

Derroteros de la Mar del Sur

Año 3

1995

Núm. 3

Lima (Perú) - Madrid (España) - Mulazzo (Italia)

Santo Domingo (República Dominicana)

DERROTEROS 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, o Casilla Postal 465, Lima 100, Perú;
Centro Marítimo y Naval “Don Casto Méndez Núñez”, apartado 19241, 28080 Madrid, España;
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; y Patronato Faro a Colón, Santo Domingo, República Dominicana

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi,

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez

José Ramón García Martínez

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Redacción y Administración:

Av. de la Aviación 224, Lima 18,

o Casilla Postal 465, Lima 100

Perú.

Publicación anual. Suscripción 10 \$ USA.

Impreso en el Perú.

Sumario

Editorial

<i>La construcción naval en Montevideo durante el periodo Hispánico</i> , Carlos Bauzá	7
<i>Las operaciones geoestratégicas de Francia y de Inglaterra en el ámbito del Caribe (1655-1763)</i> , Christian Buchet	15
<i>El observatorio astronómico de Lima</i> , Eduardo Dargent Chamot	27
<i>Valbanera: viaje a la eternidad</i> , Juan Carlos Díaz Lorenzo	35
<i>La Cuba que vio Francisco de la Bodega y Quadra</i> , Francisco Echevarría Saumell	49
<i>El cutter Luisito</i> , Luis Fernando Furlán	57
<i>Bodega and Vancouver: Protagonists at Nootka, 1792</i> , Robin Inglis	61
<i>Fabio Ala Ponzone, oficial de la Expedición Malaspina, en la costa noroeste de América (1791)</i> , Dario Manfredi	77
<i>El Faro a Colón</i> , Pedro Morales Troncoso	91
<i>Noticias Diversas</i>	97
<i>Comentario de Libros</i>	109
<i>Directorio de investigadores</i>	115
<i>Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana</i>	123

Editorial

Tras algún involuntario retraso, el tercer número de nuestra revista sale con la importante adición del Patronato Faro a Colón al grupo de entidades que la editan. Ello, y los acuerdos tomados en la Asamblea General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, han llevado a constituir un Consejo Editorial en el que están representadas las cuatro entidades involucradas (*Thalassa*, Centro Méndez Núñez, Centro Malaspina y Patronato Faro a Colón).

Cabe rectificar una información que dieramos en el anterior editorial, respecto a la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. La Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana continuará apoyando dichos eventos pero la referida Secretaría seguirá a cargo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

A lo largo de 1995 hemos encontrado numerosas muestras de aceptación a esta revista, estableciendo canje con otras publicaciones del mismo género en lugares tan distantes como Australia e Israel. Asimismo, nos han seguido llegando publicaciones y revistas marítimas de los países iberoamericanos, permitiéndonos enriquecer la sección dedicada a la bibliografía marítima y naval iberoamericana.

Han colaborado con este objetivo varios agregados navales y de defensa acreditados ante el gobierno peruano, haciéndonos llegar sus respectivas revistas de marina. Tal ha sido el caso de los capitanes de navío Manoel Francisco Marques Filho y Pedro Díaz Buceta, del Brasil y Chile, respectivamente; y del coronel Manuel Montes, agregado de Defensa a la Embajada de España. Asimismo, algunos colaboradores cubanos radicados en Estados Unidos nos han remitido sus valiosas publicaciones, al igual que el contralmirante César de Windt, desde la República Dominicana. No podemos dejar de mencionar el apoyo brindado por diversas dependencias de la Marina de Guerra del Perú, el Instituto de Historia y Cultura de la Armada Española, el Departamento de Estudios

Histórico-Marítimos de la Armada Argentina, el Naval Historical Center de la Marina de los Estados Unidos, la Oficina de Historia Naval de la Armada de Chile, el Instituto de Historia Marítima del Ecuador y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, cuyas revistas y publicaciones nos llegan con eficiente regularidad. Naturalmente, invitamos a otras entidades dedicadas a esta temática a entrar en contacto con nosotros.

El aspecto financiero sigue siendo un problema no resuelto. Hasta ahora hemos logrado publicar tres números haciendo infinitos esfuerzos tanto para su impresión como para su distribución. Es por ello que apelamos a nuestros lectores para que contribuyan a buscar nuevos suscriptores y eventuales auspiciadores. Para aquellos corre la tarifa usual, mientras que para los segundos hemos elaborado un tarifario que se publica en forma separada.

En 1993, cuando empezamos esta aventura editorial, no teníamos una idea muy precisa de la acogida que iba a tener una revista especializada de este género. Sin embargo, esta acogida sobrepasó largamente nuestras expectativas y hoy tenemos casi una veintena de artículos esperando ser publicados. Como quiera que esto excede las posibilidades financieras de la revista, la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana está estudiando la posibilidad de hacer ediciones de corto tiraje de algunos de estos trabajos.

El presente número contiene artículos de singular interés, con trabajos de investigadores de Argentina, Canadá, Cuba, España, Francia, Italia, Perú, República Dominicana y Uruguay. Presentamos pues un aspecto de la rica variedad que el pasado marítimo iberoamericano contiene. Esto, en esencia, es el propósito de *Derroteros de la Mar del Sur* y de las entidades que tienen esta revista como su órgano de expresión.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

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

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía producida en 1995, aún cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

Para evitar excesivas repeticiones se ha optado por el siguiente sistema de códigos:

- AN* *The American Neptune*, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
- 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.
- BHM* *Boletín. Historia Militar*, Departamento de Historia Militar del Instituto de Historia de Cuba, La Habana, Cuba.
- CCM* Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia.
- CSIC* Consejo Superior de Investigaciones Científica, Madrid, España.
- DM* *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
- DMS* *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima - Madrid - Mulazzo, publicación anual.
- GC* *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
- HC* *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.

- IEHM** Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
IJNA *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
IHME *Instituto de Historia Marítima*, Guayaquil, Ecuador.
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.
Ne *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
NSNR *Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror*.
Ol *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
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.
RAV *Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
REEP *Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM *Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
RHM *Revista del Instituto de Historia Marítima*, Guayaquil, Ecuador.
RHMP *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima, Perú.
RHN *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España
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.

Agüero, Abel L. "La Sanidad Naval en la Guerra de la Independencia", *DM*, año XXXIX, nº 140 (noviembre 1994), pp. 29-40.
 Aguinis, Marcus. *El combate perpetuo. Una biografía con ritmo de novela* (Alm. Guillermo Brown), Buenos Aires, Ed. Sudamericana,

1995.

Aguirre Serrano, Marco. "El Archipiélago de Colón, por siempre ecuatoriano", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 27-37.

Alvarez Massini, Rubén. "Una visión platense de mediados del siglo XVIII", *RNU*, año VII, n° 19 (julio 1994), pp. 33-38.

"Desde Barragán hasta el Buceo. Ventura y desventura de la Royal Navy en el Río de la Plata", *RNU*, año VIII, n° 23 (noviembre 1995), pp. 51-56.

Antochiw, Michel y Alain Breton. *Catálogo cartográfico de Belice*, México, Centre d'Etudes Mexicaines et Centraméricaines, 1992.

Archambault, Pedro M. "Origen del Buque de Guerra 'La Capotillo'", *Ol*, vol. 6 (abril-mayo 1995), pp. 6-8.

Arellano Lascano, Jorge Homero. "La navegación fluvial amazónica y el ejercicio de soberanía", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 9-26.

Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. "Los faros de las costas argentina", *BCN*, n° 778 (abril-junio 1995), pp. 263-278.

Comando de Transportes Navales. "Reseña histórica de las unidades del Comando de Transportes Navales y su actividad", *DM*, año 40, n° 142 (octubre 1995), 58-76.

Argüero, Luis Eduardo. *Cielo a Tope. Historias Marineras*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994.

Arguindeguy, Pablo E. "Los viajes ma-

rítimos del General Don José de San Martín", *DM*, año XXXIX, n° 140 (noviembre 1994), pp. 9-24.

Arguindeguy, Pablo E. y Horacio Rodríguez. *Guillermo Brown. Apos-tillas a su vida*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994.

Tradiciones Navales Argentinas, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1994.

Augé, Jean-Louis. *Image du Nouveau Monde en France*, París, Centre d'Études Hispaniques Francisco Goya, 1995.

Baert, Annie. "Las condiciones prácticas de los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía", *REEP*, n° 4 (1994), pp. 23-50.

Balbis Torregrosa, Pelayo. "El Hundimiento del Guardacostas P.E. 203 *Baire*", *Ru* (marzo-abril 1995), año 22, n° 2, pp. 9-11.

Barbadori, Atilio A. "Una epopeya frustrada. Accionar del general doctor Manuel Belgrano en favor de la creación de la marina mercante y de guerra", *BCN*, n° 775 (julio-setiembre 1994), pp. 505-518.

Barbudo Duarte, Enrique. "Recuerdos de un oficial de marina. Viaje a bordo del *Capitán Miranda*", *RNU*, año VII, n° 19 (julio 1994), pp. 79-82.

Bauzá, Carlos A. "Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al Almirantazgo inglés referentes a las costas de la América meridional", *RHN*, año XII, n° 46 (tercer tri-

mestre 1994), pp. 63-78.

"La compra y armado en guerra del buque mercante estadounidense *Neptuno* por las autoridades españolas de Montevideo en 1814", *RAM*, año 3, n° 7 (setiembre 1994), pp. 38-43.

"El puerto de Montevideo en 1884. Un relato de la expedición de la Corbeta Austrohúngara *Aurora*", *RNU*, año VIII, n° 22 (julio 1995), pp. 111-116.

"La construcción naval en Montevideo durante el periodo hispánico", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 7-14.

Beerman, Eric. "Bicentenario de la toma del fuerte Delfín", *RHN*, año XII, n° 47 (4° trimestre 1994), pp. 35-44.

Bertocchi Morán, Alejandro N. "Cabo de Santa María", *RAM*, año 3, n° 5 (abril 1994), pp. 43-44.

"Las pesquerías atlánticas a lo largo de los siglos", *RAM*, año 3, n° 6 (junio 1994), pp. 44-45.

"1814 - Montevideo ante Guillermo Brown", *DM*, año 39, n° 140 (noviembre 1994), pp. 41-44.

"El teniente de fragata don Andrés de Oyarvide y las cartas esférica del Río de la Plata y el Uruguay", *DM*, año 40, n° 142 (octubre 1995), pp. 8-19.

"El Río de la Plata y los sucesos del Pacífico", *RMCh*, año CX, n° 825 (marzo-abril 1995), pp. 195-198.

"Los Estados Unidos y el Atlántico

Sur en el siglo XIX", *RNU*, año VIII, n° 22 (julio 1995), pp. 103-109.

Blanco Núñez, José María. "Los expedientes españoles de los guardias marinas bonaerenses don Manuel Blanco y (Calvo) Encalada y don Benito Lynch", *RHN*, año XII, n° 46 (tercer trimestre 1994), pp. 45-52.

Blot, Jean-Yves. *L'histoire engloutie ou l'archéologie sous-marine*, París, Editions Gallimard, 1995.

Blot, Jean-Yves y Maria Luisa Pinheiro Blot, O "*Interface*" *História-Arqueologia: o caso do "San Pedro de Alcantara" (1786)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1992.

Brouwer, Norman J. *International Register of Historic Ships*, Peekskill, National Maritime Historical Society, 1993.

Buchet, Christian. "Las operaciones geoestratégicas de Francia y de Inglaterra en el ámbito del Caribe (1655-1763)", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 15-28.

Byron, John. *Naufrage en Patagonie*, Paris, éditions UTZ, 1994.

Cabezas y Cabezas, César. "Los muelles de Guayaquil", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 145-148.

"Las lecciones que tenemos que aprender de la historia" (en torno a relaciones con el Perú), *RHM*, año X, n° 19 (diciembre 1995), pp. 151-161.

Historia de un almirante olvidado, don Manuel Antonio de Luzarraga, Guayaquil, IHME, 1995.

Carvajal Pareja, Melitón. "La República- 1870 a 1876", en *Historia Marítima del Perú*, Lima, IEHMP, 1995.

Castagnin, Daniel. "El método histórico y su aplicación a la estrategia marítima nacional", *RNU*, año VIII, n° 23 (noviembre 1995), pp. 37-41.

Ceballos, Alfonso de. "La guerra hispano-portuguesa de 1776-1777 y la conquista de la isla de Santa Catalina según un manuscrito anónimo coetáneo", *RHN*, año XII, n° 49 (2° trimestre 1995), pp. 113-129.

Cerezo Martínez, Ricardo. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, Madrid, CSIC, 1994.

"La identificación geográfica de la primera isla del descubrimiento", *RHN*, año XII, n° 49 (2° trimestre 1995), pp. 77-103.

