvide, es del caso señalar su trabajo cartográfico establecido sobre el río de Uruguay y el de Plata, que fue utilizando casi hasta fines del siglo XIX, por personalidades de la talla de Murature y diversos cartógrafos británicos y franceses.

Quizás en estos menesteres, haya sido la obra escrita por Félix de Azara la mayor envidia en referencia al conocimiento del territorio rioplatense. Su “Descripción e Historia del Paraguay y el Río de la Plata”, hace un detallado relato sobre estas tierras, representando este esfuerzo una clara muestra de hasta donde arribó el espíritu de la Ilustración borbónica, ya que Azara transmite no solo una explicación como naturalista o geógrafo, sino como un avisado observador del futuro de la América meridional.

Avista de pájaro, bien vale expresar la dimensión que en la faz geopolítica tuvo la empresa de la demarcación para España, y mucho más para Portugal, quien a la postre superaría ese valladar casi en toda su extensión, transformando al Brasil en uno de los gigantes geográficos planetarios. Ya lo decía Homero Martínez Montero, el gran novelista uruguayo: “España se hacía miope ante la latitud de tanta grandeza”: y ello fue una realidad, pues lo que los hispanos ganaban en los campos de batalla, lo perdían al final en las lides de la diplomacia o el corrimiento de fronteras.

En suma, los voluminosos escritos que generó la empresa democrática aún permanecen para el estudio de los investigadores, que siempre en estos van a obtener

un más preciso conocimiento físico y humano de lo que fue aquel mundo del siglo XVIII y principios del siguiente, con sus luces y sombras. Por ende todas estas figuras del pasado siempre estarán presentes en toda aquella obra histórica que se precie como tal, como testimonio de los tiempos y vida de la memoria.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Balance Económico 1998 (en dólares norteamericanos)

Ingresos	
43 cuotas de 15 dólares	645
7 cuotas atrasadas de 1997 de 10 dólares	70
venta de publicaciones	100
total	815
Egresos	
<i>Derroteros de la Mar del Sur</i> n° 6	500
Correspondencia	108
Gastos diversos (papelería, comunicaciones, etc.)	157
total	765
Balance	
Ingresos	815
Egresos	765
Saldo para 1999	50

31 de diciembre de 1998

Carlos Tromben Corbalán
Tesorero

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General

Twentieth Century Argonauts: First Flights Over the South Sea: A Brief History of Aerial Exploration of the Great South Sea in Honor of Alvaro de Mendaña

Lawrence A. Clayton*

In 1595, Alvaro de Mendaña struck out west across the vast Pacific Ocean from Peru. His destination was thousands of miles distant and his goal was to colonize those Solomon Islands which he had discovered in an epic voyage almost thirty years earlier. You will hear more of Mendaña at this colloquium as we celebrate the fourth centenary of his voyages of exploration and colonization, all done over the immense span of the Pacific Ocean whose dimensions boggle the mind and challenge the spirit of the most intrepid of mariners.

Today I would like to share with you some of the adventures of modern mariners, not of the sea, but of the air. Like the navigators of old, however, we still call them “pilots,” for air explorers of the twentieth century were just as intrepid, bold, and courageous as those of the sixteenth century. Indeed, much of the jargon associated with aviation reflects the rich heritage of the sea. Pilots navigate from point to point. Sometimes they dead reckon, sometimes they employ pilotage. If your background happens to be naval aviation, the right side of the plane is still starboard and the left is port. And, in early aviation, the stars, the moon, and the sun were all our celestial signposts, as in Mendaña’s time, showing us the way home, yielding “fixes” to pilots trained in the exacting science of celestial navigation. Having done some celestial navigation ourselves at the dawn of the age of inertial navigation and loran, and long before the arrival of global positioning systems, we can attest to the complexity of this science, in truth as much part art and prayer as science.

Can there be, we asked ourselves, a twentieth century counterpart of voyages such as those made by Mendaña, by Ferdinand Magellen, by Francis Drake, by the few incredibly focused, courageous, indeed heroic, mariners who crossed the Pacific on those tiny sailing craft in the sixteenth century? The risks were formidable. Magellan and Mendaña died in the Pacific. The rewards were encased in superlatives. Drake was knighted upon his return to Plymouth by the Queen herself

* Profesor en el Departamento de Historia de la Universidad de Alabama, y miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Estados Unidos. Ponencia presentada al Coloquio Internacional América y Oceanía, Lima, 6 al 8/11/1995.

and he delivered a fortune in precious metals and stones taken from the Spanish in his round-the-world voyage.

What were the challenges of twentieth century aviators? The rewards? The risks? How different were they from sixteenth century mariners? Let's begin with the obvious.

Twentieth century aviators did not expect to "discover" new lands or islands. As it turned out, some truly remarkable discoveries *have been made* from the air, but we'll return to those in a moment. What the intrepid aviators, largely in the 1920s and 1930s, hoped to do was test the limits of both man (and a number of equally intrepid women as well) and aircraft in the search for greater range, greater payloads and greater safety in the fledgling aviation industry. There were other motives obviously related to international competition among nations. Some were strategic, some commercial, some military and often a combination of all the above.

The crossing of the Atlantic was one of the major goals. In 1919, two British aviators, Captain John Alcock and Lieutenant Arthur Brown, flew the first non-stop flight from America to Europe, in this case from Newfoundland to Ireland. Their craft was a converted Vickers-Vimy bomber powered by two Rolls-Royce engines generating 350 horsepower each. The flight took sixteen hours and twenty eight minutes, most of it through the fog. Coming down, they crash landed in a bog, and collected a 10,000 prize for their efforts, paid by Lord Northcliffe, proprietor of the London *Daily Mail*.

In 1926 an American naval officer, Richard E. Byrd, overflow the North Pole in another of the epic flights of the era. He did this on May 9 in the *Josephine Ford*, a trimotor aircraft built by Anthony K. Fokker in Holland and powered by Wright Whirlwind J-4B engines. They could develop 200 horsepower at 1800 r.p.m. A few days later, on May 12, the grizzled old veteran of Arctic and Antarctic exploration, the Norwegian Roald Amundsen, crossed over the Pole on his Italian-made airship, the *Norge*, on his way from Norway to Alaska.

In these epic airtrips some of the characteristics of the phenomenon are highlighted. Prizes often drew the bold and the adventurous to be even more bolder and adventurous, and quite often foolhardy. International expeditions were common. Amundsen carried not only Norwegians, but Italians, an American, a Swede, and a pet fox terrier, one supposes the first of its breed to overfly the Pole. Byrd's aircraft was built in Holland and powered by American engines. Disasters, largely in the form of crashes, were almost routinely reported. "Lost at sea" appeared with equal currency in the reports of aerial expeditions of the 1920s. One has but to browse through the "aeronautics" sections of the London *Times* or the *New York Times* of the period to become almost casual about disaster, failures, spins, crashes, and all the other pitfalls of early aviation, especially when testing the reliability and safety of new equipment and the endurance and skills of the pilots and navigators.

It was a jaunty age. Pilots have never been a modest breed in any age. A special kind of *sang froid* characterized those who chose to fly. I would guess it is a trait they probably shared with the Mendañas of the sixteenth century, although the ability to

endure and persevere in the face of adversity and the unknown might have counted for more in the sixteenth century voyages into the Pacific than raw courage or misplaced bravado displayed by aviators of the twentieth century

Nonetheless, the aerial conquistadors of the Pacific shared some of the same traits with their sixteenth century counterparts. They had to be excellent navigators. They were not particularly mercenary, but sought fame and fortune for their efforts. Charles Lindbergh collected the \$25,000 Orteig Prize for the first non-stop flight from New York to Paris which had been offered by a French-born New York hotel owner, Raymond Orteig, since 1919. In 1927, shortly after Lucky Lindy landed his *Spirit of St. Louis* in Paris, the Hawaiian pineapple king, James Dole, offered a like sum as first prize for the first nonstop flight from America's coast to Hawaii. \$10,000 was to be collected by the second place finisher.¹ The date of the race was set for Aug. 12 and Dole invited Lindbergh to participate. The most famous aviator of the period declined, but dozens of other would-be Lindberghs set out to prove their mettle and that of their magnificent flying machines across the Pacific. But before the Dole race even began, three others jumped the gun.

Early on the morning of June 28, 1927, Lieutenants Lester Maitland and Albert Heggenberger of the United States Army climbed aboard their Fokker trimotor equipped with Wright's immensely dependable Whirlwind engines. The *Bird of Paradise* carried 1,040 gallons of gas and a total load of 13,404 pounds. It staggered into the air after a long run and the Army lieutenants slowly climbed, heading west southwest in the direction of Hawaii, 2400 miles away. To navigate the Army set up a radio beacon in San Francisco and one in Hawaii. The *Bird of Paradise* would ride one beacon out and another in. But, as all of us in aviation know, if there can be a critical failure of equipment, it *will* fail. The receiver aboard the aircraft went down and navigation fell to Heggenberger, utilizing the more traditional methods of dead reckoning and celestial navigation. He did a masterful job. Twenty five hours and fifty minutes after take off the lieutenants brought their aircraft safely down in Hawaii. Their first thoughts and words may have been noble and memorable, but they came after getting some food first, for they had misplaced their chicken sandwiches, hot coffee and soup aboard the *Bird of Paradise* in the rush and excitement of the flight and the long voyage left them ravenous and thirsty. Two other flyers reached Hawaii shortly after Heggenberger and Maitland, but none were eligible for the Dole prize.

The race for the Dole prize itself in August was made memorable by the number of disasters. Nine men and a woman died in various crashes either preceding or during the race, underscoring dramatically the dangers of long, overseas flights, especially by aviators and aircraft only marginally prepared. But the way to the far Pacific, or

1.- Much of the above information on these flights and flyers drawn from a number of sources, but the most important and easily accessible is a wonderful book by Richard Montague, *Oceans, Poles and Airmen: The First Flights over Wide Waters and Desolate Ice* (New York: Random House, 1971).

the Far East as we westerners term the Orient, was opening. Less than a year later, on May 31, 1928, another Fokker trimotor took off from Oakland, California enroute to Brisbane, Australia. It would be the first aircraft to cross the Pacific, and it passed through waters first explored by Mendaña.

Named the *Southern Cross* this Fokker was commanded by two Australian officers, Squadron-Leader Charles F. Kingsford-Smith and Flight-Lieutenant Charles T. P. Ulm.² From Oakland to Hawaii was a known, albeit still a long and demanding, leg of the trip. From Hawaii south to the Fiji Islands, and thence across to Australia would be firsts. The distance from Hawaii to the Fijis was over 3,100 miles, non-stop, an unprecedented true “voyage of exploration,” exploring the limits of men and machine much the same as Mendaña was embarked on voyages of geographical exploration. Each also had national interests at stake, Mendaña was instructed to settle the previously discovered Solomon Islands, the Australians to promote their national aviation interests across the Pacific.

From the technical side, the implications of the *Southern Cross's* voyage were fascinating. Much of the flying would be done “blind” in the language of the times, or under instruments in more modern terms. The aircraft would take off with an immensely heavy overload and would be navigating for long distances, aiming for specs in the vast Pacific Ocean.

The instruments were very simple: a bank-and-turn indicator, a rate-of-climb meter, an earth-inductor compass, and three magnetic compasses. With these the flyers could tell if they were turning, banking, climbing, or descending.

“A pilot flying blind must have immense faith in his instruments,” wrote Kingsford-Smith and Ulm, underscoring a tenet of modern instrument flight still drummed into all students. “He must train himself to realize that if the barometer of his senses disagrees with the instruments they are right and his senses are wrong.”

To navigate, the *Southern Cross* carried two Americans, a wireless radio operator named James W. Warner and an immensely accomplished and skilled marine navigator, Harry W. Lyon.

“Navigation was, of course, a vital factor in the flight,” the two Australian pilots observed, certainly reflecting their English origins and penchant for understatement. They needed to hit tiny islands in a seemingly boundless ocean. If they missed by even a few miles, they would pass on into infinity, much like space voyagers of today and tomorrow. Miss your target, and consign your soul to God, for return was

2.- Much of the information for this epic flight comes from the article written for the National Geographic Magazine by Kingsford-Smith and Ulm, “Our Conquest of the Pacific: The Narrative of the 7,400-Mile Flight from San Francisco to Brisbane in Three Ocean Hops,” *National Geographic Magazine*, 54:4 (October, 1928), 371-402. See also an excellent history of the flight and subsequent careers of both Kingsford-Smith and the *Southern Cross* in Robert Jackson, *The Sky Their Frontier: The Story of the World's Pioneer Airlines and Routes, 1920-1940*. Shrewsbury, England: Airlife Publishing, Ltd, 1983, pp. 24-27.

a negligible option. Navigation was arguably *the* key to success, to preserving one's life in the course of this remarkable air voyage.

What did our intrepid air mariners carry? Like any good pilots, they took advantage of everything at their disposal, and redundancy -a phrase that many think was invented by the space programs of the 1960s and 1970s- was implemented with a passion. Four compasses were aboard, one a master aperiodic compass mounted on a nonmagnetic tripod and three steering compasses. A sextant provided for celestial navigation. It was fitted with an artificial horizon for possible use when a good sea horizon -at dusk or dawn- was blotted out by rain or clouds.

The principal form of navigation, however, would be dead reckoning, a shortened form of the phrase deduced reckoning, by which the pilots in this instance meant following a compass course corrected for compass errors and drift. Winds aloft produced drift that had to be calculated and compensated for, and for this the crew carried a “speed-and-drift meter, a pelorus drift-indicator, smoke bombs for day use, and water lights to gauge drift at night.”

The radios, both short and long wave, were “declared to be the finest ever installed in aircraft.” Short wave would keep them in touch with shore, and long wave to communicate with ships below and thus help confirm navigational fixes. Long wave could also receive radio beacons broadcast from land, beacons that one could presumably follow inbound or outbound.

“We lost this soon after leaving San Francisco,” the pilots observed laconically.

To span the distances, the *Southern Cross* carried 1300 gallons of gasoline, held in four wing tanks, a main one in the fuselage, and another under the pilot's seat. To say the *Southern Cross* was a flying fuel tank is not an understatement. To test the ability of the aircraft to carry the load required, the pilots put the *Southern Cross* through a series of flights that included one show stopper: a fifty hour and seven minute, nonstop endurance flight. They missed the world record of fifty-two hours and twenty-two minutes for sustained, nonstop flight by a multi-engined, heavier-than-air machine, but fifty hours in the air wasn't something to sniff at. Besides, the longest leg of the trip, from Hawaii to Suva in the Fijis, was a distance of about 3,183 miles and would take an estimated thirty-four and one-half hours. Taking into account contrary winds and weather they might have to divert around (or “deviate” in modern terms), that gave them a safety margin they could work within.

Safety, indeed, was paramount and they planned for every exigency they could conceive of. If they had to ditch, they were prepared. A special dump valve was fitted so that they could drop the bulk of their fuel in fifty seconds. Steel saws were aboard to cut off the outboard motors slung from the wings and turn the wings into a raft. In the wing itself they stowed emergency rations, a still to condense water and a water-tight radio transmitter. For the aerial, four gas balloons could be inflated to lift it high enough for successful communications.

Prepared, they took off from the field at Oakland at 8:54 a.m. May 31, bound for Hawaii, 2400 miles away. They slowly climbed out at ninety-two miles per hour.

The pilots unfurled a tiny Australian flag and stuck it between two gasoline gauges in the cockpit. They watched as the Farallon Islands slipped by underneath them. They were underway. They would not see land for over twenty-seven hours. The little flag was soon torn to shreds by the wind beating through the cockpit, but the stick was left in place.

The wind and engine noise made conversation impossible, so cockpit communications were via scribbled notes. Perhaps the intimidating solitude and danger of the trip were also drowned out in the wash and roar of the wind and engines.

They climbed over a cloud layer to 2000 feet and throttled back to a comfortable airspeed of eighty-six miles per hour. They flew into a dense cloud cover after a few hours, climbed to 2900 feet, but had to fly “blind,” unable to get above the layer. Twenty minutes later they burst out to a clear sky, and descended to 1200 feet, skimming over an empty ocean below. No steamers, no waves, and certainly no islands.

Late in the day Lyon managed to get a celestial fix that put them off course to the west and south of their dead reckoning position. The sun slowly set off their starboard bow, no doubt impressing the air mariners who tried to capture the heavenly spectacle in words.

“The sun slid down in a blaze of glory, glowing like a fiery furnace in the heavens. Its rays lit up a great bank of snowy clouds that glittered vividly against a [back]ground of azure—a dream city of white battlements hanging on the horizon.”

By eight p.m. they were in darkness, but it was soon broken by the pale light of the moon shining down on them, and Lyon the navigator delighted in the appearance of the stars. The pilots brought the *Southern Cross* to about 4000 feet, observing that it “was safer up there in the darkness, particularly if we swept into a patch where blind flying was necessary.”

Lyon meanwhile tossed out a few water light flares which he used with the drift meter to measure drift off course at night. The flares floated on the tranquil surface of the Pacific, visible from the *Southern Cross* for twenty minutes, indicating to Lyon that the aircraft had been drifting a bit southwards of course.

Just before midnight, they ran into a cloud bank filled with rain showers and the “rain smote us for the first time on the flight.” They flew blind for twenty minutes, the rain slashing away at the tiny aircraft, no doubt increasing the anxiety level as the rain drumming on the cockpit deafened them even more and the winds bounced the *Southern Cross* pretty much at will. They climbed to 5000 feet and broke out of the weather at midnight, the stars above them and the moon reflecting off the dark clouds below them. Cross’s navigation had them making seventy-seven miles per hour, while Ulm the second pilot figured they still had 570 gallons of gasoline left.

A little before two in the morning they spotted the twinkling lights of a steamer below them. Life! Kingsford-Smith broke out the searchlight with a 6000 foot range beam and signaled the ship, which responded with “a very bright light.”

Warner the radio operator contacted the S.S. *Manoa* about twenty minutes later. The *Southern Cross* passed over the *Manoa* at 2:33 a.m. and the two exchanged

messages using lights and Morse code. Then it was on into the night, another rainstorm around 3:30 a.m., up to 6000 feet and the quiet time before morning. Pre-dawn, early morning watches always seemed the quietest and loneliest at sea for me. The same mood struck our intrepid airmen, now surrounded it seemed even more by a vast universe which drowned them in infinity. The array of clouds before them, lit by the moon and stars into a dizzying array of cloud mountains and valleys, peaks and black holes, produced an “immense loneliness,” the spell finally broken by the twilight hues of dawn.

As the sun rose behind them, they were droning along at 7,500 feet. By now they must have been pretty much deafened by the roar of the engines, but it was a sweet, reassuring roar as the pilots recalled.

“Not a cough, not a splutter had broken their perfect harmony, [the engines] playing that Wagnerian symphony above our heads.”

Now getting closer to the islands, Kingsford-Smith brought the *Southern Cross* down to 1700 feet, below a cloud deck of light, drifting clouds, probably a deck we would categorize today as somewhere between scattered and broken. Getting closer to land, mirages began to appear on the horizon. Clouds were cliffs and rocky coasts. “Ten times” we were deceived in this fashion until at 10:52 a.m. the peak of Mauna Kea, over 13,000 feet high, did not disappear like the mirages, but lured them to the islands. Oahu was blanked in fog, so they scooted down below the fog bank and put the *Southern Cross* down on Wheeler Field at 12:17 p.m., June 1, twenty-seven hours and twenty-five minutes after lifting off from Oakland.

“As usual, the first thing we all needed immediately after landing was a smoke, and next, some real food and sleep.” After a night at the luxurious Royal Hawaiian Hotel, at the expense of the manager, the crew was out at Wheeler Field early the next morning, preparing for the longest leg of the trip, Hawaii-Fiji. After a long day of checking engines, navigational equipment, radios and taking care of the multitude of details, they took off about five in the evening for a strip at Barking Sands on the island of Kaouii. They spent the night there and were up at 3 a.m. on June 3, ready to go. At 5:22 a.m. the *Southern Cross* lifted off the 3400 strip at Barking Sands, carrying 1300 gallons of fuel, and headed for Suva in the Fiji Islands, over 3100 miles to the southwest.

After three hours, they hit wind and rain. An hour earlier the radio had gone down. “We were no longer able to chat with the world, and the sense of loneliness increased.” They entered the gusty rains at 600 feet and for the next several hours battled the rain and winds, looking for relief at slightly higher altitudes, but returning to 600 feet for “if we went higher we would burn more gasoline.”

“Rainstorms came sweeping up at us endlessly, lashing the plane, beating a lively tattoo on the windshield, and making us fly through a dark, soaked sky-world that seemed to have no boundaries.”

Soon the windshields began to leak. Their legs and feet soaked, the pilots finally climbed to 5000 feet and took a 90° turn to the right. They left one wet cloud bank only to encounter another and they slowly circled for altitude. By nightfall they

were at 7500 feet and still fighting wind and rain, and now darkness enveloped the tiny craft. At 8000 feet they broke out on top, the Southern Cross benignly looking down on them from the clear canopy above. They crossed the Equator just before midnight and their spirits soared buoyed up by once again returning to their own hemisphere, guided by the familiar constellation above.

The navigator set a new course for Suva and for the next four hours they dived on into the early morning darkness. Just before 6 a.m. they stumbled into what all aviators fear—thunderstorms. “More clouds. More bumps, lashing rain, chopping gusts!” They flew up and down, as low as 400 feet, as they dodged some rain and squalls, plowed through others. As dawn lightened the horizon to the east, they held a tense conference.

Did the *Southern Cross* have enough fuel to reach Suva? One pilot thought not. The other said there was enough. Who was right? Dawn only brought the clouds and rain into view as they battled headwinds as well. Around ten in the morning the crew decided to hand pump gasoline from the main tank to the wing tanks. Exhausted by thirty hours of flying, the maneuver, nonetheless, elated them. There was still seven hours worth of fuel on board.

“Then, after three uneventful hours, came the dramatic sighting of the Fiji Islands and the proudest moments of our lives. Ulm was at the controls. Smith was dozing. Ulm was not expecting land at that moment, when suddenly, far ahead on the starboard bow, a small brown dome sprung up from the sea. Ulm swung the plane for it. The oscillation woke Smith. He thought Ulm had fallen asleep at the controls. His language was forcible and full of color. Two minutes later the sea sprouted land on every side—purple and green islands girt by ribbons of surf.”

Land! Could Mendaña, or Columbus before him, have been more elated, even after voyages of months, rather than measuring the passage of time in hours? The *Southern Cross* swooped in over Albert Park in Suva and prepared to land. The field wasn't much, only 1200 feet long, although marked by their “old Flying Corps friends, Maj. Clive Joske and Capt. Samuel Ellis.” Telegraph wires at one end of the field had been removed, but since there was a sharp drop of ten or twelve feet from the road running alongside the field to the strip itself, they would have to come in hot. And they were tired, exhausted after thirty-four hours of flying. Anyone who has flown a three or four hour trip through weather (without automatic pilot) and then shot an approach to near minimums can easily attest to the decline in one's skills. Or, as the Australian pilots quickly dismissed it, “one is not as keen as one should be” after thirty four hours in the air!

They came in at sixty-five miles per hour. Just before reaching the end of the field and piling into a sharp rise covered with trees and undergrowth, Kingsford-Smith “ground-looped the machine at exactly the right moment and we finished our run without any strain to the machine whatever.”

The crowd cheered, but “we were stone deaf from the continuous roar of the motors” and the triumphant aviators couldn't hear a thing. The British Governor of Fiji,

Sir Eyre Hutson and the Mayor, welcomed them officially and regaled them with words of praise and triumph. Kingsford-Smith and his crew nodded agreeably, shook hands, and smiled a great deal. They couldn't hear a word the Governor or anybody else said.

The Grand Pacific Hotel was the next stop where, after a hot bath, they all crashed into a deep sleep. They awoke after midnight and snacked on a cold meal, took another shower, and slowly began to hear again.

The next day was dedicated to preparations for the continuation of the flight, punctuated by a ball in the evening given by Governor Hutson.

It was determined to take off from Naselai Beach nearby, for the long takeoff roll with full fuel could not be accommodated at Albert Park. The *Southern Cross* flew over to the beach and began to take on fuel which was being brought ashore from a government steamer in barrels. The surf slowed down the off loading of fuel and rather than attempt a night takeoff, they waited for the next day.

The *Southern Cross* rose from the beach at 2:52 p.m. on June 8, with a direct cross wind of seventeen miles per hour. In about twenty minutes they cleared Suva and were on their way. What would go wrong?

The earth inductor compass was the first instrument to fail, and it was sorely missed for it was more accurate than the aperiodic and steering compasses. What happened to their earth inductor compass?

They forgot to oil the instrument while doing their preflight preparations at Naselai Beach, and the consequent failure was “our own fault” for both at Honolulu and Suva, the “Pacific Scientific company kindly cabled us full instructions for servicing the compass.”

The navigator got a good fix from the sun and they settled into the last leg. The “port radio generator, which had been a little capricious, was again working well,” confirming what we all know—that sometimes the zen of mechanical and electrical equipment is simply beyond the simple ken of man's understanding.

After nightfall, the clear skies gave way to rapidly building clouds and they soon penetrated the worst storm of the entire trip.

“One after another, rainstorms charged at us. Their battering on the windshields increased. There was no lull. We flew in a black void. Raking winds jolted the plane. It lurched and plunged and dropped and slid. But always it drove steadily ahead. It was the supreme test of engines and skill in blind flying. Again we had lost the world in the thick murk of storm.”

They fought and climbed to 7,800 feet but “could not get out,” the pilots soaked and cold from the driving rain. The intensity of the whipping, driving winds almost tore the *Southern Cross* out of control just before 11 p.m., both Ulm and Kingsford-Smith holding on to the wheel to keep the wings steady. Ulm's fingers were so cold and numb that he could barely make notations in the log.

After midnight the worst of the storms waned, but they fought rain and wind for the rest of night, climbing to 9,000 feet where it was bitterly cold and plunging down to 500 feet to escape the worst of the storms, constantly looking for an altitude

to reduce the stress on man and machine. Just as dawn broke around 7:25 a.m. they altered course to 270°, or due west. The wind dropped and as the dawn paled and then lightened the horizon behind them, they finally broke away from the grips of the storm and the darkness. At 9:50 a.m. “a great gray shadow began to unroll along the horizon far ahead.” Another mirage? “It grew solid rapidly and turned to distant violet hills and brown cliffs.”

It was Australia. They hit land 110 miles south of Brisbane at the small town of Ballina and turned north to follow the surf breaking along the coast. They were home. The *Southern Cross* was brought into a landing at Eagle Farm Airdrome about six miles distant from Brisbane. The first transpacific air voyage was complete.

There were other flights, other routes in the years immediately after the historic flight of the *Southern Cross*. In 1931 [check this] blah, blah flew the northern route across the Pacific, and in 1935 Juan Trippe and his Pan American Airlines pioneered air service across the Pacific, island hopping across the Hawaiian Islands, Midway, Wake, and Guam on their way to the Philippines and the great oriental market of China and the Far East. These are other stories, for other days.

While the trip of the *Southern Cross* was not truly an expedition of exploration, there *were* modern air explorers. Combining the unparalleled access to view the earth from the air with modern photography, these explorers discovered parts of our planet and its people, both ancient and contemporary, never before seen or realized by modern man. In Peru, for example [and here a short capsulization of some of the findings in the 1930s and 1940s]. But, that again, is another story.

Kingsford-Smith continued his remarkable career in aviation. The man, like Charles Lindbergh and Jorge Chavez -and Dumont-, was born to fly. He entered the Royal Flying Corps at the age of twenty and was wounded during the First World War. Upon returning to his homeland he helped establish commercial aviation, but his real love seemed to be setting long range records. He and Ulm flew around the Australian continent in eleven days in 1927, spanned the Pacific as described above in 1928, and completed a solo flight in 1933 from England to Australia in seven days and five hours. In 1932, he became Sir Charles, knighted by the King for his extraordinary career. He wrote the record of the transpacific crossing in 1928, *The Story of the “Southern Cross” Trans-Pacific Flight* (1928) and in 1937, his autobiography, *My Flying Life*, appeared posthumously. He crashed somewhere off Calcutta in 1935 with co-pilot Thomas Pethybridge on another long distance saga, London to Australia. They were never found.

Like Mendaña over four centuries before him, Kingsford-Smith traveled, explored, and risked his life for God and country. They shared the common space of the vast Pacific Ocean as the venue of their greatest voyages and flights, and each confirmed in his own right, with his fellow seamen and aviators, that the human spirit is bound only by one’s failure to imagine and to dare.

El amigo indio de Bodega: Maquinna, jefe de Nutka

Donald C. Cutter*

Tanto Bodega como Maquinna eran hombres refinados en sus propios ámbitos disimiles -uno representó el mundo de marinos eruditos y el otro fue el más conocido líder de una cultura indígena avanzada de la costa del noroeste. Juan Francisco de la Bodega y Quadra nació en el seno de una prestigiosa familia limeña y se entrenó en la rancia tradición naval de la recién revitalizada marina española. Por sus propios méritos ascendió hasta capitán de navío y, aunque no se casó ni amasó grandes fortunas, vivió una vida plena y a veces hasta espléndida. En la época que trató con el jefe Maquinna, Bodega mandaba y controlaba entre 2000 y 4000 personas, tanto a civiles que trabajaban en el Departamento Marítimo de San Blas como a los tripulantes de los buques asignados a dicha repartición naval española.

Se hallaba subordinado a muy pocas autoridades, tales como el Virrey de Nueva España, el Ministro de Indias, el Ministro de Marina y, por supuesto, su Rey. Por otra parte, Maquinna nació en el ápice de la sociedad nutkeña y desde su niñez se le preparó para asumir el liderazgo de la tribu, lo que en efecto hizo luego de la muerte en batalla de su padre, un valiente tays [jefe]. Unos 4000 plebeyos estaban bajo de su autoridad, tanto política como religiosa, la cual ejercía de manera absoluta. No existía autoridad terrenal más alta que la suya y sólo la limitaba el hecho de tener como vecinas a varias naciones indígenas que restringía su área de mando.

Fuera de esto, hay poco fundamento para una comparación lógica salvo las dotes personales de ambos. Bodega nació en Lima, Perú, el 22 de mayo de 1744. Tocante al soberano de Nutka, es imposible determinar su fecha exacta de nacimiento, aunque a base de la tradición y algunas conjeturas, se calcula que nació unos diez años después de su amigo Juan Francisco. ¿Qué circunstancias reunieron al hijo de Yath-lo,¹ tays de Nutka, y al hijo de Tomás de la Bodega, un próspero comerciante y vocal del Tribunal del Consulado de Lima? Aún antes de que se conocieron ya

*.- Profesor emérito de la Universidad de Nuevo México y miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Estados Unidos. Ponencia presentada al Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Lima, 1994.

1.- Otra documentación señala que el padre de Maquinna era Anapa, aunque es posible que los dos nombres sean aplicables, dado los cambios de nombres como parte de la vida cultural Nutkeña.

se había asentado la base de una amistad cordial fundada en las buenas relaciones nacidas de la visita de Malaspina en 1791 y acrecentadas por el trato especial de Maquinna por parte del capitán de los Voluntarios de Cataluña, Pedro de Alberni. Esa cordialidad fue mutua como consta en el caso del teniente de navío Francisco de Eliza, comandante en aquel entonces del pequeño establecimiento naval ubicado en la Cala de los Amigos, en la Rada de Nutka. Luego de algún tiempo en la zona, Eliza y su destacamento vieron disminuir notablemente sus víveres, ante lo cual Maquinna dispuso que se les proveyera cotidianamente de los mismos, sin esperar nada a cambio.

La visita de Bodega empezó con buenos auspicios el 29 de abril de 1792, cuando llegó a bordo del *Santa Gertrudis*. “Desde aquel momento comenzó a consolidarse más y más la amistad y buena correspondencia entre los Naturales y nosotros. Jamás nos dieron aquellos, en todo el tiempo de nuestra larga mansión, el más leve motivo de disgusto.”

Casi al mismo tiempo de dar fondo, vino Macuina a dar la bienvenida al Comandante Español [Bodega], refiriéndole la buena armonía que había guardado Eliza con él, y detestando todavía la memoria del Oficial [Estevan José Martínez] que había muerto a Qüeleqüem cuyo fusil ofrecía pagar a cualquier precio, caso que nosotros lo tuviésemos. Se le recibió con el mayor agrado, y civilidad de parte de todos, y se despidió lleno de satisfacciones por esto y los regalos que se le hicieron, tanto a él, como a los Catlatis [subordinados] que lo acompañaban.²

Moziño, origen de la susodicha información y una buena fuente dado que su papel principal, como especialista agregado a la Expedición de los Límites al Norte de California de Bodega en 1792, fue el de observar e informar de asuntos científicos, añadió:

Me causa imponderable maravilla oír varias expresiones bastante agrias contra la fama de estos Naturales, de cuya perversidad no citan un hecho siquiera que pueda servir de prueba. En los cinco meses que nos mantubimos entre ellos, no experimentamos una ofensa de su parte. La casa del Comandante [Bodega] estaba de día y noche lleno de ellos. Macuina dormía en su Alcova: Quioco-mashia y Nana-quiuis hacían lo propio en la mía. No fueron pocas las veces en que se quedaron más de cincuenta en el Salón ... Muchos de nuestros oficiales fueron solos y sin armas a visitar algunas Rancherías, conducidos en las mismas Piraguas de los salvajes, y volvieron siempre prendados del cariño y mansedumbre que había observado en todos ellos.³

Poco después, para dar una idea que no todo transcurría en un marco ideal, Moziño añadió:

2.- Joseph Mariano Moziño Suárez de Figueroa, *Noticias de Nutka*, edición de Alberto M. Carreño, (México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1913), pp. 67-68. Una edición de la obra traducida al inglés añade muchos datos: Iris Higbie Wilson [Engstrand] ed., *Noticias de Nutka: An Account of Nootka Sound in 1792* (Seattle, University of Washington Press, 1970).

3.- Moziño, *Noticias de Nutka*, p. 68.

¡Qué dolor! que no puedan ellos decir en lo general otro tanto de nosotros, pues los Marineros, o en fuerza de su educación casi brutal, o envidiosos del trato humano que el Comandante [Bodega] y demás Oficiales daban siempre a los Naturales, los insultaron varias veces, estropearon a unos é hirieron a otros y no dejaron de matar a algunos. La humanidad es el mejor carácter de la civilización: Todas las ciencias y Artes valen nada si solo sirven para hacernos crueles y orgullosos.⁴

Existían pues dos niveles de comunicación: en el nivel inferior, la fuerza de los incultos marineros españoles colocaba a los nutkeños en una situación desventajosa; pero al nivel superior existía igualdad entre los representantes de ambas sociedades. Una muestra de esta amistad hacia Maquinna fue el que en un día festivo especial, Bodega y su comitiva hicieron un largo viaje a la ranchería de la hija de Maquinna para felicitarla.

¿Qué circunstancias los unían en una amistad poco probable, en una región del mundo alejada de asuntos de transcendencia política? Una de las bases de esta estrecha amistad era efectivamente política -procurar ganarse y mantener el apoyo de los naturales de la Costa Noroeste del Pacífico-. Esta postura se recoge en las instrucciones, a veces desatendidas, que con anterioridad se habían dado a otros exploradores: “mantener vigilancia sobre sus tripulantes para procurar que no insulten a los Indios.” A diferencia de algunos antecesores, Bodega cumplió la orden de no usar armas sino en casos de extrema necesidad. Se castigaría severamente a todo hombre bajo su mando que tomara cualquier pertenencia de los indios, con excepción de objetos obtenidos en comercio legal, cumpliendo así las normas de la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Las Indias*. Había que tratar bien a los indios y hacerles entender que los españoles profesaban la buena fe y eran fidedignos, eliminando así de la imaginación de los nutkeños toda idea de que los visitantes fuesen capaces de engañarles.

Al llegar a Nootka, donde viviría durante más de cuatro meses y medio, Bodega indicó al capitán Alonso de Torres García, del *Santa Gertrudis*, y al oficial al mando del *Activo*, Salvador Meléndez, que vería con malos ojos la conducta de todo individuo que no mostrara la mayor amistad y armonía hacia los naturales. Bodega anotó en su diario varias medidas que tomó para asegurar las buenas relaciones con los naturales y especialmente con Maquinna.

Maquinna y los otros tayses con frecuencia pasaban la noche en la casa grande de Bodega, quien también se esmeraba en visitar a Maquinna cada vez que cambiaba de residencia, cosa que parecía ocurrir mensualmente. Una ceremonia de gran importancia, recogida por uno de los dibujantes de la expedición, fue aquella en la cual Maquinna confirió algunas distinciones a su hija Ap-enas, con motivo de alcanzar la pubertad. Bodega asistió a darle la enhorabuena por la nueva denominación y proclamación solemne de su hija, rito ceremonial celebrado en la boscosa ranchería de Copti. Las conchas de Monterey, distribuidas en el *potlatch* [fiesta] de este importante acontecimiento, fueron entregadas por Bodega. Era una ocasión memorable. Para la

4.- *Ibidem*.

ceremonia se apartó una zona especial. En un rincón de la larga casa, elevaron hasta el nivel del techo un tablado sostenido por cuatro gruesos horcones en forma de columnas, formando por arriba una especie de balcón cercado con tablas. Se puede notar muchos detalles en el dibujo hecho por Echeverría. Ap-enas y su padre, junto con su tío, se colocaron arriba y entregaron dádivas en nombre de Maquinna y de su hija. Algunos de los hombres de Bodega participaron en los juegos y otros tomaron parte en las danzas de los aborígenes celebradas en honor de ella, muy al gozo del Tays de Nutka, quien “apreciaba sobremanera nuestra asistencia a la celebración.” Según la costumbre, en tal ocasión un cambio de nombre era normal y ella de allí en adelante se conocía como Izco-coti-clemot.⁵

Pero el nombre no fue el único cambio que tuvo lugar ese día, en que por primera vez ella dio evidencia de haberse convertida en mujer. “Antes de la época de menstruación venía todos los días a visitarnos esta niña, cantaba, bailaba, y paseaba alegremente; jamás le faltaba la risa del semblante, ni dejaba de estar asistida de las más festivas entre todas sus parientas, y criadas; pero después a todos nos sorprendió la gravedad con que se manejaba, sin contestar nuestros saludos más que con una inclinación de cabeza, ni poder más que a hurtadillas sonreírse, y hablar una u otra palabras. Nuestro Comandante [Bodega] disfrutaba la amistad de Macuina en el grado más eminente a que puede llegar la confianza, y con todo eso no bastaron jamás sus ruegos para obligar a aquel Jefe a traer a su hija a comer un día siquiera en nuestra compañía, pues siempre que se le hablaba sobre el particular respondía, que ya su hija era muger, y no podía salir de casa.”⁶ Moziño opinaba que “la superstición influía demasadamente en este manejo” dado que su deber religioso la obligaba a quedar encerrada durante diez meses bajo pena de perder la vida por desobedecer. “Nuestra comunicación relajó algo el vigor de esta disciplina, como que en dos visitas que posteriormente le hicimos, nos habló ya con más desembarazo, y en la última salió, y a escusas de su padre [Maquinna] acompañada de su Madrastra *Cla-sia-ca*, a una pequeña emboscada que está en la orilla del Mar, desde donde con señas mui expresivas nos repitió varias veces sus a Dioses.”⁷

Bodega resumió su política indiana así: “Nunca he tenido dificultad en establecer con ellos una relación humana hacia la que me inclino. Traté a Maquinna como amigo, distinguiéndole entre todos con las demostraciones más vivas de mi estima. El siempre ocupa un sitio de honor cuando come en mi mesa y yo mismo me esmero en servirle.”

5.- Según el diario de Bodega titulado “Viaje a la costa NO de la America Septentrional por Dn. Juan Francisco de la Bodega y Quadra, del orden de Santiago, Capitán de Navío de la Real Armada, y Comandante del Departamento de San Blas en las Fragatas de su mando Santa Gertrudis, Aranzazu, Princesa y Goleta Activa, Año de 1792” [Original en la Biblioteca del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid), MS 145] el nuevo nombre de Ap-enas es Es-to-coti Tle-mog.

6.- Moziño, *Noticias de Nutka*, pp. 30-31.

7.- *Ibidem*, p. 31.

Con muestras recíprocas de generosidad personal, los dos parecían esforzarse en superar al otro. Bodega indicó que regalaba a Maquinna todo cuanto éste quería, y que Maquinna hacía pública su amistad con Bodega y estaba especialmente feliz cuando el comandante visitaba sus rancherías. En atención a que Maquinna se tomaba por hombre de potencia militar y teniendo en cuenta que un regalo especial indicativo de tal estado tendría mucha aceptación, Bodega había apartado para el jefe nutkeño una hermosa cota de malla, armadura jamás llevado tan orgullosamente ni recibida con tanto agrado en toda la Costa Noroeste de América. Durante su estancia en Nootka, y dando muestras de conocida generosidad, Bodega también obsequió al Soberano de Nutka un bello morrión.

Un juicio independiente de la relación que iba creciendo entre Bodega y Maquinna procede de la crónica del viaje de las goletas *Sutil* y *Mexicana*:

*Mientras estuvimos en este Puerto [de Nutka] vimos con particular complacencia la estrecha amistad que reynaba entre los Españoles y los Indios. Macuina movido por los regalos y buen trato del Comandante Quadra se habia venido a vivir muy cerca de los buques. Comia todos los dias de su mesa, y aunque no en ella, muy próximo, usando del tenedor y cuchillo como el más pulcro Europeo dexándose servir de los criados, y alegrando a todos con su festivo humor. Bebía vino con placer, y dexaba a otros, para no perturbar su razon, el cuidado de limitarle la cantidad de aquel licor que llamaba agua de España. Ordinariamente le acompañaba su hermano Quat-lazapé, a quien manifestaba el mayor cariño. Tambien solian comer en la cámara algunos parientes y vasallos suyos, y para estos últimos se ponía diariamente un plato de frixoles o habichuelas, manjar que ellos preferian a todos los demas. Macuina esta dotado de un talento claro y despejado, y conocia muy bien sus derechos de soberania.*⁸

Ambos líderes se auxiliaron mutuamente en momentos de necesidad, como lo señaló el cronista de las susodichas goletas. En un ataque llevado a cabo por el capitán norteamericano Gray sobre una ranchería de indios de Maquinna, hubo al menos un indio gravemente herido. Lo llevaron por canoa al barco español para que le curase el cirujano, y “Macuina se interesaba con el Comandante [Bodega] para que se tuviese cuidado de él, y para que procediese al castigo de los agresores.”

En 1792, el capitán de la marina mercante norteamericano Joseph Ingraham, en una segunda visita a la Cala de los Amigos, comentó sobre un cambio que notaba en el comportamiento nutkeño.

La mayoría de jefes de alguna importancia adoptaban las formas de los caballeros españoles, dado que cuando me encontraba o despedía de ellos era con mucho ceremonia, haciendo reverencia, con adiós, señor, etc. El Comandante [Bodega] hasta permitía a Maquinna y a sus hermanos cenar en la mesa con él y se portaban con muy buenos modales. De veras creo que si los españoles tuvieran la tutela de esta gente, en unos pocos años más estarían bien civilizados. Esta gente no puede desear tener entre ellos un mejor amigo que Don Quadra. Nada puede superar sus

8.- *Relación del Viaje Hecho por las Goletas “Sutil” y “Mexicana” en el Año 1792 para Reconocer el Estrecho de Juan de Fuca* (Madrid, Imprenta Real, 1802), p. 17.

*atenciones y amabilidad hacia ellos. Todos parecen reconocerlo y le tienen un cariño extraordinario.*⁹

La visita de Vancouver dio ocasión para otras dos demostraciones de la amistad entre Maquinna y Bodega. La primera fue el mismo hecho que Bodega fue a visitar al capitán inglés acompañado por su amigo Maquinna. La segunda ocasión fue una visita hecha por Bodega a la ranchería invernal de Maquinna, en Tahsis, en el remate del canal largo del mismo nombre, con el propósito de presentarle formalmente a Vancouver como su contraparte en las deliberaciones sobre Nutka. Prevenido de esta visita, Maquinna preparó una gran fiesta, una que hoy en día los antropólogos clasifican como un *potlatch*.

Lo más notable de la sociedad nutkeña asistió a este evento, hombres, mujeres y algunos jóvenes. Maquinna estaba acompañado por sus varias esposas, al igual que otros tayses. Según la costumbre típica de la época, hubo un intercambio de regalos y también hubo algunos bailes rituales. El dibujante español Atanasio Echeverría captó la escena con hábil pluma en uno de los dibujos etnográficamente más interesantes de todo el gran archivo artístico de la Costa Noroeste. La figura central es Maquinna, bailando ante los espectadores, entre los cuales los europeos están sentados sobre un banco algo elevado. Estos invitados incluyen a ambos capitanes y a sus oficiales. En el interior de la casa larga de Maquinna destaca una gran figura totémica, mientras desde las vigas cuelgan centenares de pescados secándose. El jefe Maquinna lleva puesto una capa de piel de nutria y un sombrero ceremonial de pesca de ballena que ostenta dibujos que son siempre representativos del aparato con que cazan la ballena. “La figura de estos es de un cono trunco, más o menos elevado sobre el cual la Gente principal sobrepone otro pequeño, que remate en punta aguda.” A un lado de la figura danzante –Maquinna- hay un nutkeño en actitud de descanso militar, aún cuando algo más reposado que dicha posición. Maquinna admitió que esa posición era una imitación de lo que habían observado los nutkeños en sus visitas a la batería española de San Miguel en la Cala de los Amigos y lo que habían visto de la guardia a bordo de los barcos allí anclados. Dado que se habían quitado las grandes tablas de techo para admitir la entrada de luz y el escape de los humos del fuego visible en el primer plano del dibujo, el artista Echeverría se valió de una iluminación adecuada. Se ven veintisiete personas, aunque es muy probable que haya habido más gente presente.

Cuando Maquinna empezó a servir la suntuosa comida que había preparado para los invitados, ni Bodega ni Vancouver participaron, más bien comieron la comida especial que habían llevado para el largo viaje por el canal. Como Freeman Tovell ha dicho, esta reticencia contrastaba con la buena voluntad que siempre mostraba Maquinna hacia la comida europea, especialmente cuando era invitado por su buen amigo Don Juan Francisco. Sin embargo, cualquier desaire que pudiera haber sentido

9.- Joseph Ingraham, Log, MS. Este marino norteamericano era entonces el patrón del mercante Hope.

Maquinna no impidió unirse con sus visitantes para brindar con una copa de vino.¹⁰

José Mariano Moziño, el naturalista y autor de *Noticias de Nutka*, se refirió a los sentimientos de Maquinna hacia Bodega al tratar sobre un incidente que pudo haber causado la ruptura de relaciones hispano-indias.

Jamas olvidaré un discurso tan nervioso, como patético que oy a Macuina en ocasión de satisfacer a nuestro comandante [Bodega] sobre un crimen de que injustamente lo habían algunos sospechado Autor. Quatro o cinco días antes de salir de aquel Puerto, se encontró en una pequeña Montaña el Cadáver de un Pajecito, traspasado todo a puñaladas, desnudo y sin carne alguna en las pantorritas: cerca de él estaba un pañuelo, y una navaja Inglesa ensangrentada. Discurrieron muchos que los Indios de Macuina había hecho este asesinato, inducidos tal vez por su mismo Jefe, con el fin de aprovecharse de la ropa, y carnes del desventurado rapaz. Corrió la voz por todos los Buques extrangeros y que se hallaban en el mismo fondeadero, y sus respectivos capitanes prometieron unirse con nosotros para vengar esta atrocidad. El Bostonés Ingraham arrestó con efecto al día siguiente a los dos criados de Macuina llamados Frijoles y Agustín, dio parte en el Bergantín Activo, y pidió soldados para trasbordarlos al Zepo de esta Embarcacion. Espantados ellos con semejante aparato, se lanzaron al agua, donde sin embargo de su destreza, en el nadar se vieron alcanzados de nuestra Lancha en la qual fueron conducidos con los brazos atados a la presencia de Señor Quadra. Este estaba bien satisfecho de su inocencia, por no haber faltado ni un instante la noche que mataron al Pajecito, y por tanto los dejó ir libres, encargándoles solamente que a su nombre suplicasen a Macuina inquiriese quien había sido el agresor.

Vino a los dos días este Principe, y sirviéndole Yo de Interprete, se explicó con el Comandante casi en estos términos: “Frijoles y Agustín, me han informado que Ingran los detubo en su Buque para entregarlos a los Mes-chi-mes Españoles, que traían fusiles para matarlos, en caso que quisiesen huir de los lazos, con que intentaban atarlos para ponerles los pies en el Zepo que tienen en tu Embarcacion; pero que tu, sabiendo que era falso el homicidio que se les imputaba, los mandaste desatar, y dejaste ir libres para Tasis; y que los mismos Mes-chi-mes, al salir los míos les dijeron que Yo era el que los havia aconsejado esta maldad. Creo que tu no te persuadas a ello, y reflexiones que Macuina tiene mil obligaciones para ser tu Amigo. Tu me has regalado cobre, por ti tube muchisimas conchas que distribuir en la primera menstruacion de Ap-enas. Tuyo es el paño, abalorios, cota de Maya, instrumentos de hierro, cristales, y otras muchas cosas de que estoy proveido. Nuestra confianza recíproca ha llegado al punto de dormir ambos solos en una misma recamara, sitio en que hallándote sin armas, ni gente que te defendiera, pudiera Yo haberte quitado la vida, si mi amigo fuese capaz de una traición. Se piensa bajamente de mi y de mi Dignidad, siempre que se imagine que queriendo yo romper la amistad, mandase asesinar un muchacho menos apto para

10.- Freeman M. Tovell, “The Career of Bodega y Quadra: A Summation of the Spanish Contribution to the Heritage of the Northwest Coast” in Robin Inglis (ed.), *Spain and the Northwest Coast: Essays in Recognition of the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791-1792* (Vancouver, 1992), p. 177.

*defenderse que si fuera una Muger. ¿Presumes que un Jefe como yo no comenzara las hostilidades, matando a los otros Jefes, y oponiendo la fuerza de mis Súbditos contra la de tus Mes-chi-mes? Tu serías el primero, cuya vida corriese el mayor peligro, si fuéramos enemigos. Bien sabes que Huic-qui-nanís [de Clayoquot] tiene muchísimos fusiles, pólvora y balas; que no tiene pocos el Capitan Ha-na; y que tanto estos, como los Muchimanes son mis Parientes, y Aliados, todos los quales unidos componen un numero incomparablemente mayor que el de los Españoles, Ingleses, y Americanos juntos, para no tener miedo de entrar en un combate. ¿Que ropa tenia el muchacho para excitar no digo mi codicia, sino la de cualquiera de mis criados? ¿No han estado varias veces solos tanto en mi casa, como en la de Quíoco-masia, y Nana-quiús tus hermanos (así nos llamaba a todos oficiales de Marina) bien bestidos, con relojes, y otras alajas curiosas? ¿que mal han recibido? ¿quien de los míos los ha insultado si quiera? ¿Tu mismo no has ido con poco acompañamiento, y solo has encontrado que la multitud de mis Súbditos te rodeaba con al fin de hacerte las mis vivas demostraciones de amistad? ¿Como pues permites que hablen tuyos tan indignamente de mi, y que Ingran asegure que Frijoles y Agustín han dado la muerte a ese muchacho? Hazles saber a todos que Macuina es tu verdadero Amigo, y tan lejos está de hacer daño a los Españoles, que se halla pronto a vengar el que acaban de recibir, según conjeturo, de mano de los pérfidos de Ytz-coac. Ya conoces la fuerza y la intrepides de mi hermano Quat-lat-zape, y mi Pariente Nat-zape. Si me prestas tu lancha, con quatro o seis pedreros, los mandaré a ambos con las mas valerosos de mis Mes-chi-mes a destruir estos bandidos, y limpiar la costa de enfrente: Tu puedes embarcar los que gustes de los tuyos, para que ellos y los míos igualmente que nuestros Enemigos conozcan que Macuina es lo mismo que Quadra y Quadra lo mismo que Macuina.*¹¹

Queda claro que Bodega se dedicaba al concepto de que si se trataba a Maquinna y a sus subalternos como “se debe tratar a la gente y no como si fuesen individuos de una naturaleza inferior,” mejoraría la causa de España y de la humanidad. ¿Pero qué le motivaba? Tovell, la autoridad máxima sobre Bodega, sucintamente ha indicado tres de los motivos fundamentales de Bodega. Primero, era consciente de su nacimiento noble y las obligaciones que esto le imponía. Segundo, que poseía cortesía y carisma innatas. Tercero, “en un grado poco corriente, Bodega y Quadra gozaba de la confianza de todos con quienes tenía contacto, los virreyes a quienes sirvió, sus socios navales y civiles, los tripulantes de su mando, los jefes indígenas con quienes se trataba, y los comerciantes de pieles y marineros ingleses, franceses, portugueses y norteamericanos quienes visitaban en Nutka durante el verano de 1792.”¹²

Pero ¿qué de Maquinna, su amigo indio? Sus rasgos sobresalientes son más complicados, porque tiene una vida larga y compleja, pero sin mayores testimonios por parte de los miembros de su propia comunidad. En general, vemos al Tays de Nutka con ojos ajenos, frecuentemente astigmáticos debido a deseos de ganancia personal o

nacional. Pero si contemplamos a Maquinna solamente durante la época con Bodega, vemos: 1) un soberano liberal y generoso, quien correspondía en medida plena las atenciones de sus socios europeos; 2) un líder completamente capaz de desarrollar las complejas obligaciones de su alto estado, evidenciado en los ritos ceremoniales de pubertad y en la fiesta magna de recepción para Vancouver; 3) un jefe que hablaba con coraje y convicción a su amigo, permitiendo así que Bodega viera con mayor claridad la posición indígena en asuntos regionales que Maquinna protegía.

No es de sorprender que ambos líderes llegaran a ser buenos amigos. Se hablaban en los términos más afectuosos, tal como podemos ver en los testimonios de la época, que los refiere tratándose de “tu” en vez de la formalidad del “usted”.. La generosidad personal de Bodega fue una sólida base para la amistad entre ambos personajes.

La actitud del comandante español “aseguraba que el pequeño establecimiento no tuviera que temer la próxima presencia de los indios. También era buena diplomacia dado que los visitantes de otras naciones, particularmente Inglaterra, podían ver hasta que punto la población nativa y amiga de España fortalecía la postura española en la región, un estado de asuntos que impresionó a Vancouver. También tratando a Maquinna como un igual y así dándole honra, Bodega y Quadra reflejaba un conocimiento agudo de la necesidad que tenía Maquinna de mantener su estado como el jefe más importante de la zona, no solamente para su propia gente sino también entre los jefes y el pueblo de los tribus circunvecinos. Demostraba un aprecio de sus costumbres, y para la época, una sensibilidad poco común hacia su identidad cultural.”¹³

Además, la buena voluntad de Maquinna, al testificar por escrito sobre la primacía de la presencia española en la zona, favoreció notoriamente los argumentos de Bodega en sus negociaciones con Vancouver. Al mismo tiempo, colocó a Maquinna obviamente en el lado español en vez de quedar indeciso, actitud que fácilmente pudo haber seguido en vista de su amistad con el capitán mercante norteamericano John Kendrick. Las circunstancias de la declaración de Maquinna a favor de las pretensiones españolas fueron registradas por Moziño, quien indicó que John Meares había procurado obtener terreno de Maquinna. “El dice haver comprado a Maquinna el terreno contiguo por el lado del Norte a la Ranchería del Príncipe, que estaba entonces en el mismo sitio en que hoy se halla el establecimiento Español. Maquinna niega este hecho, como consta de una declaración pública que hizo a pedimiento de D. Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en presencia de los capitanes Santiago Magee, D. Juan de Barros Andrade, el Dr. Howel, el Presbitero D. Joseph Jiménez, y el Piloto D. Salvador Menéndez, sirviendo de Intérprete Yo a mas de entender varios de los Testigos el Idioma. Lo cierto es que Meares tuvo su Barraca en el terreno que asegura haver comprado, que allí mismo construyó una Balandra y pensó establecer su Factoría.”¹⁴

11.- Moziño, *Noticias de Nutka*, pp. 45-7.