Cordovez Pérez, Enrique. "Rapa Nui y la comunidad chilena", *RMCh*, año CX, n° 824 (enero-febrero 1995), pp. 19-21

Corrales Elizondo, Agustín. "El ordenamiento y la actividad mercantil marítima de la Edad Media a la Edad Moderna", *RHN*, año XII, n° 47 (4° trimestre 1994), pp. 55-72.

Costa Filho, Jayme Leal. *Os três primeiros "raids" da aviação naval brasileira e a anterioridade da mala aérea civil e militar no Brasil*. Rio de Janeiro, 1994.

Couyoumdjian, Juan Ricardo. "Venta de los blindados *Constitución y Libertad*", *RMCh*, año CXI, n° 827

(julio-agosto 1995), pp. 382-392.

Dargent Chamot, Eduardo. "Los flamencos y el mar en América", *DMS*, n° 1 (1993), pp. 37-45.

"Los belgas en la Antártida: Adrién de Gerlache", *DMS*, n° 2 (1994), pp. 9-18.

"El observatorio astronómico de Lima", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 29-36.

De Courcy Ireland, John. *The Admiral From Mayo: A Life of Almirante William Brown of Foxford. Father of the Argentine Navy*, Dublin, Edmund Burke Publisher, 1995.

Delano, Amaso. *Delano's Voyages of Commerce and Discovery: Amaso Delano in China, the Pacific Islands, Australia, and South America, 1789-1807*, Stockbridge, Berkshire House Publications, 1994.

Destefani, Laurio H. "Sobre el descubrimiento de las Malvinas", *BCN*, n° 779 (julio-setiembre 1995), 607-615.

Días Capó, Marylin. *Velas al acecho*, Montevideo, Liga Marítima Uruguay, 1994 (historia novelada sobre Pedro Campbell, primer jefe de la marina de Artigas).

Díaz, Wilfredo. "Ensayo sobre El Maine", *Ru*, año 22, n° 1 (enero-febrero 1995), pp. 7-9.

Díaz Lorenzo, Juan Carlos. "Valba-nera, viaje a la eternidad", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 37-52.

Díaz del Río, Angel. "La expedición científico-política de Alejandro Malaspina a América y Oceanía

- (1789-1794), *RNU*, año VII, n° 18 (marzo 1994), pp. 13-23.
- Díaz-Trechuelo, Lourdes. "El tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico", *REEP*, n° 4 (1994), pp. 11-21.
- Dunmore, John (editor). *The Journal of Jean-François de Galaup de la Pérouse, 1785-1788*, Londres, Hakluyt Society, 1994-1995, 2 vols.
- Echevarría Saumell, Francisco. "Esbozo para la historia de la navegación en isla de Pinos, Cuba", *DMS*, n° 1 (1993), pp. 7-35.
- "El capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra en La Habana", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 53-60.
- Ecuador. Instituto Oceanográfico de la Armada. "Visión histórica de la cartografía en el Ecuador y el mundo", *RME*, año 33, n° 55 (julio 1994), pp. 81-85.
- Edwards, Philip. *The Story of the Voyage: Sea narratives in Eighteenth-Century England*, Cambridge, Cambridge U. Press, 1994.
- Eleta, Fermín. "El mar en la campaña militar de liberación de Chile", *DM*, año 40, n° 142 (octubre 1995), pp. 29-43.
- Elías de Zevallos, Hilda. *En torno a Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las islas Salomón 1595-1596*, Lima, Asociación Nacional Pro-Marina, 1995.
- Emery, George W. *Historical Manuscripts in the Navy Department Library*, Washington, Naval Historical Center, 1994.
- España. Instituto de Historia y Cultura Naval. *Martín Fernández de Navarrete, el marino historiador (1765-1844)*, Madrid, Cuaderno Monográfico n° 24, 1995.
- La Orden de Malta, la mar y la Armada*, Madrid, Cuaderno Monográfico n° 23, 1994.
- Exquemelin, Alexander O. *The Buccaneers of America*, Annapolis, Naval Institute Press, 1993.
- Fernández Parés, Juan José. "Francisco Xavier de Viana, un marino oriental", *RAM*, año 3, n° 6 (junio 1994), pp. 35-40.
- Fernández Vázquez, Vicente. "D. Alvaro de Mendaña y sus orígenes bercianos", *REEP*, n° 4 (1994), pp. 51-63.
- Ferrer Fougá, Hernán. "El combate de Iquique. Un manuscrito de Orella. Exégesis y reflexiones", *RMCh*, año CX, n° 825 (marzo-abril 1995), pp. 157-171.
- Fiallo, Gilberto Odalís. *El renacer naval dominicano. 1933.1941*, Santo Domingo, Marina de Guerra Dominicana, 1994.
- Fisher, John R. "Los cambios estructurales en la carrera de Indias en el periodo borbónico", *RHN*, año XII, n° 47 (4° trimestre 1994), pp. 21-34.
- Flores Palomino, Manuel. "La Pesquería Marina Peruana: del crecimiento al desarrollo", *RHMP*, n° 12 (enero-junio 1994), pp. 75-119.

Fonseca Hermes, Mário Jorge da. "Os militares e a política durante a República. Parte XIII. A Revolta da Armada", *RMB*, vol 115, nº 4/6 (abril-junio 1995), pp. 43-52,

Frax Rosales, Esperanza. "El arqueo de los buques en el siglo XIX, las series de navegación", *RHN*, año XII, nº 47 (4º trimestre 1994), pp. 7-20.

Funes, Juan María Rafael. "Brown y la estrategia y táctica de la aproximación indirecta", *DM*, año XXXIX, nº 140 (noviembre 1994), pp. 45-51.

Furlán, Luis Fernando. "El cúter argentino *Luisito*", *DMS*, nº 3 (1995), pp. 61-63.

Furtado de Mendonça, Lauro Nogueira. "O *Aquidaban* e seu Trágico Destino", *RMB*, vol. 114, nº 7-9 (julio-setiembre 1994), pp. 103-114.

"Os mastros militares dos encouraçados *Aquidaban* e *Riachuelo*", *RMB*, vol. 115, nº 4/6 (abril-junio 1995), pp. 133-139.

García, José Manuel. *Ao encontro dos descobrimentos: Tema de história da expansão*, Lisboa, Editorial Presença, 1994.

García, José Ramón. "Del trapo al vapor, o la reconversión de la armada española (1850 a 1866)", *DMS*, nº 1 (1993), pp. 47-55.

"Dionisio Ucho Inca Yupanqui, un peruano en la armada española de mediados del siglo XVIII", *DMS*, nº 2 (1994), pp. 19-23.

"La fragata blindada *Numancia*", *RMCh*, año CX, nº 825 (marzo-abril 1995), pp. 199-206.

García Cano, Javier. "Las costas del Tuyu una vez más", *Albenga news*, Buenos Aires, Fundación Albega, año 1, nº 1 (mayo 1994), pp. 11-17.

Goddio, Frank. *Le mystère du San Diego*, Paris, éditions Robert Laffont, 1994.

Goicochea Portuondo, J.M. "Dos Patriotas Matanceros que participaron activamente en la Fase Naval de la Guerra del 95", *Ru* (noviembre-diciembre 1994), año 21, nº 6, pp. 9-10.

Gomes Candido, Roberto. "A divisão naval em operações de guerra (A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial)", *RMB*, vol. 115, nº 7/9/ (julio-setiembre 1995), pp. 127-144.

González-Aller Hierro, José Ignacio. "La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico sur: las incursiones antárticas", *DMS*, nº 2 (1994), pp. 25-42.

González Lonzieme, Enrique (recopilador). *La Armada Argentina en Santa Cruz 1878-1879, a través de las memorias de dos médicos*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

González-Ripoll Navarro, María Dolores. *A las órdenes de las estrellas*, Madrid, CSIC, 1995.

Gorziglia Antolini, Hugo. "El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile", *RMCh*, año CX, nº 826 (mayo-junio 1995), pp. 303-310.

- Grainger, John B. "The Navy in the River Plate, 1806-1808", *MM*, vol. 81, n° 3 (agosto 1995), pp. 287-299.
- Guedes, Max Justo. "O Mapa de Piri Reis (1513). Um Quebra-Cabeças Histórico?", *RMB*, vol. 114, n° 7-9 (julio-setiembre 1994), pp. 115-136.
- "Rio Branco e as nossas fronteiras", *RMB*, vol. 115, n° 4/6 (abril-junio 1995), pp. 15-31.
- Hall, Basill. "Guayaquil en 1820, según relato de un viajero", *RHM*, año X, n° 18 (julio 1995), pp. 277-298.
- Hattendorf, John B. (editor). *Doing Naval History. Essays Towards Improvement*, Newport, Naval War College, 1995.
- Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, Naval War College, 1994.
- Hemming, Jocelyn y Nancy Thurlley. *A Merchant's Tale: The Life and Adventures of a nineteenth-century Scottish Trader*, Braunton, Merlin Books, 1994.
- Hernández Ponce, Roberto. "Chile y España. La misión Lynch, Madrid 1885", *RMCh*, año CX, n° 826 (mayo-junio 1995), pp. 311-317.
- Hervás Avilés, Rosa María. "La formación académica en la Armada: guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824", *RHN*, año XII, n° 49 (2° trimestre 1995), pp. 105-112.
- Holm, Olaf. "Navegación precolombina", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 39-48.
- Imozus, Ricardo E. *Crucero 25 de Mayo: Proa al Mediterráneo... 8 de agosto de 1936*, Buenos Aires, Ediciones Theoría, 1994.
- Inglis, Robin. "Bodega and Vancouver: Protagonist at Nootka, 1792", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 65-82.
- Jones, Francis I. W. "Debt-collector or Kingmaker? The Royal Navy in Mexico 1861-1862", *AN*, vol. 55, n° 3 (verano 1995), pp. 205-212.
- Larenas Quijada, Víctor. "Patricio Lynch, marino y gobernante", *RMCh*, año CX, n° 824 (enero - febrero 1995), pp. 22-34.
- Lenz-Volland, Birgit y Martin Volland. "Distribución geográfica y técnica de la pesca en la costa ecuatoriana durante el periodo colonial", *RHM*, año X, n° 18 (julio 1995), pp. 7-47.
- Leví Castillo, José Roberto. "La Marina de Guerra Ecuatoriana en la Campaña de Esmeraldas (1913-1916)", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 97-144.
- "Prolegómenos de la aviación militar y naval en el Ecuador", *RHM*, año X, n° 18 (julio 1995), pp. 85-263.
- "Las bases norteamericanas en las Islas Galápagos y Salinas, contribución ecuatoriana a la defensa continental durante la Segunda Guerra Mundial (1942-1948)", *RHM*, año X, n° 19 (diciembre 1995), pp. 7-135.
- Lozano, Alberto. "Una experiencia en el ex-destructor *Uruguay* (incidente n° 259 de búsqueda y rescate en el mar)", *RNU*, año VII, n° 19 (julio 1994), pp. 73-77.

Luqui Lagleyze, Julio. "El Coronel de Marina D. Martín Jacobo Thompson y sus uniformes", *DM*, año XXXIX, n° 140 (noviembre 1994), pp. 25-28.

Manfredi, Dario. "Un fragmento inédito de Alejandro Malaspina (1789) sobre la expedición científico política", *DMS*, n° 1 (1993), pp. 57-67.

"La corbeta *Atrevida* en las Islas Aurora (1794), *DMS*, n° 2 (1994), pp. 43-48.

"Fabio Ala Ponzone, oficial de la Expedición Malaspina en la costa noroeste de América (1791)", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 83-96.

Marken, Mitchell W. *Pottery from Spanish Shipwrecks 1500-1800*, Miami, University Press of Florida, 1994.

Marks, Richard Lee. *Tres hombres a bordo del Beagle*, Buenos Aires, Javier Vergara Editor, 1994.

Marley, David. "A Fearful Gift: The Spanish Naval Build-up in the West Indies, 1759-1762", *MM*, vol 80, n° 4 (noviembre 1994), pp. 403-417.

Martin Fritz, Carlos. "El dique seco n° 1 de Talcahuano. Verdadera fecha de su inauguración", *RMCh*, año CX, n° 824 (enero-febrero 1995), pp. 35-38.

Martínez, Milagros. "El mundo allende los mares: mitos y fábulas transplantados a América. Siglos XV y XVI", *HC*, n° 22 (1993), 11-25.

Martinic Beros, Mateo. "Los armadores de Punta Arenas, de 1870 a 1930", *RMCh*, año CX, n° 825

(marzo-abril 1995), pp. 132-142.

Martis, Helio Leoncio. *A revolta da Armada, 1893* (Rio de Janeiro, Servicio de Documentación Naval, 1995).

"A dramática aventura do encouraçado *Brasil* e a brilhante carreira naval de seu comandante, Capitão-Tenente Henrique Antônio Batista", *RMB*, vol. 115, n° 4/6 (abril-junio 1995), pp. 85-95.

"O Irrequieto *Aquidabá*", *Revista do Clube Naval*, Río de Janeiro, 4° trimestre 1994, pp. 9-11.

Mazzeo, Cristina Ana. *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo. José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real 1777-1815*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994.

Mazzeo, Juan José. "El viaje del navío *San Telmo* y sus posibles restos en Base Artigas", *DMS*, n° 2 (1994), pp. 49-68.

"Desaciertos de una política naval: una historia para no repetir", *RNU*, año VII, n° 19 (julio 1994), pp. 17-25.

Mello, Amerido Vieira de. *Memorias: visão histórica da Marinha brasileira 1895-1945*, Rio de Janeiro, 1994.

Moraes de Castro e Silva, Alexandre. "A batalha naval do Anhatomirim em 16 de abril de 1894 (Revolta da Armada)", *RMB*, vol. 115, n° 7/9 (julio-setiembre 1995), pp. 61-82.

Morales Troncoso, Pedro E. "El Faro a Colón", *DMS*, n° 3 (1995), pp. 97-102.

- Morriones, Teresa. "Cabeza de Vaca, de Soldado a Chamán", *Ol*, vol 6 (abril-mayo 1995), pp. 30-36.
- Muñoz Vicuña, Elías. "Por la honra nacional" (El capitán de navío Francisco Fernández Madrid), *RHM*, año X, n° 19 (diciembre 1995), pp. 137-149.
- Murillo, Fernando Jorge. "Patrullero *Murature*: medio siglo de historia", *BCN*, n° 779 (julio-setiembre 1995), pp. 623-632.
- Naish, John. "The Achievements of Captain George Vancouver: A Reassessment After 200 Years", *MM*, vol 80, n° 4 (noviembre 1994), pp. 418-430.
- Navarro Custín, Jorge. "Guantánamo en la estrategia naval-militar norteamericana de 1898", *Ru* (noviembre-diciembre 1994), año 21, n° 6, pp. 4-6.
- "La expedición de la goleta *Competitor*", *Ru*, año 22, n° 2 y n° 3 (marzo-abril y mayo-junio 1995), pp. 4-6.
- "El 24 de Febrero y la Revolución de Martí", *Ru*, año 22, n° 1 (enero-febrero 1995), pp. 4-6.
- "Juan B. Osorio y la captura del *Comanditario*", *Ru*, año 22, n° 4 (julio-agosto 1995), 4-6.
- "La actuación del Capt. Alfredo Laborde según Inocencio Camaliche", *Ru*, año 22, n° 5 (setiembre-octubre 1995), pp. 4-6.
- Nichols, Ian. *Log of Logs: A Catalogue of Logs, Journals, Shipboard Diaries, Letters and All Forms of Voyage Narratives, 1788 to 1993, for Australia and New Zealand, and Surrounding Oceans*, Yaroomba, Queensland, Roebuck Society Publications, 1993.
- Orozco Acuaviva, Antonio. "Los cirujanos navales de la expedición Malaspina en Montevideo en 1789", *RAM*, año 3, n° 7 (setiembre 1994), pp. 13-19.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor y primer cate-drático de matemáticas de Lima (1607-1677)", *DMS*, n° 1 (1993), pp. 69-103.
- "El capitán de fragata Agustín Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao", *DMS*, n° 2 (1994), pp. 69-68.
- "Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta": Dos peruanos en la Antártida", *RHN*, año XIII, n° 48 (1er trimestre 1995), pp. 45-56.
- "Miguel Grau se hace a la Mar (1843-1854)", en *RMP*, año 88, n° 3 (julio-setiembre 1995), 21-33.
- El Almirante Miguel Grau*, Lima, Editorial Brasa, 1995
- Paladini Cuadrado, Angel. "Contribución al estudio de la carta de Juan de la Cosa", *RHN*, año XII, n° 47 (4º trimestre 1994), pp. 45-54.
- Pearson Charles E., y Paul E. Hoffman, *The Last Voyage of El Nuevo Constante. The Wreck and Recovery of an Eighteen-Century Spanish Ship off the Louisiana Coast*, Baton Rouge, Louisiana State U. Press, 1994.
- Pérez Concha, Jorge. "La Marina de

Guerra en la política interna e internacional del Ecuador. Primera Parte 1830-1895", *RHM*, año IX, n° 17 (diciembre 1994), pp. 49-96.

"Posición del Ecuador ante los derechos del mar", *RHM*, año X, n° 18 (julio 1995), pp. 53-83.

Frontera Marítima del Ecuador. Siglo XX, Guayaquil, IHME, 1995.

Pérez Rubín, J. y E. Arriaga. *Las expediciones científicas españolas en ultramar (siglos XV al XX). Aspectos científicos, náuticos y artísticos*, Málaga, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, 1995.

Perú. Marina de Guerra. *Índice Selectivo 1950-1993 de la Revista de Marina*, Lima, RMP, 1994.

Pickford, Nigel. *The Atlas of Shipwreck and Treasure: The Definitive Illustrated Guide to the History, Location and Treasure-Trove of Ships Lost at Sea*, Londres, Dorling Kindersley, 1994.

Pinochet de la Barra, Oscar. Valparaíso en la época de los descubrimientos antárticos", *DMS*, n° 2 (1994), pp. 79-89.

"Evolución del Sistema del Tratado Antártico", *BACH*, vol 14, n° 2, pp. 9-11.

Placer Cervera, Gustavo. "Acciones navales en el litoral norte de Matanzas durante la guerra hispano-Cubano-Norteamericana de 1898", *BHM*, n° 3-93, pp. 31-47.

"La lucha entre el cañón y la coraza en los buques durante la segunda

mitad del siglo XIX", *BHM*, n° 1-94, pp. 1-20.

Ponce Monge, Hernán. "El Perú y la Antártida", *RMP*, año 88, n° 4 (octubre-diciembre 1995), pp. 80-87.

Porto e Albuquerque, Antonio Luz. "Saldanha da Gama: o Militar e o Politico", *RMB*, vol. 114, n° 7-9 (julio-setiembre 1994), pp. 167-181.

Puente Brunke, José de la. *Los Hombrés del Mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*, Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1994.

Quevedo Paiva, Adolfo E. *Hace 90 años en la Antártida*, Buenos Aires, Asociación Polar Pingüinera Antártica Argentina, 1994.

Questa, Juan H. (traductor y compilador). *Partes del Comodoro Bowles -Armada Real- Desde la Argentina 1816/1819*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

"El Comodoro Bowles y su tiempo", *BCN*, n° 778 (abril-junio 1995), 335-348.

Quintela, Sabela. *El primer viaje de don Pedro Sarmiento de Gamboa al Estrecho de Magallanes (1579-1580)*, Valparaíso, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, 1994.

Quiñones López, Carlos y Eduardo García Soto. "Vicisitudes de un hidrógrafo de la Marina Real Británica", *RMCh*, año CX, n° 826 (mayo-junio 1995), pp. 278-183.

Ramos, Eduardo Raúl. "Acción de la Armada Argentina en el continente

- antártico", *BCN*, n° 775 (julio-setiembre 1994), 489-498.
- Ribeiro, Antonio Silva. *A hidrografia nos descobrimentos portugueses: contributo para o desenvolvimento da hidrografia mundial*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1994.
- Rizzi, Milton. "Medicina en la Guerra de las Malvinas", *RNU*, año VIII, n° 23 (noviembre 1995), pp. 57-62.
- Rodríguez Asti, John. "Los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar* comprados a Estonia en 1933", *RMP*, año 87, n° 5 (noviembre-diciembre 1994), pp. 25-33; segunda parte en año 88, n° 2 (abril-junio 1995), pp. 13-23.
- "Las corbetas prusianas *Augusta* y *Victoria*, gemelas de la *Unión y América*", *RMP*, año 88, n° 4 (octubre-diciembre 1995), pp. 35-40.
- Romero Pintado, Fernando. *Guise y la aurora de la Armada Republicana*, Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1994.
- Rótulo, Daniel. "Diplomacia e Pensamiento da Marinha Brasileira em Relação ao Atlantico Sul no Período 1982-1990", *RMB*, vol. 114, n° 7-9 (julio-setiembre 1994), pp. 55-70.
- Russell-Wood, A.J.R. *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415-1808*, New York, St. Martin Press, 1992.
- Saiz, Blanca (editora). *Malaspina'93. Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica (1789-1794). Atti del Congresso Interna-zionale, nel bicen-*
tenario della massima impresa di Alessandro Malaspina, tenutosi a Mulazzo, Castiglione del Terziere e Lerici dal 24 al 26 settembre 1993 (Cádiz y Mulazzo, Real Academia Hispano Americana y Centro "Alessandro Malaspina", 1995).
- Salmón de la Jara, Federico. "H.M.S. *Newfoundland* / B.A.P. *Almirante Grau*", *RMP*, año 87, n° 5 (noviembre-diciembre 1994), pp. 7-22.
- "Cuando los inolvidables 'R' regresaron a los Astilleros de su construcción", *RMP*, año 88, n° 4 (octubre-diciembre 1995), pp. 9-33.
- Sapunar Peric, Pedro. "El corsario boliviano *Laura* de 1879", *RMCh*, año CX, n° 824 (enero-febrero 1995), pp. 72-74.
- Schiaffino Cherre, Carlos. "El alférez de fragata Germán Stiglich en Madre de Dios", *RMP*, año 88, n° 1 (enero-marzo 1995), pp. 33-37.
- "La Marina de Guerra del Perú y el 'caso Onassis'", *RMP*, año 88, n° 3 (julio-setiembre 1995), pp. 9-18.
- Schimidl, Erwin A. "El crucero acorazado de la marina austrohúngara *Emperatriz y Reina Maria Theresia* en aguas de Cuba durante la Guerra de 1898", *BHM*, N° 4-93, pp. 15-20.
- Serrano Monteavaro, Miguel Angel. "La libertad de expresión durante la guerra hispano-cubano-norteamericana", *RHN*, año XII, n° 49 (2° trimestre 1995), pp. 47-60..
- Solano, Francisco. "La Carrera de Indias después de 1588", *Después de la*

Gran Armada: la historia desconocida (1588-160..), Madrid, Instituto de Historia y Cultura, 1993), n° 20, pp. 73-83.

Sota Rius, José de la. *Tras las huellas de Malaspina*, Madrid, RTVE y Lunwerk, 1994.

Soto Jiménez, José M. "Almirante Cambiaso, fundador de la Marina de Guerra", *Ol*, vol. 5 (enero-febrero 1995), pp. 11-13.

Soulodre Walker, Iván. "¡Subir la gente! Incendio de la fragata *Lautaro*", *RMCh*, año CX, n° 824 (enero - febrero 1995), pp. 106-109.

Steffy, J. Richard. *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*, College Station, Texas A&M University Press, 1994.

Tanzi, Héctor José. "La navegación en la legislación indiana", *DMS*, n° 2 (1994), pp. 91-104.

"Dos marinos argentinos en la guerra ruso-japonesa, 1904-1905", *DM*, año XXXIX, n° 140 (noviembre 1994), pp. 69-74.

"El régimen de la guerra en la conquista de América", *Mi*, n° 6 (1994), pp. 153-166.

Toledo Leal, Guillermo. "El zafarrancho de combate de la *Esmeralda* de Prat", *RMCh*, año CX, n° 825 (marzo - abril 1995), pp. 179-185.

Tremols, José J. "El 4 de setiembre de 1933 en la Marina de Guerra", *Ru*, año 22, n° 5 (setiembre-octubre 1995), pp. 11-14.

Tromben Corbalán, Carlos. *Chile y su Armada: 175 años de contri-*

bución al desarrollo nacional, Valparaíso, Armada de Chile, 1995.

"Sanciones y amnistías en la historia naval de Chile", *RMCh*, año CX, n° 825 (marzo-abril 1995), pp. 186-192.

Tromben Corbalán, Carlos y Sergio Jarpa Gerhard, *La Escuadra Nacional*, Valparaíso, Kactus, 1995.

Uralde Cancio, Marilú. "Algunos apuntes sobre la Marina de Guerra (1952-1956)", *BHM*, n° 3-93, pp. 48-60.

Uruguay. *Anécdotas de a Bordo*, Montevideo, Liga Marítima Uruguaya, 1994, t. I.

Valdaliso, Jesús M. "La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX", *RHN*, año XII, n° 49 (2° trimestre 1995), pp. 7-37.

Valiñas, Francisco. "La desventura del casco 212", *RAM*, año 1, n° 2 (setiembre 1992), pp. 26-29.