12.- Tovell, “The Career of Bodega y Quadra,” p. 178.

13.- *Ibidem*, p. 177.

14.- Moziño, *Noticias de Nutka*, p. 57.

Donald C. Cutter

En resumen, es muy probable que los breves meses que duró la visita de Bodega representen el punto más importante de la vida tanto del jefe nativo Maquinna como del comisionado español, el limeño Juan Francisco de la Bodega.

La expedición de Diego de Almagro a Chile

Pedro Dermit*

Diego de Almagro no ha quedado en la historia al mismo nivel que su socio Francisco Pizarro sino mas bien como un segundón, bien dispuesto para la retaguardia y la logística, pero siempre a la sombra de la capacidad resolutive de Francisco Pizarro. El país que ha quedado más vinculado a su persona fue Chile, como consecuencia de la corta incursión que realizó por aquel territorio, la primera de los españoles. Ha trascendido, sobre todo, la imagen de la épica travesía de Los Andes, pero quedan borrosos gran parte de los detalles de la expedición, que duró casi dos años.

Los Incas habían llegado poco antes hasta Chile y establecido su dominio hasta el Maule. La hueste de Almagro contó con guías Incas, los más destacados Paullo Inca, el hermano de Manco Inca y el sumo sacerdote Villahoma. Pero por mar no había precedentes de una travesía norte-sur y las dificultades eran casi inabordables: corrientes y vientos contrarios, imposibilidad de abastecerse en tierra, temporales, falta de referencias. No cabe duda que aquellos marinos del Mar del Sur tenían un gran temple.

Almagro salió del Cuzco hacia agosto de 1535, llevó a sus hombres por la ruta de los Incas, atravesó la cordillera sufriendo graves penalidades, progresó hasta

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española. Ha utilizado como fuentes secundarias para este trabajo, además de las mencionadas a pie de página las siguientes. Antonio de Herrera, *Historia General de los hechos de los Castellanos* (Madrid, Editorial Complutense, 1991). Juan Pérez de Tudela, *Documentos sobre Gonzalo Pizarro y Pedro de La Gasca* (Madrid, Archivo Documental Español, 1964). *Libro Viejo de la Fundación de Guatemala* (Guatemala, Biblioteca Goathemala, 1934). Martín Fernández Navarrete, *Colección de Viajes* (Madrid, Atlas, 1954). Fray Antonio de Remesal. O.P. *Historia de las Provincias de S. Vicente de Chiapa y Guatemala* (Biblioteca Goathemala, 1953). James Lockhart, *Los de Cajamarca* (Lima, Editorial Milla Batres, 1972). Enrique Ruiz Guiñazu, *Proas de España en el Mar Magallánico* (Buenos Aires, Ediciones Peuser, 1867). *Tres testigos de la conquista de Perú. Conde de Canilleros* (Madrid, Espasa-Calpe, 1953). *Colección Somoza de Documentos para la Historia de Nicaragua* (Madrid 1955). Diego Barros Arana, *Historia General de Chile* (Santiago de Chile, 1930). Esteve Barba, *El Descubrimiento y Conquista de Chile* (Barcelona, Editorial Salvat, 1945). Jorge A. Taiana, *La gran aventura del Atlántico Sur* (Buenos Aires, El Ateneo, 1985).

el Valle del Aconcagua y exploró ese territorio y los valles contiguos. Por una vez se cambiaron los papeles de ambos socios: Almagro iba en vanguardia y Pizarro quedó en Lima para enviar auxilios navales. Pero Almagro, que había manejado las naves con eficacia para ayudar a Pizarro, no recibió un apoyo naval decidido. Sin duda no era sencillo navegar desde Lima hacia el Sur y tampoco puede ponerse en duda que en 1536 hubo muchas dificultades en Lima con el levantamiento de los «naturales». A Chiriguana o Chile arribó una sola nave desde Perú, que después Almagro envió al Sur como apoyo de una columna que pensaba explorar y descubrir hasta el Estrecho de Magallanes.

A finales de 1536 llegó a Chile Juan de Rada, con las capitulaciones que nombraban a Almagro gobernador de Nueva Toledo y el Adelantado se decidió a emprender el regreso. Lo descubierto no era comparable ni al Cuzco, cuajado de tesoros, ni a Las Charcas, sembradas de prometedoras minas. Además convenía no retrasarse en la toma de posesión, porque en Perú ya estaban moviendo hilos para que se diese por muerto a Almagro.

Vuelto por la costa a Arequipa, adonde llegó hacia marzo del 37, no sólo pudo constatar la rebelión de los indígenas bajo la dirección de Manco Inca, sino que en Cuzco el sitiado teniente de gobernador por su hermano, Hernando Pizarro, no tenía la menor intención de acatar las Cédulas Reales, porque los Pizarro consideraban la capital inca dentro de los límites de Nueva Castilla. No eran los Pizarro vecinos cómodos.

Esa primera expedición cuenta con escasas fuentes de primera mano que permitan conocer detalles más allá de las líneas generales de su desarrollo, y las pocas que existen provienen de historiadores o probanzas de conquistadores, escritas muchos años después de los hechos. La otra fuente principal para conocer otros detalles de la expedición es Gonzalo Fernández de Oviedo.¹

El documento que acompaña a este comentario tiene el valor de ser una fuente histórica contemporánea de los sucesos y nos aclara lo que sucedió con los dos buques que participaron en la expedición de Diego de Almagro a Chile, por lo menos hasta mitad de camino. Se trata de una probanza hecha a instancias Diego García de Alfaro, quien se proclamará en 1542 descubridor de 190 leguas arriba Lima. Creo que nadie le podrá discutir el mérito. Cuando realizó esta escritura, ahora transcrita del Archivo General de Indias de Sevilla, temía que le endosaran alguna responsabilidad en la muerte del maestre o en las averías que sufría la nave.

En Lima no sólo le relevaron de culpa, sino que le contrataron como maestre del buque hasta Panamá, lo que supuso para él la confianza de los Pizarro, autotitulándose su «criado».

Este artículo acompaña a un documento original de aquella época y de los navegantes que iban a apoyar a Diego de Almagro y con él tratamos de aclarar los particulares de aquella travesía, del barco que llegó a Chile y del que volvió a Lima,

1.- *Historia general y natural de Las Indias* (Madrid, Ediciones Atlas, 1992).

las personas que los tripularon y cuanto pueda tener relación con las naves o las costas donde recalaron.

También el documento pone de manifiesto la escasa fiabilidad de los conocimientos geográficos de los conquistadores es la década de los treinta. Perú era entonces para los españoles, un cúmulo de leyendas que atraía en numerosas direcciones a diversos aventureros. La navegación al sur de Lima era notablemente aleatoria hasta los años cincuenta, especialmente en la larga derrota contracorriente a Chile. Por eso es interesante comentar los hitos geográficos y dejar constancia de los nombres de los marinos que emprendieron aquellas rutas por primera vez, con unos medios tan precarios como su conocimiento de una costa habitada por unos indígenas absolutamente hostiles.

Gonzalo Fernández de Oviedo

Hasta ahora se ha trabajado básicamente con datos provenientes de la obra del insigne Cronista de Indias, Don Gonzalo Fernández de Oviedo, quien escribió mayoritariamente sus relatos a la vista de documentos originales que daban credibilidad a su tarea. Oviedo se proclama amigo de Diego de Almagro y parece que puso especial interés en relatar esta expedición a Chile. Esto se explica por la participación de su hijo Gonzalo Fernández de Valdés, quien perdió la vida vadeando un río a la vuelta, ya cerca de Arequipa, lo que hace suponer que las fuentes serían aún más inmediatas y certeras. Creo que los datos que aporta la probanza de Diego García tienen interés como suplemento de la información que sobre el conjunto de la expedición proporciona Oviedo.²

De esa visión histórico-geográfica dejaremos al margen la travesía de los Andes, fijándonos en los aspectos marítimos, a los que Oviedo quiere dar su importancia logística, pero sin olvidar que uno de los principales objetivos de Almagro radicaba en establecer una vía de comunicación al Estrecho de Magallanes y tierras Incógnitas de los Patagones.³

Los relatos de Oviedo han dado lugar a algunos equívocos, que no creo que sean más que errores atribuibles a notas mal tomadas y correcciones incompletas. Las transcripciones también han creado confusión, pero no parecen muy importantes. En definitiva, las líneas generales del cronista son bastante aproximadas a lo que podemos deducir de la probanza de Diego García de Alfaro, en lo referente a los datos de las naves, singladuras y personas en ellas embarcadas. Los datos que manejó Vicuña Mackenna y algunos de Don Toribio Medina creo que están algo más alejados de los hechos y hacen bailar naves y tripulantes.⁴

2.- *Ibidem*, Libro Noveno de la Tercera Parte.

3.- Carta de Gaspar de Espinosa al Rey. José Toribio Medina, *Documentos Inéditos para la historia de Chile* (Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1897 y otros), V, p. 341.

4.- Medina, *Documentos Inéditos ... y El piloto Juan Fernández* (Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1918).

La principal deducción que se puede extraer de la probanza de Diego García es que no hubo dos buques llamados *Santiago* en esta expedición, ni otro tercer buque que llegara a Chile y sólo hay una confusión del nombre por parte de Oviedo. En una testifical que presentó Lucas Martínez Vegasso, el año 1548, declara el bachiller Alvaro Marín que “estaba en Chile y vido que con un navío que llegó no osaban (los indios) matar un hombre.⁵ Acabando el capítulo XI, menciona el mismo Oviedo que «Llegó en este tiempo a la ciudad de Los Reyes el navío que le había ido a Chile». Antón de Cerrada, que iba sin duda en la *Santiago*, como uno de los cincuenta soldados de infantería y que se pasó a la *Sanpedrillo*, con la que llegó a Chile, declara que “Intervino en la guazavara donde murió el maestro”, pero no dice que se cambió de navío, hecho fácil de deducir a la vista de la probanza de Alfaro.⁶

Sólo llegó a Chile un buque, eso no necesita muchas más explicaciones, pero lo cierto es que ese equívoco ha dado lugar a que se buscaran explicaciones en que había habido otro navío que navegó solamente hasta Copiapó y que quedó allí porque Rui Días decidió abandonarlo y progresar más rápidamente por tierra. Rui Días era el capitán de la *Santiago* y lo abandonó en la caleta de Azapa, cerca de Arica, desde donde cogió el camino de Chicha, que debía estar a algo más de las sesenta leguas que calculaban, y Tarija.⁷

En los protocolos de los escribanos de Lima hay varias menciones a otros buques denominados *Santiago*, pero ninguno de ellos se utilizó para auxiliar a Diego de Almagro. También se ha dicho que el *San Cristóbal* fue enviado, más tardíamente. No hubo tal.

Otro equívoco es el nombre del piloto del *Sanpedrillo*, que para Oviedo es Alonso y para los transcritores de escribanos es Antón, lo que puede explicarse por los caracteres y símbolos con que aquellos profesionales pretendían aliviar su trabajo, empleando un garabato muy parecido para acompañar a la A mayúscula, lo que da lugar a la confusión.

El *San Pedro* o *Sanpedrillo*

Este buque alcanzaría un impresionante “currículum”. Creo que se trata siempre de la misma nave. Tenía 150 toneles y participó en la expedición de Alvarado a Quito. Entró en la transacción de este caudillo con los Gobernadores de Perú, que se celebró en Quito el 26 de agosto de 1534, siendo definido como navío, al igual que uno bautizado como *Santiago*.⁸

Después lo encontramos con Orellana, llevando su expedición hasta Guayaquil; con Pastene explorando el Arauco y con Alonso de Montemayor escapando de Carvajal,

5.- Medina, *Documentos Inéditos...*, t. VII.

6.- Ibídem, t. VI, p. 198. Pedido de escudo de Armas de Antón de Cerrada.

7.- Víctor Barriga, *Documentos para la historia de Arequipa* (Arequipa, Biblioteca Arequipa, 1955).

8.- Real Academia de la Historia, Colección Juan Bautista Muñoz, t. 80, f. 27.

incluso acompañando a Paniagua a entrevistarse con Gonzalo Pizarro. Seguramente fue el buque que quemaron los Contreras en Panamá, el año 1550, cuando tomaron la ciudad y pensaban capturar a Pedro de La Gasca y los tesoros que transportaba.

Tenía como piloto Antón Quintero, que navegaba por las Indias desde los tiempos gloriosos de Cortés y que llegó a Perú con Bartolomé Ruiz. Maestre de este buque era Pedro Gallego.

Afirma Oviedo que el adelantado Almagro, estando junto a un pequeño río ahora llamado Conchalí, donde hay un lugar llamado Ramada, el 25 de mayo de 1536, recibió un mensajero que afirmaba que había llegado un navío sutil que se llamaba *Santiago*. Aquí está el error puntual, ya que se trataba de la *Sanpedrillo*. Dicho buque, según Oviedo, había llegado a un puerto a veinte leguas de la cabecera de Chile y venía con abundantes mercaderías, que debían ser muy necesarias.

Después de un viaje muy rápido, la *Sanpedrillo* debió llegar a un puerto que bautizaron Puerto Quintero, situado según Cieza de León hacia los 32 grados sur. Este puerto queda a unas diez leguas de Valparaíso, pero al norte.⁹

Parece que con Quintero venía Diego de Almagro, «el mozo». El Adelantado les recibió con gran contento, ya que traían una ayuda considerable y aquel buque era algo absolutamente desconocido por los indios locales, lo que produjo favorables influjos en el ánimo de los caciques chilenos.

Prosigue Oviedo: «Este mensajero trajo además noticia de otro navío más grande, también llamado *Santiago*, que traía al Capitán Rui Días por la costa y había quedado en Chíncha». Dice que el piloto de aquel primer navío, que traía el poder del Adelantado, advertido que el buque hacia agua había vuelto a Lima a reparar, para después volver a emprender su ruta, por lo que Rui Días había continuado por tierra. Esto encaja a la perfección con esta probanza.

En el Capítulo XIII, Oviedo contradice estos datos y cuenta que al llegar a Arequipa Almagro mandó que el buque *Sanpedrillo*, que le había acompañado por mar, se detuviera y le esperara por cincuenta o sesenta días. Es evidente que hay un error que se ha perpetuado en la denominación del buque que le acompañó. Quintero trajo solamente un buque, que no era otro que el *San Pedro* o *Sanpedrillo*.

Esta hipótesis es corroborada por la probanza de Diego García. Solamente participó en la expedición de Almagro a Chile un buque llamado *Santiago*, que llevaba como capitán a Rui Díaz y cuando este descubría a pie, por la costa, quedaba de teniente Juan Tello. Ese mismo buque no volvió a Lima sino a Sangalla y después fue enviado a Panamá. Pilotaba este único *Santiago* Diego García, que posteriormente añadiría el Alfaro materno a su apellido. El buque que llegó hasta la zona de Valparaíso era el *Sanpedrillo*, al mando náutico de Quintero y llevaba a bordo al hijo del Adelantado.

9.- Pedro Cieza de León. *Obras completas* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1985).

Navegación desde Chile al Sur.

La intención de Almagro era llegar al Estrecho de Magallanes, tomar posesión y levantar cartas de una ruta operativa y segura para transportar las mercancías de Perú hacia España, evitando Panamá. También consta que pensaban en la Terra Austral «Incógnita» que Gaspar de Espinosa supone rica y cuidada con «gran policía».

Había interés en explorar también la zona costera, por lo que Almagro envió a Gómez de Alvarado con una columna de caballería, apoyados por el *San Pedro*. Afirma Oviedo que el navío fue enviado con el objetivo explorar la costa y la ruta hacia el Estrecho, pero en veinte días no remontó más de seis leguas. Parece que mientras efectuaban los preparativos llegó a Copiyapo Rui Días, por tierra.

El relato de Fernández de Oviedo pone en duda la capacidad de los tres pilotos que llevó Almagro, e incluso del mismo Quintero, al que tacha de poco diestro en el cuadrante. Veladamente da a entender que no eran veteranos del Estrecho, porque confundían la latitud, situándolo erróneamente en el 56°. El texto es confuso o críptico en este particular. Puede ser que culpe del “error” no a los pilotos sino a las cartas náuticas que traían. Este dato parece cuando menos intrigante, porque, efectivamente el Estrecho está hacia el 52°, pero el Cabo de Hornos podía haber sido franqueado ya por algún buque, posiblemente por la *San Lesmes* de la expedición de Jofré Loaisa. De allí podían venir aquella información, pero esta hipótesis nos lleva a terrenos movedizos.

Poco más cuenta Oviedo. Gómez de Alvarado cabalgó por la provincia de Los Picones, que no tenía más de veinte pueblos, cada uno de diez casas, de gente muy pobre, cubierta de pieles. Sin duda no llegó a ver la región Araucana. Dice que avanzó ciento cincuenta leguas, hasta el 47° y recibió noticias de los indios que confirmaban sus teorías. Estaban cerca del fin del mundo. Naturalmente se volvieron.

Hay varias probanzas posteriores, como la de Martín Monge, que refieren la travesía del río Maule como la hazaña más significativa de aquella marcha. Ese debió ser el límite de esta cabalgada, el mismo que las conquistas Incas.¹⁰

En poco tiempo, con los informes negativos de Gómez de Alvarado y fracasada la navegación de Quintero, Almagro se decidió a volver para defender el Cuzco de los indios y de los Pizarros. Francisco Noguero de Ulloa fue responsabilizado del *Sanpedrillo*, hasta la costa de Arequipa.

El *Santiago* fue a Panamá

¿Quién y por qué difundió la insidia de dar a Almagro por muerto?, no es objeto de este somero artículo. Pero lo cierto es que Pizarro comunicó esta noticia a la Audiencia de Santo Domingo y, lo que es peor, pretendió obtener beneficios de ese rumor que se apresuró a trasladar a la Corte con Pero Anzures de Camporredondo.

En setiembre llegó a Panamá un buque con la noticia, fechada en Lima el 26 de mayo, que Almagro había muerto durante su incursión, rodeado de indios. Llegó

otra carta en la cual se notificaba el levantamiento general de los indígenas, que sitiaban Cuzco, encabezados por Mango Inca. En la carta que llegó al Gobernador se menciona que el galeón (el único galeón era el *San Cristóbal*) había partido en busca de Almagro el 26 de mayo. Si llegó a partir, se volvió pronto.¹¹

Sería excesivo enviar la carta en el mismo *San Cristóbal*, lo que nos permite deducir que se envió en el *Santiago*, con Diego García, que tal como consta en la probanza iba a ser enviado a Panamá. El año siguiente se formalizaron varias escrituras referentes a ese viaje, que confirman la afirmación de Alfaro de que le enviaron a Panamá.¹²

Refiere Oviedo que el Adelantado quería que el galeón que habían comprado a Pedro de Alvarado le acompañase, llevando a Juan Fernández por piloto. El *San Cristóbal* era la mejor nave que navegaba la Mar del Sur en los años treinta. Tenía trescientos toneles de capacidad. La compraron Pizarro y Almagro en el mismo contrato que el *Sanpedrillo*, uno de los más trascendentes en la historia de las Indias, ya que con ello consiguieron la retirada de Pedro de Alvarado de Quito, si bien se quedaron sin 100,000 pesos de oro (mezclado con cobre) y con el germen de la lucha fratricida que llevaría innumerables muertes a Perú, entre ellas la de los ambos compradores. De la lectura del testimonio de posesión puede apreciarse que Almagro era un enamorado de los buques, en los que llevaba muchos años de convivencia con la marinería.¹³

- 11.- Guillermo Lohmann Villena, *Francisco Pizarro* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1986), capítulo XV, cartas 89-91.
- 12.- Obligación de Bernaldino de Valderrama, apoderado de Francisco Pizarro, a Diego García, maestre del navío *Santiago*, por la suma de 850 pesos, importe de su soldada del viaje de Panamá a Perú. Dicha carta fue extendida en Los Reyes, el 23 de junio de 1537, ante Antón Pinto, Pedro Hernández y Toribio Escudero. También encontramos la carta de obligación de Juan de Arana a favor de Francisco Pizarro y a Diego de Almagro, por la suma de 200 pesos, en concepto de pasajes para el otorgante y una india desde Panamá, en el navío *Santiago*, maestre Diego García, fechada en Los Reyes el 18 de junio de 1537, ante Alonso de Navarrete, Diego de Arbieta y Andrés de Ceberio [Cartulario de Pedro de Castañeda y Libro Becerro, *Revista del Archivo Nacional*, Lima 1964].
- 13.- Testimonio de posesión, otorgado en el Puerto de Lima el 5 de enero de 1535, hallándose en el galeón nombrado San Cristóbal, surto en el dicho puerto, el Magnífico Señor Diego de Almagro, Mariscal de estos reinos, dijo que por cuanto él había comprado el galeón del Adelantado Pedro de Alvarado, con los demás navíos y naos, como tal propietario y en nombre de su compañero Francisco Pizarro, tomaba posesión, y en señal de ello se paseó por el galeón y puso las manos en las jarcias y aparejos y pasó de popa a proa y dijo que se posesionaba del navío y de todo lo a él anejo y perteneciente sin contradicción alguna, y si la había, que allí estaban muchos caballeros y personas de bien, que dijese si había algún impedimento por el cual él no pudiese hacer lo que estaba haciendo, los cuales dijeron que no. Testigos: Francisco de Godoy; Francisco Calderón; Alonso Martín de Don Benito; Juan Fernández. Y luego, usando de dicho señorío, nombró por maestre y capitán del galeón a Juan Fernández para que lo pudiese regir y gobernar en nombre de los propietarios. Bernaldino de Valderrama, escribano. Como maestre parece que ya venía Juan Fernández. Libro Becerro.

10.- Medina, *Documentos Inéditos...* tt. V y VI.

Al parecer hubo alguna intención de enviarlo a Chile o Chiriguana, como decían en Lima, pero en fechas posteriores a mayo de 1536 y sin resultado. Ello se deduce de los contratos suscritos el 27 de ese mes con Andrés de Azcoitia, con Juan de Cárdena y Diego de Contreras como marineros y con Diego de Fresnedo como despensero. A Azcoitia lo contrata Francisco Pizarro como contramaestre de “My galeón llamado *San Cristobal*, surto en el puerto de esta ciudad de Los Reyes, que al presente yo envío a las provincias de Chiriguana en busca del Señor Adelantado”. Las otras escrituras siguen la misma pauta. Es evidente que nunca llegó a enviarse esta nave en busca de Almagro. Convendrán los lectores que es impensable en 1536 navegar hasta Chile y después volver a Nicaragua dos veces, para estar en Lima para junio del 37.

En todo caso, podemos poner sordina a la voluntad de buscar a Almagro, copropietario del navío. Al parecer, la verdadera intención era enviarlo a Panamá, conforme puede deducirse del poder otorgado por Pero Martín Rubio a Juan Fernández, “maestre del galeón nombrado *San Cristóbal*, para que pueda cobrar de Bernaldino de Valderrama, todo lo que éste debe al otorgante y lo dé a Juan Hurtado, natural de Moguer, para que lo lleve a Panamá. Los Reyes, 8 de mayo de 1536. Diego García; Cristóbal de Lara; Benito Xuarez. A ruego del otorgante que dijo no saber firmar: Diego García, piloto. Domingo de la Presa, escribano.”

Sabemos que ese año el *San Cristóbal* llegó a Nicaragua, por un par de escrituras que lo acreditan.¹⁴

Fechas de la expedición

Almagro había partido de Cuzco en julio de 1535 y estaría de regreso en abril del 37. Pero los buques se pusieron en ruta bastante después. El *Santiago* estaba de regreso en Lima para el 26 de abril de 1536, después de pasar mes y medio dando tumbos en las costas de Ica y Axapa. Dice en la pregunta 26 del interrogatorio que se demoraron mes y medio por aquellos parajes.

Suponemos que el *Sanpedrillo* partió hacia finales de marzo y por Ascensión, que caería hacia últimos de mayo, ya había llegado a Chile. La verdad es que Quintero consiguió una buena marca, porque lo habitual en las navegaciones a Chile, hasta que Juan Fernández modificó la derrota, era de seis meses o más. El *Sanpedrillo* rendía viaje de vuelta en Lima, para el 3 de julio de 1537, cuando llegaban también los buques de socorro de Panamá y Nicaragua, que capitaneaba Diego de Fuenmayor, al

14.- Juan Fernández, maestre y capitán del galeón *San Cristóbal*, propiedad de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, carta de poder a los mismos, para cobrar los fletes que se hubieran prometido al otorgante y que les pertenecen como dueños de dicho navío, procedidos de los dos viajes hechos desde Nicaragua al Perú. Los Reyes, 27 de Junio de 1537. Por testigos: Rodrigo Núñez de Illescas; Alonso de Navarrete y Hernando de Mendoza. Pedro Orejón, vecino de la Provincia de Nicaragua, carta de poder a Diego Gavilán, para juicios y vender en nombre del otorgante, pagando con lo que de ello procediera, los fletes que debe el primero a Juan Fernández, maestre del galeón de Su Señoría. Los Reyes; 5 de Agosto de 1537. Hernando Bachicao; Fernando de las Casas, Pedro Orejón.

que acompañaban varios personajes de gran calado histórico como Pedro de Valdivia, Diego de Urbina, Pedro de Vergara o Felipe Gutiérrez.

El *Sanpedrillo* pasó unas cuantas aventuras de vuelta a Perú, según Oviedo. Cuando llegó a Lima, se vio incurso en unas extrañas maniobras que tenían por objeto la venta de la nave, que fue liquidada en 500 pesos, acabando en propiedad de Cristóbal García Folegón y de Alfonso Guerra (seguramente Guerrero), vecino de Piura y propietario de dos terceras partes de la nave, quienes el 27 de septiembre nombran a Diego Rodríguez como maestre.

Quintero falleció cuando intentaba escaparse de Lima a bordo de una balsa con los despachos de Almagro, hacia agosto de 1537, después que en un primer intento le impidieran llevarlos en la nave. Hay varias escrituras en el cartulario de Pedro de Castañeda que tratan sobre las maniobras contra Quintero.¹⁵

También cuenta Oviedo otra historia, muy sugestiva al final, ya mencionado, del capítulo XI: El *Sanpedrillo* llegó al Callao un atardecer y se corrió la voz por Lima de que venía empavesado de oro y los mástiles eran de ese metal. Cuando al día siguiente el teniente y los oficiales reales se dirigieron al buque no había nada, pero se creó una leyenda en torno a aquella nave, que Oviedo cuenta que hizo harto daño a unos y provecho a otros. ¿De qué y de quién diría estas cosas Oviedo?

Chicha

En cuanto al contenido concreto de la probanza, lo más sorprendente es la reiterada búsqueda de Chicha. Da la sensación que no la situaban con precisión. Oviedo confunde Chinchá con Chicha, por lo que no debe descartarse esa identidad, pero creo que se refiere a la región de los indios chichas. Actualmente existe la cordillera de los Chichas, ochenta kilómetros al este del salar de Uyuni y otros sesenta al suroeste de Potosí y Porco. Se trata de la zona montañosa donde se sitúan los yacimientos argentíferos que algún indio ya había sugerido para entonces a los españoles, por lo que no extraña la fijación de Rui Díaz en buscarla. Era el lugar donde se juntaron las columnas de Almagro procedentes del Cuzco y las que habían venido por la costa desde Lima, antes de abordar el complicado paso de los Andes.

15.- Bernaldino de Valderrama, apoderado de Francisco Pizarro, carta de venta a Benito de la Feria, vecino de Sevilla, del navío *San Pedro*, surto en el puerto de Los Reyes, con sus aparejos, en la suma de 500 pesos. Los Reyes, 2 de agosto de 1537. Francisco Pacheco; Hernando Gallego y Juan de Arreche. Bartolome García Folegón, carta de obligación a Juan Fernández de Enciso, por la suma de 200 pesos, importe de un préstamo concedido para adquirir el barco *Sanpedrillo*. Los Reyes 25 de septiembre de 1537. Hernán Alvarez y Rodrigo Martínez. Bartolomé García Folegón. Pedro de Castañeda, escribano. Bernaldino de Valderrama, apoderado de Pizarro y Almagro, carta de garantía de que sus mandantes satisfarán a Antón de Coba, contramaestre, la suma de 650 pesos por sus servicios. Los Reyes, 15 de junio de 1537. Alonso de Navarrete; Alvaro de Olmedo, y Pedro Maldonado. Bernaldino de Valderrama. (Al margen): En 22 de agosto de 1537, Antón de la Coba la dio por nula. Toribio Escudero, y Antón Quintero. Por testigo: Toribio Escudero.

Hay una declaración en la probanza de méritos de Pedro de las Casas. Este conquistador cabalgaba con Rui Díaz y menciona también la ruta, confirmando las deducciones que hemos expuesto: «Que sirvió el dicho P^o de Las Casas con el adelantado Diego de Almagro y con su capitán Rui Díaz al descubrimiento de la provincia de Chile y de camino conquistaron Arequipa y Charcas y Chichas y Topissa y Tarija e Chiarana hasta llegar al río de Machule de aquel cabo de Chile, donde pasaron grandes y excesivos trabajos.» Esta probanza nos confirma tanto el camino que llevaron, los principales hitos y el carácter explorador de la columna de Rui Díaz. Tarija está en Charcas, Topissa en Collao.

Oconna y Axapa

Las otras dos referencias geográficas son Oconna y Axapa. Ocoña es el río que viene del Condesuyo. Esta al sur de Acarí, hacia el grado 16°. Es una referencia clara. Axapa debe ser un valle próximo a Arica y Tarapaca, llamado Azapa o Cuzapa, donde según Garcilaso crecía un rábano mastodóntico.¹⁶ También decía que crecía la hierbabuena con mucha fuerza, por lo que creía que también daban el nombre de esa hierba al valle, en época de García de Mendoza.

Lo cierto es que esta localización coincide plenamente con la situación de Rui Díaz que le comunicaron a Almagro los del *Sanpedrillo*, según Oviedo. Está hacia el 27° y allí se consideraba que estaba la divisoria entre Chile y Perú. Fray Bernardino de Lizárraga llega a mencionar un cerro blanco, que los marineros tenían como señal fronteriza.¹⁷ Junto a ese cerro hay una caleta bastante segura que debía ser la que menciona García en su interrogatorio, pregunta 26. Esa caleta creo que era llamada Caleta de Pizarro, por ser la encomienda de Pedro Pizarro, el cronista.

El río que menciona la probanza podía ser el actual Azapa, que les llevaría hacia el salar de Surire, en dirección hacia Tarija. Por allí parece que pretendieron adentrarse y así debió hacerlo Rui Díaz.

Los marinos

Hay varios nombres en el *Santiago*. El maestre, Rodrigo Ramos, podría estar emparentado con otro maestre Juan Ramos, que comparece en algunas escrituras posteriores. Los marineros que fueron con Alfaro en *La Santiago* son: Alonso Beltrán, Pero Márquez, García Sánchez, Melchor Mata, Blas García, Diego Hernández. Testigos fueron Francisco Pérez y Pedro Martín. Son nombres tan comunes que es difícil seguirles la pista con garantías.

En el *Sanpedrillo* venían, como ya hemos dicho, Antón Quintero y Pedro Gallego como maestre, lo puede afirmarse por una escritura que aparece en el cartulario de Pedro de Castañeda. Sobre Alonso o Antón Quintero existe hay una somera biografía.¹⁸

16.- Garcilaso de la Vega, *Comentarios reales* (México, Fondo de Cultura Económica, 1995)

17.- Fray Bernardino de Lizárraga, *Descripción de Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile* (Madrid, Cambio 16, 1986).

Parece que hay dudas si era de Palos o de Huelva y si había llegado a navegar con Colón. En todo caso, fue maestre y piloto de la *Santa Catalina*, con Pedrarias, el año de 1514. Parece que trabajó para armadores como Rodrigo de Gibraleón, Domingo de Zornoza, Alonso de Illescas y Hernán Sánchez Dalvo, todos ellos muy conocidos en Panamá y en Perú.¹⁹ También lo corrobora una mención del tesorero Espinal en una carta al Rey.²⁰ Pedro Gallego fue uno de los pilotos que intentaron dilucidar los límites de las gobernaciones en Mala y el que ahorcó Bachicao al llegar a Panamá el año 45.

Hay algún otro nombre como Sebastian Camacho, que fue como marinero según una escritura de 3 de julio del 1537 y que por ello recibió 381 pesos de soldada. También hay una escritura que versa sobre la venta de unas planchas de plata de Chiriguana, en la que interviene un García de Briones.

Tanto Juan de Argama, como Francisco Rodríguez y Alonso Vallés afirman ser pilotos y venir en la armada del Adelantado Almagro. Pero no consta que vinieran embarcados y es más que posible que fueran como guías adjuntos terrestres, para establecer la situación geográfica en las eventuales llanuras de la ruta.²¹ Alonso Vallés era primo de Francisco Cansino, otro de los peritos que testifican favorablemente a Almagro, que no dice que viniera de Chile, como tampoco Francisco Martín Quintero.

Los capitanes

Aparecen dos en esta probanza: Rui Díaz y Juan Tello. Ambos eran pesos pesados en Perú. Rui Díaz, veterano de Nicaragua y socio del tesorero de Nicaragua Pedro de los Ríos, participó con Benalcázar en la conquista de Quito. Suponemos que también podía ser el Rui Díaz que participó con el capitán Calero en el descubrimiento del desaguadero del lago de Nicaragua, por orden de Francisco Hernández de Córdoba.

Vamos a contar dos anécdotas que tienen interés aunque, por lo demás, no desmerecieron en cuanto a valentía al resto de los soldados de Almagro. De regreso al Cuzco, Rui Díaz fue enviado por Almagro como embajador y fue apresado por Mango Inca, que lo torturó. Cuenta Cieza que “Mango le tenía desnudo de carnes, y le hacía untar con sus misturas, holgándose de verle horrible y de brava catadura. Hacíanle que bebiese mucha cantidad de su vino o chicha, que ellos beben, e atado a un palo le tiraban con hondas de la fruta que llamamos guayabas, fatigándolo en gran manera;

18.- M^a de Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias* Sevilla, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, 1998), pp. 179 y 180

19.- Pedro Gallego, maestre del navío *San Pedro*, carta de obligación a Hernán Gallego, maestre de la nao *La Concepción*, por la suma de 400 pesos, valor de un caballo que en su nombre vendió a Bernaldino de Valderrama. Los Reyes, 19 de Junio de 1537. Testigos Francisco de Escobar y Alonso Jiménez. Firma Pedro Gallego.

20.- Colección Muñoz, t. 63, f. 186.

21.- Probanza, Cuzco el 17 de abril del 1537, que aparece prácticamente íntegra en Medina, *Documentos Inéditos...*, V, pp. 385 y ss.

sin esto le hicieron rapar la barba e cortar el cabello, de suerte que, de español e buen capitán que era, le querían transformar en manera indica, descubriéndole los miembros, e con esta vía tan ignominiosa estuvo algunos días hasta que Rodrigo Orgoñez de allí lo libró».²²

En cuanto a Juan Tello, veterano de la fundación de la Ciudad de Panamá, alcalde ordinario de Lima cuando partió para Chile, podemos decir que se mantuvo leal a Almagro y a su sucesor hasta la batalla de Chupas, después de la cual fue ejecutado. Pero algún cargo de conciencia debía tener Vaca de Castro, que cuando salió huyendo de Perú, en noviembre de 1544, doblemente perseguido y apresado por Vela Nuñez y por Gonzalo Pizarro, buscó como excusa para llegar a España vía Lisboa que en Sevilla le esperaban los familiares de Tello, que en Sevilla le pedirían reparación por su muerte.

Diego García de Alfaro

Este personaje es uno de los más relevantes marinos de la época en Perú. Como gran parte de los pilotos y maestros de Indias procedía del puerto Palos de Moguer, en Huelva.²³ Debió llegar a Perú hacia 1534 y después de su participación como piloto mayor del convoy de Almagro, fue nombrado maestro del *Santiago*, dedicándose a la navegación hasta Panamá, por cuenta del Gobernador Pizarro.

A principios del 1541, Diego García se adjudicó en remate un buque en Arequipa. Se trataba del *San Nicolás*, que había atravesado el Estrecho de Magallanes por cuenta del Obispo de Plasencia, Don Gutiérrez de Vargas y Carvajal.²⁴ Con esa nave comenzó a transportar el mineral de Porco hasta Lima, por cuenta de la familia Pizarro, siendo pionero en el tráfico de minerales y plata hacia España, vía Arequipa-Lima-Panamá.²⁵

Muerto el Marqués en Lima, el 26 de junio de 1541, los “chilenos” se propusieron detener las naves que hubiera en la demarcación de Arequipa. Enviaron una columna encabezada por el Padre Vizcaíno y por Bartolomé de Arbolancha. Encontraron la nave en La Nazca e intentaron abordarla sin éxito para llevarla a Lima.²⁶ Diego García, aplacando con oro a la tripulación, puso rumbo a Panamá y comunicó la noticia de la muerte violenta de Pizarro a la Audiencia y al mundo. Durante el periodo que pasó en Panamá (agosto del 41 a febrero del 42) debió tener alguna demanda judicial, pero también dejó huella por las timbas de dobladilla y martinete que disputaba con el oidor Alvaro Paz de la Serna, en las que llegó a jugarse traviesas de 1200 pesos (cada

peso equivalía a 40 gramos de oro, por lo que podemos tasarlas en 600,000 dólares actuales).²⁷

Para junio de 1542 estaba de vuelta en el Callao y Vaca de Castro le encomendó la vigilancia del puerto, ya que se temía que algún navío se pusiese al servicio de los almagristas. Por cierto que ya para esa fecha Vaca de Castro tenía preparadas dos naves para navegar a Chile, meses antes de que Alonso de Monroy llegase a Cuzco en busca de ayuda.²⁸

A García de Alfaro le quemaron y hundieron un buque en el Callao el 18 de septiembre de 1544. Seguramente se trataba de la *San Nicolás*. Reclamó por ello ante la Casa de Contratación al bilbaíno Jerónimo de Zurbano, sin éxito.²⁹

En octubre de 1544, Diego Alvarez de Cueto, capitán general de la flota del virrey Blasco Nuñez de Vela, llegó a Huaura huyendo del acoso de los soldados de los oidores que habían apresado a Blasco el 17 de septiembre y querían hacerse con sus cinco buques. En Lima se organizó un pelotón por tierra y otro por mar para hacerse con la flota y Alfaro encabezó el que consiguió rendir a Cueto y Arauco.³⁰

Con Gonzalo Pizarro de gobernador, Diego García pasó un periodo de oscuridad. A principios del año 47 estaba viviendo de alquiler en Arequipa, en una casa de su cuñada «La Ginesa» Guillén. Cuando los vecinos supieron que Diego Centeno había salido de la cueva donde estaba recluido y se dirigía a tomar Cuzco, levantaron bandera por el Rey y por el Presidente Gasca, en los pueblos de Juan López de Recalde. Con ello consiguieron evitar que el teniente de Pizarro, Lucas Martínez de Vegasso, condujera a Lima una columna de auxilio y además le tomaron una fragata que tenía preparada para trasladar los fondos de la Caja Real. Entre los vecinos leales estaba Alfaro.

Con esa embarcación, el Cabildo le envió a reunirse con Gasca, cosa que hizo en Tumbes, llevándole la magnífica noticia de la creación del segundo frente a retaguardia de Gonzalo Pizarro y la toma del Cuzco, lo que evitaría a los realistas una encarnizada resistencia o un cerco en Lima de resultado incierto. Esa actitud se iba a volver contra Alfaro, más aún, contra su mujer. Después del desbarato de Centeno en Guarina, Francisco Carvajal decidió vengarse de la infidelidad de Arequipa, ordenando secuestrar a las mujeres de los vecinos. Otro Carvajal, Diego, “El Galán”, sobrino del factor Xuárez de Carvajal, violó a la seguramente apetecible esposa de Diego García. Pagaría con su vida esta tropelía.

García de Alfaro tuvo después una vida más sosegada. Volvió temporalmente a España y levantó alguna que otra probanza para acreditar sus méritos, en las que siempre testificaba su gran amigo Noguero de Ulloa.

22.- Cieza, *Obras completas...*, cap. V, Guerra de Las Salinas.

23.- *Catálogo de Pasajeros a Indias* de 1559 con el nº 4332 se reseña: Travesía de Diego García de Alfaro natural de Moguer, hijo de Cristóbal Gallego y Juana Martín de Alfaro, con su mujer Francisca de Angulo, hija del licenciado Angulo, natural de Santo Domingo y sus 5 hijos.

24.- Barriga, *Documentos inéditos...* t. 2º, p. 104.

25.- AGI, Patronato, 193, R 29, ff. 331-334.

26.- AGI, Patronato 193 R 29, ff. 19-44.

27.- AGI, Justicia 370, Piezas 4 y 5, p. 18. Residencia de Lorenzo Paz de la Serna. Declaración de Pero Hernández.

28.- AGI, Patronato 122, N2, R 6, f. 79.

29.- Archivo de la Real Chancillería, Valladolid, testamento de Jerónimo de Zurbano, C-1. 718-3.

30.- AGI, Patronato 186, Legajo 11, Probanza de los Oidores, Lima 20/11/1546.

A.G.Indias. Patronato, 93, nº 6, r. 4 (Fol. 5-17)

(Cruz)./ Probança. En la Cibdad de los Reyes, ...esta... Nueva/ Castilla, a veynte y vn dias del mes de a/bril anno del naçimiento de nuestro sennor Ihesu Cristo/ de mill e quinientos e treynta e seys annos, antel muy noble sennor Francisco de Godoy, teniente de gobernador, en esta/ Cibdad de los Reyes por el muy magnifico sennor el/ (ilegible) e don Francisco Piçarro, capitan general e gobernador des/tos reynos por su magestad, en presençia de mi Fernand Pinto, escriuano de sus magestades e escriuano/ publico y del numero en esta dicha çibdad, pareçio Diego Garcïa, piloto y maestre de la nao nonbrada/ Santiago, ques de los gobernadores, e presento vn escripto de pedimiento/ con çiertas preguntas enel ...ynsertas... segund por el pareçia,, su thenor del qual es/ este que se sigue:

Muy noble sennor Francisco de Godoy, teniente general en estos reynos por su magestad, Diego Garcia,/ piloto, paresco ante vuestra merçed y digo que ansi es que yo soy venido con la nao/ nonbrada Santiago, ques de los sennores gobernadores, con mucha neçe/sidad asy de la nao commo por aver faltado la barca e aver muerto al maestre e a/ çiertos marineros y conpanneros que con el yvan desde dozientas y treinta/ leguas de (ilegible) a los sennores gobernadores de la ma/nera que yo vine y lo que en el dicho viaje a suçedido para (ilegible) y conserva/çion de mi derecho (ilegible) querra hazer vna probança a perpetuam rey memoria, por/ ende pido a vuestra merçed mande reçibir ynformaçion de testigos. Y asy he/cha la probança vuestra merçed me la mande dar signada e sellada de manera que haga fe y en lo asy hazer vuestra merçed hara justiçia en lo mas neçesario el no/ble ofiçio de vuestra merçed ynploro./

Primeramente si conoçen a mi el dicho Diego Garcia, piloto de la nao nonbrada/ Santiago ques de los sennores gobernadores de que hera maestre Rodrigo Ramos, dis/ que fue de abe(ilegible) de la (ilegible) de levante por mandado de los dichos sennores gobernadores./

Si sabemos que en el puerto de Sangalla donde suelen partiçipar del descubrimiento (ilegible)/ tos Ruy Diaz, capitan, por piloto mayor del dicho descubrimiento/ a Diego Garcia por la nao/ nonbrada Santiago de la qual hera maestre Rodrigo Ramos./

Si saben que quarenta leguas poco mas o menos del puerto de Sangalla teni/an mucha neçe/sidad de agua, por mandado del dicho maestre Rodrigo Ramos (ilegible) la/ nao en la costa brava contra voluntad del dicho piloto e dixo que quedan alli a/ proveerse de agua e no avia donde la poder tomar.//

(Fol.6) Si saben quel dicho Diego Garcia, piloto, vençido el riesgo en que la nao estava por ser la/ costa brava y la tenpestad de viento muy grande que cada dia ventava/ de que el viento (ilegible) e asi dixo al maestre e a Juan Tello que yva en lu/gar de Ruy Diaz en la dicha nao, que porque que la nao no estuviese alli deteni/da y a riesgo quel queria yr por la costa con seys hombres a traer en/ cantaros alguna agua y carne conque se remediasen hara (sic) Oconna donde/ estava el capitan Ruy Diaz aguardando que avia veynte leguas.

Si saben quel dicho Diego Garcia, piloto, con acuerdo del maestre y capitan Juan Tello, se/ desembarco en vnas pennas que no avia desembarcadero con seys hombres/ y seria medio dia quando partio, fue vna legua de alli que no halla/van gota de agua, y otro dia siguiente a medio dia bolvio a la mar con vna pipa/ de agua en cantaros, que no pudo traer nin tomar mas, yndios y con çinquenta/ ovejas./

Si saben que viniendo el dicho Diego Garcia, piloto, con el agua y ovejas, topo/ en el camino a tres marineros que yvan vno por aca y otro por alla/ y tambien topo al maestre con todos los demas marineros que andavan en/tonçes en la nao no avia sino solamente el (ilegible)./

Si saben quel dicho Diego Garcia, piloto, hiço bolver a los marineros a la nao por/que avia mucho viento y estava la nao sola y llegado que fue el pi/loto a la mar viendo el riesgo en que

la nao estava tomo de presto o/cho ovejas muertas y echolas en la barca y dize al maestre que se vayan a la/ nao questava en riesgo por estar sola porque le podia caçear el amarra/ y peligrar la nao y sobre la priesa quel piloto le dava ovieron no/ se que palabras./

Si saben que acabados de llegar a la nao todos dende vn sesmo deo/(ilegible) comiença el amarra a caçear y con estar dentro todos y largar/ el amarra y haser de presto vela, salieron con mucho trabajo de la re/bentachon y que si el dicho piloto diera tanta priesa y tardaran que la nao se perdiera./

Si saben que viendo el dicho Diego Garcia, piloto que las amarras quedavan/ perdidas y que la nao no podia yr adelante sin ellas porque no te/nia con que surgir y que hera muy gran deservio del rey y de los sennores //(Fol.6 bis) gobernadores y gran desavio de todos por yr la nao adelante, e dixo al maestre que/ queria yr con la barca y con quatro marineros al poner la vida en cobrar las/ amarras, e quel maestre se anduviese por çierto de tornar con la nao a la vela ha/ra quel volbiese, y asi conçertado entranbos hecharon la barca hueca y/ se fue el dicho Diego Garcia y marineros desde quatro leguas en la mar huracan./

Si sabe que llegado que fue el dicho Diego Garcia en la barca a la costa le cargo/ el viento y la mar en grand manera y estuvo sobre vn reson, a Dios misericor/dia, tres dias sin comer bocado ni beber gota de agua que no la llevaron/ porque no la avia en la nao y demas desto estuvo con mucha tormenta/ de viento buscando las amarras en la costa mas de otros ocho dias/ rastreando las questavan perdidas en veynte e çinco braças de agua./

Si saben que quedando el dicho Diego Garcia, piloto, con los quatro marineros susodichos/ y la barca trabajando de cobrar las amarras y andando la nao a la vela/ por el mar en grand peligro los que dentro andavan por la grand falta de la/ agua que tenian salir el dicho Diego Garcia dos vezes con agua en la barca/ a la mar y vela, disponiendose el y los que yvan con el en muy grand/ trabajo y riesgo porque al bolber era tanto el viento y la mar que/ avia que no les dexava tomar la tierra y se vio en muy gran traba/yo y quel (ilegible) meçer la nao con las corrientes seys/ leguas abaxo y fue el dicho Diego Garcia con la barca en su busca y tornaron/ a traer la nao alli çerca, y el dicho Diego Garcia boluio otra vez en busca de/ las dichas amarras y estando (ielgible) quatro dias al cabo de los quales/ cobro las amarras y asy cobradas bolvio a la nao y siguieron su vi/aje hacia Oconna donde Ruy Dias les aguardava./

Si sabe que partidos que fueron de Oconna otra vez se fueron a jun/tar con el capitan Ruy Diaz para la tierra adentro y la nao por la mar/ y les mando el capitan Ruy Diaz al maestre y al piloto que fuesen por la costa adelante preguntando por la probinçia de Chicha que el tenia/ notiçia de los yndios que avria hasta çinquenta o sesenta leguas y que/ donde tuviesen notiçia de (tachado: Chicha) la dicha probinçia de Chicha que bus/casen diez leguas adelante e diez atr-s vn buen puerto donde/ no pusiesen a riesgo la nao ni barca y que alli echasen veynte hombres/ de tierra que llevavan en la nao y los enbyasen en su busca a la probinçia de Chicha e que de alli no partiesen con la nao hasta ver su mandado.//

(Fol.7) Si saben quel dicho Diego Garcia, piloto, salto en tierra con veynte hombres a bus/car agua que andavan en muy grand neçesidad yendo en demanda de la/ dicha probinçia de Chicha y entro tres leguas la tierra adentro y no la/ hallo y por no detener la nao se bolvio el mesmo dia y se hizieron luego/ a la vela para seguir su viaje y llegaron a cabo de veynte y seys dias a/ çinquenta e çinco (borrón) leguas de donde par/timos con tanta neçesidad de/ agua que ya no avia que beber sino era vino y alli salio el piloto/ con quince hombres en tierra a buscar agua y saber si estavan çerca/ del paraje de Chicha donde avian de parar y la nao que fuese por la cos/ta adelante para que en hallando agua le avian de haser vna sennal./

XIII si saben que despues que salto el dicho Diego Garcia, piloto, en tierra a buscar/ agua

tomaron ciertos yndios pescadores de los quales supo commo/ vn camino que por alli entrava la tierra adentro yvan a la probinçia de Chicha, y sabido vna legua mas adelante hallo vn xaguey de agua/ en que se podian coger entre dia e noche quatro pipas de agua, y luego/ hizo vna humada a la nao que se llegase a tierra. La qual asi venida/ se provieron de ciertas pipas de agua y porque no avia puerto se pasa/ron adelante commo Ruy Dias se lo avia mandado a vn puerto que avian/ visto que avia hara el poco mas de dos leguas, e asi llegados al dicho/ puerto hallaron quel puerto hera muy bueno y no avia en el poblado nin/guno ni agua ni lenna ni otra cosa ninguna de bastimentos por lo/ qual acordaron de se bolver donde estava el xaguey y alli ha/zer lo que les fuera mandado por su capitan./

Si saben que bueltos que fueron al xaguey donde estava el cami/no de Chicha luego echaron en tierra los hombres que avia en la nao/ y los enbiaron en busca del capitan Ruy Dias a la probinçia de Chi/cha commo el dicho capitan se lo avia mandado e pasados quatro dias/ que de la nao avian partido se bolvieron e dixeron que avian ydo/ quinze leguas la tierra adentro de despoblado y sin agua hasta/ vn rio donde tomaron ciertos yndios de los quales se ynformaron/ del camino y les dixeron que Chicha estava otro tanto/ la tierra adentro y que porque les pareçio que la tierra estava de/ guerra y ellos eran pocos y a esta cabsa nos dixeron que se/ bolvian.// (Fol.7bis) Si saben que venidos que fueron estos hombres que avian enviado y viendo/ la manera de la tierra y la mucha neçesidad que tenian de basti/mentos y la nao que se le descubria muchas aguas, el dicho Diego Garçia, piloto,/ hablo con el maestre y le dixo que le pareçia que aquel no devia ser el verdadero/ camino de Chicha y que avnque Ruy Diaz les avia dicho que avia/ sesenta leguas que no devia de aver tanto y que por tanto el queria/ ir por la costa abaxo(interlineado: todo) lo que pudiese y tomar yndios y dellos saber/ la verdad, y que asi acordado entre el y el maestre salto en tierra con veynte/ hombres y tomo la costa en la manera por la qual tomo yndios e yndias/ de los quales supo como el verdadero camino de Chicha estava mas a/delante la via que llevaba y doze leguas de onde avia dexado/ la nao, en vn mal paso, lo tomaron los yndios y le dieron vna gruesa/ vara donde penso que no saliera el ni ninguno de los que con el yvan/ y que viendo çerrado en aquel mal paso y que los yndios le aguardavan/ a la salida del y viendo que hera (ilegible) donde no se podian aprovechar/ de sus personas si no que diez yndios bastavan para todos quantos por/ alli pasasen y viendo demas desto que los yndios de toda la costa le/ yvan siguiendo y juntandose a tomalle los pasos que avia muchos/ y muy malos; el dicho Diego Garcia acordo, que pues la tierra estava de guerra/ y la huyda le...xos..., de bolver a la nao y aver su/ acuerdo con el maestre./

Si saben que en la dicha guisavara le descalabraron dos hombres y que/braron con sus armas y que si durmiendo los tomaron que no escaparan/ si no pocos y que en llegando a la nao el dicho Diego Garcia le conto al maestre todo/ lo pasado, como la tierra estava de guerra y que no avia remedio/ de poder saber nuevas de Ruy Diaz y tambien le dixo como avia/ sabido de los yndios quel camino de Chicha estava çerca/ de onde avia llegado y que avido su acuerdo el dicho Diego Garcia, pilo/to, y el maestre acordaron de yrse con la nao a surgir çerca el cami/ no de Chicha y alli tornar a saltar en tierra y llegar hasta el/ camino y vello, y visto acordarian lo que se avia de hazer./

Si saben que venidos que fueron con la nao çerca del camino le dixo el/ dicho Diego Garçia, piloto, al maestre que porquel tenia vna rodilla hinchada// (fol.8) y le dolia mucho del camino pasado y los que con el avian venido esta/van muy fatigados asi de cansados commo de hanbre que no avia que/ comer, que holgasen vn dia o dos e que en tanto se le aplastaria la rodilla/ y quel yria a ver el camino y a ver y saber si avia marca e rastro de es/pannoles y quel dicho maestre dixo quel queria yr a vello y quel dicho Diego Garcia, piloto, se quedase con la nao./

Si saben que quando el dicho Diego Garcia, piloto, salio la otra vez con la gente/ que si saben o le oyeron desir al maestre que jurava a Dios que si el piloto se bolvia/ de yr con la gente a donde el ni ninguno de los que fuesen con el no bol/viesen./

Si saben que viendo el dicho Diego Garcia, piloto, que la nao hazia mucha/ agua y pensavan cada dia de no podella sostener y salir dalla/ y viendo quel maestre queria llevar la barca con la mitad de los ma/rineros no aviendo porque le dixo dos o tres vezes que no le/vase la barca ni marineros de bordo de la nao, pues que por tierra se/ podia haser mejor que no en la barca y que llevando la barca y ma/rineros era muy grand hierro porque se perderia la barca y perdida/ la barca quedaria la nao tambien perdida y a esto respondio el maestre/ al piloto quel sabia muy bien lo que hazia y que no hera muchacho./

Si saben que viendo el dicho Diego Garcia, piloto, quel maestre todavia que/ria llevar la barca y marineros le requirio delante todos los ma/rineros que no llevase la barca de bordo de la nao y si la llevase/ que todo el danno y menoscabo que a la nao y barca y viaje vinie/se fuese a su cargo; y no enbargante el requerimiento el maestre se entro/ en la barca con los marineros y le dixo al piloto que si pasados tres/ dias el no viniese con la barca que fuese con la nao a buscallo./

Si saben que pasados los tres dias quel maestre avia dicho al dicho Diego Garcia,/ piloto, se hizo a la vela con la nao y los fue a buscar y çinco leguas/ de onde partio el dicho Diego Garcia, piloto, con la nao hallo en tierra cator/ze hombres de los que avian ydo por tierra y con ellos vn marinero,/ herido de siete heridas, y alli supo el dicho piloto de aquel hon// (Fol.8 bis) bre herido y de los demas commo el maestre avia ydo con la barca a ver el rio de Chi/cha que estava a tres leguas de alli y que salto en tierra y se pusieron a reposar/ debaxo de vnas sonbras sin tener vela ninguna y vinieron yndios y dieron/ sobre ellos no dandoles lugar a tomar las armas por el mucho/ descuydo los mataron y la barca hizieron pedazos./

Si saben que con esta nueva el dicho Diego Garcia, piloto, hizo haser de tablas/ vna balsa y con ella recogio todos los hombres questavan en tierra/ y recogidos luego se hizo a la vela a ver si podria cobrar la barca/ y con ella algund remedio, y llegado que fue con la nao al paraje donde/ la barca estava hallo que hera costa brava y sin fondo para surgir/ y esta cabsa no se oso llegar a tierra porque era mucho riesgo y bien/do esto el dicho piloto dixo a todos los que en la nao estava quel/ queria yr en vna balsa con ellos y que fuesen aver si podria aver algund/ remedio para traer la barca, y a esto le respondieron todos los hombres/ de tierra que no querian yr porque los matarian commo a los otros./

Si saben que en este tiempo y dos meses antes la nao hazia mucha agua en/ demasia y que treynta personas que avia en la nao repartidas en tres qua/drillas no podian hechar el agua fuera si no con mucho trabajo/y quel agua era por partes muy peligrosas que no se podian tomar que/ cada dia y cada noche tomavan muchas aguas por de dentro/ y que por falta de los bastimentos la gente pasava mucho trabajo/ que avia mes e medio que no comian sino vn poco de mayz por raçion sin/ otra cosa./

Si saben que los hombres de tierra le hizieron vn requerimiento al dicho Diego Garcia,/ piloto, que arribase a donde pudiesen escapar las vidas porque la nao/ se yva en fondo y la tierra hera de guerra y le protestaron al dicho pilo/to todos los dannos e menoscabos commo mas largamente en el dicho re/querimiento se contiene,y el dicho Diego Garcia no queriendo arribar los marineros de la/ nao le hizieron otro por donde el dicho Diego Garcia, piloto, no pudo haser/ otra cosa sino arribar por la vidas de todos y escapar la nao si pu/diese./

(Fol.9) Si saben questuvo la nao en la costa, donde tuvieron notiçia de la probinçia/ de Chicha, mes y medio con mucho trabajo de hanbre y de sed por no aver donde/ se tomase y que despues quel dicho Diego Garcia arribo por los requerimientos susodichos/ se torno al puerto

de Axapa donde se aparto de Rui Diaz y alli hizo por sa/ver de Rui Diaz y nunca pudo saber nada, y estando alli dende a tres/ dias que avia llegado teniendo la nao faxada con velas por el plan/ por la mucha agua que la nao hazia llevo San Pero el navio que Quintero/ llevaba se dio todo lo que pudo llevar y esto hecho con acuerdo de/ Quintero y suyo se hizo a la vela para venirse al puerto de Sangalla/ y de ay haser relacion al sennor governador./

Si saben quel dicho Diego Garcia, piloto, truxo con mucho trabajo la nao al puerto/ de Sangalla que con las muchas velas conque la nao venia alçada no/ queria gobernar y llegado que fue al puerto de Sangalla torno a remediar/ la nao con velas y la dexo suelta y se fue a la «ibdad de los Reyes/ por tierra a haser relacion de su venida y desde la «ibdad de los Reyes/ bolvio por tierra con brea y otras cosas y puso la nao en seco y la reme/dio para haca (sic) Panama que alla le dixeran que la querian enviar y hechan/dola que la llevo al puerto de Lima./

Si saben que por negligencia e mal regimiento del dicho piloto y por algund/ mal e danno al (ilegible)./

Si saben que todo lo susodicho es publica voz y fama./

E ansi presentado el dicho escripto en la manera que dicha es, el dicho sennor te/niente dixo que trayga e presente los testigos de que se entiende aprovechar questa pres/to de los recibir y hazer lo que sea justicia. A lo qual fueron testigos Juan de Berris/ y el doctor P (ilegible), vecino y estante en esta çibdad./ E luego el dicho Diego Garcia presento por testigos en la dicha razon a Alonso Beltran/ e Pero Marques, estantes en esta çibdad, de los quales e de cada vno dellos/ el dicho sennor teniente recibio juramento por Dios e por Santa Maria e por las/ palabras de los Santos Evangelios e por la sennal de la cruz en que puso/eron sus manos derechas corporalmente so virtud del qual prometieron de desir verdad/ de lo que supiesen y les fuese preguntado en este caso. Testigos los dichos.//

(Fol.9 bis) E despues de lo susodicho en veynte e quatro dias del dicho mes de abril/ e del dicho anno antel dicho sennor teniente pareçio el dicho Diego Garcia e presento/ por testigos en la dicha razon a Blas Garcia e a Diego Hernandez e a Garcia Sanches e a Melchor Mata, estantes en esta çibdad, de los quales e de cada vno dellos/ el dicho sennor teniente recibio juramento en forma devida de derecho en virtud del/ qual prometieron de desir verdad de lo que supiesen e les fuese preguntado. A lo qual fueron testigos Francisco Peres e Pero Martin, estantes en esta çibdad./ E lo questos dichos testigos e cada vno dellos dixeran e depusieron por sus dichos/ e depusiciones siendo presentes cada vno por si por las preguntas del dicho yn/terrogatorio es lo siguiente:/

Testigo. El dicho Alonso Beltran, testigo presentado en la dicha razon, juro segund forma de derecho, e seyendo preguntado por las preguntas del dicho yn/terrogatorio dixo lo siguiente:/ De la primera pregunta dixo que conoçe a los contenidos en esta pregunta; fue preguntado por las preguntas generales, dixo ques de hedad de veynte e quatro annos, poco/ mas o menos, e que no le toca ninguna de las preguntas generales que le fueron pregun/tadas./ De la segunda pregunta dixo que oyo desir lo contenido en esta pregunta; preguntado a quien lo oyo/ desir, dixo que a muchas personas, e que asi fue publico e notorio./ De la terçera pregunta dixo que oyo desir lo contenido en esta pregunta; preguntado a quien/ lo oyo, dixo que a muchas personas de los que yvan en la dicha nao./ De la quarta pregunta dixo que no la sabe./ De la quinta pregunta dixo que oyo desir lo contenido en esta pregunta a muchas/ personas e que fue publico e notorio./ De la sesta pregunta dixo que no la sabe./ De la setima pregunta dixo que no la sabe./ De la otava pregunta dixo que oyo desir lo contenido en esta pregunta; preguntado a/ quien lo oyo desir, dixo que a muchas personas./ De la novena pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ a quien lo oyo desir, dixo que a muchas personas

que estavan en la dicha armada/ De la deçima pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha pregunta; preguntado a/ quien lo oyo desir, dixo que a muchas personas de la dicha armada.// (Fol.10) De la vndeçima pregunta dixo que la oyo desir; preguntado a quien lo oyo desir, dixo que/ a muchas personas./ De la duodeçima pregunta dixo ques verdad lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido e se hallo presente a ello./ De la terdeçima pregunta dixo ques verdad lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a todo ello./ De la quatordeçima pregunta dixo ques verdad lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello y que/ en el xaguey contenido en la dicha pregunta se tomo mucha agua./ De la quindeçima pregunta dixo ques verdad lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ commo lo sabe, dixo que porque este testigo ha vido de los que fueron la tierra aden/tro y se hallo presente a ello./ De la diez y siete (sic) pregunta dixo ques verdad lo contenido en la pregunta e lo sabe este testigo;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez e setima pregunta dixo que sabe lo contenido en esta pregunta; preguntado commo/ lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la ochodeçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porque se hallo presente a ello./ De la diez e nueve pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado commo lo sabe,/ dixo que porque se hallo presente a ello./ De la veyntena pregunta dixo que lo que dello sabe es queste testigo lo oyo desir/ al dicho maestre lo contenido en la dicha pregunta que el dicho maestre avia dicho al piloto lo en/ la pregunta contenido./ De la veynte e vna pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado commo/ lo sabe, dixo que porque lo oyo al dicho maestre e a todos los conpanneros./ De la veynte e dos pregunta dixo que lo que sabe es questo testigo fue vno de/ los catorze conpanneros que la pregunta dize, e que vido al herido ques/capo de la guaçavra, el qual dixo todo lo demas en la pregunta/ contenido de la barca quebrada y de lo que les avia acaeciido, y ques/tando este testigo con los otros conpanneros llevo el dicho Diego Garcia, pi/ loto, en su busca del e de sus conpanneros.// (Fol.10 bis) De la veynte e tres pregunta dixo que lo sabe commo en ella se contiene; preguntado/ commo la sabe, dixo que porque se hallo presente çerca de ello./ De la veynte e quatro pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado commo/ lo sabe, dixo que porque se hallo presente a ello e vido todo lo contenido/ en la dicha pregunta./ De la veynte e çinco pregunta dixo que sabe todo lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque este testigo se hallo presente a to/do lo que la pregunta dize./ De la veynte e seys pregunta dixo que sabe todo lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque este testigo vido commo/ el dicho Quintero recibio muchas cosas de la dicha nao y se ha/llo presente a todo ello./ De la veinte e siete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porqueste testigo se hallo presente/ a todo ello e fue en adobar la dicha nao./ De la veynte e ocho pregunta dixo que sabe quel dicho piloto puso mu/cha diligencia en todo e que por su falta no vino mal algunno al/ viaje ni gente./ De la veynte e nueve pregunta dixo que dize lo que dicho tiene e ques/ta es la verdad por el juramento que hizo. Dixo que no sabia firmar./ Testigo. El dicho Pero Marques, testigo presentado en la dicha razon, juro segund/ forma de derecho e siendo preguntado por las preguntas del dicho/ yn/terrogatorio dixo lo siguiente:/ De la primera pregunta dixo que conoçe a los contenidos/ en la dicha pregunta; fue preguntado por las preguntas generales, dixo ques de hedad de tre/ynta annos, poco mas o menos, e que no le toca ninguna de las dichas/ preguntas./ De la segunda pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pre/gunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo oyo desir al dicho capitán Ruy

Días/ e asimesmo lo vido (ilegible) del dicho navio.// (Fol.11) De la tercera pregunta dixo que lo non sabe. De la quarta pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la quinta pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta, porque se hallo a ello presente./ De la sesta pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado por que lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la setima pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado a quien lo oyo desir, dixo que a muchas personas e/al mismo piloto e (ilegible) que avian avido palabras/ con el maestre./ De la otava pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; pre/guntado como lo sabe, dixo que porque se hallo presente a/ ello e lo vio./ De la novena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la deçima pregunta dixo que lo que desta pregunta sabe es porque / lo oyo desir lo contenido en la dicha pregunta; preguntado a quien lo oyo desir, dixo/ que a los marineros e al mismo piloto./ De la vndeçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la duodeçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe, dixo que lo vio y se hallo presente a ello./ De la trezena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta por/que este testigo salio con el dicho piloto a buscar el agua, y vido/ todo lo en la pregunta contenido./ De la quatorzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta porque se hallo presente a ello./ De la quinzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la pre/gunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque se hallo presente a ello./ De la diez y seyszena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe, dixo que porque se hallo presente a todo e el lo vido.// (Fol.11 bis) De la diez y siete pregunta del dicho ynterrogatorio dixo que sabe lo/ contenido en la dicha pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque este testigo es vno de los que descalbraron los yndios y le quebraron vna/ espada en dos partes, y se hallo presente a ello e lo vido./ De la diez e ocho pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado a quien lo oyo desir, dixo que a los marineros e al/ dicho piloto./ De la diez e nueve pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado commo lo sabe, dixo que porquiste testigo se lo oyo desir al dicho maestre./ De la veyntena pregunta dixo que este testigo oyo desir al dicho maestre commo el pi/loto lo estorbava que no llevase la barca nin los marineros de por/ (ilegible) de la nao, e questo es lo que sabe desta pregunta. De la veynte e vna pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es quel/ maestre del dicho navio dixo a este testigo quel piloto avia quedado de yr en/ la nao a buscarlos a cabo de tres dias sino oviesen venido,/ que lo demas non lo sabe./ De la veynte e dos pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es que este testigo oyo/ desir a vn marinero que vino herido de la guaçavra de los yn/dios commo avian muerto al maestre e a los otros conpanneros los yn/dios que avian quebrado la barca./ De la veynte e tres pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la veynte e quatro pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presen/te a ello./ De la veynte e çinco pregunta dixo que sabe lo contenido en la/ dicha pregunta porque se hallo presente a ello./ De la veynte e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta porques/te testigo estuvo presente a ello e vio commo el dicho Quintero reçibio/ muchas cosas en su navio e se las llevo./ De la veynte e siete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pre/gunta; preguntado commo lo sabe, dixo que porquiste testigo vio al dicho piloto levar/ la pez e ofiçiales para adobar la dicha nao, estando este testigo en la dicha// (Aquí falta texto, probablemente han saltado un folio en el Archivo de Indias al sacar las copias)

.....(Fol.12) De la otava pregunta dixo que la non sabe, salvo que oyo desir que se puso buena/ deligençia en ello; preguntado a quien lo oyo desir, dixo que a los marineros./ De la novena pregunta dixo que la non sabe salvo que lo oyo desir a çiertas perso/nas de los marineros./ De la deçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la vndezima pregunta dixo que non la sabe, salvo que lo oyo desir; preguntado/ a quien lo oyo desir, dixo que a los marineros, e que vido este testigo que/ la nao vino a Oconna./ De la duodezima pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ A la trezena pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado como/ la sabe, dixo que porque lo vido e se hallo pressente a ello./ De la quatorzena pregunta dixo que lo sabe como en ella se contiene; pre/guntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la quinzena pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado/ como la sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez e syete pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado co/mo la sabe, dixo que porque este testigo fue vno de los conpanneros que se hallaron / en la guasabra (ilegible) lo vido./ De la dies e ocho pregunta dixo que sabe lo contenido en ella porque lo vido y se/ hallo presente a ello./ De la diez e nueve pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado a quien lo oyo desir, dixo que algunos conpanneros./ De la veyntena pregunta dixo que oyo desir lo contenido en ella; preguntado a qui/en lo oyo dezir, dixo que a los marineros./ De la veynte e vna pregunta dixo que no sabe lo en la pregunta contenido, salvo/ que lo oyo dezir a los mismos marineros./ De la veinte e dos preguntas dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que se hallo presente a ello e vido el marinero contenido que/ dixo lo que les avia acaesçido, ques lo contenido en la dicha pregunta// (Fol.12 bis) y despues ha sabido quel dicho piloto truxo la dicha nao al pu/erto de Lima./ De la veynte e ocho pregunta dixo quel dicho piloto puso mucha/ deligençia en el provecho de la dicha nao e de las gentes, que por/ su deligençia no vino perjuicio alguno a la nao ni a la gente de den/tro. puso buen recabdo e (ilegible) todos (ilegible) al/ puerto de Lima./ De la veynte e nueve pregunta dixo que este testigo. oyo lo contenido en la dicha pregunta, y que / esto es la verdad por el juramento que hizo, e firmolo de su nonbre./ (Ilegible)/

Testigo. El dicho Garcia Sanches, testigo presentado en la dicha razon juro segund/ forma de derecho, e siendo preguntado por las preguntas del dicho yn/terrogatorio, dixo lo siguiente:/ De la primera pregunta dixo que (ilegible) al contenido en la dicha/ pregunta;/ fue preguntado por las preguntas generales, dixo que no le toca/ ninguna de las dichas preguntas e ques de hedad de treynta/ annos./ De la segunda pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque este testigo lo oyo desir al capitan Roy Diaz que queria tomar al dicho Diego Garcia por piloto de la dicha nao e des/pues lo vido yr por piloto en ella./ De la tercera pregunta dixo que non la sabe./ De la quarta pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es quel dicho pi/loto; Diego Garcia; fue en busca de agua con otras presonas a la/ costa./ De la quinta pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene;/ preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo a ello presente./ De la sexta pregunta dixo que la non sabe./ De la setima pregunta dixo que la non save, salvo que lo oyo desir;/ preguntado a quien lo oyo desir, dixo que a los marineros de la nao del dicho piloto.//

(Fol.13) (Aquí repite algunas respuestas). De la quarta pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene porque se hallo presente a ello./ De la quinta pregunta dixo que sabe lo contenido

en ella; preguntado como lo/ sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la sesta pregunta dixo que la non sabe./ De la setima pregunta dixo que non la sabe./ De la otava pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque este testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la novena pregunta dixo que no lo sabe./ De la deçima pregunta dixo que non la sabe./ De la onzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque este testigo se hallo presente a ello./ De la duodeçima pregunta dixo que no lo sabe./ De la trezena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como la sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la quatorzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta porque/ este testigo se hallo presente a ello e lo vido./ De la quinzena pregunta dixo que el sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque este testigo fue vno de los que fueron en la tierra aden/tro e lo vido./ De la diez e seis pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado como la sabe, dixo que porque este testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez e siete pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene, por/que este testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez y ocho pregunta dixo que non la sabe./ De la diez e nueve pregunta dixo que non la sabe./ De la veynte pregunta dixo que non la sabe./ De la veynte e vna pregunta dixo que non la sabe./ De la veynte e dos pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque este testigo vido al herido conte/nido en la dicha pregunta, el qual la conto de la manera que la pregunta lo/ dize.// (Fol.13 bis) De la veynte e tres pregunta dixo que lo que dello sabe es que oyo desir al dicho piloto/ que los hombres que eran marineros que fuesen en busca de la barca que los/ hecharia en tierra, porque el no podia yr alla porque no hera razon de de/xar la nao, y que sabe este testigo que no quisieron yr los conpanneros./ De la veynte e quatro pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ por que lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la veynte e çinco pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta por/que lo vido y se hallo presente a ello./ De la veynte e seis pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene; preguntado/ porque lo sabe, dixo que porque lo vido e se hallo presente en ello. De la veynte e siete pregunta dixo que lo sabe como en ella se contiene por/ que lo vido y se hallo a ello presente./ De la veynte e ocho pregunta dixo que el dicho piloto no hizo cosa alguna por donde viniese danno alguno a la gente nin danno/ al dicho navio, antes puso mucha deligençia en haser lo que devia como buen/ piloto./ De la veynte e nueve pregunta dixo que dize lo que dicho tiene, e que esta es la/ verdad por el juramento que hizo, e firmolo de su nonbre. Garcia Sanches/ Gastrel?./

Testigo. El dicho Melchor Mata, testigo presentado en la dicha razon por el juramento segund/ forma de derecho e siendo preguntado por las preguntas del dicho ynterrogatorio dixo lo siguiente:/ De la primera pregunta dixo que conoçe a los contenidos en la dicha pregunta, / fue preguntado por las preguntas generales, dixo que es de hedad de veynte e/ tres annos, poco mas o menos, e que no le toca ninguna de las dichas preguntas./ De la segunda pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado por que lo sabe, dixo que porque este testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la tercera pregunta dixo que lo que sabe es queste testigo vido surgir la nao dende/ la tierra (ilegible) y que no abia donde se poder tomar agua alguna por/que no sabe si fue contra la voluntad del dicho piloto.// (Probablemente aquí falte otra hoja como antes, porque da un salto). (Fol.14) De la veynte e tres pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la veynte e quatro pregunta dixo que la sabe como en ella se contiene, porque/ este testigo lo vido e se hallo presente a ello./ De la veynte e çinco pregunta dixo que

sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la veynte e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pre/gunta; preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo presente/ a ello./ De la veynte e syete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta por/queste testigo estaba presente a ello e lo vio./ De la veynte e ocho pregunta dixo que por cabsa del dicho piloto/ no vino danno alguno a la dicha nao ni tanpoco a la gente, salvo/ quel dicho piloto puso toda deligençia que buen piloto podia/ poner en todo ello./ De la veynte e nueve pregunta dixo que dize lo que dicho tiene, e que esta es la verdad por el juramento que hizo, e firmolo de su nonbre. Melchor Mata./

Testigo. El dicho Blas Garçia, testigo presentado en la dicha razon juro segund/ forma de derecho, e siendo preguntado por las preguntas del dicho yn/terrogatorio, dixo lo siguiente:/ A la primera pregunta del dicho ynterrogatorio dixo que conoçe/ a los contenidos en la dicha pregunta./ Fue preguntado por las preguntas generales; dixo que es de hedad de qua/renta annos poco mas o menos, que le toca ninguna de las dichas preguntas./ De la segunda pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es que este testigo vido/ al dicho Diego Garçia por piloto en el dicho navio e por tal lo tuvo/ e todos lo tenian, e que esto es lo que sabe desta pregunta./ De la terçera pregunta dixo que lo que de esta pregunta sabe es que antes que sur/giese la nao por el casco (ilegible) fue el maestre en la barca, y o// (Fol.14 bis) tras personas con el a buscar agua y porque llegaron de noche no osaron/ dar en tierra, e por esto acordaron descarga porque no habia otro re/medio por trabajar de tomar agua e otras cosas de comida y que el ama/rraxarre? en la costa e de allí se hizieron a la vela, e que esto es lo que sabe/ de la pregunta./ De la quarta pregunta dixo que no lo sabe mas de lo que tiene dicho en la pregunta an/tes desta./ De la quinta pregunta dixo que sabe lo contenido en la pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la sexta pregunta dixo que no la sabe./ De la setima pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es quel dicho pilo/to hizo bolver a los marineros a la dicha nao, e que no estava la/ nao sola, e que no sabe si entonces ovieron palabras el y el maestre./ De la otava pregunta dixo que lo que della save es que es verdad que fuendo la nao en el dicho puerto caço vn poco el amarra y largaron el/ cabo a la mar y se hizieron a la vela, y que en esto puso el maestre mucha/ diligençia y el piloto y todos./ De la novena pregunta dixo que sabe lo en ella contenido; preguntado como lo sabe, dixo que porqueste testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la deçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a todo ello./ De la onzena pregunta dixo que es verdad lo en la pregunta contenido; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la duodeçima pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es quel capitan/ Ruy Diaz dixo al maestre y al piloto que porque tenia notiçia de los yndios/ que quarenta o çinquenta leguas estava la probinçia de Chicha, y que fuesen/ alla, y que es verdad todo lo demas en la pregunta contenido./ De la trezena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo/ sabe, dixo que porqueste testigo lo vido y se hallo presente a ello./ De la catorzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello.// Fol.15) De la quinzena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo sabe/ dixo que porque lo vido./ De la diez e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe dixo que porque este testigo vido yr a los contenidos en la dicha pregunta e des/pues los vio bolver desde a dos dias, los quales dixeron lo que/ la pregunta dize./ De la diez e syete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la diez e ocho pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta, / porque se hallo presente a ello e lo vio./ De

la diez e nueve pregunta dixo que la non sabe./ De la veyntena pregunta dixo que lo que sabe de esta pregunta es que es verdad/ que el dicho Diego Garcia dixo al maestre que no llevase la barca porque no viniese/ riesgo a la nao porque hazia mucha agua y porque se yria en fondo./ e que es verdad lo demas contenido en la dicha pregunta./ De la veynte e vna pregunta dixo que es verdad lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente/ a ello./ De la veynte e dos pregunta dixo que sabe lo contenido en la/ dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porquiste testigo se hallo pre/sente a todo e vido al marinero que truxo las pruebas de la/ muerte del maestre e de los demas y asi mismo de la barca./ De la veynte e tres pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido./ De la veynte e quatro pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta porque lo vido y le alcanço parte./ De la veynte e çinco pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo/ presente a ello./ De la veynte e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la// (Fol.15 bis) dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque este testigo lo vido y se hallo presente/ a ello./ De la veynte e syete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porquiste testigo se hallo presente a todo ello y fue/ en adobar la nao y traella al puerto de Lima./ De la veynte e ocho pregunta dixo que este testigo no sabe cosa que el dicho piloto/ hiziese por donde viniese riesgo a la gente ni al dicho nabio, an/tes puso toda deligençia como buen piloto y trabajo en ello/ muy bien./ De la veynte e nueve pregunta dixo que dize lo que dicho tiene, e que es/ta es la verdad por el juramento que hizo. Dixo que no sabia firmar./

Testigo. Diego Hernandez, testigo presentado en la dicha razon, juro según forma/ de derecho e siendo preguntado por las preguntas del dicho ynterro/gatorio dixo lo siguiente:/ De la primera pregunta dixo que conoçe los contenidos en la/ dicha pregunta./ Fue preguntado por las preguntas generales. Dixo que es de hedad/ de veynte e nueve annos, poco mas o menos, e que no es pariente ni/ enemigo nin le toca ninguna de las dichas preguntas./ De la segunda pregunta dixo que sabe lo en ella contenido; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque quando el dicho capitan hizo piloto al dicho/ Diego Garcia e asi mismo lo vido en la dicha nao ser piloto. De la tercera pregunta del dicho ynterrogatorio dixo que sabe lo contenido en la/ dicha pregunta; preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo presen/te a ello./ De la quarta pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe dixo que porquiste testigo lo vido y se hallo presente/ a ello./ De la quinta pregunta dixo que sabe lo en ella contenido porque lo vido y/ se hallo presente a ello.// (Fol.16) De la sesta pregunta dixo que oyo desir lo contenido en la dicha pregunta y que lo que/ sabe es que en la dicha nao no estaba mas del contra maestre y otros dos o/ tres hombres./ De la setima pregunta dixo que oyo desir lo en la pregunta contenido; preguntado a/ quien lo oyo desir, dixo que a los marineros./ De la otava pregunta dixo que sabe lo contenido en la pregunta/ porque este testigo lo vido./ De la novena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pre/gunta; preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo/ presente a ello./ De la dezima pregunta dixo que sabe lo en ella contenido;/ preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo pesente/ a ello./ De la vndeçima pregunta dixo que sabe este testigo lo contenido en la dicha pre/gunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido y se ha/llo presente a ello./ De la duodeçima pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido./ De la trezena pregunta dixo que sabe lo contenido en ella por/que lo vido./ De la quatorzena pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque se hallo presente a ello e vido como pa/so asi./ De la quinzena pregunta dixo que

lo sabe lo contenido en la dicha/ pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porque lo vido e oyo desir lo en/ la dicha pregunta contenido a los que avian entrado en tierra aden/tro./ De la diez e seys pregunta dixo que lo que sabe desta pregunta es que/ a vido al dicho piloto e a otros conpanneros yr la tierra aden// (Fol.16bis) tro e despues los vido volver, los quales dixeran lo contenido en/ la dicha pregunta que les habia aconteçido./ De la diez e syete pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pre/gunta porque se lo oyo desir al dicho piloto e a los conpanneros todo lo que la pregunta dize, e que sabe quel acuerdo contenido en la dicha pregunta paso ansi/ entre el dicho piloto e maestre./ De la diez e ocho pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; preguntado/ como lo sabe, dixo que porque se hallo presente a ello e lo vio./ De la diez e nueve pregunta dixo que la non sabe./ De la veyntena pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como la sabe, dixo que porque lo vido e paso ante el todo como/ la pregunta lo dize./ De la veynte e vna pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta; pre/guntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la veynte e dos pregunta dixo que este testigo vio al dicho marinero/ herido contenido en la dicha pregunta, al qual oyo desir este testigo que habia pa/sado de la manera que la pregunta lo dize y este testigo fue vno de los que quedaron/ en el dicho navio e vido que el dicho piloto estovo esperando la dicha barca tres/ dias y hallo el dicho marinero contenido./ De la veynte e tres pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado como lo/ sabe, dixo que porque lo vido y se hallo a ello presente./ De la veynte e quatro pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado como/ lo sabe, dixo que porquiste testigo lo vido que paso de la manera que la pregunta lo dize./ De la veynte e çinco pregunta dixo que sabe lo contenido en ella; preguntado como/ lo sabe, dixo que porque lo vido y se hallo presente a ello./ De la veynte e seys pregunta dixo que sabe lo contenido en la dicha pregunta;/ preguntado como lo sabe dixo que porque lo vido y se hallo presente a todo/ e vio como reçibio Quintero en el navio que llevaba muchas cosas./ De la veynte e syete pregunta del dicho ynterrogatorio dixo que sabe lo/ contenido en la dicha pregunta; preguntado como lo sabe, dixo que porquiste testigo fue/ vno de los que (tachado: adobar) tindaron adobar la dicha nao y a traella al puerto/ de esta çibdad, donde al presente esta.// (Fol.17) De la veynte e ocho pregunta dixo que por negligencia nin falta del dicho piloto/ no vino mal alguno a la dicha nao ni a la gente, antes el dicho pilo/to trabajo en todo como buen piloto y como persona de mucho/ recabdo./ De la veynte e nueve pregunta dixo que dize lo que dicho tyene e questa es la/ verdad por el juramento que hizo e firmolo de su nonbre. Diego Fernandes./

E ansi tomados los dichos testimonios en la manera que dicha es, el dicho/ sennor teniente dixo que mandaba e mando (ilegible) que sacase/ dello vn treslado en linpio e, signado e firmado e çerra/do e sellado, lo diese al dicho Diego Garcia para guarda de/ su derecho; en la qual dixo que ynterponia e ynterpuso su/ abtoridad y decreto judicial e firmolo de su nonbre/.

E yo, el dicho (ilegible) segund que ante mi/ paso, que fue hecho en la dicha Cibdad de los Reyes en los/ dichos dias e mes e anno susodichos. Francisco de Godoy (rúbrica).

(Ilegible)// (Fol.17 bis) esta escritura de probança fice/ sacar e escribir, e por ende fize/ aqui mio sig (signo) no en testimonio de verdad. Fernando Pando, escrivano publico (rúbrica).//

El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII*

Fernando Jumar**

Desde el último cuarto del siglo XVII y hasta el fin de la Guerra de Sucesión de España (1713), Francia diseñó diversas estrategias para adquirir una presencia cada vez más importante en el comercio atlántico de los territorios americanos de la Monarquía Española. Dentro de esas estrategias generales, el Río de la Plata tuvo un papel de relevancia ya que era percibido, con razón, como un buen medio de acceder a las riquezas altoperuanas evitando la mediación andaluza.

En principio, el Río de la Plata puede ser percibido como un punto marginal de la Carrera de Indias durante esta época. Al mismo tiempo, en cuanto se refiere a las acciones del comercio francés para apropiarse de una parte sustancial de los flujos mercantiles, como un sitio de paso en la ruta hacia el Mar del Sur.

Teniendo en cuenta que el objetivo de los franceses¹ -como el de todos los europeos- era obtener de la mayor cantidad posible de metales provenientes de los territorios americanos de la Monarquía Española, desaparece la imagen de lugares centrales y marginales cuando nos enfrentamos a las estrategias globales puestas en marcha. Es en función de esas estrategias que deben ser consideradas las diversas

* Deseo agradecer al Prof. Christian Buchet, director del CEFIAHMAR, por invitarme a participar en la Segunda Jornada de Estudio organizada por esa institución, el 15 de diciembre de 1998, en el Instituto Católico de París. La exposición se basó en una comunicación realizada en el “III Simposio Internacional de Historia Marítima y Naval Iberoamericana” (Departamento de Estudios Históricos Navales “Casa Amarilla”, Buenos Aires, 21 al 24 de noviembre de 1995) y en las correcciones posteriores que pude realizar gracias a nuevas investigaciones emprendidas durante mi actual permanencia en Francia.

** Profesor en Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

1.- Sobre los aspectos generales de la actividad comercial francesa en España y en la América española, ver, entre otros: Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial. 1700-1789* (Barcelona, Ariel, 1979) y Carlos Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986). Desde un punto de vista centrado en la parte francesa, ver: André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV* (Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997), 2 T.

tácticas empleadas en cada sector.

Así, distinguimos desde fines del siglo XVII y durante el siglo XVIII, tres períodos en lo que respecta a las acciones francesas, determinados en parte por las coyunturas bélicas, períodos en los cuales varió el papel asignado a la ruta del Río de la Plata dentro de las estrategias implementadas para alcanzar el objetivo general. El primero de ellos abarcaría *grosso modo* desde los años 1670 hasta el fin de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697), el estallido de la Guerra de Sucesión (1701) y la instalación de la factoría de Buenos Aires de la Compagnie de Guinée en 1703. El segundo período corre desde esta última fecha hasta el fin de la Guerra de Sucesión (1713-15) y, el tercero, desde 1713-15 en adelante. Aquí nos referiremos a los dos primeros, y como la diferencia principal entre uno y otro es el mayor o menor acento puesto en alguna de las vías de penetración en los circuitos hispanos, concentraremos nuestra atención en estas últimas.

Los franceses participaron en el comercio de los territorios americanos de la Monarquía española a través de tres caminos. Uno era el alto grado de control que los comerciantes franceses establecidos en Andalucía (principalmente en Sevilla, Cádiz y Puerto de Santa María) llegaron a tener sobre la Carrera de Indias. En el caso que nos ocupa, esto quiere decir que tenían fuertes intereses en los galeones de Tierra Firme, que alimentaban el comercio limeño, y en los registros sueltos a Buenos Aires; aprovechando en ambos casos todas las oportunidades que ofrecía el sistema y sus intersticios.

Dejando de lado su participación en el armado de los Galeones, los franceses aparecen actuando dentro de los límites legales del sistema como propietarios de licencias (testaferros mediante, las más de las veces), cargas y/o navíos², facilitando préstamos *à la grosse aventure*³ y seguros⁴. También los vemos negociando en 1701 para que Buenos Aires figure dentro de las factorías permitidas para la trata de esclavos

- 2.- Más adelante veremos con algún detalle los intereses franceses en el navío *Nuestra Señora del Carmen* (1704). Por otra parte, en 1710, Mirasol aseguraba que los franceses tenían intereses por 800 000 pesos en mercaderías y/o seguros en los navíos de Murguía que estaban por salir a Buenos Aires. Archives Nationales, París (en adelante AN), AE BI 217, f° 222v; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 4/5/1710.
- 3.- Sobre este tipo de préstamos ver: Enrique Wedovoy, *La evolución económica rioplatense a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX a la luz de la historia del seguro* (La Plata, U.N.L.P-Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación-Departamento de Historia, 1967), Monografías y Tesis, VII, p. 62 y ss.
- 4.- Por ejemplo, M. de La Lande Magon, uno de los comerciantes de Saint Malo con mayores intereses en la Carrera de Indias decía que “Depuis de l'établissement de la chambre d'assurance de Paris, j'ai pris soin d'écrire dans les pays Étrangers à mes correspondants tout ce que je pouvais pour les persuader d'y prendre une entière confiance, et en conséquence mes amis Espagnols propriétaires desdits navires de Buenos Aires [habla de los de Retana] me donnèrent ordre d'y faire assurer cent cinquante mille Livres, ...” AN, Marine B7 212, f° 16; De La Lande Magon al Secretario de Marina, Saint Malo, 8-06-1687. En las citas francesas hemos modernizado la ortografía.

que realizaría la Compagnie de Guinée de manera efectiva entre 1703 y 1714. Por último, los vemos aprovechando las *marginalia* del sistema en tanto que contrabandistas, comerciando más de lo autorizado en los navíos esclavistas y cargando mercaderías y retornos fuera de registro.

El segundo camino seguido por los comerciantes franceses fue el del comercio directo⁵ que originado en los puertos atlánticos de Francia (principalmente Saint Malo, Brest, La Rochelle, Nantes) y menos frecuentemente en Marsella, tenía por destino al caribe español, a las costas del Pacífico Sur a través de la ruta del Cabo de Hornos o del Estrecho de Magallanes y al Río de la Plata. En el caso que nos interesa, el destino de las mercaderías que se transportaban bajo esta modalidad podría ser tanto Buenos Aires como Colonia del Sacramento⁶ y el expediente favorito para realizar las descargas era recurrir a las arribadas maliciosas. También se intentó en alguna oportunidad no ingresar a ninguno de los puertos rioplatenses, erigiendo un asiento precario en alguno de los tantos parajes aptos para el fondeo de las naves, el establecimiento humano y la realización de cazas de animales cimarrones (como por ejemplo, los sitios de Maldonado o Montevideo) y desde allí establecer relaciones comerciales, pero la represión fue rápida y efectiva.⁷

Finalmente, la tercera vía era la utilización del sistema comercial portugués, afín de poder remitir mercaderías al Brasil vía Lisboa, para llegar luego a Buenos Aires o a la Colonia del Sacramento por las vías habituales del comercio portugués.

- 5.- El término ‘comercio directo’ para designar las relaciones comerciales con la América española sin pasar por España era utilizado, al menos, desde el siglo XVII. Malamud [op. cit., p. 31] da la siguiente definición, que utiliza en el marco de su trabajo: “el término ‘comercio directo’ será utilizado exclusivamente para aludir a toda la actividad comercial, en cualquiera de sus variantes, realizada por los europeos no españoles con las posesiones americanas de la corona hispana, y sin la intermediación andaluza”. ‘Comercio directo’ no es sinónimo de ‘contrabando’, sino que, desde el punto de vista de la legalidad española, es una de las formas que éste podía asumir. La otra gran rama del contrabando estaba constituida por las mercaderías producidas o introducidas en España para ser transportadas y comercializadas en América fuera de registro y sin pagar los derechos de entrada y salida y/o violando las disposiciones regias sobre bienes que no podían ser comercializados en Indias.
- 6.- Durante el período que abarca este trabajo, Colonia del Sacramento estuvo en manos portuguesas de manera efectiva entre febrero de 1683 y marzo de 1704. Como consecuencia de las paces de Utrecht, Colonia del Sacramento volverá a manos portuguesas a fines de 1716 y hasta diciembre de 1761. A raíz de la Paz de París, en 1763, Colonia es devuelta a los portugueses hasta que son expulsados de manera definitiva en 1777.
- 7.- Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), Escribanía de Cámara 877-A. En 1717, al entrar al Río de la Plata el navío de guerra *San Antonio de Padua* (a) el *Pembroque*, al mando del cap. Bartholomé de Urdinzu, encuentra que sobre la Banda Oriental, a la altura de Montevideo, estaba fondeado el navío francés *Le Petit Danycan*, de Saint Malo. Urdinzu pudo constatar que la mayor parte de la tripulación francesa estaba en tierra, que habían edificado cuatro barracas y dado inicio a algunas tareas agrícolas. También vio cueros listos a ser embarcados y, luego de la represión, se supo que esos cueros eran obtenidos por medio de la casa o de su compra a los indios por poca cosa.

Durante el primer período que distinguíamos antes (aprox. 1670-1701), más allá de las vías comerciales pacíficas (legales, semi-legales y clandestinas), en algún momento los franceses tuvieron la tentación de tomar militarmente Buenos Aires. Antes de que en 1698 se les “abriese” la ruta del Mar del Sur apostaban a Buenos Aires como vía privilegiada para tratar de apropiarse de los metales altoperuanos sin contar con la mediación española o portuguesa. En esta dirección apunta un informe (que también ilustra sobre la *conexión* portuguesa) de 1693, durante la Guerra de la Liga de Augsburgo, del embajador francés en Lisboa:

...je ... puis vous dire que quelque défense qu'on forme de ce côté là [Buenos Aires] on trouvera les Malouins disposez à tout soit pour y faire des conquêtes soit pour y pousser leur commerce. La dernière partie demande des très grands ménagements parce que l'on ne peut trafiquer à Buenos Ayres que par le moyen du gouverneur de l'Isle St Gabriel, ce gouverneur n'a plus que trois ans à demeurer là [et] il se brouille quelque fois avec celui de Buenos Ayres. Comme il est arrivé l'année dernière et alors tout commerce [a été] interrompue, ...

*Si on voulait chasser les Espagnols de Buenos Ayres ce serait chose fort aisée, et trois vaisseaux... seraient plus que suffisants.*⁸

Durante aquella guerra (1686-1697), en la que se enfrentaron Francia y España, fueron presentados planes de conquista del Río de la Plata al Secretario de la Marina de Luis XIV. No hemos hallado en los archivos franceses pruebas de que estos planes fuesen tomados en consideración ni de si se trataba de presentaciones espontáneas o si habían sido redactados a partir de algún tipo de solicitud oficial u oficiosa⁹. De todas maneras, estos planes prueban la existencia de un interés en la región -no hemos visto en los Archivos de la Marina planes similares para otros lugares- y de su lectura podemos rescatar, al menos, el punto de vista más optimista con respecto a los posibles beneficios a sacar de ella, dado que la intención de sus autores era la de movilizar a las autoridades hacia la acción.

El plan más completo es un grupo de tres *Mémoires sur les moyens d'établir le commerce direct aux Indes Espagnoles principalement par Buenos Aires dont on donne la description*¹⁰. Estas memorias fueron remitidas a Versalles desde Saint Malo en enero de 1697 por un autor no consignado pero que declara haber vivido durante

8.- AN, AE BI 649, f° 134-135; L'Abbé d'Estrées a Pontchartrain, Lisboa, 14/7/1693.

9.- Sólo tenemos datos indirectos sobre la atención que estos planes pudieron recibir de las autoridades. Georges Scelle menciona un plan que habría sido preparado por los agentes que el Sieur de la Villevague Eon (de una de las familias más importantes del comercio malvino), “cet plan fut sérieusement étudié en France, on en vint même, en 1691, à songer à une conquête...” [Georges Scelle, *La Traite Négrière aux Indes de Castille. Contrats et traités d'Assiento* (París, 1906), 2 vols., 1906, II-110]. Más adelante dice que “L'Abbé d'Estrées,...,avait reçu des instructions en 1693: Le Roi n'avait pas actuellement l'intention de s'emparer du port de Buenos-Ayres, mais il voulait faciliter le commerce de ses sujets.” [Scelle, op. cit., II-112].

10.- AN, Marine, B7 221, f° 1-13.

catorce años en Cádiz y llevar más de cuarenta como comerciante ligado a la Carrera de Indias en el momento de la redacción (f° 9v).

Según este comerciante, Francia debía procurarse una base para establecer un lucrativo comercio directo con la América española. Sostenía también que se tenía que pasar a la acción antes de que llegase la paz y de que muriese Carlos II, dejando abierta la sucesión al trono de España, lo que daría origen a un conflicto todavía más grave al entonces en curso (f° 1).

Antes de proponer Buenos Aires como objetivo rechaza Cartagena de Indias y Portobelo como posibles alternativas. Dada la importancia de estas plazas como centros del comercio legal español, su conquista no sólo costaría grandes esfuerzos sino que sería en parte inútil dado que la comunidad francesa de Cádiz ya controlaba la mayor parte del comercio de estas dos ciudades. En cuanto concernía a Buenos Aires, a pesar de que hasta ese momento los franceses sacaban poca plata, la ciudad presentaba potencialidades para nada despreciables (f° 2v).

Aparte de la facilidad técnica de la conquista dada la debilidad de la ocupación española, el interés mayor residía en que, desde Buenos Aires podría establecerse paulatinamente un circuito comercial que terminaría por arruinar el comercio de Lima, atrayendo todo el movimiento comercial del Perú hacia el Río de la Plata. De esta manera, se llegaría a que “*par l'an 1700 le Roy tiendrait foire à Buenos Ayres où tout le Pérou descendrait...*” (f° 7). Y a esta feria quedaría ligado “*infailliblement*” todo el “*commerce et la consommation de Marchandises nécessaires aux habitants des mines de Lima et de tout le Pérou*” (f° 5). Se llegaría a este punto cuando los comerciantes locales comprendiesen las ventajas presentadas por la ocupación francesa con relación a los costos, a los tiempos de la circulación y a las dificultades de transporte inherentes al circuito comercial español, luego de que superados los resquemores causados por la conquista militar (f° 6).

Los beneficios para Francia serían tales que: *...la navigation en sera facilement attirée par le moyen de quelques redoutes, Plut à Dieu, que fussiez aussi persuadé de l'utilité de ce dessein que je le suis et de ses conséquences avantageuses pour le bien de l'État, je suis attiré que vous quitteriez facilement la Rue St Honoré pour vous y établir, et donner la première forme à cet ouvrage si important supposant que Sa Majesté vous honorât.* (f° 5v).

Luego de la conquista militar se deberían abocar a la seducción de los pobladores. Esto sería posible mediante la reducción o la anulación del derecho del Quinto Real y la utilización de los comerciantes francófilos ya existentes para reorientar al resto de la colonia de comerciantes. A tal efecto el autor decía contar con una docena de amigos vizcaínos, gracias a los cuales *...les marchandises passeraient en ce pays là avec une grosse commission pour les engager à attirer les marchands de Lima et autres à venir insensiblement à Buenos Ayres acheter des marchandises...* (f° 10)

Para concluir, nuestro anónimo conspirador afirmaba que los habitantes de la región no ofrecerían gran resistencia a las nuevas autoridades en tanto fuesen respetadas sus costumbres y prácticas religiosas, lo mismo que la propiedad de bienes y tierras,

y sus técnicas comerciales.

Como es sabido, la muerte de Carlos II inicia un largo período de asociación entre Francia y España que alejó cualquier intento de ocupación militar de la región que nos interesa, lo que no quiere decir que se renunciase a la intención de captar sus flujos comerciales. Los medios utilizados para esto fueron, como ya mencionáramos, su participación dentro de los circuitos legales español y portugués, el establecimiento de canales de comercio directo (con o sin la colaboración de las autoridades españolas y portuguesas residentes en el Río de la Plata) y el control de la trata de esclavos.

Los comerciantes franceses y los navíos de registro

Para la colonia francesa de Andalucía, acostumbrada a eludir las complicaciones de todo tipo que implicaba su participación en los tramos mayores de la Carrera de Indias (las Flotas de Nueva España y los Galeones de Tierra Firme), no debería ser un asunto demasiado engorroso la obtención de un registro suelto para Buenos Aires. En última instancia, lo esencial era saber elegir el testaferrero adecuado: *Il est nécessaire, s'il est possible de patienter jusqu'au retour de M. le duc de Useda pour demander le Reg. de Buenos Ayres, il ne convient pas d'en faire la proposition sous le nom de M. le marquis del Castrillo parce qu'on sait qu'il est dans les intérêts français..., il sera facile de trouver un Espagnol non suspect a la Nation et très dévoué à la notre pour faire cette demande sous son nom.*¹¹

Evidentemente, no siempre los franceses controlaban todo un Registro gracias a una interpósita persona, pero aún cuando no era el caso, los comerciantes franceses tenían, como ya dijimos, intereses en buena parte de la carga, facilitaban los préstamos a la *grosse aventure* o préstamo a riesgo marítimo y los seguros como testimonian varias memorias e informes producidas por los franceses a propósito del comercio con España y los territorios americanos¹².

Con respecto a la parte francesa de las cargas de los navíos de registro destinados a Buenos Aires, M. de Mirasol, cónsul francés en Cádiz, en una de sus frecuentes quejas a propósito de lo inconveniente que era el comercio directo francés, decía al Secretario de Marina de Luis XIV, M. de Pontchartrain: *...les espagnols n'étant pour la plupart que des commissionnaires des français, en leur ôtant ce secours, nous*

*maudiront à juste titre; ils naviguent nos marchandises, ils nous rapportent des bons retours et avec un honnête profit...*¹³

Sobre los préstamos a la *grosse aventure*, la manera de hacer pasar las mercaderías como de españoles y el “honesto beneficio”, Mirasol puede dar algunas precisiones en 1704:

...il y a deux sortes de contrats, par lesquels les marchands font paraître que ces sommes [les retours en métaux] leur sont dus, savoir factures et écritures; les factures sont une espèce de compte de marchandises qu'ils envoient pour être vendues pour leur compte; ils établissent les prix qu'elles valent en cette Ville, les frais de les porter à bord, et les Droits de sortie et les font monter supposons mille piastres, or par l'état qu'ils donnent à présent ils content autant pour le profit prétendu qu'ils croyaient faire en sorte qu'ils doublent la partie.

*Les Écritures sont des obligations ou des contrats à la grosse, ce sont des sommes certaines que les acheteurs devraient payer arrivant ici à bon sauvement et dont ceux qui ont donné les marchandises courent le risque et pour cela si les marchandises qui composent cette écriture valent ici cent, pour le risque en s'oblige à payer ordinairement cent soixante, jusqu'à cent quatre-vingts; de manière [f° 82v] qu'entre factures et contrats à la grosse, il s'en faut peu que les profits n'égalent les Capitaux...*¹⁴

Otro ejemplo –así como de los fraudes realizados desde dentro del circuito legal- lo da una carta del Señor de La Lande Magon (miembro de una de las familias de Saint Malo con mayores intereses en el comercio hispanoamericano) de 1687 en la cual dice que los comerciantes franceses tenían «*beaucoup d'intérêts*» sobre el millón y medio de pesos y sobre los 60,000 cueros (con valor de alrededor de 350,000 pesos) que habían llegado a Cádiz en los dos navíos de registro entrados el 11 de mayo en procedencia de Buenos Aires, donde «*les ventes ont été bonnes*»¹⁵. Las fuentes españolas consignan para estos navíos de registro, correspondientes al primer viaje de Francisco de Retana, 30,000 cueros, 35,000 pesos y 500 libras de lana de vicuña¹⁶.

Más adelante, en octubre de 1701, Mirasol informaba que había sabido por un comerciante que de los registros de Buenos Aires que se esperaba llegarían de un momento a otro¹⁷, los franceses estaban interesados en un tercio de los retornos que

13.- AN, AE BI 214, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 3/10/1700.

14.- AN, AE BI 215, f° 82v-83; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 7/4/1704.

15.- AN, Marine B7 212, f° 16; De La Lande Magon a Pontchartrain, Saint Malo, 8/6/1687.

16.- AGI, Charcas 127; Contratación 2428.

17.- Con seguridad debe tratarse de los navíos de la primera licencia otorgada a Carlos Gallo Serna zarpados en 1698 (AGI, Charcas 298, Real Cédula de 8 de mayo de 1702). Salidos de Buenos Aires en julio de 1703, llegó a destino uno solo en enero de 1704 (AGI, Charcas 288, Real Cédula del 3-12-1704), con una carga estimada en alrededor de 900 000 pesos (de los cuales sólo venían registradas 500 000), 19 000 cueros (unos 110 770 pesos) y una importante remesa de lana de vicuña (AN, Marine B7 231, D'Aubenton a Pontchartrain, Madrid, 28/2/1704). Los otros dos navíos -la capitana y el patache- entraron de arribada en Río de Janeiro (09-1703) cuando aún no se habían abierto las hostilidades entre Portugal y

11.- AN, Marine B7 228, f° 293 v- 294; Carta de D'Aubenton a Pontchartrain, Madrid, 20/5/1703.

12.- Por ejemplo: AN, Marine B7 209, Mémoire du M. Bellinzany sur le commerce d'Espagne aux Indes, 19/1/1679; AN, Marine B7 499, Idée générale de l'État présent du commerce de la France, et des principaux États de l'Europe, fait à Toulon par M. Burry, 10/8/1694; AN, Marine B7 228, Mémoire sur le Registre de Buenos Aires, fait à Madrid le 20 mai 1703 par M. D'Aubenton de Villebois; AN, Marine B7 469, Mémoire Général des Marchandises qui se commercent en cette ville de Cadix, à Séville, au port de Ste Marie, et à St Lucar tant pour la consommation de ces Provinces que pour embarquer sur les Galions, Les Flottes et les Vaisseaux de Registre qui se dépêchent à différents endroits des Indes, fait par Don Juan de Vizarron, Dn Jean-Baptiste Magon et Don Diego Sarsfield, députés de la nation française, 27/2/1707.

se calculaba serían de cuatro millones de pesos.¹⁸

En febrero de 1704, barcos holandeses obligaron a encallar cerca de Faro al navío de guerra *Nuestra Señora del Carmen*, capitán Bartolomé de Urdinzu. Había salido de Cádiz en febrero de 1700¹⁹ junto con otra embarcación que le servía de patache²⁰ para asistirle en el transporte de hombres y pertrechos a cambio de lo cual se autoriza comerciar a Carlos Gallo Serna²¹. Según el registro de la descarga en Portugal, el navío llevaba 1'600,000 pesos (668,912 en pesos de a 8 y el resto en barras de plata, plata labrada, cajetas, planchas y doblones de oro) y 10,000 cueros²². Según Mirasol «*la voix publique est que ce vaisseau valait plus de deux millions de piastres...*»²³ y los comerciantes franceses de Cádiz, Sevilla y puerto de Santa María tendrían intereses declarables por 1'035,394 pesos y 6 reales²⁴, aunque

España. Sin embargo, como la ruptura se intuía, sus caudales y bienes fueron secuestrados y remitidos a Portugal en la flota de Río de Janeiro que llegó a Lisboa en diciembre de 1705 (AGI Charcas 298, Real Cédula del 16/5/1708). Según una fuente española, se incautaron 1'400,000 pesos y más de 40,000 cueros -aprox. 233 200 pesos- (Biblioteca Nacional, Madrid, Mss 3012, f° 1v). Tendríamos pues, que los retornos registrados de los navíos en cuestión fueron de 2'643,970 pesos. El 27 de enero Mirasol informaba en Buenos Aires estaban cargando para el tornaviaje los navíos zarpados de Cádiz en 1702 (AN, AE BI 215, f° 20, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 27/7/1704) y que corresponden a los de los capitanes Urdinzu e Ibarra de los que hablaremos más adelante. Michel MORINEAU [*Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIIe-XVIIIe siècles)*]; París-Londres, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme-Cambridge University Press, 1985, tableau 50, p. 311] consigna la llegada a Cádiz, el 17 de enero de 1704, de cuatro navíos desde Buenos Aires, asignándoles 6'000,000 de pesos en concepto de retornos; se debe tratar en realidad de una estimación de los cuatro navíos que se esperaban de Buenos Aires una vez entrada la Almiranta de Gallo Serna (Capitana y patache del viaje de Gallo Serna de 1698, *N. S. del Carmen* y *N. S. del Rosario*), aunque las fechas no coinciden plenamente.