Vanterpool, Alan. "O encouraçado brasileiro *Riachuelo*", *RMB*, vol. 115, n° 7/9 (julio-setiembre 1995), pp. 37-30.

Vial Correa, Gonzalo. *Arturo Prat*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1995.

Villar Gálvez, Raymundo. "Siniestro en aguas peruanas de un buque velero", *RMP*, año 88, n° 4 (octubre-diciembre 1995), pp. 114-118.

Villegas, Juan. "El Tratado de Tordesillas. 7 de junio de 1494", *RAM*, año 3, n° 7 (setiembre 1994), pp. 35-37.

"Correos marítimos a La Habana y a Montevideo", *RNU*, año VIII, n° 23

(noviembre 1995), pp. 77-84.

Vindt, Gérard. "L'image de la nature et de l'humanité de l'Amérique latine", *Ne*, n° 199 (III trimestre 1995), pp. 3-13.

Vitta, Alberto A. de. *Malvinas/82 - Cómo y por qué*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

Wilhelmsen, Frederick D. *La Omega, la última barca*, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1995.

Under Full Sail, Aldum Press, 1995.

Windt Lavandier, César. "Operación Tambor Batiente 'Paunkenschlag'. Submarinos alemanes en el Caribe", *Ol*, vol. 5 (enero-febrero 1995), pp. 14-15.

Yaksic Triantafilo, Nicolás. "La estela perdida del *Pamir*", *RMCh*, año CX, n° 825 (marzo-abril 1995), pp. 212-215.

Zapiola, José María. "Zapiola. Un marino en las epopeyas Sanmartiniana y Browniana", *DM*, año 40, n° 142 (octubre 1995), 23-28.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Memoria 1995

Si bien *Thalassavenía* funcionando desde agosto de 1994, era necesario darle personería jurídica con todas las formalidades del caso a fin de que pudiesemos desempeñar las labores que nos habíamos propuesto. Para ello hubo que revisar los estatutos y finalmente, tras varias gestiones, el 16 de agosto pasado *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, se constituyó en persona jurídica, inscrita en los registros públicos de la ciudad de Lima.

En tal condición, el 24 de noviembre tuvo lugar la primera Asamblea General, en el marco del III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, realizado en Buenos Aires. En dicha asamblea fueron aprobados los estatutos, con la única modificación de agregar a la Secretaría General cinco vocales. Se eligió a los miembros de la Secretaría General para el periodo 1995-1999, quedando conformada de la siguiente manera:

Secretario General: Jorge Ortiz Sotelo (Perú)
Tesorero: Carlos Tromben Corbalán (Chile)
Tesorero Adjunto: Carlos López Urrutia (Estados Unidos)
Editor de la Revista: Cristina Florez Dávila (Perú)
Director de Investigación: Héctor Tanzi (Argentina)
Vocales: José Cervera Pery (España), Dario Manfredi (Italia),
Alejandro Bertochi (Uruguay), Mariano Sánchez
(Ecuador) y Juan Pattillo (Chile).

El número de socios que se registraron en 1995 fue de 58, repartidos en 17 países. En parte debido a que *Thalassa* no estaba constituida legalmente, muchos de estos socios no pudieron cancelar sus cuotas respectivas. Esperamos que esta situación se normalice en el curso de 1996.

Thalassa participó en diversas actividades a lo largo de 1995. Entre ellas podemos mencionar la Comisión Peruana de Conmemoración del IV Centenario del Viaje de Alvaro de Mendaña a la Polinesia, el Proyecto de Arqueología del Instituto Antártico Uruguayo, el III Simposio Panamericano de Historia, el III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericano y el Coloquio Internacional "América y Oceanía".

En el aspecto editorial, logramos poner en circulación el libro de Frederick D. Wilhelmsen, *La Omega, la última barca*, traducido por Carlos López Urrutia. Asimismo, se ha establecido canje de nuestra revista con otras publicaciones de este género, tales como *The Great Circle*, de la Asociación de Historia Marítima de Australia; *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, de la Escuela de Historia de la Universidad de Tel Aviv; *Revista Española del Pacífico*, de la Asociación Española de Estudios del Pacífico; y otras.

Se adjunta el movimiento económico correspondiente a 1995

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General

La construcción naval en Montevideo durante el periodo hispánico

Carlos A. Bauzá*

Con un *hinterland* de praderas y montes fluviales “en galería”, carentes de especie maderables, y en ausencia de un mecanismo eficiente y continuado de suministro de maderas del norte del Virreinato del Río de la Plata, Montevideo desarrolló en el siglo XVIII y principios del siglos XIX una actividad constructora naval reducida, si se la compara con algunos puertos y astilleros de la zona tropical de la América hispana.

Ya Felipe Bauzá, cartógrafo de la expedición Malaspina (1789-1794), había señalado la ausencia de bosques en la región y había escrito en su diario de viaje:

no hay en todo su distrito arboles ni arbustos, se encuentran solo algunos a la orilla de los rios, que por su consistencia y duración solo sirben para la construcción de ranchos y quemas¹

Varias circunstancias fueron la cusa de la relativa escasez de construcciones navales en Montevideo: en primer lugar la falta del principal material de construcción, la madera, que era enviada desde España o que llegaba en forma irregular y cantidad insuficientes del norte del Virreinato del Río de la Plata a Buenos Aires, desde donde era enviada a Montevideo.

Aquel transporte era realizado bajo la amenaza de ataques militares causados por las vicisitudes políticas de la época. Así, un oficio del padre José Quiroga, de la Compañía de Jesús, fechado en Buenos Aires el 14 de abril de 1751, señalaba los inconvenientes que traería aparejados para la provisión de madera a Buenos Aires -y por ende a Montevideo- la ejecución del tratado de Madrid de 1750:

* El autor es un conocido investigador uruguayo, especializado en la figura de Felipe Bauzá, uno de los cartógrafos de la célebre expedición Malaspina [El Editor].

1 Museo Naval, Madrid (en adelante MNM), ms. 292, f. 4.

En teniendo los portugueses los siete pueblos del Uruguay pueden siempre que se les antoje hacer algun establecimiento en las Corrientes o en cualquiera otro sitio que juzgaren conveniente en la margen oriental del río Paraná fortificando allí con sola esta operacion cortaban todo el comercio de Buenos Ayres al Paraguay y a los Pueblos de las Misiones (...) y aun se puede añadir que se perdía también Buenos Ayres, pues no les quedaba madera a los vecinos de esta ciudad para embarcaciones, edificios y carretas, pues todo esto se conduce del Paraguay y de las Corrientes.²

Tan aguda fue la escasez de madera en el astillero de Montevideo que se llegaron a utilizar las tablas provenientes del desguace de los cajones que almacenaban el azogue;³ también se adquirían piezas de madera a embarcaciones extranjeras surtas en el puerto⁴ y se utilizaban los maderos producto del desguace de embarcaciones⁵ en desuso o naufragadas.

Con respecto al resto de los elementos necesarios para la construcción naval, se importaba casi todo: la jarcia provenía de Quillota, Chile, la lona -de algodón- se tejía en el Perú, el hierro y la “clavazón” provenían de España y la estopa podía ser obtenida del cáñamo o del coco.⁶

En segundo lugar, la mano de obra e insumos navales -incluyendo la madera- eran excesivamente costosos en Montevideo. Tan era así que sorprendieron a Alejandro Malaspina cuando recaló en este puerto el 20 de setiembre de 1789 y se abocó a reparar las corbetas: lo señalen su “Diario de Viaje”, junto a un juicio desfavorable sobre la capacidad profesional de los operarios de la maestranza local:

La mano de obra (es) excesivamente cara en este país, los artesanos poco expertos, y el mismo valor de los materiales particularmente las maderas, me hubieran retraído de emprender las obras indicadas, si no hubiese considerado en esta ocasión que parte de ellas eran absolutamente necesarias⁷

En tercer lugar, la política naval española confiaba preponderantemente al astillero de La Habana la construcción de naves, recomendaba que las reparaciones navales de importancia se realizasen en Cartagena de Indias o La Habana, suprimía los cargos de maestros mayores de carpinteros de ribera en el Apostadero de Montevideo y otros, en 1789, prohibía durante un lapso la construcción naval en Asunción y abolía las Matrículas de Mar, en 1812.

La real orden del 9 de agosto de 1776, referente a alternar dos buques, uno en Montevideo y el otro en las Malvinas -célula inicial del Apostadero de Montevideo-, omitía toda referencia a la construcción naval en este puerto.

En cuarto lugar, como refiere Martínez Montero,⁸ la falta de extracción de metales preciosos en la región no despertaba la codicia extranjeras y no motivaba la construcción de unidades navales defensivas.

La carencia de una tradición constructora naval en Montevideo era, naturalmente, conocida en España por lo que no se incluyeron preguntas sobre maderas en el cuestionario que Malaspina dirigió a la Aduana de Montevideo el 29 de octubre de 1789,⁹ mientras que estas preguntas eran numerosas en los cuestionarios dirigidos a las autoridades de Coquimbo y Guayaquil,¹⁰ donde existían astilleros.

De todas maneras, las actividades oficiales del Gobernador, la Aduana, Correos, Sanidad y el patrullaje marítimo, fluvial y de la laguna Merín, para combatir el contrabando, requerían pequeñas o medianas embarcaciones.

2 Archivo General de Simancas, Estado, legajo 7374, fol.10.

3 Archivo General de la Nación del Uruguay (en adelante AGNU), fondo Archivo General Administrativo (en adelante AGA), caja 163, doc. 146, y caja 164. Oficio del gobernador de Montevideo Joaquín del Pino al ministro de la Real Hacienda José Francisco de Sotomayor, 31/8/1788, y oficio del Ministro de la Real Hacienda, 6/2/1788.

4 AGNU, AGA, caja 261, carp. 3, doc. 9. Oficio de José de Bustamante y Guerra al Gobernador de Montevideo, 25/1/1802.

5 AGNU, AGA, caja 232. Oficio de la Junta Superior de la Real Hacienda de Buenos Aires, 20/4/1789. Andrés de Oyarvide propuso, en 1802, la voladura de los fondos rocosos de algunos tramos del río Uruguay para hacerlo navegable para el transporte de maderas (“Extracto del diario llevado por Andrés de Oyarvide en su reconocimiento del río Uruguay hasta el arroyo de la China”, en H. Martínez Montero, *El río Uruguay* (Montevideo, Monteverde, 1953): 522-523.

6 G. de Aranda y Gastón, “Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1992), X, n° 38: 15.

7 Ricardo Cerezo Martínez y C. Sanz Alvarez, *La Expedición Malaspina 1789-1794. Diario General del Viaje, por Alejandro Malaspina* (Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Lunwerg Editores, 1991), II, vol.1: 53.

8 H. Martínez Montero, *El Apostadero de Montevideo* (Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1968).

9 “Noticia excepcional que da esta Real Aduana de Montevideo al Sr. D.n Alexandro Malaspina, absolviendo las preguntas en la forma siguientes” (MNM, ms. 343, fols. 116-117).

10 M. Dolores Higuera, “Cuestionarios científicos y noticias geográficas en la expedición Malaspina (1789-1794)”, Francisco de Solano y P. Ponce, *Cuestionarios para la Formación de las Relaciones Geográficas de Indias. Siglos XVI/XIX* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988).

Sin olvidar las actividades internas del puerto, tales como el transporte de materiales y maestranza para reparaciones de los buques, carga y descarga de mercaderías, suministro de víveres a los barcos surtos, enlace de la tierra firme con islas vecinas, cruce de ríos, practicaje, cabotaje, enlace con Buenos Aires e islas Malvinas, pesca, auxilio a buques en peligros o naufragados y otros; todo esto requería diversos tipos de embarcaciones.

Si bien la construcción privada de embarcaciones menores no ha dejado documentación, la oficial, la vinculada a la actividad de empresarios navieros y algunos comentarios vinculados a hechos legales, como embargo por deudas, legados testamentarios y escrituras de compra-venta -donde se menciona el origen del bien náutico- señalan la diversa proveniencia de las embarcaciones.

Estas eran adquiridas principalmente en el extranjero, provenían de España o Buenos Aires, habían sido capturadas, confiscadas y rematadas por actividades ilícitas en el Río de la Plata o habían sido construidas en Montevideo.

Una revisión de numerosos planos del puerto de Montevideo, de los siglos XVIII y principios del XIX -muchos de los cuales ubican edificios públicos- muestra la ausencia de localización o referencia a un astillero, varadero o dique.¹¹ Tampoco se lo menciona en diversas descripciones de la ciudad de la época.

La ausencia de ubicación de un astillero entre los edificios militares de la plaza en los planos de Montevideo en el periodo hispánico, indican que el astillero de este puerto fue de importancia reducida.