- 18.- AN, AE BI 214, Carta de Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 10/10/1701. Un año más tarde, uno de los Magon, establecido en Cádiz, decía “qu'on estime plus de quatre millions de piastres» el retorno de los barcos de Buenos Aires en los cuales “les Français ont bien d'intérêts”. AN, Marine B7 387, f° 387 v, “Extrait de la lettre du Sieur Magon de Cadix à son correspondant à Madrid du 19 novembre 1702”.
- 19.- AN, Marine B7 228, Correspondance à l'arrivée, f° 428.
- 20.- *N. S. del Rosario*, cap. Joseph de Ibarra. Este navío regresaría recién en 1706, fondeando en el puerto de Pasajes.
- 21.- AGI, Charcas 285 y 287.
- 22.- Biblioteca Nacional, Madrid, Mss 3012, f° 72-75, “Certificación y justificación lexitima de lo que venía en el Navío Nuestra Señora de Carmen por Imbentario justificado”.
- 23.- AN, AE BI 215, f° 71, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 23/3/1704.
- 24.- AN, AE BI 215, f° 85-86, “État général des Intérêts que les marchands français de Cadix, Port Ste Marie et Séville avaient sur le vaisseau nommé Notre Dame des Carmes, Capitaine Dn Bartholome de Urdinzu, échoué à la côte de Portugal venant de Buenos Aires...”. Este documento ha sido publicado por Michel Morineau [Pp. cit., pp. 348-350] confundiendo el *Nuestra Señora del Carmen* con alguno de los navíos de la primera licencia de Gallo Serna zarpados de Cádiz en 1698 [MORINEAU, op. cit., p. 347].

reconoce que, dentro de esta cifra, bien pueden contarse caudales pertenecientes a comerciantes españoles y de otras naciones, a quienes los franceses les facilitarían la oportunidad de recuperarlos gracias a la presión que contaba ejercer Versalles sobre los portugueses para que no declarasen por buena la presa y restituyan los caudales pertenecientes a los franceses²⁵.

La Compagnie de Guinée

En virtud del artículo 10° del Contrato del Asiento de Negros firmado entre Felipe V y la Compagnie de Guinée (de la cual uno de los principales accionistas era la corona francesa), la Compagnie obtuvo el derecho de establecer una de sus factorías en Buenos Aires; y por los artículos 11° y 12°, el derecho de internación en el Alto Perú y Chile de los excedentes no absorbidos por el mercado rioplatense²⁶.

La Compagnie de Guinée podía desembarcar formalmente en Buenos Aires entre 500 y 600 “piezas de Indias” por año transportadas hasta en dos navíos sobre un total de 4,800 piezas de Indias que podrían vender anualmente en todos los territorios americanos de la Monarquía durante los diez años de duración del contrato.

Para cumplir con sus obligaciones y teniendo en cuenta que era dificultoso para la Compagnie proveerse directamente de esclavos, el Secretario de Marina francés, Pontchartrain, ideó el establecimiento de sub-contratos con firmas mejor ubicadas dentro del mercado esclavista, pero reservándose la explotación directa de la factoría de Buenos Aires cuyos beneficios se preveían substanciosos²⁷.

En principio, algunas concesiones de la Corona española establecían la posibilidad de otros tipos de actividades comerciales además de la venta de esclavos. En primer lugar, el artículo 23° del contrato concedía a la Compagnie el derecho de vender en Indias los remanentes de las provisiones y de los bienes transportados por los navíos para mantener a los esclavos y a las factorías. Pero la verdadera franquicia que permitía el comercio directo a gran escala, acordada por una Real Cédula de 1704, era la de tener depósitos en los puertos principales entre los que se incluyó a Buenos Aires. Podrían enviar allí los bienes que considerasen necesarios para la trata, como por ejemplo armamentos y municiones, materiales de construcción y de reparación para los navíos y, fundamentalmente, víveres y bienes diversos destinados a la subsistencia de las tripulaciones y de los esclavos.

Si retomamos el tema de los beneficios finales de la trata para la Compagnie de Guinée vemos que Elena Studer afirma que: *...el acceso tan codiciado a Buenos Aires no fue, para la Compañía, fuente de los grandes beneficios que se esperaba. Puede afirmarse que en realidad no hizo, en el gran puerto del Río de la Plata, sino un comercio irregular e insignificante. Solamente el contrabando le procuró algunos*

25.- AN, AE BI 215, f° 83; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 7/4/1704.

26.- El articulado del Tratado de Asiento lo hemos extraído de: Diego Luis Molinari, *La Trata de Negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata* (Buenos Aires, 1944); pp. 463-477.

27.- Scelle; op. cit., v. II, p. 283.

beneficios que debió compartir con otras naves francesas que, mediante el pretexto del asiento, lograron ser admitidas en él.²⁸

Si bien las pérdidas que arrojó la Compañía a sus inversores fueron del orden del 29%²⁹ podemos pensar que se trata de pérdidas que surgen de las cuentas “visibles” de la Compañía, dentro de las cuales entran, por ejemplo, los fondos no provistos o los préstamos no reembolsados por los monarcas-accionistas (Felipe V y Luis XIV poseían cada uno el 25% del paquete accionario), las pérdidas ocasionadas por la coyuntura de guerra o el aumento de los costes (seguros) que seguían el ritmo de las victorias y derrotas de los Borbones. Ello no significa que el Asiento no haya dado beneficios al medio comercial francés. En primer lugar, es necesario recordar que en muchos casos los capitanes de las embarcaciones enviadas por la Compañía decidieron privilegiar sus negocios antes que los de la Compagnie lo que originó algunos procesos en Francia; Elena Studer³⁰ menciona unos cuantos. También podríamos pensar que en las declaraciones de la administración central de París no se podían consignar los beneficios marginales obtenidos por la parte francesa de la Compagnie, dado que ello hubiera exigido dar no pocas explicaciones al Consejo de Indias.

De todas maneras, e independientemente de lo maltrechos que pudieron salir los accionistas, es evidente que el comercio del Río de la Plata era beneficioso para los franceses. En 1711, cuando todo el medio comercial francés tendría que saber que la ruta del Río de la Plata no ofrecía grandes ganancias, el Sieur Jourdan (principal socio de Noël Danycan en la Compagnie des Indes Orientales) propuso a M. de Pontchartrain tomar bajo su control la factoría de Buenos Aires mediante el arreglo de un sub-contrato. Jourdan ofrecía a la Compagnie de Guinée cien mil libras tornesas y el pago de los derechos debidos al Rey de España durante los cuatro años que quedaban del contrato³¹, el Secretario de Marina prefirió que la Compagnie continuase administrando de forma directa esa factoría, lo que confirmaría que las expectativas de beneficios estaban satisfechas, o que, desde el punto de vista de las estrategias generales de la Corona, no era conveniente perder el control directo del acceso a Buenos Aires.

Otro indicio del buen funcionamiento de la ruta de Buenos Aires puede surgir del número de embarcaciones francesas que vemos presentarse en el Río de la Plata con distintos pretextos para realizar operaciones comerciales, en la medida que el número de embarcaciones puede brindar una idea del movimiento comercial. Razones de espacio no nos permiten presentar aquí en detalle estas informaciones, sin embargo, la Tabla 1 presenta un resumen de las mismas. Como se puede observar, en tanto que

podieron, es decir, hasta la aplicación efectiva de las paces de Utrecht, los franceses continuaron enviando hacia el Río de la Plata navíos comerciales con un ritmo que, pensamos, muestra un buen conocimiento de este mercado.

Tabla 1.
Navíos franceses presentes en el Río de la Plata, 1703-1715

Año	C° de Guinea	Com. directo en el Río de la Plata	Com. directo en el Río de la Plata y en el Mar del Sur	Escalas en dir. al Mar del Sur
1703	4			
1704	1			
1705	2			1
1706			2	3
1707	1		1	
1708	4	2	4	2
1709	1			2
1710				1
1711	1	1	1	1
1712	3	1		
1713			3	
1714			2	1
1715	1			

Fuentes : Archivo General de la Nación, Buenos Aires (en adelante AGN), IX-26-2-1, exp. 1, 3, 4, 5, 8 y 9; AGN, IX-42-9-2, exp. 2, AGN, IX-42-9-7, exp. 1, 2 y 3; AGN, XIII-14-1-2; AN, Marine B7 467; AGI, Charcas 224, 225, 248, 294, 298 y 301; AGI, Buenos Aires 341; AGI, Escribanía de Cámara 877-A; AHN, Estado leg. 2312-2. Studer, op. cit. Scelle, op. cit. E. W. Dahlgren; *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan pacifique. T. I: Le commerce de la Mer du Sud jusqu’à la Paix d’Utrecht* (París, 1909). E. W. Dahlgren; “Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)”; en : *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, París, 1907.

Notas : Columna 1 Compagnie de Guinée: se trata de los navíos pertenecientes o fletados por la Compagnie de Guinée y de l’Assiento. Columna 2 Comercio directo en el Río de la Plata: aquí incluimos a las embarcaciones sobre las cuales pudimos concluir que habían sido enviadas a América para realizar ventas exclusivamente en el Río de la Plata. Columna 3 Comercio directo en el Río de la Plata y en el Mar del Sur: se trata de los navíos para los que hemos encontrado informaciones que indican que las mercaderías debían ser comercializadas tanto en el Río de la Plata como en el Mar del Sur. Columna 4 Escalas en dirección del Mar del Sur: son navíos que se contentaron, al menos en apariencia, a solicitar provisiones y/o servicios en sus viajes de ida o de vuelta del Mar del Sur.

28.- Elena F. S. de Studer; *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII* (Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica, 1984) [1° ed. en 1958]; pp. 125-126.

29.- Léon Vignols, “El asiento francés (1701-1713) e inglés (1711-1750) y el comercio franco-español desde 1700 hasta 1730. Con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos”; en: *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. V., Madrid, 1928, p. 270-271.

30.- Studer, op. cit., pp. 113-128

31.- Scelle, op. cit., v. II, p. 284.

El comercio directo francés

El comercio directo francés en el Río de la Plata presenta, en principio, las mismas características generales que el que realizaban por el Mar del Sur y que fuera estudiado por Carlos Malamud. Sin embargo, poseía ciertas particularidades que pueden completar el cuadro.

Los comerciantes franceses debieron tener en cuenta la presencia portuguesa en el Río de la Plata, aún durante los períodos en que los españoles lograron expulsarlos de la Colonia del Sacramento. Se puede reconocer tanto colaboración como competencia entre portugueses y franceses (del mismo modo que entre los primeros y los ingleses para períodos posteriores al tratado aquí) y todo se reducía, como de costumbre, a las condiciones específicas de cada situación y el establecimiento de buenos acuerdos; exactamente igual que en los territorios de la Monarquía Española.

Hasta que los portugueses se pasaron al bando del archiduque Carlos (1704) los franceses estaban en buenos tratos con las autoridades y su presencia comercial en Lisboa no era para nada despreciable (aunque ésta era, por cierto, más modesta que la inglesa). Evidentemente, los franceses también quisieron obtener su parte de los beneficios que reportaba la existencia de la Colonia del Sacramento bajo control luso. En 1691 el Abbé d'Esneval, embajador francés en Lisboa (1688-1692), recibió instrucciones para intentar convencer a los portugueses en dejarlos participar del tráfico de Sacramento, el argumento de peso sería que la aduana de Lisboa percibiría sumas importantes por los derechos que pagarían las mercaderías francesas con destino a Buenos Aires³².

En marzo de 1693, el Abbé d'Estrées, nuevo embajador (1692-1697) informaba desde Lisboa que

*Un des meilleurs commerces que les portugais pourraient faire serait à Buenos Ayres. Les italiens et les français en conviennent et les portugais sont si jaloux, qu'il y a des défenses très expresses au gouverneur de l'Isle St Gabriel [Colônia do Sacramento, d'éviter] qu'aucun navire étranger mouille de côté là pour y trafiquer. Cependant les portugais n'y vont point et il n'y a qu'un de nos français, qui, selon toutes les apparences, est de moitié avec le gouverneur de St Gabriel lequel sache ce que c'est ce commerce. Les Malouins y sont autre fois envoyé, et voudraient bien pouvoir ou s'y établir, ou trouver moyen d'y trafiquer.*³³

Unos meses más tarde decía que había llegado la flota de Río de Janeiro sin traer noticia alguna de Buenos Aires, *Il a longtemps que la flotte de Buenos Ayres n'a tant tardé et cela a causé quelque préjudice au commerce que les français font furtivement en ce pays là car on a été encore obligé de laisser leurs marchandises destinées pour cet endroit à Rio de Janeiro où Elles demeurent sans leur rien rapporter.*³⁴

Cuando la Colonia estuvo en manos españolas (1705-1716), Río de Janeiro o

las islas -en particular Santa Catalina- eran escala habitual de los navíos del comercio directo que se dirigían tanto al Mar del Sur como a Buenos Aires, y ello a pesar de la guerra. Por ejemplo, entre los papeles traducidos provenientes de *L'Hirondelle* figura una suerte de memoria o diario de navegación del capitán (Eduardo Blanco) en el que se lee: *Al propósito de no perder más tiempo de continuar la derrota para el Río de la Plata según órdenes de los Señores Platerrose [Planterroux] Hermanos, armadores principales de la dicha fragata La Golondrina y tanto mas cuanto la orden que se me había dado para la Isla Santa Cathalina no era mas que de un rendezvous [sic] para entretener el tiempo y no como paraje para negociar... fecho a bordo de La Golondrina en 2 de octubre de 1714.*³⁵

Un año antes, en 1713, al solicitar le sea reconocido el derecho de arribada, Pierre Moirrie, capitán de *La Dorada* explicaba que habiendo zarpado de Bayona en diciembre de 1712 con patente de corso para las costas de Guinea y Brasil, una rotura del bauprés le obligó a entrar en Pasajes para nuevamente acostar en catástrofe en Cádiz en enero de 1713 (rotura del timón). Entre abril y septiembre de 1713 recorrió las costas del Brasil donde sólo pudo vender por hasta 800 pesos, ya que había allí diez navíos franceses que entraron y salieron en diferentes oportunidades, algunos de los cuales, como *La Madeleine*, *L'Hirondelle*, *L'Aurore* o el *San Juan Baptista* los hemos encontrado también en Buenos Aires. Cuando se disponía a regresar a Francia, se le rompió el mástil mayor, poniendo entonces proa al puerto aliado más cercano, Buenos Aires, donde fondeó el 15 de noviembre.³⁶ Si recordamos que Pierre Moirrie afirma que las embarcaciones entraron y salieron en distintas oportunidades, podemos preguntarnos si los navíos franceses, además de aportar bienes europeos, no participarían en el comercio de bienes americanos entre Brasil y el Río de la Plata antes de que los portugueses recuperasen la Colonia en 1716.

Entrando en la mecánica de estas arribadas, el primer paso era lograr que fuese reconocido el derecho.³⁷ En diciembre de 1711 llegó al Río de la Plata el navío francés *El Tritón*, capitán Joseph Masse³⁸. Según el capitán Masse, había zarpado de Port-Louis en febrero de 1711 con destino en Marcaren en oriente; se vio obligado a realizar una primera arribada en un puerto cercano en tres leguas de Bilbao (mayo

35.- AGI, Charcas 341, Autos del comiso de la fragata *La Golondrina* [*L'Hirondelle*], 1714.

36.- AGI, escribanía de Cámara 877 A. Copia de los autos del comiso del queche *La Dorada*.

37.- La historia más descabellada de todas las que hemos leído es la que sostuvo por el capitán Bertrand-Joseph Hardouin de *La Bien-aimée* que en 1713 decía que, aunque su objetivo al partir de Saint Malo en diciembre de 1712 era ir a Irlanda por el Cabo de Hornos, los vientos y otras calamidades los llevaron al Río de la Plata. En esta oportunidad las autoridades no reconocieron el derecho de arribada, no a causa de la historia, sino seguramente como consecuencia de la mala capacidad negociadora del capitán Hardouin. Citado por E. W. Dahlgren "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)"; en: *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, París, 1907, pp. 84-85.

38.- AGN, IX-42-9-6 exp. 2. 1711

32.- Idem, ibídem, II-112

33.- AN, AE BI 649, f° 70-71; L'Abbé d'Estrées a Pontchartrain, Lisboa, 31/3/1693.

34.- AN, AE BI 649, f° 178-179, Carta de l'Abbé d'Estrées, Lisboa, 29/9/1693.

1711) y en julio debió buscar refugio en La Coruña ya que era perseguido por un corsario. Una vez reemprendido el viaje hacia Oriente los vientos lo empujaron hacia las costas del Brasil (fines de noviembre) y habiendo retomado su camino una vez más, el capitán notó que se habían quedado sin provisiones. Naturalmente, en virtud de la alianza que existía entre Francia y España, decidió poner proa hacia Buenos Aires.

En otras oportunidades las causas parecían a todas luces justas y reales, aunque pequeños detalles nos hacen dudar. En octubre de 1706 pedían asilo los navíos franceses *San Francisco* y *El Patriarca* y la corbeta *La Ave* (o *El Pájaro*) que para servir de patache habían comprado en Canarias. De estos navíos uno había perdido la arboladura en una tormenta y los tripulantes de otro presentaban síntomas de escorbuto, razones por las cuales, en vez de seguir viaje hacia las costas de China pasando por el Mar del Sur, se dirigieron al Río de la Plata³⁹.

Ahora bien, lo curioso de este caso es que estos tres navíos llegaron al Río de la Plata con una carta del Gobernador de Canarias, Agustín de Robles quien era un antiguo Gobernador de Buenos Aires⁴⁰, dirigida a Alonso Juan de Valdez e Inclán -el entonces gobernador- y en la cual, en los términos más amigables le pide “favorezca en todo lo que pueda” a los capitanes franceses⁴¹. Carta curiosa destinada al gobernador de Buenos Aires transportada en unos navíos con destino en la China y con parte de la carga consignada a Louis Haÿs, director de la factoría del Asiento en Buenos Aires. Más notable es esto si tomamos nota de que en enero de 1708, los navíos *l’Espérance* y *l’Isabelle*, también de arribada, llevaban carta de Agustín de Robles.⁴² Evidentemente, estas cartas podrían revelar poco más que una previsión en caso de que las embarcaciones tuviesen que entrar de arribada en Buenos Aires, pero el que parte de la carga estuviese consignada al director del Asiento, o la rocambolesca historia de

39.- AGI, Charcas 298 y Buenos Aires 341.

40.- Don Agustín de Robles fue gobernador de Buenos Aires entre 1691 y 1700, para pasar luego a serlo de Canarias (1702-1710) y de Cádiz (1710-?), lugar este último donde le perdemos el rastro.

41.- “Señor mío y mi amigo: Desde que salí de ese puerto no he perdido ocasión de escribir a VS deseando muy buenas nuevas de su salud, y muchas ocasiones de su servicio, pues en todas me he dilatado contando a VS mis tragedias, en esta sólo trato de suplicarle con el mayor encarecimiento, favorezca en quanto le sea posible a Monsieur de la Tolleta de Escasseaux, y á su Primo Monsieur Darquistade, que passan con Licencia de Su Magestad a la Mar del Sur, y me los recomienda mucho el señor Embaxador de Francia, y espero de la Vizarría de VS y de la merced que me hace, han de experimentar estos cavalleros toda la gracia y agasajo que se deven prometer en quanto se les pueda ofrecer, y hubieren menester; que Yo aseguro sabrán merecerselo a VS como Yo solicitar muchas veces de su servicio, en que se acredite mi estimación, Guarde Dios a VS muchos años como deseo, Laguna de Tenerife, y julio veynte y dos, de mill setecientos y seys”. AGI, Charcas, 298, Testimonio de Autos sobre la arribada de los navíos *San Francisco* y *El Patriarca*.

42.- Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN), Estado, leg. 2312 (2). Extracto del fiscal sobre los ilícitos comercios... En este caso, la excusa de la carta es anunciar el nacimiento del Príncipe de Asturias.

l’Espérance y de *l’Isabelle* que veremos más adelante, revelan también una intención concreta de realizar negocios en Buenos Aires, aún cuando el objetivo último pudiera ser pasar al Mar del Sur.

Una vez expuesta la historia, era el turno de las autoridades de reconocer o no la arribada. Por regla general el Gobernador no actuaba solo en estos casos sino por medio de una Junta de Real Hacienda en la que con los dos Oficiales Reales analizaba la solicitud. Se ordenaba a algún práctico, carpintero o médico (o a los tres al mismo tiempo según fueran las causas de arribada expuestas) corroborasen la veracidad de lo afirmado por el capitán y si todo era aceptable, por medio de un Acuerdo de Real Hacienda se fijaban las condiciones bajo las cuales se daba asilo al navío.

Dentro de lo solicitado por el capitán figuraba siempre, y como es lógico en el caso de una arribada, la provisión de bienes (alimentos, piezas de recambio) y servicios (trabajos de reparación, alojamiento) que proponía pagar con mercaderías o con lo producido de unas pocas ‘bagatelas’ que pedía le dejasen vender para hacer frente a las obligaciones que iría acumulando.

En principio a esto se respondía que no, que el capitán debería pagar en metálico, pero salvo raras excepciones se autorizaba finalmente la venta de las *bagatelas* -ante la penuria de tal o cual producto- lo que era el principio de la paulatina descarga de todo lo que llevaba el navío y el inicio de la carga de los deseados metales. Obviamente, desde la llegada al puerto hasta la salida era fundamental establecer arreglos con las autoridades de Buenos Aires.

En cuanto a la llegada y al reconocimiento del derecho de arribada, el caso más sonado -ya que culminó con la deposición del gobernador y con una Visita- es el de las arribadas de los navíos *l’Espérance* y *l’Isabelle* (1708) que entraron al Río de la Plata casi al mismo tiempo que el navío *El Atlas* de la Compagnie de Guinée. Este navío transportaba a Buenos Aires con licencia del Felipe V mercaderías por hasta 100 000 pesos a precios de España. Como pasajeros llevaba al nuevo gobernador, Manuel de Velazco y Tejada (1708-1712), su familia y cortejo, transportados gratuitamente. Una vez que Velazco estuvo en posesión de su cargo, exigió al capitán Le Roux, del *Atlas*, 50 000 pesos para él y 6 000 para los Oficiales Reales a cambio del permiso de descarga y venta de las mercaderías y de la promesa de no conceder un permiso similar a los barcos que estaban solicitando la arribada. Según la posterior denuncia de los Directores de la Compagnie, cuando Velazco y los Oficiales Reales tuvieron el dinero, concedieron la arribada a *l’Espérance* y *l’Isabelle* permitiendo que las mercaderías de estos navíos se comercializaran de manera preferente a cambio de 45,000 pesos que les entregaron sus capitanes⁴³.

En no pocas oportunidades, la arribada culminaba con el comiso de la carga y su venta en subasta pública. En principio podía tratarse de un comiso concertado de parte

43.- Studer, op. cit.; pp. 122-123 y José Torre Revello, “Los gobernadores de Buenos Aires (1617-1777)”; en: Academia Nacional de la Historia (Argentina), *Historia de la Nación Argentina* (Buenos Aires, 1939); T. III, pp. 355-356.

de las mercaderías transportadas lo que permitiría la circulación del resto, casos difíciles de diferenciar de los verdaderos comisos fruto del celo de las autoridades porteñas.

El 20 de noviembre de 1713 el visitador de la gobernación de Buenos Aires, Juan Joseph de Mutiloa y Andueza, ordenaba el comiso del navío *La Dorada*⁴⁴ del que ya hablamos antes. Entre julio y agosto del año siguiente se realizó la subasta, resultando que el navío (un queche de 130 toneladas) fue comprado por Juan de Narbona y la totalidad de la carga incautada se vendió en 36,876 pesos 2 reales al capitán Domingo de Acasusso quién había sido uno de los Oficiales Reales actuantes en el comiso⁴⁵. Sin que los documentos lo afirmen, es lógico pensar que Acasusso pagaría una parte de su deuda con el fisco por la compra de las mercaderías con su parte en el producido del comiso ya que actuó en él⁴⁶.

Algunos años más tarde, en 1717, el mismo Mutiloa (su visita duró de 1712 a 1719) procesó a Acasusso levantándole cargos por haber introducido las mercaderías a Potosí, cosa que estaba prohibida y de la cual Acasusso no podía alegar ignorancia por el hecho de haber sido Oficial Real. También le acusaba de haber fletado para esas mercaderías 47 carretas, cuando según las facturas bastaban 37, confirmándose la existencia de mercaderías ilegales por el hecho de haberse registrado ventas durante el viaje (en Santiago del Estero y en Jujuy) y que al llegar a Potosí tenía casi las mismas cantidades de mercaderías que las correspondientes al comiso.⁴⁷

Todas estas informaciones muestran que, además de las embarcaciones destinadas al Mar del Sur y las de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento, se hicieron presentes en el Río de la Plata embarcaciones fletadas por particulares o compañías comerciales con el objeto de realizar operaciones de comercio directo en el Río de la Plata.

Para acercarnos a los posibles beneficios que podrían aportar estas operaciones contamos con una estimación costo/beneficio de 1706. En ese año la Compagnie des Indes Orientales, con Noël Danycan, Sieur de l'Épine a la cabeza, proyectaba enviar tres navíos a Buenos Aires. Según los cálculos de los armadores, la operación se saldaría en 12 meses y, una vez despejados todos los gastos (valor de la carga, armado de los navíos, intereses de préstamos a riesgo marítimo, salarios de la marinería), quedaría para la Compagnie un beneficio neto de 1 179 939 libras tornesas⁴⁸ (unos

44.- AGI, Escribanía de Cámara 877 A; AGI, Charcas 224 y AGN, IX-42-9-5.

45.- Tesorero de la Real Hacienda entre abril de 1712 y junio de 1714. Sustituido por Sebastián Delgado.

46.- Según la Ley 11, Título 17, Libro VIII de la Recopilación de Leyes de Indias, de todo caudal procedente del remate de bienes comisados se sacarían los reales derechos de alcabala y almojarifazgo, los costes causados hasta la venta y entrega de las mercaderías, las costas del proceso y de las copias a remitir al Consejo de Indias. Con el resto del caudal se deberían hacer 18 partes de las cuales se sacarían 3 (1/6) destinadas a los ministros y funcionarios participantes; de las 15 restantes se destinarían 9 (1/3) a los apresores o denunciadores y el resto a la Real Hacienda.

47.- AGN, IX-42-9-7.

48.- AN, Marine B7 504; f° 14; Montant de la cargaison des trois vaisseaux de la Compagnie

325,500 pesos⁴⁹) producto de la venta de la carga y sobre las ganancias de las ventas de los cueros en Francia, lo que equivale a un 74,79% de la inversión y que quizás fuese mayor⁵⁰. Al tomar conocimiento de este proyecto, M. des Hauguais, representante ante la Compagnie de Guinée de los intereses de la Corona francesa, envió a M. de Pontchartrain una serie de objeciones⁵¹ y la contra-propuesta de desviar los navíos hacia Veracruz.

Por su parte, la Compagnie des Indes Orientales decidió no cambiar la ruta preestablecida sino sólo tomar algunas precauciones para asegurar su inversión⁵². Se decidió que los navíos regresarían inmediatamente a Francia si las ventas en Buenos Aires producían una buena cantidad en cueros y un beneficio líquido de 1'500,000 a 1'600,000 pesos. De no producirse esto, los capitanes deberían buscar la manera de alcanzar estos objetivos, ya sea siguiendo viaje hacia las Indias Orientales por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, o pasando al Mar del Sur.

A pesar de que no pudimos confirmar la partida de estos navíos en particular⁵³,

des Indes Orientales pour Buenos Aires...

49.- En este caso tomamos la tasa de conversión de monedas indicada en la fuente: 1 peso de a 8 igual a 3 libras 12 sueldos 6 denarios.

50.- Este 74,79% resulta escaso en comparación al 100 o 150% de beneficio del que se suele hablar. Para redimensionarlo habría que tener en cuenta que el riesgo corrido por los armadores, al menos en este caso en concreto, fue mínimo ya que toda la inversión se realizó por medio de préstamos *à la grosse aventure* (se tomaron 800,000 libras tornesas para la carga y 100,000 para víveres y armamentos con un interés del 5%) en tanto que los salarios de los 600 hombres a bordo (237,600 libras tornesas) recién serían pagados al regresar. Es decir, que si en el peor de los casos se perdían las naves con carga y equipaje, la Compañía sólo perdería el valor de las naves (las cuales suponemos serían de su propiedad). También debemos tener en cuenta en este cálculo que, por razones de índole fiscal, los armadores no tenían interés en informar al secretario de Marina sobre sus verdaderas expectativas en cuanto se refiere a los retornos.

51.- Los argumentos de M. des Hauguais pueden ser resumidos como sigue: 1° Que el entonces Gobernador de Buenos Aires tenía puestos sus intereses en los Navíos de Registro, y que por ello impediría todo otro tipo de comercio. 2° Que al ser numerosas las embarcaciones francesas que estaban en esos momentos en el Mar del Sur, los comerciantes peruanos no comprarían las mercaderías entradas por el puerto de Buenos Aires. 3° Que el beneficio máximo a sacar en Buenos Aires sobre la venta de las mercaderías era menor que el del Mar del Sur y que el mercado rioplatense se saturaría con unos 75 000 pesos en mercancías. 4° Que una de las ventajas de esta ruta era el comercio de cueros en Europa, el cual reportaba una ganancia del 500%, pero que aún si el beneficio era tan importante, la capacidad de carga de los navíos disponible para este rubro y la cantidad de cueros que se debían comerciar para tornar al viaje redituable eran incompatibles. AN, Marine B7 504; des Hauguais a Pontchartrain, 24/3/1706 y 29/3/1706.

52.- AN, Marine B7 504; Dans l'assemblée tenue chez M. Daguesseau le Vendredi 26 mars 1706.

53.- Al menos dos de estos navíos podrían ser *l'Espérance* y *l'Isabelle* llegados al Río de la Plata en 1708.

tenemos datos seguros sobre la acción de esta Compañía en el Río de la Plata⁵⁴. Suponiendo que la intención de des Hauguais era impedir que la Compagnie des Indes Orientales comerciase en el Mar del Sur; en este caso nos hallaríamos ante lo descrito por Malamud en torno a las compañías comerciales y sus intereses en esa ruta⁵⁵. El desvío hacia el Mar del Sur era la peor solución que podría obtener des Hauguais, ya que los navíos podrían presentarse de todas maneras en el Río de la Plata. Todo esto nos permite intentar de ver más de cerca cuál podría ser el lugar del Río de la Plata dentro de los juegos de intereses franceses.

El Río de la Plata dentro de las estrategias comerciales francesas: un lugar entre otros

En primer lugar, es necesario tener en cuenta que la Compagnie de Guinée negoció y obtuvo que le fuese abierto el puerto de Buenos Aires y sus directores intentarían defender su única vía de acceso al comercio peruano (el Mar del Sur les estaba prohibido). Una táctica podría haber sido intentar alejar del Río de la Plata, de una manera negociada, las embarcaciones intrusas. Así, al seguir las estadas de los navíos franceses en el Río de la Plata, hemos visto que en varias oportunidades los directores del Asiento en Buenos Aires pagan en efectivo los bastimentos que solicitan los navíos de arribada, evitando así la negociada venta de ‘bagatelas’ que, en realidad, solía ocultar otros tratos. Ello podría deberse a instrucciones recibidas desde París a tal efecto o a la conclusión de algún arreglo con los capitanes de las embarcaciones. Dado que la acción de los directores de la factoría se realizaba de manera abierta (servían oficialmente de intermediarios entre los capitanes y las autoridades españolas, figuran en los registros de las Cajas Reales ingresando las sumas correspondientes a los derechos de venta y salida de las mercaderías, etc.), creemos que se trataba de la primera opción. De esta manera, la colaboración en la pronta salida del Río de la Plata de los navíos que no pertenecían a la Compagnie, nos estaría hablando de un intento de repartición de esferas de influencia.

Sin embargo, y como vimos, no pocos capitanes intentaron y lograron comerciar en el Río de la Plata, con lo cual ese intento de repartición de esferas no parece haber sido del todo exitoso y vemos que los refractarios son quienes no tenían intenciones de pasar al Mar del Sur. Ante esta realidad, sólo les quedaba a los directores de la Compagnie de Guinée intentar dificultar la salida de otros navíos desde puertos franceses hacia el Río de la Plata⁵⁶, denunciar a sus competidores ante la corona española⁵⁷, o colaborar con las autoridades de Buenos Aires cuando la oportunidad de

perjudicar a los intrusos se presentaba⁵⁸.

Si pensamos solamente en el comercio directo, debemos comparar los 120 navíos franceses que Carlos Malamud registra en el Mar del Sur entre 1703 y 1717⁵⁹ con los 4 que pudimos identificar como expedidos para comerciar exclusivamente en el Río de la Plata, debemos concluir la marginalidad de esta ruta dentro de los intereses comerciales franceses relacionados con el comercio directo. Esta marginalidad -desde el punto de vista de la cantidad de navíos- sigue en pie si tomamos la totalidad de navíos franceses que hemos encontrado realizando operaciones comerciales en el Río de la Plata, incluidos los de la Compagnie de Guinée y los que intentaron infructuosamente pasar al Mar del Sur.

Sin embargo, asistimos a luchas sordas –y pequeñas, desde el punto de vista del conjunto de negocios franceses en la América española- luchas por controlar el mercado rioplatense. Haciendo una comparación grosera pero representativa, creemos que dentro de las estrategias de la corona francesa para sacar el mejor partido de su alianza con España, el comercio de las compañías privilegiadas era el *comercio legal* de Francia con la América española⁶⁰, aún si para los españoles todo lo que escapaba a las actividades permitidas a la compañía esclavista y los actos de comercio de las otras compañías (como la del Mar del Sur) no era otra cosa que contrabando. Por otro lado, vemos aparecer en Buenos Aires embarcaciones pertenecientes a otras compañías con territorio asignado en otro sitio (Compagnie de la Chine, des Indes Orientales) o a armadores particulares a los que podemos considerar, en cuanto toca al comercio en el Río de la Plata, como excluidos del favor oficial en forma permanente o, al menos, circunstancial desde el momento que su accionar perjudicaba los intereses de la Corona en las compañías a las que se les había adjudicado esa ruta. De esta manera, tendríamos algo así como un contrabando dentro del contrabando (desde el punto de vista español) cuyo objetivo habría sido desviar los metales chilenos y altoperuanos de los cofres de las grandes compañías hacia aquellos de las más pequeñas o menos poderosas o de armadores particulares.

para comerciar mercaderías por hasta 100 000 pesos a precios de España, sus representantes en Madrid denunciaban que había salido de un puerto francés un navío con destino en Buenos Aires (aunque sus patentes decían que iba a las islas francesas de América) y solicitaban autorización para apresarlo lo mismo que a cualquier otro navío que hallaren y no tuviese licencia.

58.- AGI, Charcas 224 y AGN, IX-42-9-6. En diciembre de 1711 cuando se produjo la arribada de *El Tritón*, uno de los factores de la Compagnie en Buenos Aires, Louis Cammet, denunció las actividades ilícitas de este navío, provocando el comiso de su carga y la venta en subasta pública.

59.- Malamud, op. cit.; cuadro 2.2; p. 62.

60.- Luis XIV tenía el 25% de las acciones de la Compagnie de la Mer du Sud y de la de Guinée; tanto una como otra disfrutaron de todo el apoyo diplomático necesario para poder llevar adelante sus operaciones; M. de Pontchartrain, Ministro Secretario de Estado de Luis XIV fue el primer Director de la Compagnie de la Mer du Sud; etcétera.

54.- Pertenecían a esta Compañía de una manera segura los navíos *El Falmuth* (1706), *El Tritón* (1711), *La Madeleine* (1713), y *San Francisco* (1714).

55.- Malamud, op. cit., pp. 67-75.

56.- Como en el caso del proyecto de fletamento de tres navíos visto páginas antes.

57.- AGI, Charcas 294. Al tiempo de la salida desde La Rochelle del navío francés *El Atlas* (fines 1707), perteneciente a la Compagnie de Guinée y que se dirigía a Buenos Aires con licencia

Evidentemente, y de manera independiente de la vía empleada, todos los retornos en metales se encaminaban hacia Francia sin siquiera pasar por España, lo que agrega un tercer factor de competencia entre los comerciantes franceses: la colonia francesa de Andalucía que tenía sus intereses puestos en el comercio legal español. Al revisar los papeles del Archivo de la Marina de Francia nos topamos con bastantes denuncias y reclamos elevados por miembros de esta comunidad con respecto al comercio directo que sus connacionales realizaban en Buenos Aires y en el Mar del Sur.

Aún teniendo en cuenta que a la corona francesa podía estar interesada en la prosperidad de sus súbditos instalados en España (porque muchas de las casas comerciales eran dependencias de firmas con centrales en Francia o por la percepción del derecho de Consulado), tenemos la impresión de que esas quejas eran oídas más atentamente cuando el comercio directo perjudicaba los intereses que la Corona tenía puestos en la Compagnie de Guinée. En 1703, el agente general de negocios francés en Madrid, D'Aubenton, denunciaba que dos navíos "*extrêmement chargés*" estaban prestos a partir desde La Rochelle hacia Buenos Aires. D'Aubenton precisaba que estos navíos perjudicarían a los franceses de Andalucía y a la Compagnie de Guinée ocupada en ese momento en conseguir por el intermedio de un testafarro un Navío de Registro para Buenos Aires. Al margen de este documento hay una nota de puño y letra de Pontchartrain que dice "verificar e impedir". Por otra parte, cuando se trata de quejas formales de la corte española sobre los ilícitos de la Compagnie de Guinée o sobre el comercio del Mar del Sur, no hemos hallado nada parecido.

Así, vemos como los distintos espacios americanos se veían asignar papeles cambiantes en función de las coyunturas, por momentos se piensa en una conquista militar del sitio que es percibido como la única puerta de entrada hacia un mercado, por momentos se despliegan estrategias que combinan el comercio directo apoyado por el Estado (Mar del Sur) y el comercio de las compañías privilegiadas dentro del cual no es posible distinguir en todos los casos dónde se terminan las actividades legales autorizadas por España y dónde comienza el contrabando. El objetivo general no cambia: hacer llegar a Francia la mayor cantidad posible de metales americanos. Correspondía a los responsables políticos del reino encontrar un equilibrio entre este objetivo y las imposiciones de la alianza española luego de la aceptación de la herencia de Carlos II y, al parecer, optaron por simular proteger los intereses españoles mediante la persecución, al menos aparente, de las actividades ilegales de los franceses allí donde esta nación tenía un acceso legal que brindaba una cobertura a otros negocios. Pero en otros sitios, como el Mar del Sur, donde España jamás aceptó ni siquiera la idea de entreabrir la puerta, Francia apoyó tanto como pudo las actividades de los "Señores de Saint Malo" y otros hombres de negocios que ignoraban las prohibiciones comerciales.

En los acuerdos que dieron fin a la Guerra de Sucesión, los ingleses impusieron sus condiciones lo que significó el fin del comercio directo francés. Los acuerdos firmados en Utrecht en 1713 cambiaron radicalmente la situación y, de allí en más, los

franceses debieron replegarse a su ya histórica buena posición dentro del sistema legal español, cediendo a los ingleses el lugar de "primeros contrabandistas en las Indias"; pero lo que conservaron no era poca cosa.

“De la otra costa”: comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)

Jorge León Sáenz*

1. Antecedentes

El tema del comercio exterior es uno de los que más ha llamado la atención de historiadores económicos, tanto por la importancia de este comercio, como por la relativa disponibilidad de datos fiscales (impuestos) que permiten cuantificar las magnitudes de dicho intercambio comercial. Un segundo elemento que ha contribuido al estudio del comercio exterior, ha sido la existencia de información sobre movimientos de naves de un puerto a otro.

El comercio exterior de los países que formaron parte del imperio español en los siglos XVI a XIX, ha sido sujeto de numerosos y profundos estudios.¹ La mayor intensidad de las relaciones económicas y comerciales durante los tres siglos de dominación española se manifestó entre países y puertos vinculados al Océano Atlántico, razón por la cual se ha centrado sobre éste la mayoría del interés por el movimiento comercial y marítimo.

En contraste, el comercio marítimo por el Océano Pacífico ha sido menos estudiado. Ello se debe en parte a que dicho comercio estaba muy vinculado al comercio Atlántico, ya que los metales preciosos exportados por países de la cuenca del Pacífico, entraron al circuito comercial mundial durante los siglos XVI y XVII, a través de los puertos americanos del Caribe y Atlántico, y no se transportaban directamente desde los puertos americanos del Pacífico. Igualmente, los bienes manufacturados y

*.- Miembro del Centro de Investigaciones Históricas de América Central CIHAC-UCR y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección Costa Rica. Trabajo presentado al II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, 10-11 setiembre 1998. Esta presentación constituye un avance del Proyecto de Investigación 806-97-284 de la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica, adscrito al Centro de Investigaciones Históricas de América Central.

1.- Citando sólo algunos: C. H. Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Hapsburgos* (México, 1984); P. H. Chanau, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)* (Paris, 1955-60); A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)* (Sevilla, 1976); J.R. Fisher, *Relaciones Económicas entre España y América hasta la Independencia* (Madrid, 1992).

otros que suplía España y Europa a América, seguían las rutas a puertos del Caribe, de donde eran trasladados por tierra a los mercados de Nueva España y Nueva Granada, o transbordados en Panamá a los puertos americanos del Pacífico, principalmente al Callao, puerto de entrada del Perú.

El mayor interés en los diferentes estudios sobre comercio exterior se ha dirigido, con razón, a identificar y analizar los principales flujos comerciales, que comprendieron el intercambio de metales preciosos por productos manufacturados, tanto europeos como asiáticos.

Menor atención se ha prestado, hasta tiempos recientes, a analizar el comercio colonial intraregional, es decir, el realizado para el intercambio de bienes de uso cotidiano entre los países que formaron el imperio español en América.² También son poco conocidos los cambios introducidos al sistema comercial de estos países del Pacífico, como resultado de su independencia de España a partir de la segunda década del siglo XIX.

Con la independencia, el comercio de América, antes controlado en su mayoría por España, no quedó bajo el control de comerciantes de la región, sino que pasó a ser dominado por otras potencias extranjeras, especialmente Gran Bretaña, que era el principal país comercial a inicios del siglo XIX. El dominio inglés a nivel mundial obtenido a partir de la segunda mitad del siglo XVIII sobre la navegación, la manufactura, y las finanzas, permitió a los británicos sustituir fácilmente en América al antiguo sistema comercial español, y controlar el comercio con esta región del mundo durante el siglo XIX.

Sin embargo, cómo acontecieron los cambios y quiénes fueron los actores de los mismos, es decir los comerciantes y empresarios marítimos criollos y españoles que gestaron el comercio durante la época colonial, y quiénes los sustituyeron progresivamente al avanzar la época republicana, son aspectos que comienzan a recibir mayor atención, como lo demuestra la publicación reciente de estudios sobre aspectos importantes del comercio por el Pacífico.

Estos trabajos deberán ser complementados con estudios similares para otros países de la región y eventualmente analizados en conjunto, para obtener una visión integral de la evolución del comercio intraregional.³

Aunque no tuvo la magnitud del comercio transatlántico, el comercio marítimo

- 2.- Existen trabajos para periodos específicos como: W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954), para el siglo XVI; E. Arcila Farías, *Comercio entre México y Venezuela en los Siglos XVI y XVII* (México, 1975) para los siglos XVII y XVIII; y para el final de la época colonial, J. Von Grafenstein, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808* (México, 1997).
- 3.- Atinentes al caso del comercio por el Pacífico: C. Mazzeo, *El Comercio Libre en el Perú. Las estrategias comerciales de un comerciante criollo. José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815* (Lima 1994); M. Suárez, *Comercio y Fraude en el Perú Colonial* (Lima, 1995); R. Naylor, *Influencia Británica en el Comercio Centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)* (Antigua Guatemala, 1988).

en el Pacífico, entre Centro y Sudamérica, en el período 1700-1850, muestra ciertas características que son de interés investigar. Primero, los países de esta región formaron parte de una unidad política bajo el imperio español y aunque luego se separaron, siguieron patrones de desarrollo social y económico similares.

La región del Pacífico comprende desde el Golfo de California en el Norte hasta Concepción en Chile al Sur, y puede tratarse como una unidad geográfica que cubre una extensa longitud de 4,000 millas náuticas. Su centro geográfico puede situarse aproximadamente en el puerto de Panamá. A pesar de su extensión, el Océano Pacífico unió y facilitó el desarrollo del comercio entre los países que bordean sus costas.

En términos de población total, la América Española creció de unos 8.5 millones de habitantes en 1700, a unos 13.5 millones en 1800 y a 26 millones en 1850. No se cuenta con información similar para la población en esas épocas de la región del Pacífico que comprende desde Centroamérica (se excluye Nueva España, porque su comercio estaba orientado casi exclusivamente al Atlántico) hasta Chile, pero en 1800 su población estimada era de unos 5 millones y para 1850, prácticamente se había duplicado a unos 10 millones de habitantes.

El crecimiento de población y la existencia de complementariedades económicas en la demanda de los países de la vertiente del Pacífico, debió llevar a un mercado regional en aumento y a un crecimiento del comercio intraregional. Los productos de intercambio regional (ver sección 3.3) fueron especialmente textiles y ropa, bebidas, alimentos y algunos insumos para las industrias de navegación, textiles y vino. Tal intercambio regional dependía de las actividades de comerciantes y empresarios navieros. El número de estos que se dedicaron al comercio intraregional fue reducido, debido tanto a escasez de capital comercial, como a las dificultades del transporte.

Entre los comerciantes y navieros que operaron por el Pacífico, existieron fuertes lazos desde la época colonial, debido a la reducida escala del mercado y a la lentitud de las comunicaciones marítimas.

La actividad de comerciantes peruanos en 'Goathemala' (es decir Centroamérica o 'la otra costa' como se denominaba en Perú), se realizó a través de venta de productos peruanos y especialmente por el envío de moneda para adquirir productos centroamericanos requeridos para consumo o para la industria del Perú.

El mayor centro de consumo de la región desde el siglo XVI fue la ciudad de Lima. Esta situación continuó durante el siglo XVIII y parte del XIX. Otras ciudades y puertos progresivamente fueron creciendo en importancia, pero ninguna pudo disputar la posición central de Lima. Ello significó que los comerciantes basados en esta ciudad, que poseían vínculos comerciales de primera importancia con España, contaban además con un mercado amplio local que les permitía capitalizar con mayor ventaja sus inversiones en el comercio con los demás países del Pacífico. Los comerciantes peruanos adquirieron entonces un predominio sobre el comercio intraregional, que sólo en pocos casos fue disputado por comerciantes de Guatemala, Chile o Guayaquil.

El comercio entre Perú y los puertos centroamericanos de ‘la otra costa’, tuvo sus orígenes en la época de la conquista del Perú, muchos de cuyos abastecimientos y naves provinieron de Nicaragua. En los siglos siguientes, bajo dominio español, estas relaciones se fueron ampliando, hasta que la guerra de independencia las redujo de manera importante, no recuperando posteriormente el dinamismo anterior.

La guerra de independencia de España redujo el comercio intraregional por el Pacífico debido a la acción de corsarios en el mar y a la mayor inseguridad económica general. Sin embargo, el comercio entre países del bando realista y del bando independiente continuó, debido precisamente a las interdependencias económicas creadas.⁴

Otro efecto de la independencia fue la emigración forzosa de algunos comerciantes españoles, de los países americanos a posesiones españolas, la que contribuyó a debilitar relaciones comerciales establecidas. Los comerciantes españoles, sin embargo, fueron rápidamente reemplazados por comerciantes y navieros extranjeros, especialmente ingleses y estadounidenses.

Aunque no se cuenta con evidencia específica, debido a lo limitado del análisis de la información disponible hasta el momento, es posible que en el comercio intraregional del Pacífico, los comerciantes criollos desempeñaran el papel más relevante. Los mercados reducidos, los tipos de productos transados intraregionalmente, las menores ganancias esperadas, y el mejor conocimiento de condiciones en los mercados locales, habría podido hacer más atractivo este comercio a comerciantes de la región, que a los españoles de ultramar.

Finalmente, en el análisis del comercio intraregional, deben ser consideradas las facilidades y problemas de navegación por el Pacífico. Si bien el océano unía puertos (y mercados) y facilitaba el transporte regional, también creaba riesgos y problemas que influyeron en el desarrollo de las rutas marítimas.

La investigación en marcha se focaliza sobre este comercio intraregional de Centroamérica con la costa oeste de Sudamérica. Como se indicó anteriormente, el comercio exterior de América española por la vertiente del Pacífico con Europa y Norteamérica, fue de mucha mayor magnitud global que el comercio intraregional durante la colonia y en la época republicana.

Sin embargo, se propone que este comercio colonial intraregional, fue localmente muy importante para suministrar bienes a la población de los países del Pacífico, tales como textiles, ropa, alimentos. Así, por ejemplo, Centroamérica aportó insumos básicos como tintas para obreros productores de textiles, tanto de Quito como de Perú durante la época colonial, igual que lo hizo para las industrias textiles de Europa durante buena parte de su revolución industrial.

A pesar de la importancia que tenía para los países americanos, dicho comercio intraregional por el Pacífico fue menos dinámico que el comercio extraregional, vía

el Atlántico, primero con España durante el período colonial y luego con Europa y Estados Unidos. La mayor apertura al comercio mundial después de la independencia, incluso aumentó significativamente la importancia relativa del comercio con los demás continentes, en detrimento del comercio regional por el Pacífico.

Así, las guerras napoleónicas y de independencia rompieron los canales comerciales existentes, reduciendo el comercio intraregional por el Pacífico en la segunda y tercera décadas del siglo XIX. A pesar de que el comercio externo de los países del Pacífico creció rápidamente en las décadas de 1830-1850, este fue dirigido mucho más hacia el resto del mundo, no recuperando el comercio intraregional del Pacífico la importancia que tuvo respecto al total del comercio externo a fines de la colonia.

Después de 1850 se introdujeron cambios muy importantes para el comercio del Pacífico (desarrollo de la costa del Pacífico Norte, California, Oregon, Columbia Británica y sus nexos con Oriente y con el Atlántico), cuyos resultados requieren de un análisis aparte.

El enfoque utilizado en este estudio consiste en llevar a cabo un análisis de largo plazo (1700 a 1850), comparando las situaciones en cuatro momentos, dos durante la época colonial (1700-10 y 1800-10), uno durante y poco después de la independencia (1820-30), y luego otro, una vez integrada plenamente la región al mercado mundial (1840-50). Para ello se utilizan datos del comercio y movimiento marítimo, principalmente de fuentes de Centroamérica, complementadas con las de otras partes de la región.

En esta primera etapa, a nivel agregado se identifica el comercio y movimiento marítimo intraregional en cuanto a sus magnitudes y tendencias de cambio y se inserta en el comercio global por el Pacífico para los períodos indicados. Además, a un nivel de análisis micro, busca identificar: los principales productos intercambiados, la evolución del movimiento marítimo entre puertos, y algunos de los comerciantes y empresarios involucrados.

2. Resultados Preliminares

La investigación se encuentra con un estado de avance interesante, sus resultados preliminares se resumen a continuación.

2.1. Evolución General del Comercio Marítimo por el Pacífico

Es claro que no existen series sobre el valor de exportaciones e importaciones de los países del Pacífico, para el siglo XVIII o para las primeras décadas del siglo XIX. Recién a partir de 1830 se encuentran series de comercio exterior en algunos países, pero por lo general éstas se regularizan sólo después de 1850.

Sin embargo, es posible realizar algunas aproximaciones al valor del comercio por el Mar del Sur, a partir de información parcial. Las fuentes de información para construir agregados del comercio exterior para la región son varias. La variabilidad en cuanto a la calidad de los datos es grande, razón por la cual la información obtenida debe utilizarse sólo como una aproximación gruesa, que permita al menos establecer

4.- C. Guerrero, “La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno”, *Derroteros de la Mar del Sur* 5 (1997).

el orden de magnitud de este comercio y sus tendencias en el largo plazo. Un resumen de las exportaciones, según puertos de origen y destino final, se presenta en los cuadros 1.A a 1.D, para distintos períodos de análisis.

Cuadro 1.A

Exportaciones por puertos del Mar del Sur 1700 - 1710

Origen	Otros puertos del Mar del Sur	España y Europa	Filipinas Asia	TOTAL
Callao	415,000	3'500,000	1'000,000	4'915,000
Valparaíso	390,000			390,000
Guayaquil	500,000			500,000
Panamá	100,000			100,000
Centroamérica	200,000			200,000
Acapulco	1'000,000			1'000,000
TOTAL	1'605,000	3'500,000	1'000,000	7'105,000

Cuadro 1.B

Exportaciones por puertos del Mar del Sur 1800 - 1810

Origen	Otros puertos del Mar del Sur	España y Europa	Filipinas Asia	TOTAL
Callao	756,000	6'500,000	600,000	7'856,000
Valparaíso	680,000	760,000		1'440,000
Guayaquil	640,000	60,000		700,000
Panamá	5,000			5,000
Centroamérica	205,000			205,000
Acapulco	n.d.		1,300,000	1'300,000
TOTAL	2'286,000	7'320,000	1'900,000	11'506,000

Cuadro 1.C

Exportaciones por puertos del Pacífico 1820 - 1835

Origen	Otros puertos del Mar del Sur	España y Europa	Filipinas Asia	TOTAL
Callao	684,000	4'200,000	n.d.	4'884,000
Valparaíso	183,000	2'050,000	450,000	2'683,000
Arica		2'100,000		2'100,000
Guayaquil	610,000	630,000		1'240,000
Panamá	60,000			60,000
Centro-	160,000	300,000		460,000
Acapulco	100,000		800,000	900,000
TOTAL	1'797,000	9'280,000	1'250,000	12'327,000

Cuadro 1.D

Exportaciones por puertos del Pacífico 1840 - 1850

Origen	Otros puertos del Mar del Sur	España y Europa	Filipinas Asia	TOTAL
Callao	100,000	7'900,000		8'000,000
Valparaíso	2'050,000	5'750,000		7'800,000
Arica	400,000	3'600,000		4'000,000
Guayaquil	420,000	900,000		1'320,000
Panamá	50,000			50,000
Centroamérica	310,000	940,000		1'250,000
Acapulco	400,000	n.d.	600,000	1'000,000
California				n.d.
TOTAL	3'730,000	19'090,000	600,000	23'420,000

De acuerdo con la información indicada, comparando los cuadros 1.A y 1.B, el comercio marítimo total por el Mar del Sur creció más de 60% entre 1700-10 y 1800-10. En el período de las guerras napoleónicas y de independencia, el comercio fue fuertemente afectado. Así, se observa en el Cuadro 1C, que hacia 1820-35, los niveles globales de comercio marítimo de la región no eran muy diferentes (+11%) de los de inicio del siglo. Para 1840-50, sin embargo, los niveles de comercio eran de nuevo muy superiores a los de 20 años previos, habiéndose casi duplicado.

Lo anterior se refiere al comercio legal. Debe tenerse muy presente al interpretar las cifras que el comercio ilegal o de contrabando fue muy importante en ciertas épocas y afectó la situación general. Por ejemplo, el contrabando francés por Arica, entre 1703-13, y el del Asiento inglés por Panamá, de 1713 en adelante y luego durante los años 1811-1814, fueron de gran magnitud. Eventualmente deberá analizarse éstos, con la finalidad de determinar su orden de magnitud y cómo influenciaron los datos contenidos en el Cuadro 1A.

Hay problemas importantes en obtener datos sobre el comercio de ciertos países y en ciertas épocas. Ello implica que existe información que modificaría los resultados anteriores. En todo caso, los datos citados indican un crecimiento importante a lo largo de 150 años. A grandes rasgos, el aumento en el comercio total de exportación de los países del Pacífico fue de más de tres veces en valor entre 1700 y 1850 (Cuadro 2).

Se han identificado tres destinos de las exportaciones: a) la propia región del Pacífico; b) España, Europa y Estados Unidos; y c) al continente asiático.

Se observa en dicho cuadro que si bien el comercio total aumentó en valores absolutos, en términos relativos la proporción de éste destinada a los puertos americanos del Pacífico aparentemente disminuyó de manera constante. Aún más dramática es la disminución constante en importancia de Asia como destino.

Cuadro 2.
Porcentaje del valor de exportaciones por puertos del Pacífico según destino: 1700 a 1850

	Valor Total estimado de exportación	Indice	Puertos americanos del Pacífico	Europa y EE.UU.	Asia	Total
1700-10	7'105,000	100	23%	49%	28%	100%
1800-10	11'506,000	164	20%	64%	17%	100%
1820-30	12'327,000	174	15%	75%	10%	100%
1840-50	23'420,000	330	16%	82%	2%	100%

2.2. Cambios en importancia de mercados (puertos)

Se identificaron ocho mercados con sus respectivos puertos, como importantes para el comercio intraregional:

- Lima-Callao y los puertos del litoral peruano al norte y sur.
- Arica como puerto para Alto Perú/Bolivia.
- Guayaquil, para Quito y con conexiones hasta Nueva Granada.
- Valparaíso, Concepción y Coquimbo para Chile central.
- Panamá y su conexión al Caribe vía Portobelo.
- Acajutla, Realejo y Caldera para Centroamérica.
- Acapulco para Nueva España y el enlace con Manila.
- San Blas y California (en los últimos años del período)

Los principales cambios en relación a la importancia de estos mercados durante 150 años fueron los siguientes:

1. Callao, como puerto de Lima, durante el período 1700-1830 fue el principal puerto de comercio (importación y exportación). Su predominio en relación al comercio total de la región, sin embargo, fue descendiendo a lo largo del tiempo (82% en 1700-10, 68% en 1800-10, 40% en 1820-35 y 23% en 1840-50). En términos absolutos, Callao continuó siendo el puerto de mayor comercio, pero el valor de este comercio bajó después de 1810 y no se recuperó en el resto del período. La predominancia de Perú se manifestó tanto en el comercio extraregional con el Atlántico, como en el comercio intraregional por el Pacífico. Otros puertos peruanos como Iquique e Islay adquirieron importancia durante las últimas décadas analizadas.

2. Valparaíso y los otros puertos del centro de Chile, fueron los que crecieron con mayor rapidez durante todo el período. En términos absolutos, hacia 1840 Valparaíso rivalizaba con Callao por el valor del comercio exportado. Crecieron además Concepción (con la exportación de trigo) y Coquimbo (con la exportación de cobre).

3. Arica tuvo importante movimiento comercial, pero aunque puerto peruano, su comercio era casi enteramente dirigido a servir al Alto Perú/Bolivia.

4. Guayaquil aumentó su importancia debido al comercio de cacao, orientado fundamentalmente a Nueva España y en menor escala con Lima. Fue además el prin-

cipal centro de construcción de naves en el período.

5. Panamá, un punto muy importante de transbordo durante los siglos XVI y XVII, disminuyó hasta llegar a ser un puerto poco importante para el comercio legal en el período. A inicios del siglo XVIII e inicios del XIX, por su posición estratégica, fue importante centro de comercio ilegal hacia el Mar del Sur.

6. Realejo, Acajutla y Caldera/Puntarenas fueron puertos menores durante la colonia, pero importantes para el comercio intraregional. En la quinta década del siglo XIX aumentaron en importancia, especialmente Puntarenas, por la exportación de café.

7. Acapulco fue el terminal del comercio transpacífico con Filipinas, convirtiéndose en un importante puerto hacia el Mar del Sur cuando llegaba la nave de Filipinas. Sin embargo, no fue importante para el comercio de Nueva España con el resto de la región. En el siglo XIX, San Blas y Mazatlán adquieren importancia por el comercio con California.

8. San Francisco se convirtió, a finales del período, en el puerto de mayor tráfico del Pacífico, debido a la fiebre de oro de California.

3. Bienes de Intercambio Intraregional

En forma resumida, los productos principales que entraron al comercio intraregional, según su origen fueron:

1. Centroamérica a Perú, Quito y Chile: tintes (añil, palo brasil y grana), madera (caoba); brea, alquitrán y jarcia para la industria naval, licores, barcos, bálsamo de Perú y café (1830 en adelante).

2. Panamá a Guayaquil y Centroamérica: bienes manufacturados europeos, como textiles y ropa.

3. Perú a Guayaquil, Centroamérica y Panamá: plata acuñada, vino y aguardiente, textiles de lana y algodón (ropa de la tierra) y pellones.

4. Guayaquil a Nueva España, Perú y Centroamérica: cacao, barcos, cascarilla (quina), ropa de la tierra

5. Valparaíso, Concepción y Coquimbo a Perú, Guayaquil y Centroamérica: cobre, trigo y harina

6. Acapulco a Centroamérica, Perú y Chile: textiles y bienes asiáticos

7. California a Perú: cebo, carne seca

4. Las rutas de comercio en el Pacífico Central

Las principales fueron las siguientes: 1) Callao, Guayaquil, Panamá, Centroamérica; 2) Guayaquil, Centroamérica, Acapulco; 3) Centroamérica, Panamá; 4) Valparaíso, Callao, Centroamérica; 5) Europa, Centroamérica vía el Cabo de Hornos.

Las de menor tráfico fueron: 1) Acapulco, Callao; 2) Manila, Centroamérica; y 3) Valparaíso, California (1848 en adelante)

5. El movimiento marítimo anual intraregional

La base de datos generada permite analizar la tendencia del movimiento marítimo en la región, así como los cambios relativos de importancia de los puertos regionales.

Los viajes anuales intraregionales de Centroamérica a la Costa Oeste de Sudamérica identificados para el período colonial fueron cinco en promedio entre 1700 y 1749; aumentando a 6.5 entre 1750 y 1799, y a casi 9 de 1800 a 1821. Conforme se avanza en el tiempo, se encuentra un aumento importante en la frecuencia de viajes intraregionales, ya que entre 1822 y 1840 se identificó un promedio de 20 viajes anuales. Una parte del aumento puede estar influenciado por la existencia de mejores registros de la entrada y salida de naves. Finalmente, de 1840 a 1850 se identificaron unos 40 viajes anuales entre puertos centroamericanos y los del resto de costa del Pacífico, tanto de Sudamérica como de Norteamérica.

Los registros revisados han permitido identificar el valor de la carga de las naves en un 16% de los casos para naves del período 1700-1749. Entre 1750 y 1821 se encuentra información sobre el valor de la carga en un 23% de los casos. De hacerse estimaciones del valor de carga cuando se cuenta con los volúmenes de ésta, estos porcentajes podrían aumentar hasta aproximadamente un 20% y un 38%, respectivamente.

De los relativamente escasos casos de valor declarado de carga referidos anteriormente, se obtuvo de manera preliminar la distribución de valores de cargamento presentados en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Distribución de frecuencias del valor de cargamentos declarados 1700-1821

Valor de la Carga (pesos)	1700-49	1750-99	1800-21	1700-1821
Hasta 5000	48%	51%	21%	38%
5,000 a 20,000	41%	32%	35%	35%
20,000 a 100,000	7%	16%	33%	20%
Mas de 100,000	4%	5%	12%	7%
Total	100%	100%	100%	100%

6. Los empresarios del comercio marítimo

La mayoría de los comerciantes y dueños de barcos involucrados en el tráfico entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica durante la época colonial fueron peruanos. Otros grupos de comerciantes importantes estuvieron radicados en Guatemala y en menor medida en Guayaquil y Panamá.

A partir de 1821, españoles y criollos fueron sustituidos en buena parte del comercio exterior de la región, por ingleses y otros extranjeros.

Notas adicionales

Las fuentes utilizadas se han concentrado en archivos centroamericanos, en particular en el Archivo Nacional de Costa Rica y el Archivo General de Centroamérica, ubicado en Guatemala, así como en el Archivo General de la Nación de Perú. Se ha complementado con información secundaria como periódicos, informes ministeriales y otros.

En adición a la necesidad de enfrentar el problema de la comparabilidad entre datos y la calidad de éstos, será necesario en el futuro hacer correcciones por el valor real del peso que ha sido la moneda utilizada aquí. Por ejemplo, a partir de 1815 hubo una importante deflación de precios que duró hasta mediados de la década de 1840.

La base de datos utilizada para el estudio, contiene una lista de unos 810 viajes marítimos intraregionales para el período 1700-1821; 420 viajes en 1822-1840; y unos 420 viajes en 1841-1850.

La crítica de la información registrada en la base indica que existen problemas, dado que el número de viajes efectivamente realizados en cada año fue mucho mayor. Los datos incluidos en la base subestiman la realidad debido a los problemas de registro de información en archivos y otras fuentes. En la medida que se continúe identificando y agregando información a la base de datos, estos promedios de viaje por año aumentarán.

Con base en aquellos años para los cuales se cuenta con información más completa, el promedio durante la primera mitad del siglo XVIII debió ser de unos 8 a 12 viajes anuales. Para el período 1750-1799, se estima el promedio anual pudo fluctuar entre 15 y 20 naves, con algunos pocos años en que se superó éste. Para 1800 a 1821, ese promedio se mantiene. El número mayor registrado para el último período en la base de datos, puede deberse a mejores registros disponibles.

Lord Cochrane y la expedición a México, 1822

Carlos López Urrutia*

Es prácticamente por todos conocido como Cochrane, enemistado con San Martín, recibió ordenes de volverse con la escuadra a Chile en septiembre de 1821. El almirante no tenía porque cumplir con esas instrucciones ya que dependía del gobierno en Santiago y no del Protector en Lima. Salió pues hacia el norte en persecución de las dos fragatas españolas que todavía navegaban en las costas del Pacífico americano. Se dirigió a Guayaquil, puerto que no estaba bajo el control del Protector del Perú y donde esperaba recalar antes de seguir viaje a Panamá, donde debería encontrar las naves enemigas. Las informaciones que tenía Cochrane eran de que en ese puerto obtendría víveres y los recursos locales le permitirían carenar a la *O'Higgins* que con una peligrosísima vía de agua empeñaba a mostrar sus seis años sin una revisada general.

En el puerto fluvial ecuatoriano se recibió a la escuadra de Chile con entusiasmo, se le prestaron toda clase de atenciones y el gobierno local puso todo su empeño en proporcionar a Cochrane los medios para reparar sus naves. Se varó a la *O'Higgins* pero Cochrane no quería correr el riesgo de que se le escaparan las fragatas españolas y ordenó a sus carpinteros que taponearan la popa desde el exterior de la mejor forma posible.¹ Los otros buques fueron reparados también ya que no había uno solo en buenas condiciones para hacerse a la mar. De hecho, Stevenson, secretario de Cochrane, escribiría más tarde en sus memorias: “Se puede asegurar que jamás expedición alguna salió de un puerto bajo una reunión de circunstancias tan desfavorables como aquellas

*.- Profesor de Menlo College y coordinador de la sección Estados Unidos de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Conferencia dada en la Academia Peruana de la Historia, 1998.

1.- Este buque, la antigua *Reina María Isabel* había sido comprado a Rusia. Capturada por Blanco en Talcahuano, había hecho toda la campaña del Pacífico, después de haber sufrido un serio accidente en la expedición a Valdivia, razón por la cual hubo de tumbarse después de vararla en un banco del río. Al respecto, decía un informe: “La extensión de las averías era como sigue: veinte pies de roda metidos en la tablazón... cincuenta pies de quilla en su medianía, enteramente hecha pedazos, setenta pies de la sobrequilla habían desaparecido y el cobre se encontraba dañado en varias partes.” Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Marina (en adelante AMM), Vol. 33, informe del capitán Robert Foster, 29/3/1820.

en que nos encontrábamos en nuestra partida.”²

Durante su estadía en Guayaquil Cochrane tomó a su servicio a varios soldados ingleses del ejército de Bolívar y a dos oficiales, los tenientes George Noyes y Richard Logevill Vowell. Se les destinó a la guarnición de infantería de marina de la corbeta *Independencia*. Se presentaron también dos ingleses que dijeron ser embajadores especiales que el gobierno de Chile enviaba a México para felicitar a ese país por el triunfo de su independencia. Sabiendo el almirante que eso era falso les rogó que mostraran sus credenciales, lo que por supuesto, no pudieron hacer. Les pidió entonces sus pasaportes y pudo comprobar que los supuestos embajadores habían salido de Chile antes de que se conociera allí la noticia de la independencia de México.³ Dice Cochrane que la señora del capitán general de Guatemala, que se encontraba en Guayaquil, transmitió la noticia a las autoridades mexicanas a fin de que se conociera la verdadera identidad de los dos farsantes. Eran estos el general Arthur Wavell y el coronel Phillip O'Reilly, que se habían presentado en Chile ante O'Higgins solicitando empleo con sus grados respectivos en el ejército. O'Higgins que había tenido ya mala experiencia contratando oficiales generales europeos, no les dio cabida y salieron de Chile buscando otras oportunidades. No se ha probado la autenticidad de sus grados militares pero es significativo que Cochrane los menciona como “general” y “coronel”.

Estando Cochrane para abandonar el puerto, llegó a Guayaquil el coronel Diego Ibarra, edecán de Bolívar que venía a concretar el transporte del ejército de Bolívar al Perú y a convenir con San Martín los lugares de desembarco, el aprovisionamiento y las líneas generales de la campaña que debían emprender los ejércitos unidos del Perú y de Colombia. Ibarra entabló directamente con Cochrane la gestión del transporte del ejército colombiano al Perú, pero el Almirante se excusó de hacerlo, probablemente para no volver a mezclarse con San Martín. Bolívar atribuyó la evasiva, probablemente sin razón alguna, a intrigas de la junta directiva de Guayaquil que estaba resuelta a no reconocer la soberanía de Colombia a la que había pertenecido hasta poco antes de la independencia.⁴ Las consecuencias de esta negativa por parte de Cochrane fueron enormes: Sucre pidió transportes que San Martín no los tenía; Bolívar al ver cerrado el paso por mar, emprendió una campaña terrestre que terminó con el desastre de Bombona, en la que perdió el 40% de su infantería, pérdida de la que sólo pudo recuperarse ante la sorprendente victoria de Sucre en Pichincha el 24 de mayo de 1822. ¿Que influencia tendría todo este proceder en la entrevista con San Martín en Guayaquil? El análisis y la respuesta a esta pregunta quedan, desgraciadamente, fuera de los parámetros de este trabajo.

2.- William Bennet Stevenson, *A historical and descriptive narrative of twenty years' residence in South America* (Londres 1825), Vol. II, p. 85.

3.- Thomas Cochrane, *Narrative of services in the liberation of Chile, Peru and Brazil from Spanish and Portuguese domination* (Londres 1859), p. 161.

4.- *Ibidem*, p. 163.

El 3 de diciembre de 1821 salía la escuadra de Guayaquil. Sin una vacilación, Cochrane decidió dirigirse a México. ¿Qué lo inducía a dirigirse al antiguo Imperio Azteca? Probablemente su deseo de conocer esas tierras legendarias, pero también hay que mencionar un plan secreto discutido en Inglaterra en el que se hablaba de “atacar Lima de concierto con las tropas de San Martín y O'Higgins, Cochrane y Brown se dividirán para obrar el uno sobre Acapulco y el otro sobre Lima.”⁵

Ya en 1817 los autoridades españolas temían incursiones sobre Tampico y Veracruz con el objetivo de asentar tropas bonapartistas en la misma ciudad de México.⁶ Al ser informado de estos planes, el Virrey Apodaca se declaró impotente pues todas las fuerzas terrestres estaban concentradas contra los insurgentes que dominaban Guanajuato, Querétaro y Valladolid, esto es, el corazón del virreinato. Las fuerzas de mar del Virrey eran nulas o inexistentes.⁷

Y el Duque de San Carlos, Embajador de España en Londres, informaba:

*Se trata de hacer independiente a toda la costa del reino de México y para ello han convenido los gobiernos rebeldes y algunos particulares extranjeros, en hacer un ataque simultáneo por el norte y el mediodía...y también al puerto de Veracruz, apoderándose de la isla del Sacrificio o de Ulloa... Lord Cochrane está para salir con dos buques armados también con 30 o 40 cañones y el mejor de ellos tiene una máquina de vapor que además de otras ventajas aumenta la velocidad. Doblará el Cabo de Hornos para unirse con Brown... y atacar a Lima con las tropas de San Martín y O'Higgins, Cochrane y Brown se dividirán para obrar el uno sobre Acapulco y el otro sobre Lima.*⁸

Tal vez como parte de este plan, Edmundo Heredia sospecha que se llegó a un acuerdo sobre las futuras acciones de Cochrane sobre las costas mexicanas del Pacífico. Además, el propio O'Higgins que pretendía ayudar a toda la causa de la Independencia en América, en una carta a Zañartu, agente chileno en Buenos Aires, decía: “Acaba

5.- AMM, Cochrane a Ministro de Marina, 30/4/1822, Volumen 33, documentos 172, 173 y 176, copias de los pasaportes de Wavell y O'Reilly, y de la carta de Wavell a Cochrane.

6.- Francisco Encina, *Historia de Chile* (Santiago, Editorial Nascimento, 1938), VIII, p. 343.

7.- Duque de San Carlos al Virrey de la Nueva España, Londres 6/7/1818.

8.- Edmundo A. Heredia, “Plan europeo para la independencia americana”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXV, p. 181. Debe considerarse también que Miranda, el gran patriota venezolano, recibió el apoyo entusiasta del ministro Pitt y del tío de Cochrane, Alexander Dundonald, comandante de la escuadra inglesa en el Caribe [Donald Thomas, *Cochrane: Britannia's last sea-king* (New York, 1978), p. 245]. La marina inglesa, que sin duda estaba bien informada de estos arreglos, seguía los pasos del almirante. El comodoro Hardy informaba al almirante Croker el 30/11/1821: “Los planes del almirante, se me ha informado, son cruzar al norte, pero tal vez el tratado del que recién tenemos informes en México con una monarquía constitucional, vaya a alterarlos y es ahora dudoso que planes tome el almirante” [Gerald S. Graham y R.A. Humphreys (editores), *The Navy and South America. 1807-1823* (Londres, Navy Records Society, 1962), p. 352]. Si esta era la información que recibió Hardy en Río de Janeiro, cuando Cochrane estaba todavía en Guayaquil, es de dudar que el crucero hasta México haya sido sólo para perseguir a las fragatas.

de llegar un brigadier enviado por el gobierno patrio de Mejico solicitando auxilio de armas i tropas i asegurando que toda la costa desde las inmediaciones de California a Acapulco esta en revolución. Las nuevas del orden que reina en Chile, los progresos de sus armas, sus victorias marítimas, todo los ha convencido que este pueblo es el único que esta en condiciones de conseguir su libertad. En efecto, después de que haya zarpado de Valparaíso la expedición sobre Chiloe, que he comenzado a preparar con el mayor sijilio, pienso ausiliar la costa de Mejico con armas, oficiales y un par de buques de guerra.”⁹

Es posible que en las conversaciones entre el almirante y el director supremo se haya tratado esta ayuda a México como se trató y planeó el envío de armas a Colombia.¹⁰ El gran cariño que sentía O’Higgins por México se deja ver en una de sus ultimas cartas a San Martín en la que, ya resignado a vivir en el destierro, le dice que es su deseo, establecerse allí “si el país es barato”.¹¹ Esta supuesta sugerencia de O’Higgins sería una explicación lógica del derrotero tomado por la escuadra dirigiéndose directamente a Acapulco sin pasar por Panamá, lugar en donde sabemos, se hallaban las fragatas españolas, único objeto declarado de su viaje.

Por último, Cochrane era un marino que a pesar de sus grandes ideales libertarios, se ganaba el pan haciendo la guerra. La tentación de poder capturar una de aquellas fabulosas naves que hacían el tráfico de Acapulco a Manila debe haber sido muy grande.

La forzada partida de Wavell y O’Reilly desde Guayaquil iba a tener dos consecuencias. La primera fue memorable: Wavell y O’Reilly, aquellos falsos embajadores que Cochrane desenmascarara en Guayaquil habían llegado a Acapulco en diciembre de 1821. El pretendido embajador de Chile, sin poder exhibir título alguno que lo acreditara, alcanzó sin embargo, entero crédito. Al parecer, Wavell fue recibido por Iturbide, presentando a O’Reilly como su ayudante. Impresionado y halagado por el hecho que O’Higgins le hubiera hecho llegar sus felicitaciones, el futuro Agustín I, hizo que su ministro de relaciones escribiera al Director Supremo de Chile en los siguientes términos: “Nada es más agradable al imperio y a cuantos llevan hoy la

rienda del gobierno, que ver enlazadas intimas e indisolublemente y a dos grandes y nobles porciones de América. A la sana política queda reservada el perfeccionar las relaciones mutuamente benéficas.”¹²

El entusiasmo despertado en Chile por tan buena acogida, dio lugar a la publicación de un extenso artículo en el periódico oficial en que se decía de Iturbide “hombre singular, jenio bienhechor i singular, héroe i libertador & &” y está firmado por el propio ministro mexicano, el clérigo José Manuel de Herrera.¹³

La segunda consecuencia de la visita de Wavell a México fue desfavorable. Insultado y humillado por Cochrane, esparció en Acapulco y en México la noticia que el Almirante se había levantado con sus marinos, tomado a viva fuerza el tesoro y los buques de la escuadra y debiera ahora considerarse como un pirata. Wavell cumplió bien su papel, pues según Alamán, que reconoce en él un aventurero como muchos aquellos que vinieron de Europa a buscar fortuna entre las revueltas de América, “se quedó al servicio de México, en cuyas tropas, Iturbide, demasiado propenso a dar acogida a esta clase de gente, le confió el empleo de brigadier, acabando por pedir tierras en Texas de que no llegó a entrar en posesión.”¹⁴

Al salir de la boca del Guayas, Cochrane tomó un derrotero paralelo a la costa, de manera que se inspeccionaran las caletas, radas y otros refugios del litoral donde podrían encontrarse barcos enemigos. Pero no bien salieron a alta mar, cuando la vía de agua en la *O’Higgins*, resurgió con tanta violencia como antes: “Debido a la podredumbre de los mástiles no me atrevía a poner toda la vela de manera que se levantara la popa y así, el agua entraba a razón de seis pies por día.”¹⁵

La navegación al norte era lenta y tediosa. Recaló la escuadra en la Isla del Muerto y desde allí decidió el Almirante enviar a la goleta *Mercedes*, del comandante Shepperd, a Panamá para que se informara de la presencia de buques y se le reuniera más tarde en Acapulco.

El 11 de diciembre de 1821 llegaba la escuadra a la poca frecuentada Isla de Cocos, refugio de piratas y filibusteros y famosa por la buena agua que baja de sus cónicos cerros para descargarse en una laguna limpia y quieta. Al parecer la recalada se debía nada más que a la curiosidad del Almirante. Durante la recalada se reconoció y capturó una lancha pirata que al mando de un tal Blair se preparaba para continuar sus correrías frente a la costa entre Panamá y Guayaquil. Cochrane hizo apresar al que mandaba y marinó la lancha con su propia gente. Al día siguiente, cuando la escuadra iba a zarpar, apareció una segunda vela cuya tripulación bogaba furiosamente tratando de ocultarse entre los roqueríos de la costa. El Almirante, por medio de señales, dio orden al comandante Cobbet que lo alcanzara con la *Valdivia*. Esta orden se ejecutó

12.- Esta comunicación fue recibida en Chile con entusiasmo y publicada en la *Gaceta Ministerial* 22/8/1822. Venía fechada en México, el día 8 de enero del mismo año.

13.- Ibidem.

14.- Lucas Alamán, *Historia de México* (México, 1849-52), Vol. V, p. 474.

15.- Cochrane, *Narrative*, p. 167. Esta cita, mal traducida en la primera edición castellana de la obra, se ha repetido erróneamente muchas veces.

9.- Citada en Diego Barros Arana, *Historia Jeneral de Chile* (Santiago, Rafael Jover y otros editores, 1884-1902), XII, p. 669.

10.- O’Higgins sentía, más que ningún otro, el sentimiento patriótico bajo el concepto de “América” que había inspirado la logia Lautaro. La ayuda prestada a Colombia fue enorme. A pesar del gasto y esfuerzo que significa mantener el ejército en el Perú, el gobierno de Chile despachó bajo bandera inglesa la fragata *Emperador Alejandro* y los bergantines *Anna* y *Teodosio*, con 3130 fusiles, 3000 sables, 700 pares de pistolas, 34 barriles de balas de fusil, 140 quintales de pólvora, 2700 machetones, 700 casacas, 2559 pantalones, 1559 cartucheras, etc. Estos buques armados en guerra llegaron oportunamente a Buenaventura y transportaron al mariscal Sucre a Ecuador donde pudo encarar favorablemente a los realistas en la celebre batalla de Pinchincha que dio la libertad definitiva al Ecuador. Súmese a esta ayuda la actividad de los corsarios, especialmente *La Rosa de los Andes* [Barros Arana, *Historia Jeneral...*, XII, p. 624].

11.- *Epistolario de Don Bernardo O’Higgins* (Madrid, 1920), I, p. XXX.

durante la noche, embistiendo la fragata al falucho y quebrándole el mástil. La tripulación resultó ser un grupo de marineros ingleses que habían sido inducidos a desertar para engancharse en la escuadra peruana. Desilusionados con el trato que se les daba, se habían escapado con la falúa cuando estaban destinados como guardacostas frente a Chorrillos, dejando al comandante en tierra. Rebautizaron la embarcación con el nombre de *Retaliation* (desquite o venganza) y se hicieron a la mar con la presente intención de dedicarse a la piratería. Dice Cochrane que “como no habían cometido robos y no quería cargarme con ellos, se les permitió escapar.”¹⁶ Pero, según otras versiones, a estos y a los tripulantes de la lancha de Blair, se les dio la opción de unirse a la escuadra.

Después de estos incidentes, decidió Cochrane desprenderse del *Araucano*, del comandante Simpson, y enviarlo directamente a Acapulco con el fin de bloquear la entrada e impedir la salida de buques españoles que pretendieran refugiarse en ese puerto. Extrañará, sin duda que el Almirante enviara un bergantín de 18 cañones a investigar y bloquear un puerto donde podían hallarse dos poderosas naves españolas. Pero no era un riesgo excesivo. Había bastado un solo bergantín para bloquear el Callao, sin que buque alguno se hubiera atrevido a presentarle combate; luego, la presencia del bergantín indicaba que se encontraba por allí la escuadra y por último, el *Araucano* era el buque más velero de la escuadra, probablemente el más rápido en el Pacífico en ese momento, que bien podía mantener la distancia ante cualquier enemigo, especialmente aquellos de mayor porte.

Pocas semanas tardó el velero bergantín en singular al norte y a fines de diciembre de 1821 daba fondo en Acapulco. Los chilenos han descrito a este puerto como una pequeña ciudad de extraordinaria limpieza. Servía de término a los galeones de Manila que hacían el comercio entre Filipinas y América. A la llegada del galeón se organizaban ferias para los numerosos comerciantes que venían desde el interior e incluso desde Lima y Panamá.¹⁷

Acapulco es el mejor puerto en la costa norte de la América española. La bahía tiene bastante profundidad para permitir la entrada a lugares bien protegidos donde se encuentran seguros fondeaderos. Varias obras se habían efectuado para mejorar el puerto y se había construido un terraplén para facilitar el arribo y descarga de las naves. Panegiristas de Cochrane han escrito que las fortificaciones eran excelentes y numerosas, semejantes a las de Valdivia o Callao, pero no era así. Acapulco contaba entonces con dos fuertes. El más antiguo, y en aquel entonces de poca utilidad, era una fortificación que se encontraba en la cima del cerro que corona la ciudad hacia el norte. Se usaba sólo como mirador o atalaya. Para este propósito se prestaba admirablemente ya que desde esa altura se domina una gran extensión de mar abierto y también la estrecha entrada de la bahía. Según se dice, este fuerte se comunicaba por medio de dos túneles con el exterior. Uno, se ha dicho, directamente con el fuerte de

San Diego y el otro con la playa del Pie de la Cuesta. Esta información, proporcionada a Vowell entre otros, es a todas luces falsa. Los túneles serían larguísima, de varios kilómetros. Lo probable es que se saliera del fuerte por túneles y luego un sendero condujera hasta los dos lugares señalados.

El fuerte de San Diego, mejor conocido como la fortaleza de Acapulco, había sido construido con el objeto de repeler ataques de piratas o corsarios, que como Spilbergen en 1615, había entrado a sangre y fuego en Acapulco. El fuerte que existía entonces, había resultado totalmente inadecuado.

Se reedificó la fortaleza con un costo de 113.400 ducados bajo el diseño del ingeniero holandés Adrian Boot. Se trataba de una planta octogonal cuyas defensas principales miraban hacia el noroeste y las pruebas de artillería dicen haber demostrado que podía batir con sus cañones la entrada del puerto. Esta última aseveración debe ponerse en seria duda ya que la distancia desde el fuerte a la boca del puerto es más de 3 mil metros en su punta norte y casi 18 kilómetros en la punta sur, distancias ambas inalcanzables para la artillería de la época. En esa época la única parte poblada de Acapulco era el ancón norte de la bahía, el cual estaba dominado por las baterías del fuerte. Sin embargo, Simpson, quien como veremos, tuvo amplia oportunidad de conocer las baterías, no les concedió tal capacidad pues aconsejó a Cochrane que anclara bajo los fuegos del fuerte con el manifiesto ánimo de desafiarlo.

Después de algunos terremotos y con los deterioros del tiempo fue necesario reforzar las fortificaciones. En 1783 se dio término al proyecto del ingeniero Miguel de Constansó, quien reforzó las cinco torres, reconstruyó los muros defensivos y bajó la plataforma central para convertirla en una plaza de armas. Se excavó también un foso, y se construyeron arbotantes para sostener las paredes desde el interior, quedando la entrada limitada al puente levadizo. Se cambió el nombre del fuerte que ahora se llamaría San Carlos, y también a las torres artilladas que ahora pasaron a denominarse San José, San Antonio, San Luis, Santa Barbara y Concepción. Sin embargo la antigua fortaleza y las torres pronto recuperaron sus nombres originales, más que nada por tradición popular.¹⁸

Durante las guerras de la Independencia, los patriotas habían tratado varias veces de capturar el fuerte y en enero de 1811 un artillero llamado Gago engaño a Morelos con la promesa de una traición interior que le permitiría capturar la fortaleza cuando se le hiciera una señal luminosa sobre la entrada principal. Al aparecer la señal convenida, Morelos destacó sus tropas al descubierto sólo para recibir el fuego de toda la artillería frontal. El patriota mexicano debió retirarse con grandes pérdidas mientras el realista Carreño, comandante del fuerte, hizo una salida y capturó todos los cañones insurgentes con excepción de uno llamado “el Niño.”¹⁹ Por dos años Morelos trató

18.- Para una buena descripción histórica de esta fortaleza véase el libro de José Gorbea Trueba, *El Fuerte de San Diego en Acapulco* (México 1969). Esta fortaleza, debidamente restaurada, es hoy un excelente museo. Desgraciadamente no hay indicio de la visita de Cochrane.

19.- Richard Grimse, *Acapulco* (Acapulco, 1965), p. 19.

16.- *Ibidem*, p. 167.

17.- Richard Longeville Vowell, *Campañas y cruceros* (Buenos Aires: Aguirre, 1971), p. 17.

de capturar el fuerte, que se había convertido en una obsesión, a tal punto que pudo haber usado sus tropas en otras campañas más fructíferas.

Finalmente, en la noche del 17 de agosto de 1813, Morelos asaltó el fuerte por sus cinco costados y obligó al capitán español Vélez a rendirse tres días más tarde. Un contrataque español al mando de Armijo recapturó el fuerte y los patriotas mexicanos lo abandonaron después de clavar los cañones, volar la pólvora e incendiar la ciudad. Como queda demostrado por estas acciones, el fuerte tenía por objeto defender la ciudad y no el puerto, objetivo muy acertado cuando se considera lo extenso de la bahía y la favorable hidrografía de la costa.

Al arribo de Simpson con el *Araucano* se encontraba la ciudad bajo el control patriota debido al Plan de Iguala, aunque los buques españoles surtos en la bahía lucían la bandera realista. Simpson observó también que dos mercantes ingleses que hacían el comercio con la India estaban en el fondeadero, pero no estaban las esperadas fragatas realistas. Confiado en la bandera mexicana que flameaba sobre las fortificaciones, Simpson bajó a tierra en el chinchorro. El gobernador de la Gándara, sin aceptar palabra ninguna, lo hizo apresarse y lo puso en el calabozo de la fortaleza alegando que no venía investido de una comisión debidamente legalizada. ¿Qué razones tenía el comandante del fuerte para actuar así? El gobernador tenía alguna justificación que más tarde explicó a Cochrane, pero por el momento, los oficiales del *Araucano* sospecharon que la razón era muy simple: un mercante español cargaba rápidamente mercaderías y sólo cuando el buque zarpó se permitió a Simpson entrevistarse con el gobernador.

Después de apresarse a Simpson, el gobernador envió un pliego al segundo comandante prohibiendo que nadie bajara a tierra y ordenando al *Araucano* que fondeara bajo los cañones del fuerte. El segundo oficial, sin comprender lo que sucedía, cumplió con la orden y una partida de soldados fue enviada a bordo del bergantín. Anclar bajo el fuerte era prueba de amistad y buena disposición, pero permitir que soldados armados subieran a la cubierta del buque era permitir un vejamen. No se sabe quien era este segundo comandante que sin duda, no habrá contado con la aprobación de Cochrane ni de Simpson. Este insólito acto de hostilidad a la bandera de un país que el gobierno mexicano acababa de reconocer oficialmente no tenía excusa alguna. ¿Qué intereses puede haber tenido el gobernador en ese mercante español? ¿Qué fuerte “mordida” se le había prometido? No lo sabemos pero hay que recordar que numerosos corsarios habían amenazado la navegación costera y el *Araucano* calzaba perfectamente las descripciones: bergantín muy velero, bandera chilena y oficiales ingleses.²⁰

20.- Dice Rodrigo Fuenzalida Badé, *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario* (Santiago, Fuenzalida, 1978) I, p. 221, que este mercante era *El Toche*. Está equivocado pues *El Toche* estaba todavía en la bahía cuando llegó Cochrane a Acapulco. Véase Vowell, *Campaigns*, p.19: “Hallamos aquí un gran galeón español llamado *El Toche*, que no se había atrevido a emprender el viaje a Manila al saber que Lord Cochrane andaba por la costa, por que en una ocasión anterior había escapado a duras penas de caer en su poder

Simpson, ignorando la causa de su prisión, creyó que por fin se les había arreglado para comunicarse con el gobernador y cuando se le concedió una entrevista, le comunicó que el *Araucano* era sólo la vanguardia de la escuadra de Cochrane y que en pocos días más llegarían a Acapulco los buques chilenos. El gobernador, sorprendido, manifestó reconocer su error, pidió excusas y disculpas y dijo haberlo confundido con un pirata que merodeaba la costa. En realidad, algo había de esto, como ya se ha visto.

Después de pasar varios días prisionero y recelando todavía del gobernador, Simpson subió a bordo del *Araucano* y decidió salir a esperar la escuadra mar afuera para prevenir a Cochrane de la actitud de los mexicanos. El bergantín se dio pues a la vela, dispuesto a voltejar en las afueras hasta avistar la escuadra. Apareció primero la *Mercedes*, cuyo comandante había cumplido mal la misión que se le encomendara en Panamá. Lejos de practicar un reconocimiento a fondo de los fondeaderos de ese puerto, se limitó a reconocer desde lejos los mástiles que se veían en el surgidero. Creyendo no haber avistado a las fragatas enemigas, siguió su viaje directamente a Acapulco como se le había ordenado. Durante su encierro, el comandante Simpson había mantenido la esperanza de que la escuadra llegaría a rescatarlo, pero esta se había retrasado.

La demora de la escuadra se debía al mal estado de los buques. Ya en Guayaquil el estado de la *O'Higgins* había puesto serias dudas en su capacidad para salir en crucero. Según Stevenson, secretario del Almirante, “no se encontraba en ella ningún perno que no estuviera suelto. El palo trinquete y el bauprés estaban carcomidos en sus bases.”²¹ Frente a las costas de Nicaragua los buques fueron sorprendidos por un chubasco, verdadero tifón que se desata en esas latitudes. La *O'Higgins*, con seis pies de agua en el sollado, no tenía bombas que funcionaran. Como no había mecánicos a bordo, el propio almirante trató de repararlas, pero tan gastadas estaban las cadenas que el bombeo mejoró muy poco y el buque pudo mantenerse a flote gracias al sacrificio y desgaste que este agotador ejercicio representaba a la tripulación. Sólo después de dos días de constante achique se calmó el mar lo suficiente para transbordar las bombas de la *Valdivia*. Estas resultaron todavía cortas, por lo que fue necesario abrir agujeros en la segunda cubierta por donde el agua podía escapar mientras se encontraba alguna manera de prolongar sus tuberías. Fue necesario también transbordar cuarenta marineros para ayudar en el bombeo. La pólvora estaba mojada y con el fin de salvar el charqui y la harina, hubo que depositarlo en coyotes de los marineros.

Dice Cochrane que el 14 de diciembre “descubrieron la costa de Mejico”.²² Se trataba de las costas de la América Central entonces parte de la Nueva España. El 19 fondeaba la escuadra en el golfo de Fonseca, donde se repararon medianamente los buques, se compraron provisiones frescas y se aprovisionó la escuadra de carne

en las afueras de Arica.”

21.- Stevenson, *A historical and descriptive narrative...*, III, pp. 298-299.

22.- Cochrane, *Narrative*, p. 165.

de tortugas. Había entre la dotación numerosos canacas, probablemente parte de aquellos que había embarcado Bouchardo antes de expedicionar sobre Monterey. Esta gente mostró gran habilidad para coger las tortugas. Sobre todo, un canaca que servía de patrón a la embarcación del Almirante. Nadaba por debajo de ellas, las daba vuelta y tomándolas de las aletas las sostenía hasta que los del bote las recogieran y las llevaran a bordo para carnearlas. La carne repugnaba a los marineros chilenos, que preferían el tasajo o charqui de buey, pero se aderezó el estofado con una buena porción de pisco con lo que fue pronto aceptada y hasta se llegó a hacer charqui de tortugas.

Tanto Cochrane, como Vowell y Stevenson mencionan un volcán que los alumbraba durante la noche. Cochrane da la mejor descripción: “ofrecía uno de los espectáculos más imponentes que jamás he contemplado: grandes torrentes de lava fundida se precipitaban por los lados de la montaña, mientras que a intervalos, masas enormes de materia sólida inflamada eran lanzadas al espacio, las que en su caída iban rebotando en el declive hasta que encontraban un punto de descanso para sus bases.”²³

El 28 de febrero a la altura de Acapulco la escuadra encontró a la *Mercedes* y al *Araucano* e inmediatamente subieron a bordo Sheppard y Simpson para participar al Almirante del resultado de sus respectivas comisiones. Sheppard le informó de su fallido reconocimiento en Panamá, mientras Simpson le contó de su recibimiento en Acapulco y cómo había observado el alistamiento de las baterías y un batallón de infantería que había entrado al fuerte para oponerse a un posible desembarco por parte de los chilenos.

Cochrane no necesitaba recalar en Acapulco ya que la *Prueba* y la *Venganza* no estaban en el puerto. Pero como necesitaba aprovisionarse y hacer aguada, decidió aclarar por lo menos las dudas del gobernador y establecer buenas relaciones con las autoridades mexicanas como, sin duda, se lo había sugerido O’Higgins. Despachó inmediatamente un parlamentario a tierra con pliegos y sin esperar respuesta, ordenó a sus buques alistarse para el combate y entrar en Acapulco.

En el pliego al gobernador, Cochrane indicaba que su único objeto era obtener agua y refrescos y que venía como amigo, pero que, añadía, en caso de oponérsele resistencia, tendría que obrar por la fuerza. Se izaron señales de zafarrancho de combate y con el viento en contra los buques entraron uno por uno en Acapulco con las portas de los cañones abiertas y con las mechas encendidas en las manos de los marineros. Como se notaba que el fuerte estaba igualmente preparado, los buques fondearon en línea de fila afianzando sus posiciones con coderas, de manera que pudiera cada nave presentar todo las baterías de un costado, un total de 74 cañones.²⁴

23.- *Ibidem*, p. 168. Stevenson en sus memorias dice que era el volcán San Miguel en El Salvador, pero Barros Arana, *Historia...*, XIII, p. 647, concluye que era el Izalco que entró en erupción por esos años.

24.- El armamento de la escuadra era el siguiente: *O’Higgins*, 50 cañones; *Valdivia*, 44; *Independencia*, 28; *Araucano*, 16; *Mercedes*, 8; y *Aránzazu*, 7.

Afortunadamente tantas precauciones fueron innecesarias. Al recibir al parlamentario chileno, el propio gobernador, don Nicolás Basilio de la Gándara, salió a recibir al almirante en su lancha de gala.²⁵ Se hizo formar a la guarnición de infantería de marina y se le rindieron los honores correspondientes. Los cañones dispararon una salva de honor. El gobernador respondió invitando al Almirante a bajar a tierra ofreciéndole toda su hospitalidad. Cochrane, desconfiando todavía un poco, declinó la invitación y se limitó a recibir algunos obsequios de carne fresca y pan que le fueron enviados desde tierra.

Poco tardó Cochrane en encontrar razones más concretas de la tirantez de relaciones con los mexicanos. El gobernador le informó de la visita de Wavell y O’Reilly, quienes en persona y por carta habían informado que Cochrane se dedicaba a la piratería. Ya se ha visto como estos dos personajes, cuyos grados militares nunca nadie logró confirmar, habían salido de Chile al no encontrar colocación posible en el ejército con el grado que pretendían. Fracasados sus intentos en Lima y luego en Guayaquil, habían ido a parar a México donde Iturbide los acogió.

Cochrane tenía una personalidad magnética que atraía a la mayoría de quienes lo conocieron. María Graham que lo conoció de cerca después de su viaje a México, dice de él:

*Si bien no es buen mozo, Lord Cochrane tiene una expresión de superioridad que, desde que se le ve, induce a mirarlo una y otra vez. Su expresión varía conforme a los sentimientos que pasan por él, pero, por lo general, su aspecto es de benevolencia. Cuando rompe su silencio habitual, su conversación es rica y variada, clara y llena de animación cuando trata de asuntos relativos a su carrera. Si alguna vez he conocido el genio, puedo decir que en Lord Cochrane es sobresaliente.*²⁶

Con estas cualidades, pronto se conquistó la amistad y la admiración del gobernador, e informando éste al gobierno central en México, no tardó el propio Iturbide en enviarle una comunicación en la que los felicitaba por su arribo a México y junto con ofrecerle todos los recursos del Imperio le decía:

Quisiera que mi posición me permitiera ser yo mismo el que tuviera el honor de ofrecer a V.E. mis respetos y que tratásemos sobre lo que puede V.E. contribuir a las glorias del Imperio, aumentando las muchas y bien adquiridas por V.E. para otros estados libres; pero es imposible el verificarlo y lo hará un comisionado digno que sabrá desempeñar su comisión, a menos que Ud. quiera proporcionarnos el placer de aceptar nuestros obsequios en esta corte, trasladándose a ella por el tiempo que guste, y contando con que nada nos quedaría por hacer para dar a V.E. el hospedaje

25.- AMM, Cochrane a Ministro de Marina, 3/2/1822, vol. 33, n° 135: “Únicos documentos de Mejioco que conseguí” ...se trata de un impreso sobre “Facultades que le corresponden (al emperador) como Almirante General”. Tal vez sea necesario volver a insistir en que la falta de documentación sobre esta recalada es notoria. Hay sólo un documento en el voluminoso volumen 33 del Archivo Nacional en Santiago. La exhaustiva investigación que se realiza actualmente en archivos chilenos puede mostrar otros.

26.- Mary Graham, *Journal of a residence in Chile* (London, 1924), p. 93.

de que es acreedor.²⁷

Cochrane confiesa que le tentó la invitación para visitar la capital pero no podía hacerlo pues en esos días llegó un mercante que dio aviso de haber visto las fragatas españolas hacia el sur, por lo que ordenó alistar la escuadra para darse cuanto antes a la vela y salir en su persecución. Antes de salir, envió por conducto de buques mercantes, el siguiente informe a Chile:

A bordo de la fragata O'Higgins, en el puerto de Acapulco, febrero 2 de 1822-- Permítame participar a Ud. que desde mi partida de Guayaquil hemos estado en solicitud de las fragatas Prueba y Venganza, que se decía habían salido de Acapulco hacia el ..(en blanco en el original), pero habiendo examinado ese puerto, como igualmente a todos los intermedios, no las he visto ni he conseguido noticias exactas de su paradero; sin embargo, estoy ahora informado, no solamente de avisos particulares, sino por parte de una goleta muy velera que mande a Panamá, que una de ellas estaba en la isla de Taboga, donde también podía estar la otra más aterrada, aunque no se vio, porque el comandante de la goleta tuvo recelos en acercarse. Empero, poco importa si están ahí, o solamente una, porque he mandado a la Independencia y al Araucano a examinar el puerto de San Blas y el golfo de California y hoy saldré de este puerto con la O'Higgins y la Valdivia para Panamá y de allí a Arica, donde se me ha dicho que la Prueba esta destinada, no solamente para inquirir noticias del Perú, sino para las concesiones familiares que tiene su comandante en esta costa.

Celebraré si así puedo añadir a los menos una fragata a la fuerza naval de Chile, que asegurara a la República contra las intenciones y los esfuerzos públicos y privados de cualesquiera de las potencias Sudamericanas, ya sea bajo la denominación de protectorados o imperios.

Hemos respetado la neutralidad de Méjico y la bandera española hasta ahora enarbolada a bordo de los buques de este puerto, con la esperanza de que la presente forma de gobierno, dictada por los españoles mismos, para estar firmes aquí de donde podrán conquistarse las provincias del sur, durara solamente hasta la reunión de las cortes, que me dicen será el mes entrante.

He visitado al gobernador y pagado todo lo que he recibido; pero no he saludado la bandera, porque el gobierno obra en nombre de Fernando, con quien Chile esta en guerra. Nuestra llegada a estas costas en la época presente, podrá producir consecuencias muy ventajosas a la libertad de la América del Sur, por que ha manifestado aquella fuerza que desterró a la marina española de las costas del Perú y dará confianza a los que son defensores de la verdadera independencia y libertad.

No tengo lugar para remitir a V.S. copia de mi correspondencia con S.A. Serima don Agustín de Iturbide, pero esta y todo lo demas que he tenido, será presentada a V.S. a mi llegada a Valparaíso o antes si fuera practicable; tampoco puedo remitir a V.S. ningún papel publico de Mejico, por no haber podido conseguirlo del Gobernador y otras autoridades, ni aun para leerlos.

27.- AMM, vol. 33. En el reverso del documento 271, comunicación de Iturbide 12/2/1822, aparece el nombre del Gobernador, Nicolás Bacilio (sic.) de la Gándara.

*Dios guarde a V.S.-- Cochrane--Señor Coronel Don José Ignacio Zenteno, Ministro de Marina de Chile.*²⁸

Las tripulaciones de la escuadra chilena se componían de una mezcla cosmopolita. La mayoría eran chilenos, entre los que predominaba gente de campo. El segundo contingente, el más valioso por su experiencia y conocimiento, era los marineros ingleses y norteamericanos, a lo que se sumaba una buena porción de peruanos, guayaquileños y gente de las islas del Pacífico que habían llegado a Valparaíso con los corsarios. Durante la estadía en Acapulco, los “rotos” chilenos, los “cholos” del Perú y los “gringos” convivían con alegría en las fondas y tabernas del puerto con los “huachinangos” locales. Llevaba la escuadra una buena cantidad de pisco peruano y en tierra se hacían trueques de este licor por las bebidas locales. Muy pronto los de tierra aprendieron a bailar la “cueca” de Chile, que adoptada también por los ingleses, era el baile popular de la escuadra. Este baile, es una de las pocas huellas que se encuentran hoy día en el estado de Guerrero de la visita de la escuadra chilena en México. Se conoció esta danza como “la chilena”, nombre que no perduró ya que hoy se le llama “Sanmarqueña”. Esta canción de versos interminables tiene el golpeteo de la cueca pero usa las palabras de una “resfalosa” contemporánea en Chile.²⁹

Gracias al gobernador de Acapulco, pudo Cochrane saber los detalles de la visita de la *Prueba* y la *Venganza*. En su viaje al norte la *Prueba* había reconocido a la corbeta corsaria *Rosa de los Andes*, trabándose en sangriento combate que no dio resultado por parte alguna, aunque los chilenos parecían llevar la mejor parte hasta que un disparo hirió al comandante Illingworth en la mejilla. Caído el jefe, los corsarios abandonaron la acción. Pudo así la *Prueba* unirse a su consorte y seguir viaje al norte. Estas fragatas habían fondeado en Acapulco el 27 de febrero de 1821, precisamente el día en que se juró en ese puerto el Plan de Iguala proclamado por Iturbide y que declaraba prácticamente la independencia de México. Este plan no contaba con grandes simpatías en la región y tres semanas más tarde una contrarrevolución restablecía el régimen colonial en medio del más placentero contento de la población. El comandante de la *Prueba*, don José Villegas, que actuaba como comodoro, había jugado un papel importante en esta restauración y ante el peligro de un contrataque patriota se habían embarcado los caudales españoles a bordo de las naves. Pero esta victoria temporal para las armas reales no duró mucho, pues el 15 de octubre la ciudad era otra vez ocupada por fuerzas mexicanas independientes. Como la nueva organización se hacía con el fin de permitir la unión de patriotas con realistas, mexicanos con españoles, el arreglo

28.- Luis Uribe Orrego, *Orígenes de nuestra marina militar*, p. 277 El envío de esta comunicación, la llegada de Wavell y O'Reilly, la consecuente correspondencia al gobierno de Chile, las noticias de que las fragatas estaban al sur, etc., todo esto indica un intenso tráfico marítimo entre Sudamérica y Acapulco que hoy prácticamente no existe.

29.- Como consecuencia de la publicación de *La Escuadra Chilena en México*, el autor recibió numerosas indagaciones sobre este baile que es desconocido en Chile. La folclorista Margot Loyola llevó grabaciones a Chile y don Pablo Garrido, de la oficina del presidente Salvador Allende, quién escribía un libro sobre la cueca, solicitó también informes.

permitía a Villegas quedarse con sus naves en Acapulco sin ser molestado. Pero el comodoro tenía problemas internos con sus tripulaciones. Si bien los mexicanos lo toleraban, no por eso lo consideraban parte de la marina imperial, que era inexistente. No tenía fondos para pagar sus tripulaciones o comprar provisiones. Cabía también la posibilidad que los fuertes lo atacaran si la política cambiaba, con lo que las naves pasarían a México. Pero su principal dificultad estaba en que la tripulación bordeaba en el motín. La mayoría de la tripulación eran “rotos” o “cholos” y las perspectivas de quedarse en México no los atraía. Los pocos peninsulares que quedaban a bordo, ansiaban también volver a Chile o al Perú. Hasta el propio comodoro, según se ha dicho, quería establecerse en Chile, donde había sido gobernador de Valparaíso. De hecho, terminó sus días como maestro de matemáticas, incluso impartiendo clases en la Escuela Naval de ese puerto.³⁰

Convencido de que la causa española en América estaba perdida, Villegas ordenó a sus fragatas levar anclas el 13 de noviembre de 1821 y salió en busca de la escuadra chilena para entregarse o unirse a ella.³¹

Como se ha visto, Sheppard había cumplido mal su misión en Panamá, no pudiendo asegurar que se encontraran allí las fragatas. Cochrane estaba seguro que entre los mercantes estaban sus ansiadas presas. Creyendo que Villegas ya habría salido de Panamá decidió dirigirse directamente a Guayaquil, pero para asegurarse envió otra vez la *Mercedes* a Panamá, esta vez al mando del teniente Greenfell con instrucciones de inspeccionar y reconocer la costa y luego seguir a Guayaquil donde estaría la escuadra.

Acapulco no era un buen lugar para aprovisionar a una escuadra cuyo principal consumo era la harina de trigo y el charqui de buey. Después de consultar con el gobernador, Cochrane hizo llamar al comandante Wilkinson de la *Independencia* y le ordenó que junto con el *Araucano* se dirigiera al golfo de California, en cuyas misiones podría obtener lo que necesitaba. Su nuevo amigo, el gobernador de Acapulco, le indicó también que un mercante español que iba con destino a Manila debía hallarse en esa región. Esta información la traspasó a su vez Cochrane al comodoro Wilkinson para que mantuviera a sus vigías con ojos avizores a ver si lograban también capturar esa presa.³²

En la guarnición de la *Valdivia* servía un capitán de infantería de marina,

apellidado Erézcano, famoso por su crueldad, que había pasado a cuchillo a varios prisioneros en Valdivia, razón por la cual Cochrane había pedido en varias ocasiones que se le instituyera un sumario. Esta vez, acusando a Cochrane de haberse guardado los dineros que correspondían a la tripulación, pretendía asesinarlo promoviendo un motín entre los marineros chilenos para apoderarse de las cajas de la escuadra. Este traidor pretendía entregar los buques a San Martín, con lo cual no tendría dificultades en volver al Perú. Pero los marineros informaron al comandante Cobbet de la *Valdivia* del complot. Cochrane que “no quería causar agitación castigando esta conspiración diabólica como merecía” decidió desentenderse de él.³³ En efecto, a último momento y ya con las anclas a flor de agua, lo envió a tierra con un pliego sellado al gobernador en el que le relataba toda la traición. La escuadra salió sin él desde Acapulco con rumbo a Guayaquil. Si este hombre se radicó en México, o si logró volver al Perú, no lo sabemos pues el propio Cochrane nos dice; “Cual fue su paradero, no llegué nunca a saberlo.”³⁴

Dice un autor chileno que “antes de retirarse de aquella bahía, la flota capturó a un galeón que desde muchos años traficaba con valiosas mercancías y barras de plata entre Méjico y Filipinas.”³⁵ Esta información es a todas luces falsa. Mal podía haber capturado la escuadra buque alguno en Acapulco cuando se había aceptado la neutralidad de México y respetado la bandera de los buques que, en cumplimiento con el Plan de Iguala, llevaban todavía la bandera española. No hay un sólo documento ni de fuentes chilenas o mexicanas que indique esta captura. Tampoco la mencionan ninguno de los tres memorialistas que estuvieron presentes en Acapulco.

30.- Bejamín Vicuña Mackenna, *Relaciones Históricas* (Santiago, 1927), p. 26.

31.- Barros Arana, *Historia...*, Vol. XIII, p. 650.

32.- Los derroteros de los buques con destino a Manila no llevan de Acapulco a San Blas, sino al contrario. Hay aquí tres posibilidades: una que el gobernador le dio información falsa para proteger al mercante; otra, que Cochrane se equivocó, pues el buque venía de Manila. Una tercera sería que ante la inestabilidad política que reinaba en Acapulco, el galeón hubiera sido cargado y tomado refugio en San Blas. Este puerto era la base de aprovisionamiento para las Californias. Pero dice Vowell: “Se tenía también noticia de un gran buque español que debía partir pronto de San Blas a Manila con millón y medio de pesos que teníamos orden de buscar”. Vowell, op. cit. p. 21.

33.- Cochrane, *Narrative...*, p. 170.

34.- *Ibidem*.

35.- Ricardo Valenzuela, *Cochrane* (Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1961), p. 139.