La situación topográfica del astillero de Montevideo no es muy clara y la documentación al respecto no es precisa; debió estar situado vecino al Barracón o Arsenal de Marina -éste si mencionado en los planos-, donde se almacenaban los elementos constructivos navales y las herramientas.

Además, debió encontrarse inmediato a una playa de arena que permitiera la botadura de la embarcación sin riesgos para el casco. La ciudad amurallada de la época presentaba sobre su costa norte -integrante de la bahía- dos playas de arena: la llamada el “Baño de los Padres”, por ser el lugar de baño de los religiosos del vecino convento de San Francisco, y la correspondiente al embarcadero o Puerto Chico. La documentación indica que en el “Baño de los

Padres” se efectuaban tareas de carena y en el Puerto Chico, de construcción naval.¹²

En lo referente a la maestranza requerida por la construcción, ya se mencionó la opinión derogatoria de Malaspina sobre su capacidad, compartida por Javier de Viana -oficial de dicha expedición- quien escribía en su diario de viaje: “...las obras emprendidas en ellas (las goletas), han sido absolutamente necesarias sin embargo de ser excesivamente cara la mano de obra, los artesanos poco expertos...”¹³

Diversas planillas custodiadas en el Archivo General de la Nación documentan los jornales pagos por construcción de embarcaciones a los diversos operarios especializados, tales como maestros carpinteros de ribera, calafates, pintores, herreros, cerrajeros, albañiles, faroleros, toneleros, “cocedores de brea”, veleros, aserradores, etc.¹⁴

La supervisión del proceso constructivo se hallaba a cargo de diversos tipos de profesionales: contramaestres de construcción, ingenieros de marina,¹⁵ oficiales encargados *ad hoc* de las tareas de los ingenieros y aún maestros carpinteros de ribera.

A fines del siglo XVIII se asiste en Montevideo a una fiebre constructora de embarcaciones causada por la declaración de guerra entre España e Inglaterra, en 1796. José de Bustamante y Guerra, nombrado simultáneamente gobernador de Montevideo y comandante de los bajeles del Río de la Plata, con el apoyo del virrey Melo de Portugal, actualiza el plan de defensa propuesto por Santiago Liniers y decide la construcción de veinticinco lanchas cañoneras en Montevideo, dotadas de hornillo para la obtención de la “bala roja”.

Se trató de una empresa requirió un masivo volcado de recursos económicos, venida de personal adicional de maestranza desde Buenos Aires, compra de material de construcción naval en la plaza y organización del pago de salarios, suministro de raciones, hospedaje, hospitalizaciones y adiestramiento

12 AGNU, AGA, carpeta 1, doc. 38 y caja 232, respectivamente.

13 Francisco Xavier de Viana, *Diario de Viaje* (Montevideo, Colombino Hermanos, 1958), Colección Clásicos Uruguayos, vol. 27, t. I: 36.

14 Sus responsabilidades de hallaban descritas en el Tratado 3, título octavo “De los Carpinteros, Calafates, del Armero, Maestro de Velas, Farolero, Buzo y Cocinero”, de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* (Madrid, Viuda de J. Ibarra, 1793).

15 Carlos A. Bauzá, “Los Ingenieros de Marina del Aspotadero de Montevideo”, comunicación al III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Buenos Aires, 20-24 noviembre 1995 (en prensa).

11 Véase C. Travieso, *Montevideo en la Epoca Colonial. Su Evolución Vista a Través de Mapas y Planos Españoles* (Montevideo, 1937).

militar de aproximadamente 350 indios misioneros, provenientes de diversos pueblos.

Un oficio de Bustamante y Guerra al Príncipe de la Paz, fechado en Montevideo el 27 de junio de 1797, rendía justicia y expresaba su reconocimiento al apoyo del virrey pedro de Melo Portugal, señalaba la ventaja de reunir en su persona los cargos de gobernador de la plaza y comandante de la marina, e informaba el progreso de su plan de construcción de veinticinco lanchas cañoneras, de las que tres ya se hallaban terminadas:

Luego que me posesioné del Gobierno Politico y Militar de esta Plaza y de la Comandancia de Marina del Río de la Plata procedí á la construccion de Veinte y cinco Lanchas cañonberas q.e. S.M. se dignó cometer á mi cuidado, y cuyo número fué acordado con el antecesor S.or Virrey de estas ProvinciasD. Pedro Melo de Portugal. Al intento procuré por todos los medios que me sugirió mi eficazia ir congregando suficiente Maestranza, porque aquí no la hallé p.a su mas pronta conclusion; y con el deseo de q.e esta empresa se verificase en lo posible, según práctica de Arsenales, precaviendo el mayor ahorro de la Rl. Hazienda, y el debido resguardo de ella, fueron destinados un oficial de guerra, y otro del Ministerio á fin de q.e activando el primero las operaciones del trabajo, el segundo revistase la expresada Maestranza y llevase cuenta y razon exacta delos consumos, y demas gastos que se fuesen originando; y en esa fha. se hallan en estado de operar tres de las mismas Lanchas distinguidas como me previno el expresado S.or Virrey difunto, la primera con el Augusto nombre de la Reyna Nra. S.ra y las otras dos con las de Estremeña y Castellana, como en digna memoria de estos Dominios, siguiendose este mismo sistema con las restantes que se vayan botando al agua. Quatro están muy próximas á caer á ella, y fabricadas todas las piezas principales en Quillas, Varengas, codastes, y rodas para otras quatro. Se ha debido tanta celeridad en la construcción de estas pequeñas embarcaciones á la particular protección y auxilio q.e me dispensó hasta su fallecimiento el referido S.or Virrey, y á las facultades de reunir en mi los mandos de Marina y de la Plaza, habiendo conseguido aun mayores progresos en el apuro de aquellas, en lo que se prometían mis esperanzas.

*Todo lo cual hago presente a V.E. para su devida noticia, esperando se sirva trasladarlo a la de S.M. por si merece su R.l aprobación quanto hé practicado en este utilicimo establecimiento.*¹⁶

16 Bustamante al Príncipe de la Paz, Montevideo, 27/6/1797, Archivo General de Indias,

En 1802 la construcción de las cañoneras se hallaba finalizada y el 29 de diciembre de dicho año Bustamante y Guerra dirigía un oficio a Joaquín del Pino solicitando recursos para construir un “tinglado en que poner a cubierto de la intemperie las veinte y cinco lanchas cañoneras y obuseras”.¹⁷

Estas lanchas tuvieron un desempeño bélico destacado en las Invasiones Inglesas de 1806 y son mencionadas en la crónica del teniente de navío Antonio Leal de Ibarra: “La División [de cañoneras} (...) batió constantemente a los Enemigos de Mar y a los de Tierra en los seis meses de asedio que duro aquel sitio (...)”¹⁸

Pero en Montevideo se construyeron otras embarcaciones. Es difícil establecer la precisión de los términos de tipología naval que aparecen en la documentación; como lo manifiesta Everenz:

*El primer y permanente problema con que se topa el estudioso que se acerca a este asunto es el de la denominación de los diferentes tipos de barcos,- simultáneamente o a lo largo del tiempo, tanto a un genérico de embarcación, como a un tipo específico, cuando no a dos o más tipos claramente diferenciados.*¹⁹

Casado Soto recuerda que el término “chalupa” se aplicaba en los siglos XV y XVI a dos tipos de barcos de diferente morfología.²⁰

Existe una numerosa documentación referente a órdenes y autorizaciones de construcción naval en Montevideo; se presentan sólo algunos ejemplos ilustrativos.

En 1794, el gobernador Olaguer y Feliú se dirigía al Ministro de Real Hacienda en Montevideo y comunicaba la asignación de fondos para construcción de embarcaciones: “Respecto de haverse aprobado en Junta Superior el gasto de dos mil setecientos pesos y siete reales causado en la construcción y habilitación de dos Faluchos y sus Lanchas para las atenciones del R.l

Estado, 81, n° 9.

17 Martínez Montero: 80-81.

18 Citado por Martínez Montero: 94-95, sin indicación de la fuente documental.

19 R. Everenz, *Schiffe an den Küsten der Pyrinaenhalbinsel* (Frankfurt am Main, 1975), tomado de J.L. Casado Soto, “Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”, *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, p. 126, nota 11.

20 Casado Soto: 139-140.

Servicio”.²¹

Es interesante señalar que en Montevideo se construyeron embarcaciones para otros puertos del virreinato. Un oficio de enero 11 de 1800, dirigido por el Gobernador de Montevideo al Virrey Avilés, se refería a la construcción de un serení para patrullar las costas del Paraná: “Dirijo a VM el adjunto testimonio del expediente obrado para la construcción en este Puerto de un serení corsario para resguardo de la Renta de Tavacos en las costas del Paraná”.²²

En 1803 se decidió la construcción de una embarcación de mayor eslora: una goleta. Un oficio fechado en Montevideo el 20 de octubre, dirigido por el gobernador José de Bustamante y Guerra al ministro de Real Hacienda Ventura Gómez, establecía:

*...sobre construir una Goleta de 64 pies de quilla con su manga y puntal correspondiente propuesta por el S.or Gobernador de Montevideo, remitiendo al efecto el presupuesto de su costo que asciende a la cantidad de ciento treinta y cinco mil quinientos setenta y quatro reales de plata corriente....*²³

En resumen, múltiples circunstancias fueron la causa de que la construcción naval en Montevideo durante el periodo hispánico fuera relativamente reducida. Aún así, su astillero construyó numerosas embarcaciones menores y medianas, principalmente para uso oficial, no sólo para uso local, sino, eventualmente, para su utilización en otras regiones del virreinato.

Las operaciones geoestratégicas de Francia y de Inglaterra en el ámbito del Caribe (1655-1763)

Christian Buchet*

Si durante todo el periodo considerado Inglaterra logró proteger de manera eficaz sus posesiones en las Antillas y el comercio que allí efectuaba, no fue tan feliz en las expediciones ofensivas llevadas a cabo. Efectivamente, a pesar de los importantes y constantes esfuerzos que desplegara para apropiarse de las principales plazas fuertes y cortar las comunicaciones del enemigo, se puede constatar que Inglaterra sufrió, de manera general, una sucesión de desastrosos fracasos hasta la Guerra de los Siete Años.

Sin embargo, en este conflicto Inglaterra logró alcanzar la doble finalidad que se había fijado: asfixiando el comercio enemigo con el área caribeña y ocupando, entre 1759 y 1762, las principales plazas fuertes de la zona (Guadalupe, Martinica, Santa Lucía, La Habana).

Sería muy largo retomar los diferentes resultados a los cuales hemos llegado en nuestra tesis.¹ Quisiéramos simplemente sacar el tono estático inevitable que tal presentación implica, para darle una perspectiva más dinámica. ¿De qué manera interfieren elementos tales como los buques, los problemas sanitarios, las cuestiones logísticas, en la explicación de los triunfos finalmente obtenidos por los ingleses al cabo de cuarenta años de hostilidades?

Para ello conviene, en un primer momento, recordar las dificultades, las paradojas, a las que debieron enfrentarse todas las expediciones enviadas a esta zona, antes de examinar cómo Inglaterra, aún permaneciendo dentro del mismo sistema tecnológico, para retomar la expresión gilliana, logró superarlas.

Desde las primeras tentativas navales en esta región del globo, los

21 AGNU, AGA, carp. 8, doc. 10, oficio del 3/2/1794.

22 AGNU, AGA, caja 235, carp. 3, doc. 13.

23 AGNU, AGA, caja 276, carp. 6 A, doc. 83.

* Vice-decano de la Facultad de Letras del Instituto Católico de París. Miembro del Laboratorio de Historia Marítima (CNRS - Universidad de París - Sorbona).

1 Christian Buchet, *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique Centrale et du Sud (1655-1763)* (París, Librairie de l'Inde, 1991), 2 vols.

diferentes almirantazgos consideraron como evidente que el elemento primordial, que condicionó el triunfo o inversamente el fracaso de toda la expedición, fue, a justo título, el problema sanitario.

No se podría entender la importancia de ese parámetro sino se considera, ante todo, los problemas de las expediciones vinculados a la duración de las travesías para llegar a las islas.

En efecto, hay que tener en cuenta que la navegación en escuadra obligaba a todos los buques a llevar la velocidad del más lento. Los dos meses o dos meses y medio que demandaba el hacer una travesía oceánica antes de llegar a las Antillas, tenían consecuencias importantes, directas o indirectas, sobre la salud de las tripulaciones. Directamente, pues al llegar al área caribeña las escuadras tenían entre un 0.43% a 17.2 % de mortandad, y de 5.39% a más de 32% de enfermedad. Indirectamente, porque además de estos porcentajes, las insalubres condiciones de vida a bordo, disminuían la resistencia de los hombres frente a las enfermedades endémicas que los esperaban en una zona tan malsana como la del Caribe.