Comercio “neutral” y comercio “privilegiado” en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796 - 1815

Cristina Ana Mazzeo de Vivó*

Durante las épocas de guerra en las que España se vio envuelta a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX, una manera de mantener el comercio y abastecimiento con América, fue a través de los “barcos neutrales”, pertenecientes a las potencias que no entraban en el conflicto bélico. En varias ocasiones Francia fue la aliada principal de España en el transporte de mercancías y en algunos otros casos fueron los portugueses. Estos barcos actuaron durante la guerra con Inglaterra entre 1779-1785 y durante la nueva contienda que se inició en 1796 se declaró el comercio directo con “neutrales” para lo cual se establecieron una serie de normas.

Los súbditos españoles, peninsulares o americanos, podían utilizar barcos de países neutrales que salieran de puertos españoles o neutrales y comerciar con puertos americanos habilitados, traficar mercancías tanto españolas como extranjeras y retornar productos americanos a los puertos españoles.

Traficar con “neutrales” requería de una licencia especial que era entregada por el rey o el virrey en el caso de América. Lo mismo ocurría con el comercio “privilegiado”, al cual accedían aquellas personas que habían prestado ciertos servicios a la Corona y obtenían a cambio una licencia real para introducir y extraer determinados productos.

En ese contexto, el presente trabajo tiene por finalidad echar luces sobre este tipo de actividades “privilegiadas” combinadas con barcos neutrales y llevadas a cabo por una familia de comerciantes en el marco de la guerra con Inglaterra (1796) y de la invasión francesa a la Península (1808) hasta 1815, cuando regresa Fernando VII al trono de España.

El trabajo se basa en fuentes primarias inéditas en virtud de haber accedido al archivo privado de la familia Lavalle, del cual he logrado obtener una copiosa información sobre las actividades comerciales entre 1803 y 1814.¹ A partir de dicha

* Profesora de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ponencia presentada al II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, 9-11 Setiembre 1998.

1.- Cartas entre Juan Bautista de Lavalle y Sugasti y su hermano Antonio, radicado en Cádiz, entre 1806 y 1815. Agradezco al Ing. Carlos Loret de Mola su amable aporte, gracias a quien he podido acceder a tan valioso material para la investigación. En la actualidad contamos

documentación se puede visualizar un mercado internacional en crisis y un estado colonial muy flexible que se ve obligado a ceder cada vez más privilegios para sobrevivir y obtener entradas adicionales que son simplemente paliativos para solucionar la crisis del déficit fiscal.

El trabajo está dividido en tres partes. En la primera se desarrolla la situación internacional, en la segunda se esbozan las negociaciones privilegiadas entre 1805 y 1808 y la tercera trata sobre la caída de las actividades mercantiles debido a la situación en España y a problemas personales que la familia Lavalle debió enfrentar. Lo que queremos destacar es que no fue la guerra con Inglaterra sino la invasión napoleónica a España la que produjo mayores perjuicios a los comerciantes.

Situación internacional

La guerra con Inglaterra se había declarado en 1796² y al año siguiente las fuerzas británicas bloquearon el puerto de Cádiz, por lo que se hizo necesario abrir el comercio directo con los barcos neutrales (Real Orden del 18/11/1797). En 1799 Napoleón tomó el poder y en 1804 se coronó Emperador de Francia. Para 1805 ya estaba formada la tercera coalición europea contra el nuevo Emperador -Rusia, Prusia, Austria, Suecia y, por supuesto, Inglaterra-. España, por el contrario era aliada de Francia por pacto de familia. Napoleón ganó la batalla de Austerlitz en diciembre de 1805, la doble batalla de Jena y Auerstätt contra Prusia en octubre de 1806, la batalla de Friedland contra Rusia en 1807. Inglaterra, por su parte, era muy fuerte en los mares y venció a la escuadras francesas y española juntas en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, cerca de Cádiz. Esta batalla desarticuló totalmente la escuadra española. De esta manera Gran Bretaña quedaba en poder de los mares y los navíos de Francia y España en constante peligro. Francia había perdido ya su imperio colonial, no así España. El ataque por parte de Inglaterra a las colonias españolas del Río de la Plata en 1806 y en 1807 fue un intento de apoderarse del imperio español que fracasó pero afectó decididamente las relaciones comerciales, como veremos oportunamente³. Al año siguiente (1808)

con un archivo inédito de 680 páginas de cartas transcritas que relatan las vicisitudes del comercio entre los años 1803 y 1815. Otras fuente importantes son Josep Fontana, *El Comercio Libre entre España y América Latina 1765-1824* (Madrid, Fundación del Banco Exterior, 1987). (Varios Autores). Antonio García Baquero, *La Carrera de Indias Suma de la Contratación y Océano de Negocios* (Sevilla, EXPO 1992). Rolando Mellafé, *La Esclavitud en Hispanoamérica* (Buenos Aires EUDEBA, 1987). Pedro Pérez Herrero, *Comercio y Mercados en América Latina Colonial* (Madrid, Editorial Mapfre, 1992), Cap. IV Dependencia y Comercio Libre (1720-1810).

- 2.- Por las acciones diplomáticas de Manuel Godoy en Francia se firmó la Paz de Basilea en 1795, por la cual se restituían a España todas las plazas conquistadas en el territorio español por los franceses. Esta unión más el tratado de alianza firmado entre ambos países - San Ildefonso, agosto de 1796 - obligó a España a declarar la guerra a Inglaterra
- 3.- Luis Busaniche, *Historia Argentina* (Buenos Aires, Editorial Solar Hachette, 1975), pp. 283-84.

Napoleón entró en España y obligó a abdicar al rey Carlos IV colocando a su hermano José Bonaparte en el trono de España. A partir de ese momento Inglaterra pasó a ser aliada de España en su lucha contra Napoleón. Hecho que fue aprovechado por la primera potencia, no así por España que tuvo que enfrentar, a su vez, una guerra interna y una división de fuerzas en el seno de la élite dirigente. Si bien la situación descrita provocó una crisis en las relaciones comerciales entre la metrópoli y sus posesiones,⁴ el comercio siguió desarrollándose tratando de sortear los obstáculos que le imponían primero los corsarios ingleses en el mar y luego la situación creada por los franceses dentro del territorio español.

Relaciones comerciales 1796 –1808. El comercio “privilegiado”

Uno de los comerciantes que logró acceder al comercio “privilegiado” fue José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real. Era la cabeza de una familia de comerciantes que tenía vinculaciones muy estrechas con la Corona, dado que tres de sus hijos radicaban en la Península. Uno en especial, Antonio, se dedicó al comercio y era su contraparte en Cádiz, y los otros organizaron regimientos a favor del rey y llegaron a participar en la lucha contra los franceses. En Lima se encontraban el patriarca de la familia, José Antonio, y otro de los hijos, Juan Bautista, que lo secundó en dicha actividad.⁵ Entre las ventajas obtenidas de dicha relación con la Corona y que está encuadrada dentro de la pragmática del Libre Comercio, fue obtener una licencia real en 1798 (en plena guerra con Inglaterra) para introducir 2.000 negros esclavos por el puerto de Buenos Aires y extraer desde allí 30.000 cueros y 80.000 cargas de cacao (Real Orden del 16 de abril de 1798)⁶. Los permisos para ingresar esclavos por el puerto de Paita y El Callao fueron prorrogados en 1800 y 1804. En 1805 se prorrogó por doce años más la autorización a los súbditos españoles para comerciar libremente con esclavos. Pero llevar a cabo esta negociación no fue fácil, además del permiso o licencia real debieron utilizar permisos especiales para comerciar con barcos neutrales.

En cartas de los hermanos Lavalle en 1803 encontramos referencias a la expedición de negros, encuadrada en aquel permiso, que se cumplió en parte. En la *Oriente*, fragata francesa que saldría de Burdeos, debían ingresar entre 400 y 600 negros esclavos provenientes de Mozambique. Para dicha negociación contaron con un

- 4.- Ver los trabajos de John Fisher: *El comercio entre España e Hispanoamérica* (Madrid, Banco de España, 1993); *Relaciones Económicas entre España América hasta la Independencia* (Madrid, Editorial Mapfre, 1992).
- 5.- Este mecanismo de acercamiento a la Corona para obtener “beneficios” era parte de la racionalidad mercantil de la época. Era un especie de acuerdo entre particulares y Estado que les permitía beneficiarse mutuamente, pero solo algunos podían acceder a ello, como fue el caso de los Lavalle.
- 6.- Ver Cristina Mazzeo, *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés 1777 - 1815* (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994), p. 177.

préstamo de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid destinados a la compra de “40 a 45 mil cueros con los que debía retornar dicho barco, y 6.000 pesos que se entregaron al capitán para las habilitaciones y apresto del buque⁷. El 26 de abril de 1803 la fragata recalaba en Montevideo con la preciada carga de tan solo 346 negros, al no haber podido completar el cargamento debido “a las muchas expediciones que han ido de todas partes en busca de negros”⁸. Muchos fueron los problemas que tuvieron con este primer cargamento, primero porque la fragata se atrasó en el arribo a Montevideo, lo que impidió que los negros fueran introducidos por la cordillera en temporada de verano y por lo tanto debieron invernar en Mendoza; esto produjo una pérdida notable en “la esclavatura” a causa de las muertes y enfermedades que soportaron en la larga travesía. En segundo lugar, los cueros no pudieron ser extraídos en la misma fragata, tal como estaba dispuesto en el contrato, ya que la fragata no salió dentro del plazo previsto por la póliza e incluso el capitán se quedó con parte de la carga, pues de los 34.500 cueros comprados, salieron únicamente 12.241 cueros, que fueron reembarcados en la fragata *Perla*. Es por ello que debieron solicitar nuevos permisos para negociar con los barcos neutrales para la extracción y la introducción del resto de los negros.

El comercio privilegiado establecía el uso de la misma fragata tanto para la introducción de negros como para la extracción de cueros y cacao. Al fracasar la negociación es que Juan Bautista sugiere a su hermano: “que lo mejor es intentar giros con neutrales combinándolos con nuestro privilegio que nos permite el libre uso de dichas banderas en tiempos de guerra”⁹.

En mayo de 1804 se declaró la guerra entre Francia e Inglaterra y la *Oriente* debió ser “españolizado” para no correr riesgos con su cargamento. Los comerciantes consideraban que la guerra no era un impedimento para las negociaciones. En carta a su hermano, Juan Bautista le dice: “Me parece que la guerra no interrumpe para nada estos giros bajo neutrales y que reciben un incremento a causa del mayor aprecio y estimación de sus frutos en los puntos que se consumen y por la mayor comodidad con que se adquieren”¹⁰.

Sin embargo, los peligros en el mar eran inevitables, Inglaterra apresó en 1805 dos fragatas españolas con sus caudales a la altura del Cabo de Santa Marta, por la sospecha de que llevaban armamento a la zona de El Ferrol. En esta ocasión los Lavalle

perdieron 20.000 pesos que se conducían en dichas embarcaciones de guerra.¹¹

En cuanto a la introducción de negros en el marco del comercio neutral, consideraban que lo mejor era contar con barcos norteamericanos a pesar de que estos lo habían prohibido pero en realidad: “No hay duda que los Americanos por sus constitución están prohibidos del tráfico de negros pero sin embargo es positivo que aún ellos lo hacen y cuando se deciden a verificarlo e introducirlo y venderlos por sí mismos en Montevideo no será muy difícil que lo hagan bajo de una combinación recíprocamente útil.”¹²

Los barcos neutrales, a pesar de los contratiempos de la guerra, daban cierta agilidad al comercio debido a que tenían menos restricciones. Una fragata con bandera neutral podía comprar, a su llegada, un permiso de habilitación en puertos americanos y coloniales y ello se hacía fundamentalmente en Buenos Aires, pues en El Callao el virrey era muy reticente a las habilitaciones de buques neutrales. Con la llegada de Abascal como virrey del Perú la situación parecía haber mejorado, pues hay expresa referencia de que en tiempo de Avilés no podía esperarse una sola habilitación ordinaria para retornar a España.

Las estrategias de los comerciantes para obtener permisos eran variadas. En una oportunidad la familia Lavalle obtuvo el permiso al proponer que conducirían, libres del pago de flete, 2.000 quintales de cobre destinados a la Corona y de esa manera pudieron cargar también sus propias mercaderías. En otra oportunidad, el modo de obtener la habilitación de una expedición neutral desde Hamburgo fue entregando un donativo de 30.000 pesos al contado a la Caja de Amortización.¹³ Es decir, si uno “donaba” una determinada suma a la Corona conseguía el permiso de salida. Vemos entonces cómo desde el mismo estado español existía gran flexibilidad, necesaria por otro lado, para poder subsistir en tan difícil situación.

No obstante ello, con respecto a los permisos para neutrales, era necesario tener ciertos recaudos, especialmente por la cantidad de embarcaciones que aprovecharon esta coyuntura. Juan Bautista comentaba al respecto: “mientras ellos hallan beneficios por la ventaja de sus principales, y menos gastos de sus expediciones, nosotros solo encontramos atrasos, pero por ahora es el único medio que se presenta de intentar operaciones con utilidad y esperanza. y es el único medio que puede generarlas en tiempos de guerra”¹⁴

Pero no debían entregarse demasiados permisos porque corrían el riesgo de que “se nos venga aquí todo Norteamérica”¹⁵.

En cuanto al comercio de esclavos, lo importante era que llegasen vivos y en buen estado. Una manera de protegerlos era “pagar al sobrecargo, capitán y cirujano

11.- Carta de Juan Bautista, 26/2/1805

12.- Ibidem

13.- Carta del 30/3/1807. Sabemos que este donativo se entregó porque consta en el testamento de Juan Bautista en el año 1848 [Mazzeo, Op. Cit. p. 209].

14.- Carta de Juan Bautista, 26/10/1805.

15.- Ibidem.

7.- “Para abril de 1803 el *Oriente* no había llegado aún a Montevideo. Las noticias eran que otro buque lo avistó saliendo de Mozambique el 15 de enero de 1803. Hacía 4 meses que estaba formando su esclavatura sin poderla concluir. Esto traía como consecuencia la caída del precio del esclavo, unos se hallaban en Buenos Aires a 150 pesos y se opinaba que no bajarían más y que al año entrante escasearían y subirían mucho. Mientras que cuatrocientos que habían tenido la fortuna de pasar la cordillera se estaban vendiendo en 460 y 480 pesos”. Carta de Juan Bautista, mayo de 1803.

8.- Carta de abril de 1803.

9.- Carta del 26/2/1805.

10.- Carta de Juan Bautista, 20/5/1805

una gratificación por cada uno de los negros que entrasen vivos y sanos a Montevideo”, lo cual no era acertado según Juan Bautista porque de esa manera “tendrían derecho a reclamarla aunque entrasen la mitad de lo pactado sin haber empleado el cuidado correspondiente para su conservación”.¹⁶

Por lo tanto sugería que era más conveniente actuar como en la expedición de la *Oriente*, distribuyendo el cuidado y asistencia de los negros entre la tripulación y asignando a cada marinero una gratificación por cada uno de los negros de su partida que entregasen buenos en Montevideo. “De este modo se divide y facilita más la asistencia de los negros entre una gente a quien les afectará más la codicia del premio por lo mismo que son más miserables.” Y continúa: “acertado es también que las expediciones negreras se repitan desde Montevideo sin seguir para el Callao ni retornar a Europa pues se activan las introducciones que es lo que nos conviene y se dejan las respectivas extracciones de cueros y cacaos para otros buques negreros.”¹⁷

Para la introducción de negros se hicieron negociaciones con firmas inglesas, a pesar de que existía una guerra con la nación británica. En el año 1805 se organizaron dos expediciones importantes: una con la casa Bohl y otra con Wite, con destino a Mozambique, en un buque hamburgués, para extraer negros y conducirlos a Montevideo. Allí, a través de la casa Necochea y Cía. se embarcarían unos 32.000 cueros. Mientras tanto, un barco norteamericano extraería cacaos por el Callao. En este caso, mediante la utilización de recursos propios, se extraerían a su vez entre 6 y 8.000 cargas de cacao. La compra se haría con las provisiones de ocho a diez baúles de efectos, los cuales podrían ser hierro y clavazón, productos fáciles de colocar en el mercado peruano y convenientes para la compra del cacao. Este habían llegado en la fragata *Eulalia* desde Guayaquil e iría en compensación de los negros introducidos.

Por lo tanto tenemos tres elementos que entran en juego: por un lado la familia Lavalle que consigue el permiso de la introducción a través de Antonio, quien reside en Cádiz. Sin este permiso no se puede hacer nada, es lo que hoy podríamos decir tener una licencia previa. Los permisos los otorgaba el rey como compensación por los buenos servicios prestados a la Corona. Por otro lado, las fragatas americanas o hamburguesas que se encargaban de ingresar los negros a Buenos Aires a través de la firma Necochea, que a su vez debía embarcar los cueros. El tercer elemento o vértice del triángulo eran los puertos neutrales, donde Antonio, a través de sus representantes, colocaba los productos en las mejores plazas, que podían ser Canarias, Londres o Hamburgo. A su vez, remitían en sus propios barcos ropa de Castilla para la venta en el Perú (los Lavalle poseían dos fragatas, la *Trujillana* y la *Deseada*, que daban por un lado la posibilidad de ahorrar en el flete y ganar un adicional importante al cobrarle el flete a otros comerciantes).

En la negociación de negros intervinieron la *Oriente* (francesa), la *Deseada*, la *Trujillana*, la *Amelia* (norteamericana), la *Perla* y la *Júpiter* (hamburguesas), la

Minerva, la *Fortuna* y la *Merrimack*.

En cuanto a las fragatas, indican que en esta época deben ser ligeras para poder escapar rápidamente del enemigo. En este caso, la *Trujillana* era más veloz que la *Deseada*. Esta era muy pesada y además había que carenarla. Este proceso de reparación y compostura del casco era muy costoso por lo tanto se decía que quizás era mejor darle “barreno” es decir agujerear la embarcación para que se vaya a pique.

La *Trujillana* iba a ser destinada a la gran expedición con la casa Bohl y Wite, con destino a Mozambique y luego iría a Montevideo y repetiría tres viajes al Callao. Debido a ello se deberían ir tomando las medidas oportunas para la habilitación de dicha expedición. La extracción de cueros se haría en la fragata hamburguesa *Júpiter*, que había arribado a Montevideo y extraería unos 10.000 cueros que debían restarse del permiso que tenían los Lavalle. En junio de 1806 la fragata norteamericana *Amelia* había llegado a Guayaquil para cargar el cacao, además de 54 barras de estaño de 52 qq. cuyo flete sería de 5 pesos por quintal. Procedente de Coquimbo al igual que el cobre.

Otro de los buques destinado al comercio “privilegiado” era la *Deseada* que había extraído cueros por el puerto de Buenos Aires. Los cueros eran muy apreciados en los puertos neutrales, especialmente en Hamburgo, pero éstos estaban picados por lo cual *había que sacárselos de encima*. Esta situación impedía *aguantar el producto* para obtener un mejor precio, generalmente se vendían a 16 reales, es decir un peso fuerte. En este caso, deberían venderse a 12 reales. Los cueros también eran bien aceptados en Londres, pero en esta oportunidad no, por estar picados, en cambio en otros puertos se los aceptaba con una primera y hasta una segunda picadura. La *Deseada* llevaría además 30.000 cargas de cacao y 16 qq. de cobre. También cascarilla -que se podía colocar muy bien en Londres- pero el tema era la neutralidad de España en la guerra con Inglaterra. De ser así invertirían en la compra de 200 cajas de “calisaya superior”, pero si se producía el rompimiento con Inglaterra “sería un desacierto invertir fondos en un artículo que tendría que ser depositado por un tiempo indefinido o aventurarlo a los riesgos de la guerra”.¹⁸

Como vemos, hasta este momento las actividades comerciales se desarrollaban con cierta normalidad. Sin embargo, la situación a fines de 1805 distaba de ser halagüeña, dice Juan Bautista al respecto de Lima: “se necesita dinero imposible conseguir auxilio alguno tal es la desconfianza que existe hoy en el comercio efecto de la suma pobreza en que esto se halla y consecuencia todo de los descalabros padecidos en esta última guerra. Necesitan por lo menos 100.000 pesos para hacer sus prevenciones.”¹⁹

Una de las grandes casas que adelantaban dinero para las negociaciones mercantiles era la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estos habían facilitado el dinero para la expedición de negros prestando unos 60.000 pesos y en 1805 los Lavalle

16.- Carta de Juan Bautista, 15/3/1805.

17.- *Ibidem*.

18.- Carta de Juan Bautista, 26 /11/1805

19.- Carta del 26/11/1805.

le debían 200.000 pesos por otros auxilios y nuevamente recurrían a ella para solicitarle 94.000 pesos.²⁰ Uno de los perjuicios que podría correr el crédito era la devolución de los fondos si las negociaciones se paralizaban, así estaba estipulado en el contrato con los gremios.²¹

Pero la crisis se agudizaba con el correr del tiempo. A principios del año 1806 Juan Bautista comentaba a su hermano Antonio:

*no hay plata porque la ha consumido y consume el constante contrabando sobre estas costas, dejándonos en cambio mercaderías conseguidas a precios cómodos. A esta situación se agrega “la paz del continente que se da por segura y el resultado de todo esto viene a ser el abatimiento de los efectos y el querer prevalecer las contingencias de estas circunstancias para conseguir las cosas a fiadas, baratas y malas. Con 20.000 pesos de contado todo hombre se cree autorizado a que se venda a huevo y se le fíe 100.000.”*²²

Las expediciones hamburguesas que llegaron al Callao habían logrado vender su cargamento a un 60 % sobre los principales de Hamburgo, recibiendo sólo 190.000 pesos de contado y otorgando a los compradores un año de plazo para el pago de los 400.000 pesos correspondientes al total de la negociación.²³

Se quejaban de conseguir una renta del 45 al 55 % sobre principales de almacén, que casi no podían cubrir los costos. Mayores rentas, es decir un 80 a un 100%, sólo se obtenían sobre productos favoritos en el mercado, como paños, bayetas, fierros o clavazón.²⁴

Vemos entonces cómo las expectativas de especulación se acrecentaban con la guerra y se desvanecían con la paz. Por otro lado, la plaza estaba totalmente saturada y unos especulaban con la retención de los productos para su aumento y otros no compraban “esperando conseguir las cosas a huevo” en virtud de que por todas partes se producen introducciones. “Han entrado como ríos los efectos por la vía de Panamá, Puertos Intermedios y Buenos Aires, llevándose todo el numerario que circulaba.” Por ejemplo, al cargamento bastante considerable que trajo la *Deseada*, se agregaba la expedición de Manila, y también los productos que llegaron desde Veracruz por la vía de Acapulco. Sólo los vinos que trajo la *Deseada* se habían vendido.²⁵

La solución estaba en extraer mayor cantidad de frutos que eran muy bien cotizados en Europa. Es por ello que tenían planificado exportar unos 6.000 quintales de estaño que irían como lastre, 1.000 arrobas de cascarilla de la mejor calidad de Huánuco y 10.000 cargas de cacao de Guayaquil. De éstas ya tenían acopiadas unas 7.000 al precio a 4 pesos y medio, lo que podría aumentarse a 5 pesos ½ con mermas,

zarandeos, derechos y demás gastos. Todo esto lo llevaría la *Deseada*, una de las fragatas de la familia.

La *Júpiter* había salido de Montevideo el 18 de noviembre de 1805 y aún no había recalado en Hamburgo a pesar de tener cuatro meses de travesía, bastante tiempo para llegar a su destino, esto creaba preocupación a los comerciantes.

Cuando en 1807 se produjo la segunda invasión inglesa, las fragatas *Perla* y *Fortuna* estaban en Buenos Aires, ambas por la negociación de negros. Esto trajo mayor desconcierto y expresaban que esta situación producía mayor “abatimiento al comercio como que están colgados infinitos que tenían sus fondos en Buenos Aires”.

Sólo esperaban que la expedición de la *Perla* ya hubiera zarpado. En cuanto a la expedición de la *Fortuna*, debía cargar 10.000 cueros y salir hacia Hamburgo. “Con la pérdida de Montevideo todo se volverá a enredar sin saber la suerte que le tocará a este negocio”. Sin embargo, el sobrecargo pidió permiso al comandante inglés para dirigirse a Montevideo y extraer los cueros y el sebo correspondiente, lo que fue aceptado.²⁶ Había un permiso que permitía la salida de los barcos neutrales con mercaderías.²⁷

Uno de los años más críticos en estas expediciones fue 1807 cuando, por un lado, debían hacer frente a los peligros de los corsarios ingleses en el mar y, por otro, a la situación dentro de Europa provocada por Napoleón.

Según la correspondencia de los Lavalle, esta era la situación de sus expediciones en el citado año: frente a los problemas de Buenos Aires y Montevideo se presentó como alternativa enviar la *Trujillana* a Veracruz donde se encontraba, desde 1806, otro de los integrantes de la familia, Mariano, y donde sin duda “estará mejor aquel mercado por lo mismo que presenta más riesgos su travesía”, pero lamentablemente no consiguieron el permiso. Hacia aquél puerto había sido enviada anteriormente la fragata *Minerva*, debido a que “los efectos de Europa tenían mejor estimación puesto que no había llegado a esa la Nao de China, y el cacao estaba más barato”. Lo cierto es que para julio de 1807 aún no se tenían noticias del arribo de la *Minerva* a su destino y se comentaba que había sido detenida por los corsarios ingleses y llevada a Jamaica donde el sobrecargo había logrado esconder por lo menos los documentos. Estos eran de singular importancia porque correspondían a los permisos otorgados por el Rey.

Mientras tanto, la *Amelia* en lugar de llegar a Canarias arribó a Madeira en medio de un temporal y la fragata fue arrastrada hacia afuera y tomada por un corsario inglés en la boca del puerto. El sobrecargo, Landaeverri, se embarcó para Lisboa

20.- Carta del 26/2/1805.

21.- Carta del 7/7/1806.

22.- Carta del 8/9/1805.

23.- Carta de Juan Bautista, 23/10/1806.

24.- Carta del 26/6/1806.

25.- Carta de Juan Bautista, 1806.

26.- Carta de Juan Bautista, 8/5/1807.

27.- Germán Tyarks, *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata* (Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1962). Una Real Orden del 29 de agosto de 1806 expresa que los buques de esclavatura deben ir a descargar a Montevideo. Además expresa que a pesar del bloqueo el tráfico se mantiene activo por la participación de los neutrales.

de donde pasó a Londres y, desde allí, a través de sus representantes -la firma Gordon y Murphy- debía “procurar poner la expedición en libertad.” Esta expedición llevaba cacao, quina y más de 1.500 qq. de cobre del Rey. La situación se resolvió favorablemente debido a la devolución del buque y cargamento, contra el pago de una fianza de 35.000 libras esterlinas que la firma Gordon y Murphy entregó, con la expresa conformidad de vender las quininas en Londres y dejar en libertad el cacao y el cobre para venderlos en Cádiz, lo que no era muy seguro por el decreto de Napoleón que impedía el ingreso a ese puerto de todo buque neutral. La otra alternativa era llevar el cargamento a Lisboa donde se “neutralizaría” para luego pasar a Cádiz.

La *Júpiter* también tenía problemas. Había llegado a Hamburgo con cargamento de cueros y allí tuvo inconvenientes por la entrada del ejército francés, ya que el decreto de Napoleón prohibía la entrada a los puertos en que se encontraban sus tropas a todo buque neutral que directa o indirectamente procediese de Inglaterra. Esto producía el estancamiento de todo cargamento y, por supuesto, su deterioro.

La *Perla*, por su parte, de bandera hamburguesa, había sido apresada por los ingleses y los Lavalle consideraban que era más ventajoso cobrar el seguro que sería del 70 % (que en este caso consistía en 168.000 marcos sobre 240.000 del valor total de la expedición) y el 30 % restante se podría cobrar cuando se verificase la sentencia de libertad de la misma.

Ninguna guerra, decía Juan Bautista, había traído los inconvenientes de esta para el giro de la correspondencia por lo cual envían copias hasta por cuadruplicado y por distintas vías.

Únicamente el comercio de esclavos era productivo en esa época, para lo cual sólo necesitarían entre 19 y 20.000 pesos para la compra de 350 a 400 negros. Las seguridades para esta expedición se podían conseguir por medio de una combinación con Gordon y Murphy -los representantes que tenían en Londres- pues “el gobierno inglés no puede tener interés alguno en impedir la introducción de negros en nuestras colonias y por otro lado ellos estaban habilitados por parte del Gobierno en virtud del permiso otorgado para tal fin”.²⁸

Las negociaciones con firmas inglesas continuaban a pesar de la guerra. A fines de 1807 encontramos un contrato firmado por Gordon y Murphy con Antonio de Lavalle, el hijo radicado en Cádiz, por el cual establecían enviar a Lima la fragata norteamericana *Monticello* con un cargamento de 50.000 pesos en mercaderías a los precios y plazos corrientes en plaza, cuyo despacho correría por cuenta de Lavalle, quien a su vez debía conseguir el flete más favorable (se establecía tres y medio a dos pesos palmo cúbico), sobre fierro, clavazón, cristales, papel y otros volúmenes de poco valor. Se abonaría a Lavalle el 15% sobre el flete total de todo lo que el buque llevase a la ida, incluyendo los azogues que también transportaría. Dicho buque regresaría con 50 cajas de quina embarcadas por su cuenta y libres del pago. Además se cargarían 1500 qq. de cobre por parte de la Real Hacienda. Esta negociación fue firmada en

Madrid y en Cádiz, por lo que deducimos que tenía expresa autorización del rey para realizarla. En carta de Antonio dirigida a Juan Bautista expresa: “tengo mis medidas para hallarme en Inglaterra al regreso del Monticello aunque subsista la guerra, pues para ello tengo la licencia de nuestro gobierno en realizar este proyecto muy antiguo que espero en Dios verlo realizado ahora”.²⁹

En una palabra, una cosa era la guerra, otra eran los negocios. Por otro lado, la plaza de Lima estaba bastante depreciada. Ya no había escasez en las colonias debido tanto al contrabando como a la llegada de otros barcos neutrales y era poco el beneficio que se podía lograr.

A fines de 1807 la situación de las embarcaciones destinadas a la negociación de negros era la siguiente: la *Deseada* había llegado a Tenerife donde introducía cacao entre 30 a 40.000 cargas. La *Amelia* llegaba a Londres donde vendía cascarilla; la *Minnerva* había sido detenida en Jamaica; la *Júpiter* llegaba a Hamburgo con cueros desde Buenos Aires y la *Fortuna* a este último puerto para ser nuevamente habilitada desde allí. Había fracasado la posibilidad de conseguir una protección para que la *Trujillana* se dirigiera a Veracruz, por lo que debería trasladarse al Callao con un cargamento de papel, fierro, etc. En cuanto a la *Perla*, había sido detenida por un navío de guerra porque “en efecto nadie se escapa de la vigilancia de los ingleses ni estos respetan neutralidad alguna”.

En cuanto a la negociación del Monticello, ésta no tuvo feliz término puesto que fueron estafados por los ingleses Gordon y Murphy, quienes se quedaron con las comisiones que pertenecían a los Lavalle.³⁰

Los comienzos del fin

La actuación de Napoleón en España y todos los sucesos de 1808 en la Península llevaron al cese de las hostilidades con Inglaterra, pero también a la suspensión de las relaciones comerciales con Cádiz. Sin embargo, los negocios de los comerciantes no se detuvieron, siendo Inglaterra la más beneficiada por esta situación.

La plaza de Lima seguía depreciada, en especial por la introducción de algodones venidos de Asia que “prefirieron los pobres por su menor precio, sin calcular su menor duración.” No obstante seguían creyendo que la guerra traía ciertos beneficios a la venta de determinados productos. Por ejemplo, con respecto al cacao consideraban que ofrecía más seguridad en su “especulación que los otros productos. Se podría vender a 45 pesos la fanega y se anuncia que puede subir a 56 pesos al desvanecerse las esperanzas de paz”.

Para julio de 1808, lograda la paz con Inglaterra, resolvieron despachar la *Trujillana* a Lima para fines de setiembre, con algunos abarrotes y lo que se pudiera encontrar para cobrar el flete. Para esto citan fierro, papel, cuchillos, cristales y algo, muy poquito de lencería, todo esto sería más que suficiente para la compra del carga-

29.- Carta de Antonio a Juan Bautista, 1/11/1807.

30.- Carta de Juan Bautista, 8/10/1809.

28.- Carta de Juan Bautista, 30/3/1807

mento de retorno y la caja de soldadas, más los gastos del buque con un registro de 500 a 600.000 pesos de plata. Para el retorno de la misma fragata tenían previsto cargar 3.000 cargas de cacao, 200 qq. de cobre y 200 qq. de estaño, más 16.000 arrobas de quina roja.

Estas negociaciones estaban acompañadas por las ganancias que se recibían por el cobro del flete. En el viaje de la *Trujillana* se cobró por concepto de flete unos 111.710 reales de plata sobre un cargamento de 227.437 reales plata. Significaba el 50% del total invertido.

No hemos podido determinar el monto de las negociaciones de cada una de las expediciones de los Lavalle, sin embargo hablan de expediciones globales entre 200 y 300 mil pesos. Pero los peligros que corrían eran grandes, y las pérdidas también debido a que nadie escapaba de los corsarios ingleses. En una ocasión perdieron 1.200 onzas de oro y 224 marquetas de sebo que transportaba un buque mercante, a lo que había que agregar los cueros que se aplillaban y la cascarilla que se descomponía con el tiempo, como así también la pérdida de esclavos en las travesías. Por esa razón sólo el cacao era digno de dar buenos beneficios en las negociaciones, ya que entraba en el comercio privilegiado y podía ser canjeado por esclavos.

Desde el punto de vista político, la situación en España aún no era muy crítica en octubre de 1808, Antonio comentaba que tenían confianza en la Junta Suprema, “tenemos un gobierno ilustrado, formidables ejércitos de valientes tropas conducidas por buenos generales y buenos aliados.” y continuaba:

*los movimientos de los ejércitos austríacos y rusos son dudosos, y aún no puede fijarse opinión sobre esto, sin embargo los franceses no deben estar confiados del Norte, cuando no arriman sus tropas al mediodía a lo menos para salvar los restos de los 200.000 hombres que metieron en España y Portugal. Los franceses han evacuado a Burgos, Bilbao, y San Sebastián pero el paso les está cortado por Irún y será difícil que puedan escapar.*³¹

Sin embargo, para diciembre de 1808, ya se desvanecían las esperanzas, Antonio explicaba a su hermano que las circunstancias políticas eran en extremo peligrosas y no era posible atinar sobre lo que podría pasar. Decía, refiriéndose a Cádiz:

*Esta plaza presenta un aspecto melancólico y cada uno en su particular tiene fundados motivos para vivir sumergido en mil zozobras. Los almacenes están atestados de frutos coloniales sin salida alguna, ni para el interior ocupado por los enemigos, ni para los países del continente, igualmente ocupados política y militarmente por los mismos enemigos. De modo que solo para Inglaterra pueden hacerse exportaciones y es puntualmente allí en donde nuestros frutos coloniales en general están más baratos que aquí.*³²

Por otro lado, como estaban incomunicados con los puertos del Báltico era imposible conseguir manufacturas alemanas o lencerías legítimas o manufacturas fran-

cesas. Cataluña estaba arruinada y sus fábricas habían cerrado. Especulaban en cuanto a que jamás “permitiera Dios llegue por allá -refiriéndose a América- la discordia y la desolación sino que por el contrario vivan tranquilos para siempre y fuera del alcance de este monstruo desolador del género humano.”³³

En cuanto a las negociaciones comerciales, la prioridad era llevar a cabo el permiso y la expedición de negros ya que con sus resultados se cancelarían aquí y allá los empeños de la casa familiar.

Para fines de 1809 se desvanecían todas las esperanzas de lograr buenos negocios. El precio del cacao en Cádiz era de 32 a 33 pesos, e incluso a 28 pesos la fanega, sin demanda alguna, lo mismo que la cascarilla, sumamente abatida, cuya última partida fue vendida a 5 pesos reales de plata. El cobre se pagaba a 20 pesos el quintal y el estaño a nada. Se pensaba que si la situación seguía en esas condiciones, Antonio debería emigrar a Inglaterra, siempre y cuando las Américas abriesen su comercio a los ingleses “entonces espero que será ocasión de grandes y buenos negocios”.

En una palabra: “si la España se pierde y las Américas abren su puertos a Inglaterra, me fijaré en Londres, en donde estoy seguro voy a encontrar las facilidades que son necesarias. Si los asuntos políticos vinieren a término de un arreglo general, al instante estaremos en comunicación con la Europa y restablecida la confianza no habrá dificultad de realizar envíos de 200 o 300 mil pesos.”

La cascarilla que la *Trujillana* llevó estaba apestando a humedad y nadie la quería comprar a ningún precio. La que llevó el *Monticello* tampoco pudo venderse en Londres por el mismo defecto. Tampoco podían remitir hierro porque este venía de Vizcaya que estaba en poder de los franceses.

La situación decidió a Antonio a vincularse con importantes casas extranjeras y solo a esperar que la política mejore para realizar nuevos negocios. Necesitaban “dos o tres empresas importantes, hechas a todo riesgo, libres aquí y allá de comisiones, y de todo otro gravamen y cuyas utilidades fuesen exclusivamente destinadas a saldar todos los empeños existentes”.

Pero todo se entorpecía, en 1811 los precios habían caído aún más; la quina se ofrecía a 2 reales plata por los problemas de la actitud de Napoleón: Antonio escribía desde Cádiz a principios de 1811:

*Yo remití por vía de Inglaterra a Hamburgo, una partidita de este fruto, y después de haber gastado más de lo que costó en fletes y seguros, desde aquí a Londres, de Londres a Helgoland y de Helgoland a Hamburgo, y después de haber pagado en Hamburgo derechos que impuso Bonaparte a los frutos coloniales por su tarifa escandalosa, el término de este asunto ha sido que por decreto del mismo Bonaparte se han quemado todos los frutos coloniales y géneros ingleses en todos los países a don alcanza su influjo, y por consiguiente ardió también mi quina. Solo este mal paso me cuesta un quebranto de más de 180 mil pesos.*³⁴

31.- Carta de Antonio a Juan Bautista, 1/10/1808.

32.- Ibidem.

33.- Carta del 31/10/1808.

34.- Carta de Antonio a Juan Bautista de 1812

El 27 de julio de 1812 moría Antonio en Cádiz y se hacía cargo de los negocios su esposa Dolores (Antonio fue la persona clave para concertar los negocios con extranjeros, incluso logró obtener un acuerdo con una casa inglesa para la remisión de productos a Lima). Mariano, durante un tiempo estuvo radicado en Veracruz, pero ese puerto tampoco estaba tranquilo porque todos los conductos estaban interceptados y los fondos invertidos allí no podían ser utilizados. En 1815 moría el padre, José Antonio. Es decir, que para esa fecha prácticamente les era imposible hacer negocios ultramarinos. La situación llevó entonces a Juan Bautista a utilizar sus contactos para lograr una intendencia en Tarma o Arequipa. A partir de 1816 lo encontramos como Intendente de Arequipa. Su vida cambió radicalmente, de comerciante pasó a cumplir funciones militares, pues desde esa fecha estuvo dedicado a armar los ejércitos a favor del rey en defensa del sistema en el cual seguía creyendo como el mejor para su patria.

Conclusión

En la etapa que corre entre 1805 y 1808 los negocios ultramarinos fueron llevados a cabo por medio de barcos neutrales que eran generalmente norteamericanos o hamburgueses. La ventaja de un comercio “privilegiado”, es decir introducción de negros y extracción de cacao, cobre y estaño, siguió funcionando combinándose con la utilización de barcos neutrales, y este tipo de negocios era el que reportaba los mayores beneficios. La obtención de franquicias o permisos para negociar con barcos neutrales encontraba a veces obstáculos que se superaban en la medida en que los comerciantes hicieran algún tipo de “donación” a la Corona, ya sea remitiendo exento del pago de flete el cobre que iba por cuenta del Rey o con algún otro tipo de concesión.

Por otro lado, los comerciantes especulaban en épocas de guerra debido a que los costos de los fletes llegaban a un 50% del valor de la mercadería transportada. Era la única manera de compensar las pérdidas que durante la guerra con Inglaterra los buques debieron soportar debido a los enfrentamientos con los corsarios ingleses. Sin embargo esto no impidió que se realizaran negociaciones con firmas inglesas apoyadas por el propio gobierno español, e incluso hubo oportunidades en las que estas firmas negociaban la pronta liberación de las embarcaciones capturadas por los corsarios, no sin antes quedarse con parte de la mercadería para la venta en Londres, como fue el caso de la cascarilla.

Una vez firmada la paz con Inglaterra, el conflicto se trasladó desde el mar al continente. Napoleón invadió España y prácticamente tuvo bajo su control todos los puertos de entrada. Impuso un decreto en el cual prohibía la entrada de mercaderías que vinieran en barcos neutrales, por lo cual las mismas encontraban en ocasiones ubicación en Londres a precios menores que los de Cádiz. Otra alternativa era llevarlas a Lisboa y desde allí “neutralizarlas” para luego entrar en Cádiz.

A partir de 1810 el panorama era aún más complicado debido a la situación de la plaza de Cádiz, que se encontraba muy deprimida, los precios del cacao habían bajado a 29 pesos la fanega y la cascarilla nadie la compraba.

Una vez más confirmamos nuestra idea de que ni el comercio libre, ni la guerra con Inglaterra afectaron los negocios de estos comerciantes como la situación creada por Napoleón en Europa. Lo paradójico es que ellos protegían un sistema que por otro lado nada hizo por ellos.

Cuando en 1815 se restauró el poder de Fernando VII, el virreinato del Perú empezaba a verse envuelto en las luchas independentistas, pero ese es otro capítulo de nuestra historia.

Noticias genealógicas del teniente de navío D. José de Moraleda y Montero

Francisco Mellén Blanco*

Hace siete años la Editorial Naval de Madrid editó con gran acierto el libro titulado: *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, del capitán de infantería de marina D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Conde de Lucena. El autor, después de laboriosas investigaciones por los principales archivos españoles (Indias, Viso del Marqués, Simancas y Museo Naval), analiza con detalle la vida del insigne marino.

O'Donnell anota en su obra que, en un folleto del Ministerio de Marina, publicado en Madrid en 1965, con motivo del premio "Moraleda", el conocido historiador chileno Diego Barros Arana no aportaba nada nuevo a la información hasta entonces conocida, pues hasta el mismo Fernández de Navarrete no incluía en su "Biblioteca Marítima Española" la biografía de este marino.

Barros cae en el error de señalar que Moraleda "... nació en España, probablemente en la provincia de Andalucía por los años de 1752". Este desconocimiento de los orígenes de Moraleda por el historiador Barros es debido, según O'Donnell, "a la escasa o incluso nula publicidad" que se dieron a los trabajos de este personaje por sus contemporáneos.

El primero en notificar el origen exacto de su nacimiento fue un pariente suyo, D. Juan Moraleda y Esteban, Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, que en 1903 y 1912, en unos pequeños libros titulados "El apellido Moraleda", escribía: "Una lista antigua de oficiales de Guerra existente en el antiguo Ministerio de Marina, dice que nació en Pasajes. En los de San Juan y San Pedro, junto a San Sebastián, no aparece". Se refiere, por supuesto, a la villa de Pasajes en Guipúzcoa.

Dicho autor, investigando el origen de sus antepasados, señala que los Moraleda son de antigua *casa solar* en Toledo, allá por los siglos XIV y XV, de "*Rico linaje, Hijosdalgo y Señores de Mesnada y Siervos*", en tiempos del reinado de Juan II y con gran influencia en la Corte. Incluye unos párrafos de unas crónicas manuscritas conservadas en el archivo de los Duques del Infantado y Marquesado de Santillana. En estas crónicas aparece un Fernando de Moraleda (sic), padre de Rodrigo y Alvaro, que fueron troncos de las dos ramas principales de este linaje. La de Rodrigo,

* Miembro de la Asociación Española de Estudios del Pacífico.

parece ser, se estableció en la villa toledana de Orgaz. La de Alvaro, fijó su residencia en pueblos cercanos a Toledo, entre ellos Consuegra, donde era natural el padre del marino, Manuel de Moraleda y Pérez de Toledo.

El autor de estos libritos también señala que no tiene noticia de que los Moraleda poseyeran “certificados de Nobleza y Blasón”, al ser “suficientemente conocidos como de noble linaje y de influencia en la Casa Real”

Anotamos aquí las armas del linaje de los Moraleda que otorgó el Rey Alfonso XIII al autor de estos trabajos el 3 de febrero de 1912, correspondiente a su primer cuartel: En campo de plata, un pendón de gules, puesto en banda, unido a una lanza, acompañado en la parte superior de un caldera, de sable.

El pariente del marino hace una sucinta historia en tres páginas con datos proporcionados por dos ilustres historiadores de la época: José Toribio Medina y Cesáreo Fernández Duro, además de la ayuda prestada por el personal del archivo del antiguo Ministerio de Marina.

Estos breves datos biográficos de principios de siglo concuerdan con las investigaciones de O'Donnell, pero es este autor el que descubre el expediente de Moraleda en el Archivo “Alvaro de Bazán”, donde confirma lo escrito por Juan Moraleda al referirse a su lugar de nacimiento. Era “natural de Pasajes, provincia de Guipúzcoa”. Asimismo, O'Donnell señala con buen criterio que “la fecha de nacimiento hay que adelantarla a 1750, ya que consta también que la edad del meritorio el día de la fecha, 15 de noviembre de 1809, era de cincuenta y dos años de edad”.

Otros documentos estudiados por O'Donnell, en el Archivo General de Simancas ratifican esta hipótesis. Así lo recoge el legajo 213, de Marina, en una relación de pilotos del departamento de Cádiz, fechado en la Isla de León el 1 de enero de 1775, figurando junto a su empleo de segundo piloto los datos: “Patria: PASAJES; edad: VEINTISEIS”, y en otro documento de septiembre de 1781 figura con “treinta y dos años de edad”.

Pues bien, siguiendo estas pistas y gracias a la valiosa colaboración de D. Juan María Gárate hemos conseguido descubrir la partida de nacimiento, con la fecha exacta de su nacimiento, en los Libros de Bautismo del Archivo Histórico del Obispado de San Sebastián. Se encuentra en el libro 5 de Bautismos, de la Parroquia de San Pedro, de la villa de Pasajes de San Pedro, donde nació, en el folio 103 vto., correspondiente al día 6 de Diciembre de 1747. Dice así:

El dia seis de dho mes nacio Joseph Man^l Nicolas, hixo legitimo de Dⁿ Man^l Fran^{co} de Moraleda y de D^a M^a Josepha Antonia de Montero Espinosa, vecinos de este lugar, a quien Baptticé el dia siete de dho mes, siendo sus Padrinos el Capitan de navio de S.M. Dⁿ Joseph Antonio de Arzueta, vecino de Urnieta y Ana María de Villaroel, vecina asivien de este dho lugar; a quienes adbertti el parentesco espiritual que contrahian y la obligacion que tenian de instruirle en la doctrina Christiana; sus Aguelos Patternos Dⁿ Fran^{co} Andres de Moraleda y D^a Bern^{da} Perez Toledo; Matternos el Capitan de navio de S.M. Dⁿ Ign^o Montero y Espinosa y D^a Ignacia Fran^{ca} Gomez de Recoba, y por la verdad firme io el vicario. Dⁿ Juan Fern^{do} de Aldunzin

Por tanto hay que adelantar la fecha de nacimiento de José de Moraleda dos años y unos días, y por si hubiera algún hermano más con nombres parecidos en ese espacio de tiempo, el Sr. Gárate ha investigado en los Libros de Bautismo de años siguientes, encontrando una partida bautismal de un hermano, nacido también en Pasajes de San Pedro, el 10 de octubre de 1753, de nombre Manuel Francisco Fermín, que no corresponde con el nombre de José, el marino que estudiamos.

El padre de José Moraleda, don Manuel de Moraleda y Pérez de Toledo, natural de la villa de Consuegra, en Toledo, era entonces piloto de la clase primera de la Real Armada y según consta en el leg. 208, de Marina, del Archivo de Simancas, desde muy joven prestó servicios en la Armada pasando por las plazas de grumete, pilotín, piloto segundo, piloto primero, teniente de fragata destinado en el navío *El Fuerte*, para después conseguir la plaza de maestro de pilotos, del departamento de Cádiz. Falleció el 27 de noviembre de 1771 en la Isla de León, con el grado de teniente de navío.

Por el Libro de Matrimonios del Archivo Histórico del Obispado de San Sebastián, sabemos que el 28 de julio de 1743 se casó en Pasajes de San Pedro con doña María Josefa Antonia de Montero y Espinosa y Gómez de Recoba, nacida en Pasajes de San Pedro el 16 de mayo de 1720. En dicha partida existe una nota que dice: “*El 28 de julio de 1743 se casan en Pasajes de San Pedro Dⁿ. Miguel M^a de Montero en nombre y representación de Dⁿ Manuel de Moraleda, natural de la villa de Consuegra en el arzobispado de Toledo. Testigo Dⁿ Pedro Arrancide (capitán).*”

Esto indica que el padre de Moraleda debía estar navegando en esa fecha y no pudo estar presente en la boda, siendo representado, suponemos que con los correspondientes permisos y autorizaciones, por su cuñado Miguel María de Montero y Espinosa, Contador de navío.

Los abuelos paternos fueron Francisco Andrés de Moraleda y Bernarda Pérez de Toledo.

Por parte de su madre, María Josefa Antonia de Montero y Espinosa, había emparentado con una familia de conocidos marinos, como ya hemos visto en la representación de su boda. Además, su suegro, Ignacio Montero y Espinosa, era capitán de fragata y otro de sus cuñados, José Javier Ignacio, tenía el cargo de capitán de navío y comandante de la Armada de Barlovento.

Los abuelos maternos fueron: Ignacio Montero y Espinosa e Ignacia Francisca Gómez de Recoba, ambos naturales de Pasajes de San Pedro, y casados en la parroquia de San Pedro, el 6 de enero de 1703. La relación matrimonial dice así:

En seys de henero se desposaron en mi presencia y testigos el Capp^{an} D. Ignacio Montero de Espinosa, viudo y natural de este lugar; y D^{ña}. Ignacia Gómez, assi bien natural de el, haviendo precedido las tres proclamas q dispone el Sto. Concilio y no haver parecido impedim^o alguno q obste a la celebración del S^o Sacram^o del matrimonio siendo testigos D. Andrés de Laba, D. Agustín Díez y D. Josseph de Larrea presbíteros los dos y el otro diacono y todos vecinos de este lugar; y por la verdad firmé. Pascual de Recarte.

Por esta referencia del Libro de Matrimonio sabemos que Ignacio Montero y Espinosa era viudo y que este era su segundo matrimonio, del cual tuvo nueve hijos, todos nacidos en la villa guipuzcoana de Pasajes de San Pedro, cuya relación después varias investigaciones en los Libros de Bautismo es la siguiente: José Javier Ignacio, el citado capitán de navío, (9.07.1705); María Antonia, (19.12.1706); Micaela María Martina, (30.06.1709); Manuela Catalina, (11.04.1711); María Gabriela Lucía, (12.12.1712); María Josefa Ignacia, (18.02.1715); Ana Jacinta, (17.04.1717); Miguel María José, (24.03.1719), el contador de navío, (quien años después por su casamiento con Eduarda Ramírez de Arellano y Cuninghan, tuvo dos hijos guardia marinas, nacidos en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz): José y Ramón Montero de Espinosa y Ramírez de Arrellano); y María Josefa Antonia, madre de José de Moraleda, (16.05.1720).

El primer matrimonio de Ignacio Montero de Espinosa fue celebrado también en la iglesia parroquial de San Pedro, de Pasajes, el 20 de abril de 1683, con Catalina de Millate. Esta registrado de la siguiente manera:

En veinte de el dho mes de Abril se desposaron en mi presencia y testigos Ignacio Montero de Espinosa y Cathalina de Millate, naturales y vecinos de este dho lugar, habiendo precedido las tres denunciaciones según el S^o Concilio de Trento y no haber parecido impedim^o alguno siendo testigos Alonso Montero de Espinosa, Juan González de Rígera (sic) y Joachin González de Rígera (sic) si bien vecinos de el y por la verdad firmé. D. Juan de Gabaria.

Este matrimonio tuvo varios hijos, entre ellos José Ignacio Montero y Espinosa Millate, nacido el 20 de julio de 1690.

Como se aprecia en la partida de matrimonio uno de los testigos, Alonso Montero de Espinosa, era posiblemente familiar directo del contrayente, tal vez tío o hermano, pero lo curioso del caso es que al hallar en los Libros de Matrimonio de la parroquia de San Pedro su partida de matrimonio, el 21 de diciembre de 1652, este personaje era natural de Sevilla, lo que puede indicar que al ser una familia de marinos una de sus ramas quedó en Andalucía y otra fijó su residencia en Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa). Así estaba registrado:

En beinte y uno de Diciembre del dho año se desposaron en mi presencia y testigos Alonso Montero de Espinosa natural de la ciudad de Sevilla y residente en este y María Perez de Diez natural y vecina de este con licencia del ordinario, habiendo precedido las tres denunciaciones y no haber parecido impedim^o alguno, testigos los capitanes Agustín de Mintegui, Joan de Echeverría y Bartholome de Cobarrubias, vecinos de dho lugar y por la verdad. D. Joan de Gabaria.

De este matrimonio que se sepa hubo dos hijas, nacidas en Pasajes de San Pedro: Ana Bautista (21/9/1653) y María Josefa (24/2/1657). Catalina de Millate era también hija de familia de marinos. La partida de bautismo, del 24 de noviembre de 1658, dice así: “En veinte y quatro del dho bautice a Cathalina, hija legítima del Cap^{an} León de Millate y de Magdalena de Burdago, vecinos de este dho lugar. Padrinos Balthasar de Aldabalde y Mariana de Peña, vecinos de San S^{an} y por la berdad lo firmé. D. Juan de Gabaria.”

La partida de defunción del archivo parroquial registra que Catalina falleció el 21 de noviembre de 1702, por tanto el segundo matrimonio de Ignacio Montero y Espinosa con Ignacia Gómez de Recoba se celebró a los cuarenta y seis días de la muerte de su primera mujer. Ignacio Montero y Espinosa falleció el 24 de febrero de 1721, en Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa), lo mismo que Catalina.

Los padres de Catalina se casaron en Pasajes de San Pedro el 30 de enero de 1650 y como se ve en la partida de matrimonio los testigos eran personas relacionadas con el mar, capitanes de la Armada y suponemos amigos de los contrayentes: “En treinta de dho se desposaron en mi presencia y testigos León de Millate y Madalena de Burdago, naturales de este dho lugar, habiendose hecho las tres denunciaciones y no haber parecido impedim^o alguno, testigos el Capp^{an} Agustín de Mintegui, Capp^{an} Miguel de Londres y Joan Lopez de Antía, asi bien becinos y por la berdad lo firmé este mismo día los bele. D. Joan de Gabaria.”

Este matrimonio tuvo los siguientes hijos, nacidos todos en Pasajes de San Pedro: Antonio (26/2/1651); Diego (25/9/1653); Petronila (27/12/1655); Catalina (24/11/1658), la primera esposa de Ignacio Montero y Espinosa; Josefa (24/2/1662) y María Josefa (22/11/1664).

Para O'Donnell, el padre de José de Moraleda, Manuel, debió tener la “condición de hidalgo”, ya que según este autor “en toda la documentación consultada perteneciente a su época de piloto aparece con el tratamiento de *Don*, que por aquel entonces correspondía a esa categoría”, confirmando así las investigaciones hechas por su pariente Juan Moraleda, citadas anteriormente. Por lógica, su hijo José tuvo ese mismo tratamiento desde los puestos más bajos de su profesión.

Se conoce que José de Moraleda estuvo casado con la hija de una cómica en Lima, desconocemos su nombre, y que era viudo a los 61 años. Falleció, según Diego Barros y José Toribio Medina, en el puerto del Callao en 1810.

Con estos datos genealógicos que hemos recolectado ampliamos la biografía de José de Moraleda, desarrollada con esmero en la notable y valiosa obra de O'Donnell que servirá de ayuda a todas aquellas personas que estén interesadas en la vida de este marino, quien pasó gran parte de su vida navegando por las costas de Ecuador, Perú y Chile. En este último país cubrió gloriosas páginas de su historia, completando un excelente trabajo cartográfico e hidrográfico en sus costas del Pacífico Sur. En memoria a su importante labor y para recuerdo de las generaciones venideras, se denominó “Canal de Moraleda” el situado entre la zona continental y la isla Magdalena al E., el archipiélago de Chonos al O., limitándolo por el N. el golfo de Corcovado y por el S. el río Aisen.

Hacemos un resumen cronológico de los destinos de José de Moraleda, extraído del expediente personal conservado en el archivo “Alvaro de Bazán”:

- 1764 Primer embarque en prácticas como meritorio a bordo del navío *Dragón*. De Cádiz a Veracruz, La Habana y Cádiz.
- 1765 El 20 de octubre de 1765 es promovido a pilotín de número de la Armada.
- 1766 Embarca a bordo del *Firme*. Cádiz, Puerto Rico, Veracruz y Cádiz.
- 1768 Embarca en el navío *Buen Consejo* en viaje a la Filipinas. Cádiz, Achem, Malaca, Batavia, Manila, Fayal y Cádiz.
- 1770 Con cargo de piloto en la urca *Santa Ana*. Cádiz, La Guaira, Cartagena de Indias, La Habana y Cádiz.
- 1772 A bordo de la urca afragatada *Nuestra Señora de Monserrate* parte de España con destino a Chile y Perú, donde transcurrirá el resto de su vida. Viaje desde Cádiz a Concepción y Callao.
- 1773-76 En el Callao se dedica a obtener cartas de navegación y otros datos náuticos que le servirán de gran utilidad para sus estudios cartográficos.
- 1777 En la *Monserrate* viaja a Guayaquil, regresando al Callao.
- 1778 Desde Lima, escribe al Rey solicitando ser promovido al Cuerpo de Guerra de la Armada, sin éxito alguno. Navega en la *Monserrate* en dos viajes a Guayaquil, Paita y Callao.
- 1779 Repite viaje a Guayaquil y regreso al Callao.
- 1780 Promovido a primer piloto el 6 de enero de dicho año. Embarca en la *Monserrate* con destino a la isla de Juan Fernández, Chiloé, Valdivia y Concepción. Desde este puerto vuelve a enviar otra solicitud al Rey para que le admita en el Cuerpo de Guerra de la Armada.
- 1781 A bordo de la *Monserrate* y desde Concepción viaja a Valparaíso, Valdivia y regreso a Concepción. Nuevo viaje a Valparaíso e isla de Juan Fernández y Concepción.
- 1782 Navega a Valparaíso y recorre en corso las costas chilenas. La solicitud enviada desde Concepción al Rey es rechazada por saltarse el conducto reglamentario del comandante de su Cuerpo.
- 1783 Desde Concepción regresa al Callao. El 3 de agosto de este año asciende por fin a alférez de fragata.
- 1784 Vuelve a Valparaíso, navegando después a Valdivia y Concepción para arribar en el Callao.
- 1785 Hace dos viajes a los puertos cercanos de Arica e Ilo, regresando al Callao.
- 1786 Es destinado al navío *América*. El virrey del Perú Teodoro de Croix lo incluye como auxiliar al gobernador de Chiloé, Francisco Hurtado. A finales de este año es trasladado a Chiloé en la fragata *Dolores*.
- 1787 Comienza el importante estudio geográfico y cartográfico del cono sur chileno en la falúa *El Socorro*, trabajo que empleará tres años.
- 1790 Termina su campaña, regresa a Lima, entregando un ejemplar de su obra al nuevo virrey del Perú Francisco Gil. En San Carlos de Chiloé había dejado antes de partir otro ejemplar.
- 1791 Se encarga de la instrucción y examen de los pilotos militares y mercantes del Pacífico Sur, corrigiendo sus diarios y cartas de navegación.
- 1792 Lleva a cabo el levantamiento de la carta hidrográfica de la costa occidental patagónica, comprendida entre los 41 y 46 grados de latitud, al sudeste de Chiloé y de los Chonos. Realiza numerosos planos de los puertos, esteros, ríos, etc., anotando con todo detalle

el clima, vegetación, terrenos, vientos, corrientes, etc. Viaja a Chiloé en el paquebote mercante *La Teresa* y toma el mando de las goletas: la *Carmen* y la *Rosario*, para su difícil y peligrosa misión.

- 1795 Consigue situar la laguna andina de Nahuelguapi. En esta campaña pierde la visión de un ojo.
- 1796 Regresa al Callao en el paquebote *Concepción*, entregando en Lima al virrey del Perú los documentos, planos y un diario de su trabajo en la durísima campaña en el Sur chileno.
- 1797 Hace corso en la fragata *Betsi*, por las costas de Perú y Tierra Firme. El virrey del Perú, el marqués de Osorno, le concede el mando de la fragata *Castor*, viajando desde el Callao a Chiloé, Valdivia y Valparaíso, donde queda a las órdenes del capitán general de Chile.
- 1798 Navega a la isla de Juan Fernández, Valparaíso y Chiloé. El 27 de marzo de este año es nombrado teniente de fragata y ayudante de Pilotos.
- 1799 Última misión en Chile. Transporta maderas y herramientas para la construcción de la iglesia del pueblo de Papos. Desde el Callao hace corso a la altura de las Galápagos. Cerca de Guayaquil bate y rinde a la corsaria inglesa *Enrique*, de 14 cañones.
- 1801 Regresa al Callao en conserva de la *Castor*, llevando como prisionera a la *Enrique*. Toma posesión del empleo de ayudante del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos.
- 1802 Por orden del Rey se le da posesión de la fragata *Castor*, encomendándole la misión de levantar planos de las costas de Veragua, Nicaragua, Guatemala y de los puertos desde Panamá hasta el de Sonsonante.
- 1803 Se dirige de Guayaquil a Panamá para continuar la misión anterior.
- 1804 Se le ordena dejar esta campaña y regresar a las costas chilenas para perseguir a las embarcaciones extranjeras ponían en peligro el comercio de la costa. El 24 de diciembre de este año es ascendido a teniente de navío.
- 1805 Con motivo de la nueva declaración de guerra con Inglaterra viaja a la isla de Juan Fernández para desalojar un pequeño establecimiento inglés. Después de este objetivo, captura y conduce a Valparaíso a la goleta americana *Peregrina*. Regresa al Callao convoyando a doce mercantes. Vuelve a navegar a Paita con víveres y pertrechos para la fragata de guerra *Astrea*.
- 1806 Desde Guayaquil hace corso por las costas del norte y oeste hasta el cabo San Francisco, regresando al Callao.
- 1807 Una vez más, mandando la fragata *Castor*, navega a Chiloé y Juan Fernández transportando un cargamento de palos de alerce para uso de las embarcaciones. De arribada en Valparaíso se entera que cerca del puerto del Papudo está el bergantín inglés *Antelope*, encontrándolo y batiéndolo hasta hacerlo huir.
- 1808 Viaja dos veces a la isla de Juan Fernández y una a Valdivia y Concepción, haciendo escala en Coquimbo, regresando finalmente al Callao al año siguiente.
- 1810 José de Moraleda y Montero fallece en el Callao (Perú).

Fuentes documentales

Archivo “Alvaro de Bazán”: Pilotos. Asuntos personales.

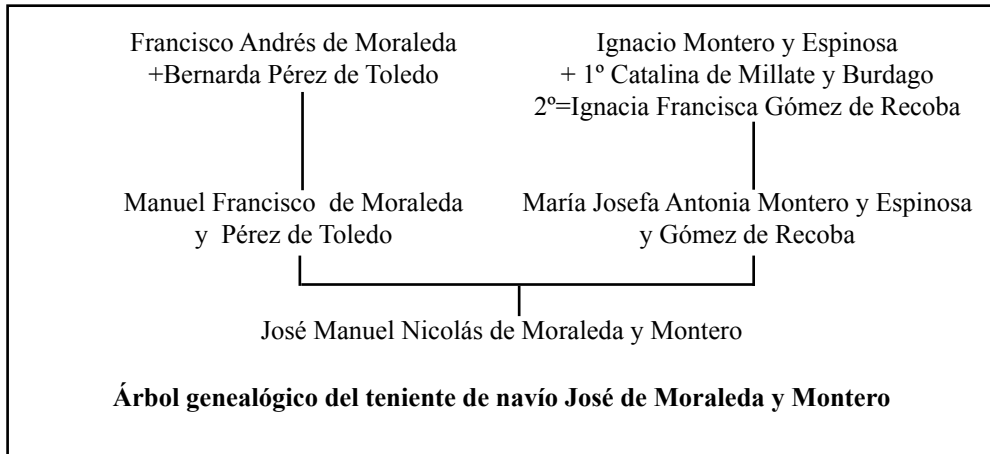
Archivo General de Simancas: Marina. Legajos: 206, 208, 210 y 213.

Archivo Histórico Obispado de San Sebastián: Libros de Bautismos, Matrimonios y Defunciones.

Archivo Museo Naval: Ms. 613.

Bibliografía

Barros Arana, Diego (1888): *Introducción a las “Exploraciones Jeográficas e Hidrográficas de José de Moraleda y Montero”*. Santiago de Chile.
Medina, José Toribio (1906): *Diccionario biográfico colonial de Chile*. Santiago de Chile.
Moraleda Esteban, Juan (1903): *El apellido Moraleda*. Tomo I. Toledo.
(1912): *El apellido Moraleda. Su origen. Sus entronques. Notas biográficas. Apéndices*. Tomo II. Toledo.
(1912): *La Casa de Moraleda. Notas relativas a este linaje toledano*. Toledo.
O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo (1990): *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*. Editorial Naval. Madrid.



El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles

Enrique Otero Lana*

Los corsarios de todos los países siempre han tenido fama de indisciplinados. La frase “tener patente de corso” significa creerse con derecho a hacer lo que se quiera sin ninguna limitación y, además, amparado por el Estado que ha dado la licencia. El mismo objetivo del corso, la captura de barcos mercantes poco armados y escasamente tripulados, parece favorecer la indisciplina de los corsarios dada su prepotencia (basada en el número más que en el armamento) con respecto a sus posibles presas¹. Y si pueden haber excesos en contra del enemigo, ¿por qué no los habrá en relación con los armadores? Al fin y al cabo los marineros buscaban ganancias con poco riesgo y los armadores deseaban el mayor número posible de capturas, y podía haber contradicción entre ambos intereses. Las tripulaciones corsarias estaban formadas por gente desarraigada, voluntaria en su alistamiento, que acudían al corso por el cebo del botín y, posiblemente, gente de pocos escrúpulos, dispuestos a imponer sus intereses por el engaño o por la fuerza. Marineros, en fin, difíciles de controlar.

“[En Guipúzcoa] no hay hombre que no las desprecie [las seis pagas de enganche] cuando se les ofrecen, ni que por ningún caso se incline a servir no tan sólo de marinero ni artillero, pero ni aun de capitán en la Armada, estimando más el pillaje, haraganería y libertad del corso que todas las comodidades que pueden esperar del servicio de Vuestra Majestad.”² Así definía el proveedor general Ortiz de Velasco en 1655 los motivos que llevaba a la gente de mar a embarcarse en los

*.- Doctor en Filosofía y Letras (Historia), miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección España. Ponencia presentada al II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, 9-11/9/1998.

1.- A pesar de estos excesos, que en la práctica hacían que las diferencias fuesen confusas, debe recordarse que existe una clara diferenciación entre corsario y pirata desde el punto de vista jurídico. El corsario necesitaba de una licencia o *patente* para actuar, que sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes neutrales con contrabando de guerra y que sus presas eran legitimadas en un juicio posterior. Los piratas actuaban al margen de la ley, atacando a toda embarcación que encontrasen en su navegación y su presa jurídicamente era un robo, una adquisición legalizada.

2.- Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3.372, s.f., informe al rey Felipe IV, 4/9/1655.

navíos de corso antes que en los del Rey. ¿Exageraba? Hay otros testimonios sobre los motivos de preferir el corso como forma de vida. En el siglo siguiente un marinero explicaba que si se embarcaba en los buques del corso era “para perder la vida o sacar, a riesgo de ella, alguna ventaja para poder vivir con más descanso”³. De forma más literaria Estebanillo González nos explica que su navegación en un barco corsario de Dunkerque “era una alegre fiesta caramesa [al aire libre] el vernos cuan bien lográbamos [disfrutábamos] los ratos desocupados que teníamos, porque como el vino no nos había costado nada bebíamos todos a discreción, y el mal humor que yo gastaba cuando llegábamos a embestir lo trocaba a este tiempo en chancear y en ayudar a las faenas, no a las de los árboles y velas sino a las de remojar las tragaderas”⁴. Es una visión exagerada y divertida de la vida de los corsarios y como tal deben hacerse algunas matizaciones.

Ciertamente uno de los principales problemas en los buques corsarios era la indisciplina de sus tripulaciones. Hablando de los guipuzcoanos un armador corsario, don Pedro de Alzaga o Alcega, decía que “la gente de esta tierra es muy belicosa y algo insufrible; han perdido el respeto a sus capitanes de manera que han venido sin hacer cosa alguna por la poca sujeción y respeto que se les tiene, y así Su Majestad no ha sido tan bien servido como lo fuese si los capitanes tuvieran mano de castigar a aquellos que no guardan las órdenes que se les dé, [...y así] los capitanes puedan ser libremente señores y acudan al servicio de Su Majestad sin que tengan el asidero de decir que la gente no les había querido obedecer”⁵. También se decía que por aquellas fechas, 1624, había faltado poco para que los marineros echasen al mar a dos “cabos” o capitanes corsistas -como se les llamaba entonces a los corsarios españoles-.

A la indisciplina y desobediencia de los tripulantes se oponían los duros usos y costumbres de la mar en aquella época: entre los vascofranceses⁶ un amotinado era embreado y emplumado, para ser después abandonado en una isla desierta; un hombre

que desenvainara el cuchillo era clavado al mástil por las manos, atado fuertemente, y así se le dejaba para que se librara lo mejor que pudiese; el fumar antes de ponerse el sol se castigaba con tres zambullidas seguidas. Si un hombre asesinaba a un compañero era amarrado al cadáver de la víctima y arrojado al mar. Pero la legislación española prohibía estas prácticas tan brutales.

En el siglo XVII la Corona tomó una postura favorable hacia los marineros, protegiéndolos de los excesos disciplinarios de sus capitanes e incluso de la jurisdicción civil y criminal que se concedía a los armadores, al reservar la segunda instancia al Consejo de Guerra (artículo 11 de la Real Orden de 24 de diciembre de 1621). Al estar los corsarios sujetos a un régimen equivalente al militar, los castigos deberían aplicarse según las ordenanzas de la Armada. Pero por desgracia para nosotros el artículo segundo de las *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada de Mar Océano* (24 de enero de 1633), que trata de los castigos de las faltas al deber, es muy vago y termina recomendando que el Capitán General ha de cuidar de que “todos los que militaren debajo de su mano vivan cristianamente y en el temor de Dios, castigando con mucho cuidado a los que faltaren a ello, especialmente los pecados públicos y escándalos, el de las blasfemia, juramentos y otros semejantes, que suelen ser más ordinarios en la milicia”. Estas disposiciones tan bien intencionadas de poco servirían a un capitán de un barco corsario, cuya tripulación era -no lo olvidemos- voluntaria y por ello difícil de sujetar.

Dada la vaguedad de la legislación militar, es posible que los capitanes intentasen utilizar los castigos más tradicionales ya mencionados, y los casos de indisciplina que cita Alcega se debieran a una oposición en bloque, por parte de los tripulantes, a la ejecución de alguno de los castigos más duros.

Ya en el siglo XVIII, exactamente en 1762, se da una instrucción más concreta: “El capitán Juan María Parodi, que va encargado de este buque, estará advertido que ha de dar buen trato a la gente de su equipaje, y en el caso de que alguno de él le faltare al respeto y obediencia que se le debe, lo arrestará y pondrá en grillos, trayéndolo en toda custodia para que se le castigue con la pena correspondiente a su delito”⁷.

También en un legajo de Simancas⁸ hemos encontrado la referencia a un expediente sobre la muerte que un tal Francisco García dio a un compañero suyo, ambos marineros de la fragata corsaria *Nuestra Señora del Carmen*, en el que se previene al alcalde de Bilbao que remita el reo al ministro de marina de Avilés para que continuasen allí los autos por haberse cometido el crimen en la zona de su jurisdicción. Desgraciadamente se ha perdido el expediente y sólo tenemos esa breve nota -que, de todas formas, refuerza el dato de que los corsarios estaban sometidos a la jurisdicción militar.

¿Cuáles eran los delitos y faltas más frecuentes entre los marineros corsarios? Ante todo el cobrar los adelantos para después incumplir lo acordado. Como

7.- AGS, M, leg. 540, s.f., 2/3/1762, carta del ministro de marina de Málaga al bailío Arriaga.

8.- AGS, M, leg. 535, s.f., 11/8/1744.

3.- AGS, Marina (M), leg. 540, s.f., declaración de un marinero desertor, Nicolás Mari (incorporada a una carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

4.- *La vida y hechos de Estebanillo González, hombre de buen humor, compuesto por él mismo* (Madrid, Cátedra, 1990), II, p. 361. La obra, de 1646, es atribuida a Gabriel de Vega por los autores de esta edición crítica, Antonio Carreira y Jesús Antonio Cid.

5.- AGS, GA, leg. 3.150, s.f., carta de Pedro de Alcega al señor gobernador [de Guipúzcoa?], 6/9/1624.

6.- Para estos castigos entre los vascofranceses, véase la voz “corsario” en la *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco (Auñamendi)*, San Sebastián, 1977 (2ª ed.) t. VIII, pp.51-52. También pueden consultarse las obras de P. Rectoran, *Corsaires basques et bayonnais du XVIe au XIXe. Pirates, flibustiers, boucaniers* (Bayona, 1946), pp. 246-47, y L. Colas, *Marins basques du temps passé: baleiniers, flibustiers et corsaires* (Biarritz, 1927), pp.22-23. Para comparar con la legislación española, aparte de este artículo, se puede ver nuestro libro *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)* (Madrid, Museo Naval, 1992), especialmente pp. 111-115.

decía Domingo Dobarán, armador de Bilbao: “muy frecuentemente el que habiéndose alistado y recibido los préstamos, según la calidad del oficio que llevarán, se ausentaban y no parecían [*sic*, aparecían] al tiempo de partir al corso las embarcaciones”⁹. En ocasiones los marineros cobraban el adelanto de un armador y después se embarcaban en la fragata de otro que les ofrecía mejores condiciones de reparto¹⁰. Desde el punto de vista jurídico, podemos considerar esta falta como *deserción*, ya que existía un acuerdo previo; pero hemos reservado el término para el abandono de la embarcación después de navegar en ella. La Monarquía española estableció, en el artículo 4º de los añadidos (12 de septiembre de 1624) a la Ordenanza de Corso de 1621, la condición de que la marinería no podía cambiar de armador hasta que estuviese saldada la deuda. En realidad los adelantos dados por los armadores favorecían a ambas partes: el propietario del buque se aseguraba la presencia de unos marineros siempre escasos y los tripulantes conseguían algún dinero de la futura presa sin esperar a los largos plazos a los que obligaban los juicios. El problema estaba, como hemos visto, en que muchos marineros corsarios no se consideraban obligados por nada ni con nadie.

Otro exceso típico era el del *pendolaje*, es decir el saqueo de los bienes de la tripulación capturada (teóricamente y según la ley, en caso de que hubiese resistencia, pero generalmente se hacía en casi todas las capturas). En la práctica era un robo de unos pobres, los marineros corsarios, a otros tan pobres como ellos, los marineros capturados, tal como refleja una declaración de un corsario: “Que en la referida presa y su pillaje no había cosas de importancia, sino es ropas y vestidos de la marinería, usados y de poco valor”¹¹.

Si las presas habían sido escasas o nulas en el viaje ningún neutral estaba seguro de no ser saqueado y el robo sería antes de los bienes de los particulares que de la carga -cuya disminución por saqueo sería más fácil de demostrar legalmente-. En 1744 el buque corsario *San Juan Bautista*, mandado por el capitán Andrés Larrue o La Rue, apresó al mercante francés *Santo Domingo*, con el pretexto de llevar carga inglesa. No se maltrató a los tripulantes galos, pero se les quitó la ropa y alhajas de uso personal. Hecho el juicio¹² se obligó a los corsarios a devolver la ropa -y suponemos que los demás artículos robados-, además de quedar libre el navío y su carga, salvo un arca y otros artículos pertenecientes a ingleses. El armador corsario fue obligado

9.- AGS, M, leg. 535, s.f., 15/3/1744 (incluida en una carta de D. Manuel de Navarrete, ministro de marina de Bilbao, al marqués de la Ensenada).

10.- Hacia 1623 los armadores Juan de Beográn, Santiago de Zapiáin y otros más prepararon un patache mayor con seis piezas de artillería y dos pedreros y se gastaron 10.000 reales en adelantos a la gente, ofreciendo un tercio de las presas. Pero después no pudieron hacer salir su embarcación porque muchos de los marineros contratados se embarcaron en barcos menores en los que los armadores les ofrecían la mitad de las futuras capturas (AGS, GA, leg. 3.150, s.f., 19/8/1623).

11.- AGS, M, leg. 540, s.f., declaración del desertor Nicolás Mari, 11/8/1762 (en carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

12.- AGS, M, leg. 535, s.f., 13/7/1745.

a pagar 200 ducados por costas y perjuicios, y es de suponer que tuvo que hacerse cargo del coste de las prendas robadas por sus marineros -muchos serían difíciles de localizar y además eran pobres-.

Tampoco se privaban los corsarios de hacer pillaje de la carga, aunque ésta quedase teóricamente para un reparto global en el que estaba interesado el armador. Por eso las quejas sobre esta “extensión” del *pendolaje* suelen partir de los propietarios de los buques corsistas. En 1693 los armadores propusieron una nueva legislación -que no se aceptó- en cuyo artículo 6º se decía: “sin que en lo que toca a la carga, aunque sea en la cámara y entre cubiertas y que no tenga conocimiento, puedan [los marineros corsarios] con pretexto de pendolaje ni en otras maneras quitar cosa alguna”¹³. El problema continuaba en el siglo XVIII y había nuevas quejas por parte de los armadores: “los marineros y aun los oficiales, a espaldas del armador, hurtan lo que pueden”¹⁴.

En la propuesta de las nuevas ordenanzas que presentaron los armadores donostiarras en 1693 se insinúa que los marineros estropeaban los víveres o la pólvora -delito conocido en derecho marítimo como *barateria*- para obligar a volver a puerto: “en el caso de que por algún accidente durante el viaje o en otra manera sucediere mojar el bastimento o municiones o echar al mar, y volver la fragata a puerto, que los armadores en el referido caso hayan de poder dar otro tanto bastimento o munición que recibiere el daño, y que el capitán y gente hayan de estar obligados a recibirlos y a cumplir el viaje sin réplica ni reserva”¹⁵. Cuando a principios del viaje se habían hecho varias presas sustanciosas o si, por el contrario, la navegación estaba resultando infructuosa era un lógico deseo por parte de la tripulación el volver a puerto para gastar el botín o volver a intentar otro viaje que fuese más afortunado -posiblemente con otro armador u otro barco-; con intereses opuestos a la de la gente contratada, los armadores deseaban que los barcos permaneciesen todo el tiempo posible en el mar para coger nuevas presas, ya que la organización de cada nuevo viaje significaba un gasto considerable. Pero a decir verdad, dejando aparte la velada y discutible insinuación de los armadores, no hay evidencias claras de que los marineros estropearan las provisiones y, además, se dieron bastantes casos de barcos que volvían a puerto con bastimentos suficientes como para que fuese necesario estropearlos; si bien pudo darse algún caso.

Estamos mejor informados, aunque no se diesen muchos casos, de los *amotinamientos* para obligar al capitán -que, al fin y al cabo, representaba los intereses de los armadores- a volver a puerto antes de finalizar el viaje contratado (se solía prever una duración “tipo”; en los barcos de cierto porte era de unos tres meses). En 1744 el

13.- AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7/4/1693.

14.- Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado (E), leg. 1622, s.f., carta de Juan Ignacio de Otaegui, armador de San Sebastián, al gobernador del Consejo de Hacienda, D. José de Campillo.

15.- AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7/4/1697, art. 6º.

armador bilbaíno D. Domingo Dobarán o Dobrán escribía que “se ha experimentado algunas veces haber obligado [los tripulantes] a sus capitanes a volverse a puerto, antes de cumplir su campaña, con frívolos pretextos”¹⁶, lo cual era un motín encubierto.

Un caso de verdadero motín fue cuando en los jabeques de los patrones Sora y Gomila los marineros se sublevaron después de tomar una presa y obligaron a sus capitanes a volver a Palma de Mallorca antes de un mes de viaje a pesar de que el acuerdo era por cuatro. El ministro de marina de Palma, D. Bernabé Hortega, mandó encerrar a los amotinados en el lazareto. Al seguir la gente en su desobediencia, separó a seis hombres para encerrarlos en prisión y entonces el resto, ya amedrentados ya por compañerismo, volvieron a los jabeques -y a petición de los armadores y de otras personas, también los seis seleccionados para prisiones-. Gracias a estas duras medidas el conato de indisciplina que también se dio en los jabeques de los patrones Portell y Santandreu no siguió adelante¹⁷. La falta de más datos nos impide saber si esta extensión de la indisciplina a otros jabeques se debía a un mero “compañerismo” laboral o encubría tensiones entre armadores y marineros por el reparto u otra causa.

Un motín mejor conocido, pues nos han llegado los resúmenes de las declaraciones de los testigos y de la sentencia, fue el que se dio en el buque corsario *El Carnaval*¹⁸. El buque corsario salió el 4 de marzo del puerto donostiarra. Había sido armado por don Juan Francisco de Cardaveraz e iba mandado por el capitán don Pedro de Aguirre; su campaña prevista era de tres meses. El viaje fue desafortunado desde el principio; durante varias semanas no se hizo ninguna captura. Sólo a los 25 días de la partida se encontró una posible presa con cacao y azúcar, que el capitán liberó al día siguiente con gran resentimiento de la tripulación que creía que el navío era una buena presa por ser de fábrica inglesa -por las declaraciones de los oficiales sabemos que era holandés y por tanto neutral-. La agitación fue favorecida por los oficiales subalternos, muchos de los cuales eran de origen francés -posiblemente vascofrancés-, y por los pobres resultados del viaje, y el día 20 de abril estalló el motín. Los marineros se presentaron ante el capitán e insistieron en volver a puerto, pretextando que la leña y los víveres de a bordo no llegaban ni para ocho días. El capitán Aguirre propuso mantenerse ocho días más en el mar o ir a buscar víveres a La Coruña, pero no hubo forma de que los insurrectos entrasen en razón. *El Carnaval* entró en San Vicente de la Barquera, y según la declaración colectiva de los marineros, lo hizo perseguido por tres corsarios de “Garnivie” y un navío mayor; aunque ningún otro testimonio cita tal persecución y parece la disculpa típica de los que quieren justificar sus faltas exagerando los peligros. Allí permanecieron varios días y durante ese tiempo fue necesario

16.- AGS, M, leg. 535, s.f., 15/3/1744; escrito remitido por el ministro de marina de Bilbao al marqués de la Ensenada.

17.- AGS, M, leg. 525, s.f., 18-noviembre-1739.

18.- AGS, M, leg. 540, s.f., 11/8/1762. El bailío Arriaga, desde el palacio de San Ildefonso, devolviendo la sentencia a D. Manuel de Escovedo, ministro de marina de San Sebastián, para que la notifique a los interesados y admita sus apelaciones para el Consejo de Guerra.

utilizar como leña las tablas, escotillas y remos auxiliares, por lo que la queja de la marinería no carecía de fundamento. Se salió para San Sebastián, pero los vientos contrarios obligaron a entrar otra vez en San Vicente y allí la mitad de la tripulación desertó.

Los sublevados se comportaron con cierta ingenuidad, pues se fueron tranquilamente a San Sebastián a buscar nuevos barcos corsarios en los que embarcarse. El armador se quejó ante el ministro de marina de aquel puerto y éste encerró en prisión a los que pudo encontrar en la ciudad. La sentencia fue rápida -su fecha es anterior al 23 de julio, aunque no conozcamos el día con exactitud- y en ella los oficiales subalternos, el escribano y trece marineros, todos franceses, fueron condenados a ser desterrados de España por 4 años y a que, en el futuro, no se les permitiera servir en ninguna embarcación española; al teniente (que era de Pasajes) y a otro marinero español se les castigó a no servir antes de 5 años en ninguna embarcación española -lo cual era negarles su habitual medio de vida- y, si contravenían esta orden, se les condenaría a cumplir esos años trabajando en el arsenal del Ferrol; a todos los condenados se les ordenó pagar 20 ducados cada uno por daños y costas (reservándose al armador el recurso de menoscabos y perjuicios).

En la Corte madrileña el marqués de Someruelos revisó la sentencia, a instancias del bailío Arriaga, secretario de Marina (equivalente al actual ministro). La dio por buena, pero objetó que no se mencionaba la posibilidad del recurso al Consejo de Guerra, que era el Tribunal Superior en los asuntos de corso. Con esta modificación se ordenó que se comunicase la resolución final a los interesados.

Conocemos otra causa judicial en la que cuatro marineros desertores fueron condenados inicialmente por el ministro de marina de San Sebastián, D. Manuel de Escovedo, al servicio de tres años en el arsenal del Ferrol y, en tanto no se les llevase a ese puerto, a trabajar en el Castillo de la Mota donostiarra a modo de ejemplo para los demás marineros corsarios, pues si no se castigaba duramente a los desertores -reflexionaba Escovedo- se podían retraer los armamentos del corso por desánimo de los armadores¹⁹.

Nos han llegado las declaraciones del juicio. Los cuatro desertores justificaron su abandono del barco corsario como consecuencia de la cobardía manifestada por su capitán, monsieur Cadet, durante la navegación: le acusaban de que, cuando les persiguió una balandra de diez cañones, el capitán (y, a su ejemplo, algunos oficiales) se metió en la cámara para mudarse de ropa y rendirse. Fue la reacción de la tripulación la que logró salvar al barco: a fuerza de remo y vela lograron huir tras hora y media de persecución y de muchos cañonazos del perseguidor. Cadet se mostró tibio en hacer presas, pues cuando se divisaban velas “todas ellas parecían a su capitán ser fragatas inglesas”, comentaba irónico uno de los desertores. En la única presa hecha

19.- AGS, M, leg. 540, s.f., sentencia dada el 16 de agosto (incluida en una carta de Escovedo al bailío Arriaga).

en el viaje se vio a Cadet ponerse tras la cocina y estar abrigado por el palo mayor; y antes de empezar el combate no había tomado medidas para preparar el armamento.

Tras estos lances los marineros, incluso admitiendo que Cadet era buen marinero, “reconocieron que el citado capitán no era para ocupar este empleo”. El marinero de más experiencia, un tal Nicolás Mari, de nación veneciana, resumió el pensar de los desertores: “el ánimo del declarante y de dichos sus compañeros en el corso [era] o perder la vida o sacar a riesgo de ella alguna ventaja para poder vivir con más descanso, y que con dicho capitán a buen librar no podían sacar otra cosa que una larga prisión en Inglaterra o Portugal, [por lo que] determinaron todos cuatro dejar el corsario por motivo del capitán y venirse a esta ciudad [San Sebastián] para ver si hallan otro capitán de valor y experiencia en el corso”.

Los desertores reconocían haber recibido 22 pesos de adelanto por dos meses de campaña y se declaraban dispuestos a cumplir lo pactado, pero bajo el mando de otro capitán. En el fondo no dejaban de mostrar una cierta ingenuidad al pensar que, habiendo sido apresados como desertores, todavía podían imponer sus condiciones.

Evidentemente los marineros pensaban que un capitán corsario debía dar ejemplo de valor, aparte de la habilidad para aprovechar las oportunidades de hacer presas, y que el capitán Cadet carecía de ambas cosas. Su alegato tuvo su impacto en la Corte: el marqués de Someruelos, que también revisó estos autos y su sentencia, objetó que había errores de procedimiento en el juicio y que bastaba con condenarlos a la mitad de lo obtenido en el corso, “sin omitir el prevenir al armador que se asegure de espíritu y prudente conducta del capitán de quien se sirva para confiarle la embarcación corsaria”. El bailío Arriaga se mostró conforme con la rebaja de la pena, aunque consideró innecesaria la prevención al armador.

En general la Corona española no se mostró tan generosa con los desertores. En 1744 el intendente de marina de Cádiz, D. Alejo de Rubalcava, hacía notar que la pena de dos meses de cárcel a los desertores era insuficiente²⁰. Y meses más tarde, en Madrid se daba orden de que a los desertores se les castigase a dos años en los navíos de la Armada Real sin recibir sueldo alguno (aunque se recogía una referencia a una condena de cinco años en el Regimiento de Murcia para un corsario desertor)²¹.

¿Eran tan indisciplinados los corsarios españoles? No olvidemos que estamos hablando de un corso de particulares en el que no existe ni el carácter militar ni la exaltación nacionalista del corso estatal de los siglos posteriores. Frente a la disciplina de los marinos alemanes de los navíos “corsarios” de la Primera o Segunda Guerra Mundial, por poner un ejemplo, los corsarios de la Edad Moderna, fuese cual fuese su nación, perecerían más una banda de incontrolados que una tripulación de guerra. Pero si los comparamos con las tripulaciones piratas coetáneas, la visión no es tan negativa.

Las tripulaciones piratas deponían con pasmosa facilidad a los capitanes que tenían mala suerte, no se mostraban lo suficientemente duros con los prisioneros o simplemente no les gustaba cómo mandaban. Las decisiones importantes o no tanto se tomaban en concejos abiertos en los que todo el mundo exponía sus opiniones e incluso amenazaba con pelearse con cualquiera que tuviese otro criterio. Repartían el botín con un concepto casi igualitario -el capitán recibía tan sólo una doble parte que sus marineros- y en cierta manera la “sociedad” pirata era más justa que la rígida sociedad estamental que existía en tierra firme²². Los piratas de los siglos XVII y XVIII serían un verdadero ensayo de una sociedad anarquista²³ y no se consideraban sometidos a ninguna autoridad como no fuese la de sus decisiones colectivas. Los marineros corsarios, aunque tuviesen una vida relativamente más libre que la gente de tierra, no podían hacer lo que querían sin más pues, como fondo, estaba la jurisdicción militar española que los consideraba como gente sometida al fuero militar. Pero esta libertad pirática tenía sus aspectos negativos: la indisciplina en los momentos de descanso era tan grande que el famoso capitán Bartholomew Roberts fue vencido porque su tripulación estaba totalmente borracha cuando le encontraron los barcos de la Royal Navy que le perseguían.

La libertad de los piratas también tenía otro coste: las condenas eran mucho más duras entre ellos que entre los corsarios. Siguiendo las antiguas costumbres del mar (y añadiendo alguna nueva relacionada con la necesidad de mantener unido un grupo tan anárquico), entre los piratas la desertión estaba penada con la muerte, el motín con el abandono en una isla desierta, la muerte de un compañero se castigaba arrojando al mar al asesino atado al cuerpo de su víctima, como ya dijimos en páginas anteriores. Los castigos contra los delitos de los indisciplinados corsarios seguían un procedimiento legal que les aseguraba ciertos derechos y siempre se tenía la posibilidad de apelar al tribunal superior del Consejo de Guerra. No hemos encontrado en la documentación existente ningún caso en el que el delito fuese castigado con la pena de muerte.

Desde luego era esencial un buen entendimiento entre los capitanes y sus tripulaciones. El capitán D. Agustín de Oneto, genovés de nacimiento pero corsario en Cádiz, llevó su balandra a Palma de Mallorca después de un viaje lleno de incidentes y el ministro de marina de Palma informó que “según el desbarajuste y mala forma en que ha llegado esta embarcación, será difícil el que pueda continuar la comisión de su corso, porque ni el capitán quiere hacerlo con tales marineros, ni éstos le quieren seguir y pretenden que, a su costa, les debe restituir a Cádiz”²⁴.

Se podía pensar que los marineros españoles soportaban mal el mando de un capitán extranjero, pero los cuatro desertores que tachaban de cobarde a monsieur Cadet, eran un veneciano, un francés, un genovés y un catalán, todos foráneos de San

20.- AGS, M, leg. 535, s.f., 4/2/1744.

21.- AGS, M, leg. 535, s.f., 2/6/1744, aviso al ministro de marina de Málaga, D. Gabriel López.

22.- Douglas Botting, *Los piratas* (Barcelona, Folio/Time-Life, 1997), t. I, p.53.

23.- Jacques y François Gall: *El filibusterismo* (México, F.C.E., 1978), p. 11 et alt.

24.- AGS, M, leg. 529, s.f., 9/2/1741.

Sebastián. La tripulación que se amotinó contra Aguirre (que era, posiblemente, guipuzcoano, si no donostiarra) estaba compuesta de españoles y franceses -aunque aquí podemos suponer que predominaban los vascos de una y otra parte de la frontera-. Se puede discutir si la multiplicidad de orígenes hacía más difícil el control de las tripulaciones corsarias; aunque, por el contrario, es más posible que con un origen común los marineros serían más propicios a defender sus intereses en bloque. Pero, en realidad, la raíz del problema de la indisciplina estaba en la conciencia de los marineros de que ellos acudían de forma voluntaria a una expedición que iba en busca de botín. A esto habría que añadir una cierta inconsciencia en los actos, típica de hombres de acción y escasa cultura. Cuando se les cogía, creían que bastaba con la afirmación de que estaban dispuestos a cumplir con lo que se había acordado previamente y que ellos habían vulnerado.

En todo caso, armadores y capitanes debían tener cuidado en sus relaciones con los tripulantes y muchas veces dependían de la benevolencia de los marineros. En 1690 la fragata *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* capturó una rica presa francesa que venía de Terranova y el duque de Canzano, capitán general y superintendente de corso de Guipúzcoa, dio orden de que se intentase capturar al resto del convoy. El propio armador, Pedro de Ezábal, intentó convencer a los corsarios de seguir la orden, les ofreció un sobresueldo de mil escudos a repartir entre todos y se comprometió a ir con ellos en la fragata para combatir donde le señalasen los tripulantes. Aunque algunos marineros decían que no era más que una noche y que debían probar fortuna, la mayoría se oponía con fuerte griterío y fue necesario elegir a un portavoz, un tal Gómez, marinero de Pasaje. La respuesta fue que “hemos traído buenas presas y cumplido muy bien con nuestra obligación y no queremos navegar más; y no sea que los castigue Dios por demasiada codicia a los armadores; y no queremos ir a morir, que la vida es amable”²⁵. Los marineros se mostraron sordos a cualquier razonamiento y el armador abandonó la fragata sin haber conseguido nada. Sin embargo, la tripulación debió de reconsiderar su postura e incitados por el rico botín se decidieron a atacar a los navíos de Terranova. Su captura al día siguiente se convirtió en uno de los más beneficiosos apresamientos del corso vasco y debió de enriquecer a más de uno.

También el capitán y armador corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte consultó a sus marineros sobre si ir a cosear en las costas inglesas después de un viaje sin presas, “me determiné con toda mi tripulación de ir dentro de la Canal de San Jorge”²⁶.

Un buen capitán debía saber celebrar los pequeños éxitos después de una mala temporada y así lo hizo Cruz de Belefonte unos días más tarde. En un día de calma saqueó un algunos barcos de pesca “y en efecto cogimos de los pescados más ricos

y con ellos llevamos un buen día y con... [el] licor que habíamos cogido [brindamos irónicamente] a la salud de los ingleses, cantando el Tedeum toda la tripulación con bandera en popa, saludando a Nuestro Rey y Señor, que Dios guarde”²⁷.

Cuando la galeota *Nuestra Señora del Pilar* tuvo que entrar en Marín a repararse (había tenido un mal encuentro con un mercante holandés muy armado, que se negó a ser visitado y dejó a la galeota corsaria hecha una criba), se aprovechó el forzado descanso para el juego de la “quimera” (o guerra ficticia) entre la gente tierra y los marineros, con la música de fondo del gaitero del corsario, aunque la broma terminó con heridos de una y otra parte²⁸. Incluso en sus fiestas los corsarios españoles tenían en cuenta lo religioso (en una profesión tan arriesgada era fácil morir y era conveniente estar a bien con Dios): los marineros de Cruz de Belefonte cantaron un Tedeum y dieron vivas al Rey -y no es de dudar que tendrían otros festejos más profanos y menos políticos; pero su capitán, al presentar el diario, pretendía conseguir un flete de la Corona y había cosas que era necesario e incluso conveniente no especificar-. El día de descanso en Marín fue el 8 de septiembre, “día de Nuestra Señora”. Otro corsario no saldría del puerto de “Muras, en la ría de Vigo”, hasta “después de misa” (era domingo)²⁹. En casos desesperados era esencial la ayuda divina: cuando un navío inglés de guerra persiguió a la fragata corsaria *Nuestra Señora del Carmen*, mandada por D. Francisco de Larrea, fue necesario aligerar el barco arrojando al mar “una porción de barricas de sidra y agua” -un buen dato sobre lo que bebían cotidianamente los marineros donostiarras- y, para asegurar la huida, “le ofrecimos el valor del trinquete y otras diferentes promesas a muchos santos, y quiso Su Divina Majestad que le perdimos [*sic*, perdiésemos] de vista”³⁰.

Si los tripulantes eran díscolos y dado a robar y a imponer sus condiciones, tampoco faltan datos de alguna estafa por parte de los armadores y capitanes. El 1623 el veedor Ruy Díaz de Rojas acusaba a los armadores de fraude en el reparto de presas y, según él, ya había gente defraudada por ellos³¹. Pero el veedor quería tener una parte en los repartos de el botín y es muy posible que generalizase lo que pudo hacer algún armador o que simplemente recogiese los bulos de la gente descontenta. Los armadores se defendieron explicando cuáles eran los adelantos que daban a los marineros y cómo repartían las presas y la Corona española tomó postura a su favor.

27.- Idem, entrada del lunes al martes 27 de abril.

28.- AGS, M, leg. 531, s.f., diario de navegación, entrada del día 8 de septiembre (remitido por el intendente de Marina del Ferrol, D. Bernardino Freyre al marqués de la Ensenada, en 23/9/1741).

29.- AGS, M, leg. 530, s.f., entrada del 7 de mayo del diario de la lancha *Nuestra Señora de la Bonanza*, incluida en la carta del intendente de marina Freyre, 18/5/1741. Posiblemente se refieran al puerto de Mougas, ya fuera de la ría y cerca de Oza.

30.- AGS, M, leg. 529, s.f., entrada del 17 de marzo de 1741 en el diario de navegación, remitido por D. Bernardino Freyre, en la Graña (El Ferrol), a D. José de Quintana en carta de 11-abril-1741.

31.- AGS, GA, leg. 3.150, s.f., 1/7/1623.

25.- Archivo Provincial de Tolosa (APT), Sec. 2, Neg. 12, Exp. 44, s.f., declaración del escribano Pedro de Burga, 20/10/1690.

26.- AGS, Mapas, Planos y Dibujos (MPyD), leg. LVIII-55, diario de navegación, entrada del domingo al lunes 19 de abril.

Parece, sin embargo, que los principales problemas entre los armadores y sus tripulaciones no venían tanto de los fraudes como de lo impreciso de algunos acuerdos en el momento de enrolarse la tripulación. En un proyecto de curso de 1762 se decía que “para evitar los muchos pleitos que hubo en la pasada guerra entre los armadores y tripulaciones de los corsarios [... se pusiese] en el asiento de cada uno [de los marineros] la cantidad en que va regulado el reparto de las presas, la anticipación que hubiere recibido y con qué condición, las presas que rindiere, las partes de ella que hubiere percibido y las que tuviere que percibir por no estar declaradas”³². Hay que aclarar que este caso de enfrentamientos por contratos poco precisos pudo darse más en el sur de España que en otras zonas de mayor tradición corsaria, como el País Vasco. Es lógico pensar que en los juicios eran los armadores, mejor asesorados, los que llevaban ventaja. Pero no podían abusar de su situación, pues curiosamente era el armador, el capitalista del buque corsario, quien más dependía de los marineros, sus trabajadores, que eran relativamente escasos.

Un caso evidente de mal reparto se dio en 1741. La balandra *Nuestra Señora* (o *La Virgen*) del Rosario, mandada por don Agustín de Oneto, represó una urca holandesa que estaba en poder de los ingleses. La tormenta separó al buque corsario y a su presa, y ésta llegó al puerto de Villafranca en Italia, donde el cabo de presa, Santiago de Oneto, sobrino del capitán, vendió parte de la carga (314 medines de sal) al rey de Cerdeña³³. Los marineros reclamaron su parte del reparto y los armadores de Cádiz también la suya. Enfrentado a su tripulación (situación que ya se daba desde antes de las noticias de esta venta) y tal vez inocente del fraude realizado por su sobrino, el capitán Oneto se refugió en sagrado y semanas después huyó del convento de Palma de Mallorca en que se había acogido. Pronto hubo orden contra él: se hace preciso perseguir a Oneto -decía el intendente de marina de Cádiz, don Francisco de Varas- “no sólo a pedimento de los armadores, sino de oficio por el perjuicio causado a la tripulación y por satisfacción de la vendita [*sic*, “vendetta”, venganza] pública y escarmiento de otros que malversen los intereses que se pongan a su cuidado”³⁴.

Parece que Agustín de Oneto logró resolver los problemas relacionados con este fraude, pues a finales de 1741 se presentó en las islas Canarias con su balandra. Sin embargo, su tripulación era escasa (29 hombres y de ellos 11 oficiales) y muy pronto la tripulación desertó³⁵. Evidentemente era un hombre que no sabía tratar con sus marineros.

Podemos terminar diciendo que los marineros corsarios de España eran dados a la indisciplina y a algunos excesos en su objetivo de conseguir un mayor botín con poco esfuerzo. Que, por su contradicción de intereses, tenían una *lucha de clases*

contra los armadores (aunque el enfrentamiento se debiese más al egoísmo que a una verdadera *conciencia de clase*). Pero también hay que recordar que, salvo el caso del *pendolaje*, los excesos no solían estar generalizados en todas las tripulaciones y que, en todo caso, no solían sobrepasar los límites del mero aprovechamiento económico (no conocemos casos de asesinatos de los vencidos como represalia de una enérgica defensa). Les faltaba la disciplina de los “corsarios” estatales (aunque estos buques son barcos auxiliares de las respectivas Armadas enviados en guerra de corso y no armamentos de particulares), pero la legislación militar de fondo evitaba que cayesen en la anarquía y el libertinaje de las tripulaciones piratas. Aunque inaceptable a una visión actual, su grado de indisciplina era medio y los armadores se veían obligados a soportarla si querían tener marineros en sus embarcaciones.

32.- AGS, M, leg. 540, s.f., proyecto presentado por D. Juan Antonio Enríquez, comisario de Marina de Cádiz, 1/2/1762, art. 19.

33.- AGS, M, leg. 529, s.f., 25/4/1741.

34.- AGS, M, leg. 530, s.f., 5/9/1741, carta al marqués de la Ensenada.

35.- AGS, M, leg. 531, s.f., 7/3/1742.

Noticias Diversas

Argentina

Agradecemos a Fernando Jumar, de la Fundación Albenga, quien nos ha hecho llegar la siguiente información sobre actividades en su país.

La Fundación Albenga, junto con el Archivo Histórico y Museo del Banco Provincia de Buenos Aires, el Instituto de Arte Americano «Mario J. Buschiazzo» (IAA) de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), llevaron a cabo los días 3 y 4 de setiembre unas conferencias sobre Arqueología Subacuática en el Sur de América.

El evento tuvo lugar en el Archivo Histórico del Banco Provincia de Buenos Aires y participaron los siguientes especialistas: Julio Luqui Lagleyze, Restos sumergidos en la Costa de la Ciudad de Buenos Aires; Javier García Cano, Proyecto de Arqueología Subacuática en la Ciudad de Buenos Aires; Mónica Patricia Valentini, La boca del Monje, un paisaje de agua; y Pedro Pujante Izquierdo, Proyecto Mejillones, arqueología subacuática en Chile.

Los interesados pueden escribir a Javier García Cano, en Fundación Albenga, Juncal 4571 1° C (1425), Buenos Aires – Argentina, tel: (54-1) 777-9862, fax: (54-1) 312-0416

Canadá

Del 25 al 27 de junio de 1998 tuvo lugar la Conferencia Anual de la Canadian Nautical Research Society, dedicada a Guerra Naval, Exploración y Sociedades Marítimas. El evento tuvo lugar en la Universidad de Calgary, Alberta, y contó con una nutrida participación de investigadores de diversos países. Se presentó una sesión sobre marinas latinoamericanas, en la que tomaron parte Linda Arnold, “Too Few Ships, Too Few Guns, Not Enough Money: The Mexican Navy, 1856-58”, William F. Sater, “The Rise and Decline of the Chilean Fleet, 1879-1920”; Jaime Rodríguez, “The Role of the Navy in the 1941 Peru-Ecuador Conflict”; y Linda Rodríguez, “The Ecuadorian Navy: Reformism and Political Activism in the 1970s”. Hubo otra sesión dedicada a exploraciones en el Mar del Sur, en la cual participaron John Kendrick, “The Search of Spices, Gold and the Southern Continent: Spanish Pacific Exploration in the Sixteenth Century”; Jorge Ortiz Sotelo, “Peruvian Expeditions to the South Pacific in the Eighteenth Century”; Carlos López, “How did Chile Acquire Easter Island?”, y Carlos Tromben, “The Juan Fernandez Islands: A Maritime History”. Una tercera

sesión estuvo dedicada al Pacífico del Noroeste, con la participación de Freeman Tovell, "Exploration will Remove the Doubts: Spain and the Search for the Northwest Passage"; Donald Cutter, "Alejandro Malaspina at Nootka in 1791: New Insights into Spanish-Indian Relations"; y Robert King, "The Long Wish'd for Object".

Participaron también Iris Engstrand, "Spain's Forgotten Marine Scientists: Pacific Exploration during the Late Eighteenth Century"; Douglas Cutter, "The Francisco Balmis Expedition to Mexico and the Philippines: An Experiment in Smallpox Inoculation"; Luz María Hernández, "The Royal College of Cadiz and its Impact on Mexican Naval Surgery"; y David Marley, "The Sack of Veracruz. The Great Pirate Raid of 1683".

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

Chile

El contralmirante (R) Renato Valenzuela Ugarte asumió la presidencia de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, en reemplazo del almirante Jorge Martínez Busch.

Está en circulación el boletín n° 3 de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, con contribuciones de los académicos Sres. Wood, López Urrutia, Grohman, Aguirre Vío, Martín, Garín, Sapunar, Ortiz Troncoso, Sommervell y Martínez Busch, y la Sra. Parker. Los boletines pueden obtenerse enviando una contribución de US \$ 15 a Carlos Tromben, tesorero de la Academia de Historia Naval y Marítima, Casilla 5136 Reñaca, V Región, Chile, indicando la dirección para envío por correo.

El 4 de marzo de 1999 se presentó el libro *Chile, a Brief Naval History*, de Carlos López Urrutia, en los salones del Club Naval de Valparaíso. La ceremonia estuvo presidida por el comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante Jorge Arancibia Reyes, contándose con la presencia del autor que viajó especialmente desde Estados Unidos. La presentación fue hecha por Carlos Tromben. Un acto similar se realizó en San Francisco, California. El libro puede adquirirse en el Museo Naval de Valparaíso y en el Book Store del Menlo Park College, 1000 El Camino Real, Atherton, California, USA, y también puede consultarse en www.msstate.edu/Archives/History/chile/intro.htm

El 31 de marzo de 1999 se presentará en el Club Naval de Valparaíso el libro *Sanidad Naval, Pasado y Presente*, de Carlos Tromben y colaboradores. Hará la presentación el almirante Jorge Martínez Busch. Los detalles de su distribución deben consultarse a la Dirección de Sanidad de la Armada de Chile. Correo Naval. Valparaíso.

Se encuentra en circulación la segunda edición de *La Aviación Naval de Chile*, de Carlos Tromben. Este libro puede adquirirse en el Museo Naval de Valparaíso, en la cadena de Librerías Andrés Bello de Chile o en la Comandancia de la Aviación Naval, Correo Naval, Valparaíso. En los mismos lugares puede encontrarse *La Escuadra*

Nacional, de este mismo autor y Sergio Jarpa.

Se encuentra en circulación el libro *Historia de la Autoridad Marítima en Chile*, de Jaime Rivera. Las consultas sobre su obtención pueden hacerse a Dirección General del Territorio Marítimo, Oficina de Reglamentos y Publicaciones, Blanco 537. Valparaíso. Teléfono (56 32) 20 82 96.

La Armada de Chile y sus dependencias tienen páginas web donde pueden encontrarse datos históricos y sobre publicaciones. Ellas son: www.armada.cl (Armada de Chile en general, con enlaces al Centro de Cultura Naval, al Museo Naval y Marítimo de Valparaíso y a otros sitios), www.shoa.cl (Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada) y www.dgtm.cl (Dirección General del Territorio Marítimo).

Cuba

El 3 de julio tuvo lugar, en el Castillo de El Morro de Santiago de Cuba, un homenaje a los marinos de la escuadra del almirante Cervera, quien hace cien años perdiera la vida junto con la mayor parte de sus fuerzas en un desigual combate con la flota norteamericana. El acto estuvo organizado por las Fuerzas Armadas Revolucionarias y contaron con la presencia del embajador de España y del coronel José Cervera Pery, del Instituto de Historia y Cultura Naval de España, descendiente del referido almirante.

En marzo, en el marco de una conferencia organizada por la Southwestern Conference of Latin American Studies, Josephine Schulte presentó un trabajo sobre Richard Harding David, un corresponsal de guerra en Cuba durante la guerra de 1898.

Ecuador

En diciembre, el Secretario General de Thalassa-Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, visitó el Instituto de Historia Marítima y Naval, reuniéndose con su presidente, el contralmirante Carlos Monteverde Granados, así como con el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo y otros historiadores del referido Instituto. Se visitó asimismo el Museo Naval “Almirante Juan Illingworth”.