La etiología principal de esta enfermedad y/o mortalidad parece haber sido el escorbuto (falta de vitamina C). Su desarrollo es la consecuencia evidente del tiempo que ponía la expedición para llegar a una base de apoyo en el teatro de operaciones, en donde se podía reabastecer de productos frescos. Al respecto, se desprende de nuestros estudios que la vinculación entre la aparición del escorbuto y los trayectos que superan los sesenticinco días es totalmente evidente.

Al encontrarse en un estado de debilidad inmunitaria, los marinos se encontraban mucho más expuestos durante sus travesías a las “fiebres”: “pútridas” (o tifoideas) y “pestíferas malignas” (tifus actual).

Las malas salazones, especialmente defectuosas en el campo británico durante los primeros años de la Guerra de Sucesión Española, el agua estancada, la humedad que reinaba a bordo de los buques, el cardenillo, la suciedad, la miseria, los parásitos que rebosaban en los harapos de los marineros, explican naturalmente los brotes de tifus y tifoidea a bordo de los buques de los siglos XVII y XVIII.

A esas condiciones generales hay que añadir el gran amontonamiento de los hombres en expediciones como las nuestras. En efecto, la mayor parte de ellas llevaban tropas destinadas eventualmente a operaciones de conquista o simplemente para refuerzo de las guarniciones en las islas. Esta promiscuidad

sólo podía favorecer los contagios.

Los estudios estadísticos que hemos efectuado a partir de los papeles de tripulaciones, conservados en el Public Record Office, así como en los Archivos Nacionales, muestran al respecto que las escuadras inglesas que realizaron estas travesías oceánicas sufrieron, de manera general, más mortalidad y enfermedades, que las expediciones francesas. Al disminuir las facultades ofensivas de las escuadras británicas, se contribuía a proteger las posesiones españolas y francesas en la zona del Caribe.

Efectivamente, hay que recordar que en virtud del sistema de leva forzada, los marinos ingleses, verdaderamente cazados por los “press-gang”, permanecían amontonados en pontones cerca de dos meses, en termino medio, antes de ser destinados a un buque. De ahí la aparición mas rápida del escorbuto en las escuadras inglesas.

Otro factor que explica esto -y que me parece que hasta ahora no ha sido puesto a la luz- se sitúa en las diferentes rutas tomadas por las escuadras francesas y inglesas.² En efecto, si todas las expediciones francesas para llegar al espacio caribeño pasaban a media distancia entre las islas Azores y Madeira, la casi totalidad de las expediciones británicas pasaban por una ruta más al sur, para poder hacer escala en Madeira. Contrariamente a la marina francesa, que distribuía vino a sus tripulaciones, la Royal Navy embarcaba en sus buques cerveza; ahora bien, esta no se conservaba más de tres semanas en altamar, de ahí la necesidad de detenerse durante la ruta para aprovisionarse de vino. Hemos encontrado en la serie ADM 110, del Public Record Office. una cantidad de papeles atestiguando esta aseveración.

Tanto este rodeo, que implicaba el tiempo consagrado para tocar tierra -según el término utilizado en la marina- en Madeira y salir nuevamente al mar, como el mismo hecho que para salir al mar desde Inglaterra las navegaciones eran mas largas que las de las escuadras francesas, dada la posición menos favorables de las costas inglesas con relación a los vientos dominantes, explican la duración particularmente prolongada de las travesías británicas, con las nefastas consecuencias sobre la salud de los hombres.

Así pues, en el mejor de los casos, los hombres llegaban en un estado de debilidad extrema, siendo así mucho mas sensibles a las enfermedades

2 Christian Buchet, “Des routes maritimes Europe-Antilles et de leurs incidences sur la rivalité franco-britannique”, *Revue Histoire, Economie et Societe* (París, S.E.D.E.S., 1994), n° 4.

endémicas que los amenazaban en las Antillas, por la proliferación de los vectores portadores. Esta situación se exacerbaba por el hecho de que las principales construcciones estratégicas estaban rodeadas de terrenos cenagosos, particularmente inapropiados “a la buena conservación de los hombres”, y que la mayor parte del tiempo las operaciones se llevaban a cabo durante la estación de lluvia. Efectivamente, tanto por razones presupuestarias como para evitar las tormentas en la Mancha, se acostumbraba a formar las escuadras a principios de la primavera. Las prolongadas travesías no permitían que dichas expediciones alcanzaran sus objetivos antes de julio, cuando la estación de lluvias comenzaba. De aquí los espantosos desastres sanitarios que hemos encontrado, con porcentajes superiores a 50%, cuando las expediciones se atrasaba. Es así, por ejemplo, que las enfermedades diezmaron cerca del 61% del cuerpo expedicionario desembarcado en 1695 por el Almirante Wilmot, durante el ataque contra Santo Domingo.³ Reducir las enfermedades y la mortalidad no era cosa fácil dado los conocimientos tecnológicos y médicos de la época.

Ante la gravedad de esta situación, tanto el almirantazgo británico como el francés intentaron limitar los parámetros epidemiológicos, disponiendo lo siguiente:

- que las escuadras hagan escalas sistemáticamente en las bases de etapa para que los hombres puedan restablecerse, tanto antes como después de las operaciones; y
- que las operaciones sean efectuadas en plazos mas breves. El almirante Vernon estimaba, por ejemplo, que la duración de la travesía no podía exceder dos semanas.⁴

Sin embargo, esos dos imperativos fueron durante mucho tiempo irreconciliables, explicando así las repeticiones sucesivas de verdaderos desastres sanitarios, que azotaban a la marina inglesa. En efecto, las escalas en las bases de etapa del espacio caribeño -al retardar el comienzo de las operaciones- destruía el efecto sorpresa tan necesario para que ellas pudieran ser llevadas a cabo rápidamente. La presencia de una escuadra en la región no era fácil de disimular y la escala era frecuentemente la ocasión para que algún bergantín enemigo pudiera prevenir a la plaza que se quería atacar.

³ *Calendar of State Papers, America and West Indies (1693-1696)*, n° 1946, 1983, 2026, 2028.

⁴ Vernon au Duc de Newcastle (23/1/1740), citado por H.W. Richmond, *The Navy in the war of 1739-48* (Cambridge, 1920), I: 45.

Además, otra paradoja, con el tiempo, las islas, incluso las posesiones españolas de “Tierra Firme”, tuvieron una importante expansión demográfica. Para apoderarse y, con mas razón, conservar una plaza fuerte, se debía aumentar considerablemente los efectivos de las expediciones.

Fue por ello que la preparación de las expediciones tendió a tomar cada vez mayor tiempo, disminuyendo aún más las posibilidades del efecto sorpresa. Pero más importante aún, esa demoras impedían, a veces, llegar al ámbito caribeño antes de la estación de lluvias, de ahí un aumento de la mortalidad.

Nos hemos sorprendido de la coincidencia casi total que existe entre las operaciones de conquista con la estación de lluvias -y esto hasta al Guerra de Siete Años- por lo cual nos hemos interrogado al respecto, sobre la meteorología local-regional como factor determinante sobre el estado de los cuerpos expedicionarios.

De hecho, esta toma de conciencia se produjo relativamente temprano, al principio de la Guerra de la Liga de Ausburgo, según parece. Y si numerosas expediciones continuaron llevándose a cabo durante la estación insalubre, fue principalmente porque, ante la importancia creciente de las fuerzas que componían las expediciones, los ingleses raramente lograron armar sus escuadras en los tiempos previstos. Frecuentemente, estas dejaban las aguas europeas con más de tres meses de retraso.

Así, el aumento numérico de los efectivos -necesarios, recordémoslo, para que las operaciones puedan ser llevadas a cabo rápidamente- agravó finalmente los problemas sanitarios de las tropas ante la incapacidad inglesa de completar sus escuadras en los tiempos previstos.

Además, el despliegue de las fuerzas terrestres que componían las expediciones, que resultaba en comandos autónomos para cada una de las fuerzas (marina y ejército), perjudicó muchas veces la celeridad que convenía al desarrollo de las operaciones.

Pero -esto nos conduce a la segunda parte de nuestra demostración- Inglaterra, aún permaneciendo dentro del mismo sistema tecnológico, logró sobrepasar las paradojas que acabamos de evocar, y por esto triunfa militarmente en los últimos años de la Guerra de los Siete Años.

Esto se debe esencialmente a dos razones: por un lado, porque ella llega progresivamente a una concepción global mas geoestratégica y por otra parte -como corolario de ese primer aspecto- porque Inglaterra dota a su marina de una organización mas estructurada.

Una concepción global más geoestratégica

Utilizando la experiencia de sus pasados fracasos, el Almirantazgo británico tomó conciencia, en 1746, que para impedir las comunicaciones de España y Francia con sus posesiones en América, la escuadra principal debía estar basada no en las Antillas, sino en aguas europeas. Inglaterra llegaba así a la noción de un teatro principal de operaciones.

Esta concepción, aplicada desde 1747, permitió no solamente interceptar un gran número de expediciones francesas, sino que, sobre todo, permitió asfixiar el comercio que las islas antillanas mantenían con la metrópoli. Todos estos elementos tuvieron incidencia en la pérdida de Guadalupe y Martinica, puesto que los colonos se mostraron, por esto, cada vez menos dispuestos a defenderse.

Inglaterra supo cambiar la noción de bases de etapa por la de bases de avanzada, por lo que pudo, en parte, conquistar las principales plazas fuertes de España y de Francia en el ámbito del Caribe. De hecho, tanto en lo que se refiere al reclutamiento de tropas como en lo que tiene relación en la logística, los británicos recurrieron cada vez más, además de la metrópoli, a América del Norte.

Esta evolución comienza en 1740. Es así que más de 3600 hombres provenientes de este sector vinieron a reforzar los efectivos bajo el comando de Vernon. El propio duque de Newcastle recomienda con energía, tratarlos con toda benevolencia para incitarlos, en el futuro, a tomar parte en tales expediciones, incluso a instalarse sobre las tierras que se esperaba conquistar.

Asimismo, una buena parte de los víveres y del material necesario venía de las Trece Colonias. Por ello, Vernon no vacila en eximir a los buques provenientes de esas colonias del reclutamiento obligatorio de hombres para no desalentarlos en ese servicio.⁵

Durante la Guerra de los Siete Años, América del Norte, por su proximidad con las Antillas y las relaciones, esta vez permanentes, que mantiene con las bases de etapa en el ámbito del Caribe, se vuelve una verdadera base de avanzada, la base anterior indispensable para el triunfo de ese tipo de expediciones geoestratégicas. La participación creciente de Nueva Inglaterra tanto en hombres como víveres iba así, finalmente, permitir atenuar los problemas sobre la salud de las tripulaciones.

En efecto, los 14,000 soldados provenientes de América del Norte padecían mucho menos las dificultades del viaje que los hombres provenientes de Europa.

Además, el que los buques partieran de varios centros geográficos (América del Norte, Europa), disminuía la magnitud de los preparativos a efectuar y apresuraba directamente la partida. Esto debía permitir, esta vez, a las expediciones comandadas por Moore y Rodney, en 1759 y 1761, cumplir su misión antes de la llegada de la estación de las lluvias, factores éstos que no dejaban de tener consecuencias positivas sobre lo que nosotros estimamos que es el elemento determinante del triunfo o, a la inversa, del fracaso de cualquier expedición: la mortalidad o la simple enfermedad.

El abastecimiento de víveres a partir de Nueva Inglaterra tuvo igualmente efectos benéficos sobre la salud de los hombres que tomaban parte en estas expediciones. Efectivamente, la proximidad del continente norteamericano, unido al escalonamiento más regular y sobre todo más cercano de los convoyes (teniendo en cuenta la disminución de los riesgos -según el Almirantazgo- que corrían los buques nodrizas que aseguraban esos trayectos con relación a los que provenían de Europa), permitió el consumo de productos más frescos.

Por otra parte, es importante señalar que sin los hombres, los víveres y el material naval que permitió la expansión demográfica y económica de América, no hubiera sido posible pasar al ámbito caribeño. Es improbable que la metrópoli hubiera podido formar fuerzas cada vez mayores para hacerlas convergir hacia el centro de las operaciones. Es lo que muestra principalmente el estudio que hemos efectuado sobre la logística de los víveres.

Un mayor nivel de organización

Paralela y consecuentemente con el desarrollo de esta concepción global más geoestratégica, el Almirantazgo británico iba a dotar a la marina, progresivamente, de una organización muy estructurada. Esto sería el segundo factor que nos explica los triunfos obtenidos por Inglaterra al finalizar la Guerra de los Siete Años.