España

Con ocasión del centenario de la guerra con Estados Unidos se han llevado a cabo numerosos eventos, entre ellos el curso “Cuba en el 98. Las últimas campañas”, organizada por el Aula Militar de Cultura de Cádiz y la Universidad de esa ciudad. Este evento tuvo lugar del 16 al 19 de noviembre e incluyó una sesión dedicada a la Armada en la que participaron, entre otros Demetrio Pérez Ramos, quien disertó sobre las “previsiones del almirante Cervera en su estrategia atlántica”, Jesús Romero González, quien habló sobre “la construcción naval y el 98”, Julio Pérez Serrano, sobre “la guerra de Cuba en la geopolítica de su tiempo” y Carlos Vila Miranda, “la Real Armada española en las Antillas (1895-1898)”. Estos trabajos serán eventualmente publicados por el Aula Militar de Cultura, Campo de las Balas, s/n 11071 Cádiz, España.

Del 23 al 27 de marzo tuvo lugar el Congreso Internacional “Ejército y Ar-

mada en el 98: Cuba, Puerto Rico y Filipinas”, en el Centro Cultural Conde Duque, en Madrid. La conferencia inaugural fue pronunciada por Antonio Rumeu de Armas, presidente de la Real Academia de la Historia.

Del 23 al 26 de marzo se llevó a cabo un ciclo de conferencias en la cátedra Almirante Martín Granizo, de la Universidad de Salamanca. El ciclo fue titulado “Guerra y sociedad en la España del 98: Cuba y Filipinas” y participaron varios distinguidos historiadores e investigadores españoles.

Del 22 al 24 de mayo tuvo lugar las XVII Jornadas de Historia Marítima organizadas por el Instituto el Historia y Cultura Naval. Las referidas jornadas tuvieron lugar en San Fernando y estuvieron dedicadas a “La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos”.

Del 11 al 13 de noviembre tuvo lugar en el Castillo de la Mota, Medina del Campo, Valladolid, el congreso Internacional sobre Descubrimiento y Cartografía en la época de Felipe II. Organizado por el Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal de la Universidad de Valladolid, el evento reunió a un connotado grupo de investigadores. Entre los trabajos presentados llaman nuestra atención el de Eduardo Nussio Diaz, “La cartografía del segundo viaje de Sarmiento de Gamboa al Estrecho de Magallanes”, Tisbe García Gimeno, “Andrés del Pez: un viaje de reconocimiento en el Golfo de Méjico”, Angela Pereda López, “La participación de Jerónimo de Vivar en la expedición al Estrecho de Magallanes en 1533 llevada a cabo por Francisco de Ulloa”; Jesús Varela Marcos, “La cartografía fantástica del tercer viaje de Colón”; Milagros del Vas Mingo, “La Cartografía en las Leyes de Indias en la época de Felipe II”; Mariano Cuesta Domingo, “La cartografía grabada en la obra de Antonio de Herrera”; Julio Pescador Herráez, “Menéndez de Avilés: un Adelantado en la Florida”; y Ricardo Cerezo “El progreso de la cartografía en la época de Felipe II”.

Estados Unidos

Agradecemos a Carlos López Urrutia, coordinador del capítulo norteamericano de *Thalassa* y editor de *Thalassa News*, boletín de dicha sección, por las siguientes noticias que nos ha hecho llegar.

Entre mayo y noviembre, el Museo de Hampton Roads, en Virginia, presentó una gran exposición titulada “Cuba Libre: la guerra hispanonorteamericana en el Caribe”.

El 24 y 25 de setiembre de 1999 tendrá lugar el XIV Simposio de Historia Naval, organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de Annapolis. Los interesados en presentar ponencias pueden hacerlo hasta el 1º de marzo. El coordinador del evento es el profesor Craig Symonds, Department of History, U.S. Naval Academy, Annapolis, MD 21402-5044, navhstsy@nadn.navy.mil

Las réplicas de las naves de Colón *Santa María* y *Pinta*, actualmente en Corpus Cristi, Texas, que en 1994 sufrieron daños en una colisión con una barcaza al garette, fueron reparadas con obreros especializados venidos de España.

El capítulo norteamericano de *Thalassa* está programando una reunión en

el mes de setiembre, posiblemente en la zona de Washington. En dicho evento se llevará a cabo también la Asamblea General de Thalassa y la IV Reunión de Historia Antártica Iberoamericana. Los interesados pueden contactar a Carlos López Urrutia, CLopez2066@aol.com

Francia

Agradecemos la siguiente información proporcionada por Christian Buchet, director del Centre Franco-Ibero-Americain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR). Paris, 29 de mayo 1998.

Historique et présentation de la thématique de recherche.

Le CEFIAHMAR s'inscrit dans le prolongement du Centre Ibero-Américain d'Etudes et de Recherches fondé en 1947 à l'Institut Catholique par Monseigneur Jobit, ancien membre de l'Ecole Française des Hautes Etudes Hispaniques et ancien Professeur à l'Institut Français de Madrid.

A son instigation de nombreuses conférences ont été organisées jusque dans les années 1970 qui, dans l'esprit des statuts du Centre "ont contribué à favoriser, maintenir et resserrer les liens unissant les représentants et les amis des cultures hispanique, hispano-américaine, portugaise et luso-brésilienne à la civilisation latine et française sur le plan intellectuel et spirituel".

La Faculté des Lettres sous l'autorité de son Doyen, Madame Nathalie Nabert, a souhaité donner une impulsion nouvelle à ce Centre en l'orientant sur les questions navales et maritimes qui ouvrent, nous le pensons, de vastes perspectives de recherches et de coopération, par le biais notamment de la Fédération Internationale des Universités Catholiques (F.I.U.C.) et du Centre Universitaire Cluny de la Faculté des Lettres, situé à Madrid.

Trois éléments que j'évoquerai rapidement nous y ont incité:

- En premier lieu, parce que la Marine a été le trait d'union entre les peuples bordant les espaces atlantique et pacifique. Le navire fut le vecteur d'idées nouvelles, l'instrument obligé d'observation des "philosophes", c'est dire combien elle eut une influence considérable sur l'histoire des idées, des religions et des sciences.
- En second lieu, parce que la présence française dans cette histoire, souvent soulignée avec chaleur en Amérique du Sud, n'a pas encore reçu en France toute l'attention qu'elle mérite. La sombre période des guerres de religion a trop occulté, en France, l'apport de notre Pays au mouvement des grandes découvertes de la première moitié du XVI^e siècle. Faut-il rappeler que c'est à l'instigation de François Ier que le gênois Jean de Verrazane (Christophe Colomb n'était-il pas également gênois?) entrepris sa célèbre exploration qui conduisit pour la première fois des Européens à pénétrer dans la baie de New-York ? Faut-il rappeler que le normand Pinot Paulmier de Gonneville arriva au Brésil trois années seulement après sa découverte par Cabral? Et les Nicolas Durand de Villegagnon, Jean Ribault, Laudonnière, Ravardière furent leurs dignes émules.

L'œuvre des religieux français est également à redécouvrir: André Thevet et Jean de Léry nous ont laissé de précieux témoignages. La présence française, sous le couvert des missions jésuites, mérite aussi une analyse détaillée; les entreprises des Pères Chomé, Labbé, du Toict sont encore à étudier. Les travaux des Pères minimes Charles Plumier et Louis Feuillée contribuèrent pour leur part à l'élaboration des oeuvres de Linné et de Buffon et préfigurèrent les voyages scientifiques de La Condamine, Bouguer, Godin et tant d'autres.

Enfin, troisième élément ayant motivé l'orientation nouvelle du Centre, l'importance des avancées en histoire maritime de ces dernières années nous permettent d'envisager de nombreux thèmes communs de recherche; les rencontres récentes de Buenos-Aires (novembre 1995), Punta Arenas (octobre 1996) et de Madrid (décembre 1997) en sont la vivante démonstration. Il serait intéressant, par exemple, de comparer le système d'inscription maritime mis en place par Colbert au *Matricula del Mar* de la Marine espagnole. Ceci nous permettrait de comprendre enfin pourquoi les deux puissances fortement peuplées qu'étaient au XVIIIe siècle l'Espagne et la France ne réussirent pas à mobiliser chacune plus de 60,000 marins, tandis que l'Angleterre avec seulement 6 millions d'habitants parvint à un volant de 121 000 hommes. L'importance de la coopération navale entre l'Espagne et la France, notamment entre 1701 et 1815, devrait induire une complémentarité naturelle sur de nombreux axes de recherches, une démarche d'autant plus nécessaire que le XVIIIe siècle naval est historiographiquement plutôt connu sous l'aspect du duel franco-anglais.

De surcroît ces travaux complèteraient utilement notre vision sur les interactions entre Etat, Marine, Economie et Religion. En effet, l'édification d'une puissante marine n'aurait-elle pas été l'un des principaux moteurs du développement économique comme le laisse penser l'histoire des Provinces Unies au XVIIe siècle, de la Grande-Bretagne au XVIIIe siècle et des Etats-Unis au XIXe siècle ?

Cette interaction entre Marine, Economie et Société qui fit trop souvent défaut à l'Espagne et à la France ne pourrait-elle pas expliquer, bien plus que leur imprégnation catholique comme le considérait Max Weber dans *l'Ethique Protestante et l'Esprit du Capitalisme*, le retard qui fut périodiquement le nôtre dans le domaine économique?

Activités au cours de l'année universitaire 1997-1998.

Mardi 2 décembre 1997, séance inaugurale du Centre sous la présidence de Monsieur le Recteur P. Valdriani et première journée d'études, en présence de Madame M-L. Fédérici, Ambassadeur du Pérou en France, et de Madame N. Nabert, Doyen de la Faculté des Lettres.

Conférences: "Le séjour français du navigateur et cosmographe Pedro Sarmiento de Gamboa", par Monsieur l'Ambassadeur José Miguel Barros, membre de l'Académie chilienne d'Histoire; et "Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIIIe au XXe siècles", par Monsieur Georges Ortiz, Professeur à l'Ecole Supérieure

de Guerre Navale du Pérou.

Ce même jour a été signé entre le Centre Franco Ibéro-Américain de la Faculté des Lettres et l'Asociación de Historia Maritima y Naval (Thalassa) une convention portant sur la coédition de la Revue *Derroteros de la Mar del Sur*.

28, 29 et 30 janvier 1998, colloque sur *Le Naufrage*, tenu à l'Institut Catholique de Paris et organisé par le CEFIAHMAR et le Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie Maritime à l'Époque Moderne (URA D. 1989 C.N.R.S. / Université de Paris IV - Sorbonne / Musée de la Marine).

Projets en préparation.

Première semaine de décembre 1998: deuxième journée d'études du CEFIAHMAR. Conférences prévues: "La présence française dans la rivière de la Plata (1820-1914)", par Monsieur le Professeur De Marco de l'Université de Salvador (Argentine), et "Le commerce français dans la rivière de la Plata durant la guerre de Succession d'Espagne", par Monsieur le Professeur Jumar de l'Université Nationale de la Plata (Argentine).

En 1999, le Centre sera associé au colloque de la Faculté des Lettres sur "*La Mer ou le Sixième continent*".

De même, il devrait faire partie du Comité d'organisation du Colloque devant se tenir à l'Université de Paris IV - Sorbonne, en octobre 1999, sur le thème "*Navigation et missions*".

Projet d'ouvrage collectif, en collaboration avec le Service Historique de la Marine, portant sur "*la coopération navale entre l'Espagne et la France (1701-1815)*". (Accord de principe du Contre-Amiral Beauvois, Chef du Service Historique de la Marine).

En fecha posterior, el profesor Buchet nos informó que las actas del coloquio sobre naufragios, llevado a cabo en enero, están siendo publicadas por Editions Honoré Champion y estarán listas en setiembre de 1999.

Asimismo, su programa de actividades para el periodo 1998-1999, además de las X Jornadas de Estudios llevadas a cabo en diciembre de 1998 sobre marina y economía, considera los siguientes eventos. XI Jornadas, 16 de febrero de 1999, sobre marina y misiones, con la participación de Claire Huetz de Lemps-Laux, del Instituto Católico de París, con "Las reducciones de Paraguay, modelos para las teocracias misioneras del Pacífico"; y Chantal Paisant, decana de la Facultad de Educación del Instituto, con "Las Hermanas de Picpus, las primeras misiones de educación (siglo XIX)". El 13 de abril de 1999 tendrán lugar las XII Jornadas, sobre marina y diplomacia, con la participación de Jean Meyer, profesor de la Universidad de París IV, Sorbona, "La marina francesa al servicio de la diplomacia francesa en América del Sur (primera mitad del siglo XIX)"; y el contralmirante Francois Bellec, de la Academia de Marina, "Visión de los puertos sudamericanos por los oficiales de marina franceses (siglo XIX)".

Asimismo, anuncia que del 8 al 19 de diciembre de 1999 tendrá lugar el Co-

loquio Internacional “Bajo la superficie del mar o el Sétimo Continente”. Organizado por CEFIAHMAR, el Institut Francais de Recherche pour l’Exploitation de la Mer, el Institut Geologique Albert de Lapparent, el Institut Oceanographique, el Laboratorio de Historia y Arqueología Marítima de la Epoca Moderna de la Universidad de París IV-Sorbonne/Museo de la Marina, y por el Service Hydrographique et Oceanographique de la Marine Nationale.

El programa provisional de este evento agrupa en dos áreas los temas propuestos: a) El Mundo de la Imaginación y b) La Exploración. Hasta el momento se han anunciado los siguientes trabajos en el primer tema: Jean Nicolas Corvisier, “Le refuge de Poséidon ou l’imaginaire sous-marin dans le monde grec”; Michael Quesnel, “Les manifestations de la représentation du dessous de la mer dans les grandes religions monotheistes”; Claude Thomasset, “La mer comme milieu de vie au Moyen Age”; Jean-Claude Cheyet, “De saintes reliques sous la mer: le Pape Clément a Cherson”; Juan Meyer, “L’époque moderne: le monde sous marin gommé?”; Christian Montenat, “La mer et l’age du monde au XVIIIe siècle”; Philippe Masson, “Jules Verne: mythes et réalités”; Elisabeth Coss-Humbert, “Des mondes inondés aux mondes ‘exondés’ dans la littérature (fin XIXe, début Xxe siècles)”.

En el segundo tema, los participantes serán: Olivier Chapuis, “De l’hydrographie a l’océanographie (XVIIe – XIXe siècles)”; Jean-René Vanney, “Les premières cartas océaniques”; Margaret Deacon, “Le Challenger”; Francois Carre, “Les grandes campagnes océanographiques (1900-1950)”; Francois Bellec, “Les explorations du Prince Albert de Monaco”; Dominique Girard, “Méthodes et techniques au service de l’océanographie au cours des cinquante derniers années”; Patrice Lardeay, “Scaphandres”; Paul Gavarry, “L’accès aux grandes profondeurs par plongée humaine”; Pierre David, “Du bathyscaphe au sous-marin”; Annie Cazanave, “L’exploration des fonds marins par les satellites”; Xavier Pichon, “Derive continentale et theorie des plaques (du ridicule a la réalité)”; Jean Dercourt, “Naissance et mort des océans”; Francois Doumenge, “A interface du climat et de la mer: les grandes catastrophes océaniques”; Lucien Laubier, “La mer aux origines de la vie”; Jean-Noel Turcat, “Archéologie sous-marine et recherches d’épaves”; Francois Milard, “L’océanographie militaire”; Roland Jouhannel, “La recherche pétrolières par grande profondeur d’eau, nouveau El Dorado”.

Gran Bretaña

Martin Robson, King’s College London, Strand, London, WC2R 2LS, se encuentra realizando su investigación doctoral sobre la política británica hacia Portugal 1807-8 y desea establecer contacto con alguien que tenga información sobre la apertura de Brasil al comercio británico luego del establecimiento de la corte portuguesa en Río.

La investigadora Erika Hagelberg, de la Universidad de Cambridge, concluyó sus análisis del DNA de los aborígenes de las islas de Oceanía, encontrando que provinieron del sudeste asiático y que no existe vinculación alguna con los aborígenes

sudamericanos. Esto vendría a descartar la teoría de Thor Heyerdhal, de un proceso migratorio desde la región andina.

Italia

Tenemos conocimiento que el profesor Dario Manfredi, del Centro de Estudios Alessandro Malaspina, de Mulazzo, está preparando para edición un valioso conjunto de cartas del guardiamarina Fabio Ala Ponzzone, que serán editadas con el auspicio del Instituto Italo Latino Americano (IILA).

Perú

Del 9 al 11 de setiembre de 1998 tuvo lugar el II Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, cuyo tema central es “Aspectos sociales en la actividad marítima”. Participaron los siguientes investigadores. Perú: Cristina Florez Dávila, “Sermón Náutico de Francisco López. Análisis de aspectos sociales e ideológicos”; José de la Puente Brunke, “La Capullana de Paita y la defensa contra los ataques enemigos”; Oswaldo Holguín, “Ricardo Palma, poeta y marino”; Alfonso Agüero Moras, “Cambios en el Museo Naval”; Lorenzo Huertas, “Los balseros del norte”; Sonia Guillén, “La cultura Chiribaya, Ilo”; María del Pilar Fortunic, “El proyecto arqueológico de la isla San Lorenzo”; Enrique Gamarra, “La exploración amazónica hoy en día”; Héctor Soldi Soldi, “El Niño y La Niña”; Susana Aldana, “La Escuela Náutica de Paita”; Humberto Rodríguez Pastor, “De un lado al otro del Pacífico: el tráfico de culíes”; Francisco Quiroz Chueca, “Los playeros del Callao»; Ernesto Yepes del Castillo, “Negocios turbios: la compra de los submarinos durante el gobierno de Leguía”; Jorge Ortiz Sotelo, “Historiografía Marítima Iberoamericana”; Cristina Mazzeo, “El comercio con Cádiz en barcos neutrales durante la guerra con Inglaterra y la invasión napoleónica a España”; Margarita Suárez, “Rol de Tierra Firme y Panamá en el comercio entre Perú y España”. Francia: Laura Guillebot, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, “Los relatos de viaje del siglo XVII: Joris von Spilbergen en el Mar del Sur”. Estados Unidos: Lawrence Clayton, U. de Alabama, “El padre de las Casas, marino”. Argentina: Ricardo Capdevilla, Inst. Antártico Argentino, “Dos descubridores antárticos que zarparon del Callao”. Chile: Isidoro Vásquez de Acuña, Acad. de Historia Naval y Marítima de Chile, “Vida a bordo (siglos XVI - XIX)”. España: Enrique Otero Lana, Inst. Gil y Carrasco, “El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles”.

Por otro lado, el Museo Naval inició un profundo proceso de remodelación, cuya primera etapa estuvo concluida a finales de año, siendo inaugurada en una ceremonia que contó con la presencia de diversas autoridades navales y representantes del mundo académico local.

Portugal

Del 24 al 29 de agosto tuvo lugar el XXIV Congreso Internacional de Historia Militar, en Lisboa. Los interesados pueden solicitar información sobre los temas tratados a la Comisión Portuguesa de Historia Militar, Palacio de la Independencia,

Largo de S. Domingos, 11, 1150 Lisboa, Portugal.

República Dominicana

Del 15 al 17 de junio tuvo lugar en Santo Domingo la I Reunión Técnica de Patrimonio Subacuático, auspiciada por el Foro de Ministros y Responsables de Políticas Culturales de América Latina y el Caribe, y del consejo Presidencial de Cultura de la República Dominicana. Participaron representantes de Argentina, Cuba, Haití, Honduras, México, Panamá, Trinidad y Tobago, Uruguay y República Dominicana. Se concluyó que el patrimonio cultural subacuático es propiedad del Estado en que se encuentra, y su búsqueda, investigación e intervención deber ser realizada sólo por especialistas y con objetivos científicos.

Uruguay

En febrero se emitió un sello postal conmemorativo por los doscientos veinte años de la creación del Apostadero Naval de Montevideo (1777). En él se puede apreciar la fachada del edificio que dicha repartición de la Real Armada española ocupó y aún se conserva en pie en el casco antiguo de la ciudad.

Organismos Internacionales

La International Maritime Economic History Association convoca al III congreso Internacional de Historia Marítima, que tendrá lugar del 30 de julio al 1º de agosto del 2000 en Fiskeri-og-Sofartsmuseet, Esbjerg, Dinamarca. Los interesados pueden dirigirse al profesor Lewis R. Fischer, Dept. of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, NF A1C 5S1, Canadá, lfischer@morgan.ucs.mun.ca

Del 3 al 13 de agosto del 2000, la Comisión Internacional de Historia Marítima llevará a cabo un congreso en Bergen y luego en Oslo, en el marco del Congreso Internacional de Ciencias Históricas. Los interesados pueden contactar a Adrian Jarvis, Secretario general del ICMH, Centre for Port and Maritime History, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool, L3 4AQ, Gran Bretaña.

La Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Thalassa), convoca a su II Asamblea General, que tendrá lugar en la ciudad de Washington D.C., el 22 de setiembre de 1999, en el marco de la reunión del capítulo norteamericano de Thalassa. Se presentará la memoria del periodo 1995-1999 y se procederá a la elección de autoridades para el periodo 1999-2004.

Comentario de Libros

Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas* (Caracas, Fundación Polar, 1998).

El joven investigador venezolano, Gerardo Vivas nos brinda una grata sorpresa con su trabajo sobre la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Tema de su tesis doctoral, el libro ha sido bellamente editado, con profusas y magníficas ilustraciones.

El autor ha revisado una cantidad verdadera impresionante de fuentes primarias, tanto en Venezuela como en España y Gran Bretaña, logrando explicar la historia de esa importante empresa naviera del siglo XVIII iberoamericano. El cacao fue el principal producto transportado entre La Guaira y Pasajes, pero también hubo espacio en bodegas para otros productos americanos y españoles. Con elegante pluma, Vivas logra explorar la intrincada historia de esos viajes, plenos no sólo de los usuales peligros de la mar sino también de las maniobras de los comerciantes por obtener la mayor ganancia posible.

Con gusto literario, el autor ha escogido a Martín de Aznares, “escribano y maestre que ha sido de los navíos de la Compañía por espacio de 46 años”, para ser el personaje central de este trabajo. Vemos con él los puertos involucrados en el comercio, las actividades comerciales propiamente dicha, el impacto de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-48) sobre las actividades de la Compañía, algunos naufragios, y los hombres que hicieron posible esta actividad.

Creemos que la obra de Vivas constituye un verdadero aporte a la historiografía marítima iberoamericana, ejemplo a seguir en el caso de otras empresas marítimas regionales cuya historia está aún dormida en los archivos.

Luis Santiago Sanz, *El caso Baltimore. Una contribución al esclarecimiento de la actitud argentina* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1998).

El embajador Sanz nos presenta en este libro un interesante y completo análisis de la crisis surgida en 1891 entre Estados Unidos y Chile, luego que un grupo de marineros del U.S.S. *Baltimore* se vio envuelto en una pelea en el puerto de Valparaíso. El tema llevó a ambos países al borde de la guerra, involucrando de alguna manera a Argentina y Perú.

El libro, basado en fuentes primarias de los cuatro países mencionados, deja en claro que, pese a las difíciles relaciones que tenía con Chile, Argentina no se ofreció a colaborar con Estados Unidos en caso de que este país hubiese atacado a Chile.

Por otro lado, el incidente en sí resulta interesante por haber sido uno de los

factores que llevó al crecimiento naval norteamericano, propiciado por Mahan y otros navalistas de la época.

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

Sin ninguna duda, Paita es uno de los más importantes puertos peruanos, y definitivamente es el primero en la costa norte norte peruana desde el arribo europeo en el siglo XVI. Sin embargo, como ocurrió en varios otros casos, este puerto no ha merecido un trabajo de envergadura basado en fuentes primarias y que arroje luces sobre ciertos periodos de su rica historia. En tal sentido, el trabajo de William Lofstrom se convierte en el primer esfuerzo historiográfico serio por estudiar el interesante periodo de la historia paiteña que va de los años treinta a los sesenta del siglo pasado.

Basado principalmente en fuentes norteamericanas (reportes consulares), Lofstrom aspira a explicar la importancia y el impacto que tuvo en Paita la flota ballenera de New England. Naturalmente, tal impacto no se limitó al puerto sino que abarcó otras partes del departamento de Piura e incluso otras ciudades del norte peruano.

No cabe poca duda de que esta investigación se habría enriquecido de manera sustantiva si el autor hubiese empleado fuentes primarias peruanas. Sin embargo, siendo diplomático además de historiador, tuvo que renunciar a pasar algún tiempo en los archivos de Lima y Piura. En cierto modo, esta limitación pudo afectar el resultado de la investigación, pero actuando con habilidad logró cubrir ese vacío, al menos parcialmente, con un hábil uso de los informes consulares y otras fuentes primarias disponibles en Estados Unidos. De esa manera, Lofstrom nos brinda una muy valiosa información no sólo sobre la flota ballenera sino también sobre la vida en Paita y en la zona norte del Perú entre 1832 y 1865.

El libro comentado es particularmente valioso para conocer la actividad de los cónsules norteamericanos en Paita: Alexander Ruden, Jr. (1839-53), Fayette M. Ringgold (1854-62), Charles Frederick Winslow (1862-64), Rafael M. Columbus (1864-70) y John Murphy (1871-74). Lofstrom brinda una breve información biográfica de cada uno de ellos, antes de relatar su actividad en Paita, que incluye valiosa información sobre la economía local y los vínculos sociales que el cónsul desarrolló en su tiempo.

También brinda una rica información sobre la flota ballenera de New England durante el periodo 1830-1860. Para ello ha empleado principalmente la colección de documentos de New Bedford Whaling Museum, Kendall Whaling Museum y Mystic Seaport Museum. En un apéndice, Lofstrom incluye una lista completa de cada uno de los buques balleneros que arribó a Paita, señalando el nombre del buque, su puerto de origen, tonelaje y año de arribada.

El autor se ha basado principalmente en fuentes secundarias para analizar el impacto económico de la flota ballenera en el norte peruano. Creemos que este tema debe ser profundizado por investigadores peruanos, tal como Susana Aldana hizo al tratar sobre la industria de jabones en el Piura colonial, pues sólo así se podrá facilitar

la labor de autores que como Lofstrom no puedan acceder a fuentes primarias. También sería interesante cruzar la información aportada en este libro con otro importante actor en la zona: los balleneros británicos, sobre los cuales no se ha hecho una investigación en regla. A pesar de estas dos observaciones, el método de Lofstrom para aproximarse al tema del impacto económico de la industria ballenera en la zona norte del país nos parece bastante interesante.

En resumen, *Paita, outpost of Empire* es un hito importante en la historia marítima latinoamericana y constituye un buen ejemplo de cómo estudiar una determinada actividad marítima y su impacto en un puerto latinoamericano. En su libro, Lofstrom va más allá de su trabajo anterior, *Cobija y el litoral boliviano* (La Paz, Editorial Quipus, 1991), y merece nuestro más sincero reconocimiento por su esfuerzo.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa

Glyndwr Williams. *The Great South Sea: English Voyages and Encounters, 1570-1750* (New Haven and London, Yale University Press, 1997), xv + 300 pages, 42 illustrations and 4 maps. Price £25.

Professor Williams's previous work on English maritime expeditions which followed a westerly course to the Pacific Ocean, lured both by the coasts of Chile, Peru and New Spain and by commercial prospects on the western rim of the ocean, or later increasingly attracted by discoveries of mid-ocean islands, has already justly established his reputation as the leading contemporary authority on the subject. In fact, the core of this new volume consists of material that has been studied in some cases for centuries, for example the voyages of Drake, Cavendish, Richard Hawkins, Narborough, the buccaneers, Dampier, Woodes Rogers, Shelvocke, Clipperton and Anson. It's most remarkable quality, however, is the astonishing degree of freshness imparted to the subject by the mastery of its treatment. In the main this is not a narrative account of maritime enterprise nor does it restrict itself to voyages that actually took place. What it achieves is the formulation and application of a critical strategy, which persuasively and always entertainingly not only explains the disparate motivations which inspired the maritime ventures under discussion, but also analyses the manner of their recording (in books and maps) and their reflection in works of fact and fiction.

Overall cohesion and unity is ensured by setting the voyages into the context of three obsessive goals throughout the period in question: the search for the North West Passage, or more particularly in this case the so-called 'Englishmen's Strait' or Strait of Anian, the enduring fascination with the concept of a Terra Australis Incognita or southern continent, and the sometimes parallel utopian vision of a mainland or islands of fabulous wealth and abundant fruitfulness in the South Sea. It is this background which necessarily conveys both to the voyages themselves and the writings which they inspire, a seamless blend of the real and the imagined that is so famously

characteristic of the work of contemporary Spanish American writers of fiction such as Gabriel García Márquez.

Therefore, always paying close attention to original documentary and printed sources, balancing the contrary opinions which authors such as Shelvocke and Betagh or the various buccaneer journalists express, Professor Williams presents a narrative outline and provocative analysis of the major English maritime ventures. In some instances new or little-used material is utilised to modify previously prevailing opinions, for instance Chancery Papers in the Public Record Office relating to the voyage of Woodes Rogers. Principally concerning the subsequent disputes over prize money, these lead to the conclusion that the venture was not so successful nor so well-planned as generally portrayed. Similarly, widely dispersed documents on the proposals of John Welbe, one of Dampier's shipmates, are effectively used to explain the development of ideas, and dreams, about the Terra Australis from the time of Quirós, one of the central themes of the book.

Elsewhere, chapters examine enigmas such as the letter of Bartolomé de Fonte and the voyage of Juan de Fuca as recounted by Purchas, each of which suggests the existence of a northern strait across temperate zones of North America. The text also illustrates the dilemmas faced by cartographers endeavouring to resolve issues such as the relationship between the Terra Australis and New Holland. The literary repercussions of South Sea adventures and the ideas they generate are traced through the satire of Joseph Hall, and works by writers of fictitious voyages such as Henry Neville, Defoe and Swift, especially in the form of the popular theme of castaways like Selkirk and his buccaneer predecessors. A measure of the degree to which voyages real and fictitious and the manner of their recording could affect popular opinion, is illustrated in sections on the establishment of the South Sea Company and its projects

In short, this is a highly attractive and artfully crafted book, which should be considered an indispensable contribution to its field of study. It is decorated with ample illustrations (although only in black and white), and contains both highly valuable notes on manuscript sources and an extensive bibliography.

Peter T. Bradley.

University of Newcastle upon Tyne

David F. Marley. *Wars of the Americas, a Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the present* (ABC-CLIO), 736 pp. \$79.20

Wars and military conflicts in North America, Central America, South America, and the Caribbean from the days of early European exploration to the present form the subject matter of this volume. Organized chronologically according to conflict, each section begins with a brief historical overview, following chronological entries describing key military and political events and their significance. Thousands of specific battles are covered, as are conflicts between European and native peoples, wars

of Independence throughout the New World, Civil Wars and wars among the nations of the Americas. Seventy maps illuminate place names, battle schemes and political boundaries and more than 140 illustrations help place battles and events in geographical and historical perspective. The volume features a comprehensive bibliography and a detailed general index. David F. Marley is a Canadian naval historian.

René de la Pedraja, *Oil and Coffee, Latin American Merchant Shipping from the Imperial Era to the 1950's* (New York, Greenwood Press), 208 pp. \$59.95

This book covers the Latin American struggle to create important merchant fleets, an effort largely ignored outside the region. This book rescues Latin American shipping from oblivion. In a chronological narrative, it represents the most important events in the emergence of Latin American shipping. While focusing on the shipping companies, the book also roams widely into governmental policy, foreign relations, and naval affairs. Divided into two parts, the book opens with a brief summary of the age of sailing ships, then traces the history of the first steamship companies, focusing on Brazil and Chile until 1914. Part I then goes on to analyze the impact of World War I and the Great Depression. Part II considers World War II and US surplus ships. New issues on Latin American shipping, rising in the 1950's, will be discussed in another volume. René de la Pedraja is Professor of History at Canisius College.

Carlos López Urrutia
Menlo College

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, brindan 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 1998, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

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

Aker, Raymond. "Sir Francis Drake discovered Cape Horn", *MM*, vol. 84, n° 1 (febrero 1998), pp. 81-84.

Allen, David F. "The Orden of Malta's Dominion in the Caribbean c.1639-c.1672", *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Valparaíso, Universidad Marítima de Chile, 1996), pp. 44-48.

Andrews, Anthony P. "El comercio marítimo de los mayas del Posclásico", *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 16-23.

Antochiw, Michel. "La venta de mayas a la Isla de Cuba 1848-1861", *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia* (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997), pp. 159-172.

Historia Cartográfica de la península de Yucatán (México, Gobierno del Estado de Campeche, 1994).

Arancibia Reyes, Jorge Patricio. "Fundamentos de carácter Histórico, Político, Estratégico, Constitucional y Valórico de la Armada Nacional", *RMCh*

(1998), n° 4.

Arnello Romo, Mario. "Visiones e intuiciones históricas en el perfil oceánico de Chile", *AHNC* n° 2 (1997); pp. 175-188.

Arróspide Mejía, Ramón. "El cincuentenario de la partida de la expedición Kon-Tiki", *IEHMP* n° 16 (1997), pp. 131-145.

Axworthy, M. "A Spanish defence of the Americas, 1762-1807: special", *El Dorado*, vol. VIII, n° 2, pp. 60-70.

Barros González, Guillermo. "Salvamento de la expedición Shakleton por el Piloto Luis Pardo V.", *RMCh* (1998) n° 6.

Barros van Buren, José Miguel. "Le séjour français du navigateur et cosmographe Pedro Sarmiento de Gamboa", *Tranversalities* (Paris, Institute Catholique de Paris, octubre diciembre 1998), pp. 125-138.

"Le cosmographe et navigateur Pedro Sarmiento: son Séjour en France (1586-1590)", *DMS* n° 5 (1997), pp. 9-20.

"Juan Fernández, piloto mayor del Mar del

- Sur”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 215-233.
- “Nuestras Relaciones con Argentina», *RMCh* (1998), n° 1.
- Bauzá, Carlos A. “Una crítica inédita a un cuadro naval de Juan Manuel Blanes, el bombardeo de Paysandú, en 1865”, *RNU* año IX, n° 29 (noviembre 1997), pp. 43-47.
- “Marinos orientales en la Real Armada española: Tomás de Sostoa y Achucarro e Hilarión de la Quintana y Aoiz”, *RNU*, año IX, n° 28 (julio 1997), pp. 59-66.
- “Las lanchas cañoneras de José de Bustamante y Guerra”, *RNU*, año X, n° 32 (noviembre 1998), pp. 101-106.
- “La expedición Malaspina y el levantamiento cartográfico de las costas de Chile, según la correspondencia de Felipe Bauzá”, *Actas del II Simposio...*, pp. 210-218.
- Berman, Eric. “Bustamante y la *Atrevida* en Chile (1790)”, *Actas del II Simposio...*, pp. 324-327.
- Berguño Barnes, Jorge. “El despertar de la conciencia antártica (1874-1914)”, *BACH*, vol. 17, n° 2 (noviembre 1998), pp. 2-13.
- “La exploración de los mares australes por navios españoles durante el siglo XVIII”, *BACH*, vol. 16, n° 2 (noviembre 1997), pp. 2-10; segunda parte vol. 17, n° 1 (mayo 1998), pp. 4-11.
- Bermúdez F. Renato de J. “Breve ensayo histórico sobre la evolución de la Secretaría de Marina (1821-1850)”, *RAME*, año 17, n° 118 (diciembre 1997), pp. 18-19.
- Bertocchi Morán, Alejandro. “100 años de la Guerra de Cuba”, *RNU* año IX, n° 30 (marzo 1998), pp. 23-31.
- “Los sucesos de 1955 en el Río de la Plata”, *RNU*, año X, n° 32 (noviembre 1998), pp. 55-62.
- “Romarate y Otorgués; un episodio de la insurgencia rioplatense”, *RHN* año XVI, n° 62 (tercer trimestre 1998), pp. 7-32
- Blas y Osorio, Juan Manuel. “Los virreyes borbónicos de la Armada en las Indias Occidentales”, *RHN* año XIV, n° 61 (segundo trimestre 1998), pp. 7-40.
- Boggio Marzet, Pablo Alberto. “Diplomacia de cañoneras en el Atlántico Sur. Antecedentes del 2 de abril de 1982”, *RNU* año IX, n° 29 (noviembre 1997), pp. 61-68.
- Capdevila, Ricardo y Juan María Ageitos. “Navegación en la Antártida a principios del siglo XIX”, *Actas del II Simposio...*, pp. 258-267.
- Caramés, Alberto L. “Breve reseña histórica de la Escuela Naval a los 90 años de su creación”, *Barlovento* (Montevideo, Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval, 1997), n° 67, pp. 14-16.
- Carrión Ordóñez, Enrique. “Expediciones en el Pacífico y etimologías ultramarinas en el siglo XVIII”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 21-29.
- Carvajal Pareja, Melitón. “El Mar, la Marina de Guerra y Grau”, *IEHMP* n° 16 (1997), pp. 55-73.
- Casaretto Alvarado, Fernando. *SIMA - Servicios Industriales de la Marina* (Callao, SIMA, 1997).
- Castagnin, Daniel. “La escuadra de Bolívar en las aguas uruguayas”, *Barlovento* (Montevideo, Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval, 1997), n° 67, pp. 53-55.
- Castanedo Galán, Juan M. “La construcción naval de Cantabria, una muestra de la renovación naval de la primera mitad del siglo XVII”, *Actas del II Simposio...*, pp. 122-133.
- Cayo Córdova, Percy. “La Historia y el Pacífico”, *RMP* año 91, n° 4 (octubre-diciembre 1998), pp. 9-15.
- Cervera Pery, José. *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias. Las razones de un superministerio* (Gijón, Fundación Alvargonzález, 1997).
- La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias* (Madrid, Editorial San Martín, 1998).
- “Los determinantes marítimos de la independencia americana”, *Actas del II Simposio...*, pp. 412-420.
- Cevallos-Escalera y Gila, Alfonso de. “Condecoraciones y escudos de distinción del Ejército Real del Perú (1813-1816)”, *RHN* año XIV, n° 61 (segundo trimestre 1998), pp. 61-80.
- Chubretovich Alvarez, Carlos. “El dominio del mar en la guerra contra la Confederación Perú-Bo-

- liviana. Estudio crítico de las operaciones navales durante su desarrollo”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 155-173.
- Collados Nuñez, Claudio. “La última incompreensión de Clausewitz», *RMCh* (1998), n° 4-5.
- Cordero Aroca, Alberto P. “Don Vicente Rocafuerte, diputado por la provincia de Guayaquil a las cortes ordinarias de Madrid”, *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 109-145.
- Cotelo, Julio C. “Los primeros intentos de fundamentar una presunción argentina: la soberanía en Malvinas: 1866-1944”, *RNU* año IX, n° 29 (noviembre 1997), pp. 55-60.
- Couyoumdjian Bergamali, Juan Ricardo. “Venta de los blindados *Constitución y Libertad*”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 37-56.
- Crawford, Michael J., Mark L. Hayes y Michael D. Session. *The Spanish-American War. Historic Overview and Select Bibliography* (Washington, Naval Historical Center, 1998).
- Cruz Barney, Oscar. “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *RHN*, año XVI, n° 60 (primer trimestre 1998), pp. 45-62.
- Dampier, William. *A New Voyage Round the World: The Journal of an English Buccaneer* (Londres, Hummingbird Press, 1998).
- Devoto Mendivil, Alfieri y Pedro. “El capitán de fragata Guillermo Prunier, prócer de la independencia del Perú”, *IEHMP* n° 16 (1997), pp. 97-129.
- Díaz del Río, Angel, “La expedición científico-política de Alejandro Malaspina a América y Oceanía”, *RNU* año IX, n° 31 (julio 1998), pp. 175-184.
- Dudley, William S. “The historical significance of Naval Archaeology”, *Actas del II Simposio...*, pp. 134-139.
- Duvauchelle Rodríguez, Mario. “La Justicia Naval Penal Chilena”, *RMCh* (1998) n° 3.
- Engstrand, Iris H.W. “El naturalista José Mariano Moziño y su viaje en 1792 a Nootka y las Californias con Juan Francisco de la Bodega y Quadra”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 31-38.
- Espinar La Torre, Oscar. *Piratas y tesoros en la costa del Perú (1578-1822)* (Lima, Editorial San Marcos, 1998).
- Everaert, John G. “Un mercado desapreciado. Relaciones marítimas y comerciales entre Bélgica y Chile en el siglo XIX (1826-1885)”, *Actas del II Simposio...*, pp. 162-178.
- Flórez, Cristina. “Horizontes marítimos, horizontes mentales. Las islas y archipiélagos (siglos XIX-XVI)”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 39-48.
- Fuenzalida Badé, Rodrigo. “Dos estudios relacionados con la Guerra del Pacífico”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 1-18.
- Furlán, Luis Fernando. “Sobre el alférez de navío D. Alejandro Olascoaga”, *RNU*, año IX, n° 28 (julio 1997), pp. 51-57
- Gallagher, John. «El Maremoto de Arica de 1868», *RMCh* (1998), n° 3.
- Gallareta Negrón, Tomás. “Isla Cerritos, Yucatán”, *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 24-31.
- Gálvez Velarde, Pedro. *La bitácora de mi vida* (Lima 1998).
- García-Bárcena, Joaquín. “Patrimonio cultural bajo las aguas de México”, *Arqueología mexicana*, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 64-71.
- García Martínez, José Ramón. “Especificaciones técnicas de la goleta de hélice de S.M.C. *Virgen de Covadonga*”, *Actas del II Simposio...*, pp. 146-159.
- Garín Jiménez, Jorge Daniel. “El capitán de puerto chileno, valioso testigo de la historia nacional”, *Actas del II Simposio...*, pp. 360-366.
- Ghisolfo Araya, Francisco. “El Estrecho de Magallanes en su dimensión histórica, geográfica, jurídica y política”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 137-153.
- Giorgis B., Carlos de. “Influencia política naval española en la formación de una conciencia marítima de las repúblicas iberoamericanas”, *Actas del II Simposio...*, pp. 74-87.
- Godoy Urzúa, Hernán. “La cultura y la conciencia marítima en España y en Chile”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 189-213.
- Goicochea Portuondo, J.M. “Un cuadrante fabricado en La Habana en el siglo XVII”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 49-54.

- González Claverán, Virginia. "Sanidad, hospital y botica en el puerto de San Blas, 1773-1792", *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia* (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997), pp. 433-455.
- Grafstein Gareis, Johanna. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales* (México, UNAM, 1997).
- Grohmann Borchers, Walter. "El Museo de la historia naval y marítima de Chile: un desafío para la museología moderna", *Actas del II Simposio...*, pp. 106-110.
- Guerra Cáceres, Alejandro. "Calendario histórico de la península de Santa Elena (1527-1997)", *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 189-221.
- Guerrero Lang, Jorge. "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)", *IEHMP* n° 16 (1997), pp. 9-43.
- Guerrero Lira, Cristián. "La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno", *DMS* n° 5 (1997), pp. 55-70.
- Harris Bucher, Gilberto. "La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888", *AHNC* n° 2 (1997); pp. 99-117.
- "Los consulados chilenos y las labores de repatriación, socorros en alimentación, vestuario y asistencia hospitalaria a marineros y peones entre 1840 y 1882", *Actas del II Simposio...*, pp. 336-351.
- Hardy Videla, David. "El Cuerpo de Infantería de Marina durante las campañas de Antofagasta y Arica de 1879", *RMCh* (1998), n° 6.
- Hevia Jürgensen, Carmen e Iván Vargas Marín. "Faros históricos chilenos que obtuvieron distinción internacional", *RMCh* (1998) n° 5.
- Holm, Mónica Beatriz y Sandra Marcela Rabich. "El bloqueo al puerto de Buenos Aires durante la Guerra con el Brasil (1825-1828) a través de la prensa porteña", *Actas del II Simposio...*, pp. 422-430.
- Hristov, Romero H. Y Santiago Genovés T. "Viajes transatlánticos antes de Colón", *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 48-53.
- Huerta Díaz, Ismael. "El elemento humano en el primer siglo de la Armada de Chile", *AHNC* n° 2 (1997), pp. 83-97.
- Jurado Noboa, Fernando. "Desde Muelle a Malecón: datos para la historia de la calle más importante del viejo Guayaquil", *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 9-14.
- Komlos Martínez, Luis. "50 años de la Base O'Higgins", *BACH*, vol. 17, n° 1 (mayo 1998), pp. 25-26.
- Krieger, Jenifer Marx. *Pirates and privateers of the Caribbean* (Malabar, Florida: Krieger Publ. 1997).
- King, Robert J. "Spanish America in Eighteenth Century British Naval Strategy and the visit of the Malaspina Expedition to New South Wales in 1793", *Actas del II Simposio...*, pp. 220-233.
- Latorre Tapia, Octavio. "Los primeros pobladores de las Islas Galápagos", *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 39-51.
- Laviana Cuetos, María Luisa. "La maestranza del Astillero de Guayaquil en el siglo XVIII", *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 15-37.
- Lombardo de Ruiz, Sonia. "La navegación en la iconografía maya", *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 40-47.
- López Urrutia, Carlos. "Apuntes para la Historia de la Navegación a Vela", *RMCh* (1998), n° 2-4.
- "Bouchardo en California, ¿Pirata o patriota?", *Actas del II Simposio...*, pp. 306-321.
- Luzón Benedicto, José Luis. "La navegación entre Macao y América – el siglo XIX y el transporte de coolies", *Actas del II Simposio...*, pp. 202-208.
- Mahan Marchese, David. "Crucero de instrucción de la corbeta *General Baquedano* a través del Pacífico en 1918. Estudio Histórico y proyecciones", *AHNC* n° 2 (1997); pp. 235-249.
- Manfredi, Darío. "Alejandro Malaspina y sus trabajos en Chile", *Actas del II Simposio...*, pp. 268-274.
- Menchaca, Antonio. "De California a Alaska. Visita y descubrimientos de D. Juan Francisco de la Bodega-Cuadra", *Actas del II Simposio...*, pp. 234-256.
- Merlet Sanhueza, Enrique. "O'Higgins y la Escuela Naval", *RMCh* (1998) n° 4.
- Mira Caballos, Esteban. "La navegación entre

- España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones”, *RHN* año XVI, n° 62 (tercer trimestre 1998), pp. 63-74.
- Montalbán, Cristina. “Una isla con historia (Flores)”, *RNU* año IX, n° 28 (julio 1997), pp. 27-40.
- Monteverde Granados, Carlos. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1997), t. VI, “La Gran Colombia 1828-1830” y “La República 1830-1840”.
- Monteverde Sánchez, Alessandro. “Las relaciones comerciales entre Valparaíso, Río de Janeiro y Pernambuco entre los años 1850-1855”, *Actas del II Simposio...*, pp. 180-191.
- Muñoz, Braulio. “Hombres de Tankay: pescadores y fabulistas”, *Actas del II Simposio...*, pp. 328-335.
- Murray, Cristian. “El patrimonio cultural subacuático, su contribución al conocimiento de la historia marítima y naval”, *Actas del II Simposio...*, pp. 96-104.
- Navarrete, Carlos. “La navegación en la costa de Chiapas”, *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (septiembre octubre 1998), pp. 32-39.
- Newitt, Malyn. *History of Portuguese overseas expansion, 1400-1670* (Londres, UCLP, 1997).
- Noziglia Barbagelata, Luis. “El padre Agostini, Patagonia y la Tierra del fuego”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 57-65.
- Orozco Acuaviva, Antonio. “Una actividad insólita en los cirujanos navales en América: la tocoginecología en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz”, *Actas del II Simposio...*, pp. 368-373.
- Ortiz Sotelo, Jorge. “Fernando Romero, historiador y marino”, en *Fernando Romero, maestro, marino y malambino* (Lima, CONCYTEC, U. de Huamanga, Thalassa, 1999), pp. 39-70.
- “Lazos marítimos entre Francia y el Perú, siglos XVIII al XX”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 71-86.
- “Les liens maritimes entre la France et le Perou du XVIII au XX siècle”, *Transversalities* (Paris, Institute Catholique de Paris, octubre diciembre 1998), pp. 139-156.
- “Mendaña y otros viajes a Oceanía”, *Memorias del III Simposio Panamericano de Historia* (México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997), pp. 117-124.
- “Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor del Reyno del Perú y primer catedrático de matemáticas de la ciudad de Lima (1607-1677)”, *Actas del II Simposio...*, pp. 298-305.
- Otero Lana, Enrique. “Los elementos de la guerra de corso”, *RNU*, año X, n° 32 (noviembre 1998), pp. 67-78.
- Palermo, Stella Maris y Dora Amelia Suárez. “Trascendencia histórica del combate de la Vuelta de Obligado – 20 de noviembre de 1845”, *Actas del II Simposio...*, pp. 392-405.
- Perú. Marina de Guerra. *Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1998).
- Pinillos Cabada, Javier. “La Comisión de los B.A.P. Almirante Grau y Coronel Bolognesi a Venezuela y Colombia en 1945”, *RMP* año 91 n° 1 (enero-marzo 1998), pp. 51-69.
- Pinochet de la Barra, Oscar. “1948: diario de viaje antártico”, *BACH*, vol. 17, n° 1 (mayo 1998), pp. 41-43.
- Pritchard, James. “The Franco-Dutch War in the West Indies, 1672-1678: An Early ‘Lesson’ in Imperial Defense”, William M. McBride, editor, *New Interpretations in Naval History* (Annapolis, Naval Institute Press, 1998), pp. 3-22.
- Puente Candamo, José Agustín de la. “Reflexiones sobre la relación entre Grau y el Mar”, *RMP*, 91, n° 4 (octubre-diciembre 1998), pp. 25-28.
- Ramírez A., Lucía. “Una base antártica con historia [General Bernardo O’Higgins]”, *BACH*, vol. 16, n° 2 (noviembre 1997), pp. 21-24.
- Raxhon, Philippe. “América Latina y Revolución Francesa: cuando el mar acarrea ideas”, *Actas del II Simposio...* pp. 18-26.
- Reis, Antonio Estacio dos. “O problema da determinação da longitude no Tratado de Tordesilhas”, *Actas del II Simposio...*, pp. 112-120.
- Rivera Cabrieles, Leticia. “La aviación mexicana durante la Revolución”, *RAME*, año 17, n° 118 (diciembre 1997), pp. 20-21.

- “El nacimiento del estado mexicano, la constitución de 1824 y la creación del Ministerio de Guerra y Marina”, *RAME*, año 17, n° 125 (julio 1998), pp. 23-25.
- Rizzi, Milton y Nora S. Pons. “Historia del predio y edificio donde funciona hoy la Escuela Naval”, *Barlovento* (Montevideo, Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval, 1997), n° 67, pp. 31-34.
- Rodríguez Asti, John. “B.A.P. *Almirante Grau*: tres buques, una misma tradición”, *RMP* año 91, n° 2 (abril-junio 1998), pp. 8-22.
- Rodríguez Malpica, Mario. “Así se escribió la historia (relato de un testigo de la intervención norteamericana a Veracruz)”, *RAME*, año 17, n° 125 (julio 1998), pp. 11-13.
- Rojas Donat, Luis. “La esclavitud de los ‘otros’ en la expansión ultramarina ibérica: siglo XV”, *Actas del II Simposio...*, pp. 276-285.
- Romero R., María Eugenia. “La navegación maya”, *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 6-15.
- Roorda, Eric. “Cuba, America and the sea, I: ‘the strong tap-root of interest’”, *Log of Mystic Seaport*, n° 48 (1997), pp. 74-85.
- Rosas Berardi, Gonzalo. “El Modelo Prusiano, sus verdades y supuestos”, *RMCh* (1998), n° 5.
- Rosati A., Hugo. “Los orígenes de la carabela: principal agente de la civilización de los nuevos mundos”, *Actas del II Simposio...*, pp. 140-145.
- Rueda Smithers, Salvador. “La nao de China, riqueza a contracorriente”, *Arqueología mexicana*, VI, n° 33 (setiembre octubre 1998), pp. 56-63.
- Salmón de la Jara, Federico. “Charles Lindberg en la Historia Naval Peruana”, *IEHMP* n° 16 (1997), pp. 75-83.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Historia Marítima del Ecuador* (Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1997), t. VIII, “La República 1850 a 1860.
- “Escuelas Náuticas de la Gran Colombia”, *RIHM* año XIII, n° 23 (julio 1998), pp. 53-107.
- Santiago y Hope, Javier de. *Album de la Guerra del Pacífico (1863-1867)* (Gijón, Museo Naval-Fundación Alvargonzález, 1997). Editor José Ramón García Martínez.
- Sanz, Luis Santiago. *El caso Baltimore. Una contribución al esclarecimiento de la actitud argentina* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1998).
- Sapunar Peric, Pedro, “Diseño y construcción de submarinos en Chile en la segunda mitad del siglo XIX”, *Actas del II Simposio...*, pp. 50-62.
- Schiaffino, Santiago Lorenzo. “La transformación de Valparaíso de ‘una aldea de frailes y cañones’ en el centro del comercio del Pacífico”, *Actas del II Simposio...*, pp. 192-200.
- Schulte, Josephine H. “La expedición científica de Malaspina: un asunto internacional”, *Actas del II Simposio...*, pp. 286-296.
- Sepúlveda Ortiz, Jorge, “Francisco Hudson, un destacado marino poco conocido en nuestra historia”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 19-36.
- «Francisco Hudson, un destacado marino poco conocido en nuestra historia», *RMCh* (1998), n° 6.
- Soler Pascual, Emilio. «La crisis de Nutka en las sesiones de la Junta de Estado. 1790”, *DMS* n° 5 (1997), pp. 87-99.
- Tanzi, Héctor José. “La concepción marítima de la historia americana”, *Actas del II Simposio...*, pp. 28-42.
- Tromben Corbalán, Carlos. “Publicaciones y otros trabajos sobre la historia de la Armada de Chile desarrollados por ésta durante 1993 con motivo de cumplirse 175 años de importantes acontecimientos institucionales”, *Actas del II Simposio...*, pp. 406-410.
- Urbina Burgos, Rodolfo. “La gente de mar de Chiloé en la primera mitad del siglo XX: una aproximación a los estudios de historia marítima de Chile”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 67-81.
- “La gente de mar de Chiloé en la primera mitad del siglo XX: una aproximación a los estudios de historia marítima de Chile”, *Actas del II Simposio...*, pp. 352-359.
- Uruguay. Archivo General de la Nación. “La Provincia Oriental a principios de 1825 vista por John Hall”, *RNU* año IX, n° 29 (noviembre 1997), pp. 21-41.

- Valiñas, Francisco. “Los pescadores vascos”, *RNU* año IX, n° 30 (marzo 1998), pp. 33-39.
- Vargas Sánchez, Wilbert Julián. “De Payo Obispo a Cheytumal: cien años de vida moderna”, *RAME*, año 17, n° 123 (mayo 1998), pp. 9-13.
- “Museo Histórico Naval”, *RAME*, año 17, n° 123 (mayo 1998), pp. 1-22.
- Vázquez de Acuña, Isidoro. “El apoyo naval durante la conquista de Chile por don Pedro de Valdivia”, *AHNC* n° 2 (1997); pp. 119-135.
- “La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* (Santiago 1996) n° 106, pp. 31-51.
- Villar Gálvez, Raymundo. “La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica”, *RMP* año 91, n° 1 (enero-marzo 1998), pp. 70-82; n° 2 (abril-junio 1998), pp. 116-129.
- Villegas, Juan. “De Livorno a Colonia del Sacramento. Viaje del P. Paucke, jesuita, realizado en 1748”, *RNU*, año IX, n° 28 (julio 1997), pp. 67-75.
- Vivas Pineda, Gerardo. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas* (Caracas, Fundación Polar, 1998).
- Williams, Glynder. *The Great South Sea: English Voyages and Encounters, 1570-1750* (New Haven y Londres, Yale University Press, 1997).