La gestión verdaderamente intercontinental que ese tipo de expediciones demandaba, modificó la organización del comando. La libertad de acción de los jefes de escuadra fue, efectivamente, singularmente limitada en provecho del Almirantazgo. Antes de 1759, en su mayor parte, los jefes de escuadra tenían la posibilidad de elegir sus objetivos. Pero las expediciones que Moore, Rodney y Pocock comandaron, en 1759, 1761 y 1762, respectivamente, debieron contar con un plan de campaña que atendiera hasta los más mínimos detalles.

Las funciones y las responsabilidades que incumbían al Ejército y a la Marina fueron igualmente claramente indicadas. Los tratados de Thomas Molyneux

5 B. McL. Ranft (editor), *The Vernon Papers (1739-1745)* (Londres, Navy Records Society, 1958), n°176.

(*Conjunct expeditions*, Londres, 1759) y de John Mac Intire (*A Military Treatise...*, Londres, 1763) testimonian muy bien tal evolución.

Así, el centralismo organizativo substituyó a la noción de comando integrado y pudo conciliar el dualismo de comando de las dos fuerzas. Las frecuentes desavenencias, que oponían a los principales responsables de una expedición y que tuvieron en numerosas ocasiones consecuencias trágicas en los resultados de las empresas, se volvieron por este hecho excepcionales.

La elección de las unidades era igualmente un aspecto a tener en cuenta para entender los triunfos finalmente obtenidos por Inglaterra.

También tuvo efectos positivos el importante aumento de la artillería de los buques elegidos para este tipo de expediciones y los esfuerzos, mucho más precoces que en Francia, para uniformizar las construcciones navales, como lo refleja el estudio de los “ship-lists”. Ello permitió, desde comienzos de la llamada guerra de “la oreja de Jenkins”, es decir de 1739, llegar a una cierta homogeneidad en el nivel de cada tipo de buque que componían las expediciones que nos interesan. Esto debía facilitar mucho la logística del material naval y las reparaciones en las islas.

Como consecuencia de esto -otro aspecto importante-, aún cuando siguieron estando expuestas a las condiciones climáticas particularmente difíciles de la zona considerada, las unidades fueron globalmente mucho más operativas que las enviadas durante las guerras precedentes.

Esta constatación procede igualmente de la estructura del casco, mucho más reducida en los buques ingleses que surcaban el Mar Caribe, a partir de 1740. El estudio de las relaciones eslora/manga nos aclara mucho al respecto. La relación media de 115 buques enviados a las Antillas durante las guerras de 1739-48 y la de los Siete Años, de los cuales poseemos estos datos, es de 3.5682. Esa cifra varía hasta 3.7789 para las 92 unidades empleadas durante las Guerras de la Liga de Ausburgo y de la Sucesión de España.

Esta evolución refleja una verdadera opción tecnológica. Inglaterra, a la inversa de lo que hemos encontrado para Francia, al elegir cascos menos estrechos, privilegiaba la robustez de las unidades en detrimento de su velocidad. De manera que los navíos ingleses durante las guerras de 1739-48 y de los Siete Años fueron más aptos a las largas estadias que debían efectuar en las islas consecutivamente con el dominio de la zona.

En esta zona del globo, en donde convenía proteger los cascos de la raíz de la

proliferación de los gusanos marinos, el desarrollo creciente del número de navíos doblados en el seno de la flota inglesa, aun antes que los Lores del Almirantazgo ordenaran, el 10 de septiembre de 1761, hacer doblar sistemáticamente todos los buques, tuvo la ventaja de extender la gama de buques que podían ser diligentemente enviados a las islas, aumentando la calidad de las unidades elegidas para este tipo de viaje.⁶

Otro aspecto del extraordinario nivel de organización que permitió a la marina británica sobrepasar las paradojas evocadas en nuestra primera parte fue el desarrollo de las señales.

Mantener la cohesión del cuerpo expedicionario permitió a las flotas atravesar por zonas peligrosas y ganar tiempo. El hecho que la poderosa expedición comandada por Pocock, en 1762, haya tomado para llegar a la Habana el “viejo canal de Bahama” contribuyó mucho en beneficiarlo con el efecto sorpresa. Este pasaje era considerado impracticable, siendo inconcebible para el comando español que una expedición, aun cuando no sea importante, pudiese llegar a la Habana sin pasar por el Cabo de Florida o por el Cabo San Antonio. La flota británica pudo aparecer entonces ante la ciudad sin que el más mínimo navío español hubiese dado la alerta.

El desarrollo de las señales permitió también proceder a desembarcos en un orden perfecto. Las barcasas eran agrupadas de tal manera que las tropas podían desembarcar en una posición cercana a la formación de combate. La marina inglesa pudo, de esta manera, aumentar cuantitativamente las tropas sin perjudicar su valor militar.

La utilización de barcasas a fondo chato, concebidas para este tipo de operación a comienzos de la Guerra de Siete Años, presentaba además la ventaja de permitir desembarcos más rápidos. Esta utilización minimizaba además los riesgos de ver la mosquetería mojada por una marcha forzada y prolongada en el agua.

El abastecimiento de las escuadras en las Antillas -problema al cual hemos consagrado nueve capítulos- tradujo mejor aún los progresos realizados por la Royal Navy durante el periodo elegido.

La expansión del Victualling Office, con conexiones en las islas, la concertación mucho más estrecha entre los comisarios de esta instancia y los

6 Christian Buchet, “Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l’espace caraïbe (1689-1763)”, *Revue Histoire, Economie et Société* (París, S.E.D.E.S., 1992), n° 2.

Lores del Almirantazgo durante la Guerra de los Siete Años, la multiplicación de los proveedores con los cuales el Victualling Office trabajaba, su especialización progresiva por productos o por zona, la presión constante que ejercían los comisarios para favorecer la competencia, son otros tantos elementos que explican el creciente papel jugado por Nueva Inglaterra, al que ya nos hemos referido, y el hecho que Inglaterra haya podido no solamente responder sino que también cubrir cada vez mejor, y a menores costos, las necesidades de unas fuerzas navales que no cesaban de aumentar en la zona del Caribe.

Debemos recordar igualmente, la mejor organización de la logística de los víveres, que permitió a la flota principal, el famoso “western squadron”, ser más operativo. La verdadera noria de buques, que bajo el impulso de Anson, a partir de abril de 1747, reabastecía esta flota con productos frescos (carnes y verduras), fue lo que permitió finalmente asegurar una vigilancia continua sobre los buques franceses que ganaban tierra. Retomada desde comienzos de la Guerra de Siete Años, esta disposición, así como el refuerzo de las unidades destinadas a esta misión, acabó por asfixiar al comercio francés, analizado en nuestra primera parte.

Frente a esta extraordinaria expansión de la marina inglesa, y a la determinación tan feroz como constante del gobierno británico de dominar la zona, la indecisión francesa fue evidente.

Indecisión de los sucesivos proveedores de la flota, que frecuentemente no tenían el menor problema por olvidar sus obligaciones contractuales en lo que referente al abastecimiento de las escuadras en las islas. Esto contribuía a limitar el tiempo de presencia de las expediciones en el ámbito del Caribe, así como las fuerzas que las componían.

Contribuyeron las vacilaciones de los jefes de escuadra que comandaban las dos más importantes flotas enviadas a las Antillas durante la Guerra de los Siete Años: Bompard y Blénac. Una política de espera perjudicial precipita las capitulaciones de Guadalupe y de Martinica.

Y, finalmente, dudas ministeriales: Berryer se había comprometido en una política de austeridad que acabó por aniquilar lo que quedaba de la Marina. Choiseul, que lo sucede en octubre de 1761, no se aseguró de concertar un plan militar con España. En las Antillas, la situación era crítica y la entrada española en la guerra coincidía con la llegada de Blénac; sin embargo, ninguna disposición fue tomada para realizar una acción conjunta.

Nada puede reflejar mejor este estado de ánimo que una anotación del ministro encontrada sobre una carta enviada por Bompard, en 1759: frente a la

frase que expresa los temores que Martinica caiga en manos enemigas, Berryer va hasta escribir “no me sería enojoso tal hecho”.

Francia, no hay que olvidar, es una potencia a la vez continental y marítima. Rodeada de tres frentes marítimos, la metrópoli debió, durante el las cinco guerras estudiadas, mantener un poderoso ejército comprometido en difíciles operaciones territoriales. Había que esperar la Guerra de la independencia norteamericana para que Francia, gracias la diplomacia de Vergennes, pueda empeñarse en una guerra marítima sin guerra continental, en la cual, como consecuencia, los créditos destinados a la Marina pudieron por la primera vez, sobrepasar los créditos del Ejército.

Seguramente seríamos injustos si no tuviéramos en cuenta tal parámetro al analizar la obra de nuestros grandes hombres del estado. La Marina es un arma que cuesta caro, y que cuando comprometían acción lo debían hacer con infinita prudencia. Pues, también hay que reconocer, que la zona del Caribe no siempre fue un espacio prioritario. Los proyectos de “descender” en Inglaterra y las operaciones llevadas a cabo en América del Norte explican el hecho que Francia, esencialmente, haya limitado su acción desde la Guerra de la Liga de Ausburgo a las acciones defensivas.

Así pues, después que Francia hubo suplantando a las Provincias Unidas en el Caribe, al finalizar la Guerra de Holanda -esencialmente porque esta potencia no disponía de una base suficientemente armada y provista en hombres-.⁷ Inglaterra supo cambiar la noción de base etapa por la de base de avanzada, al apoyarse cada vez más en Nueva Inglaterra y, como corolario de este primer aspecto, dotar a la Marina de una administración sumamente técnica y de calidad, logrando finalmente, durante la Guerra de los Siete Años, dentro de un mismo sistema tecnológico, paralizar el comercio de sus enemigos en el Caribe y apoderarse de los principales sitios que constituían su sistema de defensa.

Con el tratado de París, Francia recobró sus principales posesiones antillanas mientras que La Habana fue devuelta a España. El espacio azucarero, pese a las casi setenta y cuatro expediciones analizadas, permanecerá sumamente estable entre 1678 y 1763. Los ricos colonos ingleses, que formaban un grupo muy influyente, el famoso “West Indies Interest”, temiendo que estas conquistas compitan con sus plantaciones, solicitan ellos mismos para que sean devueltas a España y Francia. ¿No se habían opuesto en 1746, por las mismas razones, a las operaciones que el almirante Townshend quería llevar a cabo contra Santa Lucía?

⁷ Buchet (1991), cap. II.

Lo esencial para Inglaterra parece haber sido no la dominación territorial de las posesiones francesas y aun menos del imperio español, muy poblado y poderosamente administrado, sino el romper todo el comercio colonial exclusivo, y a través de un rodeo del comercio recoger una parte cada vez mayor de los beneficios obtenidos en esta región.

En compensación del abandono de sus conquistas antillanas, además de la obtención de nuevos privilegios económicos, Inglaterra, hay que recordarlo, iba a reforzar sobre todo sus posesiones en las Indias Orientales y en América del Norte.

Por otro lado, podríamos pensar que el creciente compromiso de las tropas provenientes de las Trece Colonias en el ámbito caribeño, con las grandes pérdidas sufridas, explicaría en parte, ironía de la suerte, los primeros triunfos de los movimientos de emancipación norteamericanos.

El observatorio astronómico de Lima

Eduardo Dargent Chamot*

La observación de los astros es en el Perú tan antigua como sus culturas, y ya en Chavín, 800 años a.C. los sacerdotes mantenían en constante observación a las Pléyades, que ellos llamaron “Choque Chinchay” o Puma del norte. La adoración de los astros entre los antiguos peruanos, en especial al Sol y a la Luna a los cuales los Incas llamaron Inti y Quilla, y que al igual que en otros lugares del mundo constituyeron la pareja mítica, ha dejado en todo el territorio centro andino recuerdos que aunque mudos, nos hablan de la presencia constante que el cosmos tuvo en nuestros antepasados aborígenes. Baste una ojeada a algunos de los más conocidos monumentos como son la Puerta del Sol en Tiwanaco, a orillas del lago Titicaca, las enigmáticas líneas de Nazca, a todas luces relacionadas con los movimientos de las estrellas y planetas, o el llamado Reloj Solar de Machupicchu, para afirmarnos en nuestra convicción.

Al momento de la conquista española del Perú, tanto entre americanos como europeos la ciencia y la magia estaban unidos al punto de hacerse difícil separar lo uno de lo otro. No debe por tanto sorprendernos que con los conquistadores llegaran estrelleros que estudiaban el cielo antes de emprender acciones que pudiesen ser arriesgadas. Recordemos si no al último caudillo de las Guerras Civiles, Francisco Hernández Girón quien a las puertas de Lima en marzo de 1554, y con buenas posibilidades de imponerse a la Audiencia de Lima que entonces gobernaba en espera de virrey, decidió abandonar el real que había establecido en la antigua Pachacamac. Los motivos de Girón, y que a corto plazo les costaron la vida, fueron los malos augurios dados por sus estrelleros. El Dr. del Busto dice al respecto:

En extremo supersticioso había venido de la sierra rodeado de astrólogos y nigrománticos, una saludadora morisca y un clérigo adivinador.¹

* El autor es profesor de la Universidad de Lima. El presente trabajo fue expuesto en

No queriendo cansar con antecedentes sin valor científico nos trasladaremos a la segunda mitad del siglo XVII para apreciar las actividades en el aspecto astronómico en el virreinato peruano. En 1630 se establece el cosmografiato en el Perú nombrándose primero en el cargo a Francisco de Quiroz. Sabemos que este primer cosmógrafo del Perú publicó un *Tratado de navegación con tablas de declinación del sol*. Tanto de Quiroz como de su sucesor Diego de León es muy poco lo que se sabe, al punto que muchos han pensado que el cosmografiato se inició con Francisco Ruiz Lozano quien en realidad sucedió a Diego de León en 1662. Los quince años que duró la dirección de Ruiz Lozano son los que en verdad inician los estudios científicos modernos en el país. Entre la obra de este cosmógrafo se encuentra un *Derrotero general de la Mar del Sur* que contenía tablas de declinación del sol y de las estrellas de primera magnitud, publicó “Lunarios” con importante información astronómica dirigida especialmente a los navegantes, pero tal vez su obra cumbre en el tema que nos ocupa fue *El tratado de Cometas, observación y juicio del que se vio en esta Ciudad de los Reyes, y generalmente en todo el mundo, por los finales del año 1664 y principios de 1665*. Este Tratado de Cometas fue publicado en Lima en 1665 y tiene el mérito de ser el primer trabajo astronómico salido de una imprenta en la América Meridional. A la muerte de Ruiz Lozano lo sucedió en el cargo de Cosmógrafo Mayor del Reino el flamenco Juan Ramón Coninck, natural de Malinas y primer profesor de la cátedra de matemáticas de la Universidad de San Marcos en Lima. Coninck tuvo una larga actividad en el virreinato desde su arribo en 164. fecha en la que, según sus propias palabras llegó a nuestras costas acompañado de varios frailes belgas e italianos. Al hacerse cargo del cosmografiato comenzó a publicar una serie de anuarios que continuó hasta su fallecimiento. No fueron sin embargo los anuarios lo que dio fama al sabio, sino su celo compartido por igual a la enseñanza y a la investigación científica. El malinés mantenía activo contacto epistolar con los astrónomos de su tiempo, entre ellos con Lahire, del observatorio de París y con el padre Atanasio Kircher, a quien en una carta remitida desde Juli, a las orillas del Lago Titicaca, el 20 de julio de 1653 le describe en detalle el paso de un cometa:

Apareció el 15 (de diciembre de 1652) y desapareció el último día del mes. Nació al parecer en la constelación de Argos, pues en los primeros días no

*me fue dado observarlo, pero el día 20 lo vi en la proximidad de la estrella que está a los pies de Orión, luego hacia el escudo de esta constelación, luego cerca del ojo de Tauro y desvióse hacia las pléyades, y distando tan solo un pie geométrico de ellas, se dirigió al norte entre el pie de Medusa y la cabeza de Perseo, desapareciendo en la proximidad de Casiopea.*²

Al fallecer Coninck en 1709 fue sucedido en la cátedra y en el cosmografiato por el limeño Pedro de Peralta y Barnuevo quien en el campo científico publicó entre otras sus “Observaciones Astronómicas” en 1717 y los “Conocimientos de los tiempos” entre 1711 y 1743. Sus observaciones astronómicas, aunque superadas, eran aún consideradas válidas a la llegada de Malaspina al Perú.

Sucedió a Peralta y Barnuevo como Cosmógrafo Mayor y catedrático de matemáticas en la universidad el científico francés Luis Godín, director del observatorio de París y organizador de las dos expediciones que desde Finlandia y el Ecuador emprendieron la tarea de resolver la medición de la tierra. Godín viajó en 1736 con La Condamine y Bourger a dirigir personalmente el proyecto y se quedó unos años en Quito. En 1744 vino a Lima y fue nombrado catedrático de matemáticas y Cosmógrafo Mayor del Reino, cargos que ocupó hasta su regreso a Europa en 1749 para encargarse de la dirección del Observatorio de San Fernando cargo que mantuvo hasta su muerte ocurrida en 1760. Al vacar el puesto de cosmógrafo y la cátedra, se nombró al jesuita checo Juan Reher a quien se había traído en 1747 de las misiones de Moxos, donde cumplía labor evangelizadora, para que asistiese en la reconstrucción de la capital destruida el año anterior por un feroz terremoto. El siguiente Cosmógrafo fue el aragonés Cosme Bueno, de quien diremos más al abordar el tema de este trabajo.

En el Archivo Histórico de la Municipalidad de Lima se ha ubicado un valioso documento que nos da luces sobre la propuesta de Alessandro Malaspina sobre la instalación de un Observatorio Astronómico y las causas que frustraron su establecimiento. A lo largo de sus folios vamos descubriendo las inquietudes, inconvenientes e intereses que entraron en juego durante el proceso.

De acuerdo a la carta de Malaspina al virrey, el asunto que nos ocupa se inició un día como hoy, 24 de setiembre hace exactamente doscientos años atrás.

Mulazzo.

1 José Antonio del Busto Duthurburu, *Historia General del Perú: Descubrimiento y Conquista*, p.343, Lima 343.

2 Rubén Vargas Ugarte, “Oro Viejo: Epistolario Retrospectivo”, *Mercurio Peruano*. vol XXXI N° 277 p.142. Lima 1950.

Efectivamente, el 24 de setiembre de 1793 el ilustrado virrey del Perú Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos solicitó a Malaspina se “extendiese con ideas sobre el útil proyecto del establecimiento de un observatorio astronómico” cercano a Lima, a la cual da respuesta el navegante desde La Magdalena cuatro días después, el 28 de setiembre, adjuntando el informe detallado emitido el día anterior por los astrónomos Juan de la Concha y Ciriaco Zevallos. La nota de Malaspina a Gil de Taboada indica que también pidió informes al “Pintor arquitecto don Fernando Brambila”, pero no existe ningún documento del mencionado artista en el expediente.

El informe de los astrónomos define en su primer párrafo claramente cuales deben ser los objetivos del observatorio, según ellos:

*El observatorio astronómico que intenta establecer en las inmediaciones de Lima, deve en nuestro entender, tener por objeto, 3 partes esenciales, de las muchas que abraza la astronomía, y para que estas sean útiles a los progresos sólidos de la ciencia en sí, y a las ventajas de la monarquía, deben abandonarse todas las demás con un constancia superior a todos los incentivos de un noble orden científico, del deseo natural de la variedad.*³

Los tres aspectos esenciales en los que debía concentrarse la actividad del observatorio según la recomendación de los astrónomos eran:

- 1 Una exacta determinación de la latitud y longitud del observatorio;
- 2 Un catálogo exacto de las estrellas correspondientes a el hemisferio (natural o austral);
- 3 La instrucción practica de los métodos más sencillos para el adelantamiento de la geografía interior de la América.

Los antecedentes sobre el observatorio de Lima los podemos encontrar en la primera visita de la expedición al Perú, pues como bien ha anotado el Dr. Manfredi, Malaspina quedó tan impresionado con los conocimientos e interés del padre Francisco Romero Matheos que le encargó ocuparse sistemáticamente de seguir las condiciones meteorológicas del país y trasmitirlas a Cadiz para su análisis.⁴

En el expediente de la Municipalidad de Lima encontramos una carta de

Romero fechada el 12 de noviembre de 1790 en la que informa que a la llegada de la “expedición de corbetas” el se asoció a ella para ilustrarse y perfeccionarse en aquellos conocimientos que siempre habían sido de su interés: matemáticas y astronomía, y contribuir así al cumplimiento de las metas de Malaspina.

Luego de la introducción explica el religioso que también se desempeñó en los aspectos que se le encargaron que:

el nominado comandante (Malaspina) lo conceptuó digno de auxiliar a la comisión en este Reino y demás operaciones (que) en lo subsecivo puede presentar este país al beneficio de su citada expedición.

El propio cosmógrafo mayor, Cosme Bueno se ocupó de informar al Virrey sobre la situación, especificando los méritos sobrados del padre Romero y explicando que éste había concurrido a la chacra de la Magdalena donde se encontraban los oficiales que llegaron aquí en las corbetas de Su Majestad, y que el Comandante Alexandro Malaspina:

En vista de su aplicación (y) del grande aprovechamiento con que lo trabajan le ha dejado encargado varios asuntos de observaciones, para que las comunique al Observatorio de las Guardas Marinas de Cadiz como consta del diario adjunto, que le dexo el dicho señor y relativas a la Geografía y Hidrografía , que entiendo ejecutaría con acierto...

El diario mencionado por Cosme Bueno, titulado *Plano y Diario Meteorológico Americano* es una lista de indicaciones sobre los cuidados que se deben tener al hacer las mediciones de tal manera que se obtengan los resultados correctos. Consciente Malaspina de que los instrumentos necesarios que deben enviarse desde la Isla de León, en Cadiz, van a demorar, considera que se deben iniciar a partir del primer día del año 1791 de la mejor manera posible con lo que se cuente a mano. Son cinco las recomendaciones: La primera es relativa a la observación del termómetro, el barómetro y el higómetro. La segunda indica que debe anotarse las horas en que se producen los vientos, llamándolos con las voces de “calmoso, flojo, fuerte y uracanado”. Sigue la recomendación sobre la medición del volumen de lluvias, especificando como deben ser los recipientes y las divisiones en pulgadas y decímetros de Burgos. La cuarta recuerda las anotaciones que deben hacerse sobre los día y horas de las fases de la luna. Terminan las recomendaciones con la relativa a todos los demás meteoros, desde días claros hasta temblores, pasando por granizos y tempestades, los cuales deben ser observados y anotados en detalle.

Al final del *Plano y Diario* se encuentra una lista de los instrumentos

³ Información de Zevallos y de la Concha fechado en Lima el 27 de setiembre de 1793.

⁴ Dario Manfredi, Conferencia: Estancias de Malaspina en El Callao y sus relaciones peruanas. El Callao, 1992.

que deben remitirse desde Europa y que son:

- 4 Termómetros en grados Fahrenheit con tubos de repuesto,
- 2 Barómetros grandes con muchos tubos de repuesto,
- 2 Higómetros;
- 2 aujas exactas con una pimila inalterable.

El padre Francisco Romero era definitivamente un acucioso científico dedicado de lleno a la astronomía como lo demuestra su actividad desde poco después de finalizada la primera visita de Malaspina y continuada aún tras la partida definitiva del navegante. Efectivamente, Romero era miembro de la Sociedad Académica de Amantes del País fundada en Lima en 1790 y sus “Observaciones Meteorológicas” y “Tablas Astronómicas” estuvieron presentes en El Mercurio Peruano (1791-1794) los dos primeros años con el seudónimo Hyparco y a partir de 1793 con su nombre propio.

En las “Observaciones” anotaba cada día los grados Reaumur y Fahrenheit, indicando detalles breves como “lluvia gorda” o “garúa” y en otros casos explicaciones más amplias como:

El ocho de febrero (de 1791) a las siete de la noche hubo un temblor con dos remesones algo fuertes: Entre el uno y el otro mediaría un minuto: traxo bastante ruido y su dirección fue N.E. S.O. próximamente la misma que han tenido todos aquellos temblores, que han causado considerables ruinas en esta Capital.⁵

La “Tabla Astronómica” por su parte cubría en forma anticipada los días del mes indicando su correspondencia al día lunar, las hora de salida y puesta de ese astro así como el tiempo medio al medio día verdadero. Interesado en determinar la longitud, publicó en el Mercurio del 19 de junio de 1794 las indicaciones detalladas que debía seguir todo “hombre de zelo y prolixidad que quiera sujetarse en el eclipse de Luna del once de agosto venidero” a fin de que pudiese informar al secretario de la sociedad los resultados obtenidos.⁶

En el informe de Gutierrez de la Concha y Francisco Zevallos abordan la importancia de la determinación de la longitud de Lima, problema que según el mismo documento se había estado estudiando desde principios del siglo con bastante excito desde que el padre Louis Feuillée (1660-1732) introdujo en el

virreinato el método desarrollado por Juan Doménico Cassini (1625-1712) basado en los movimientos de los satélites de Júpiter. También mencionan al francés Alejandro Durand, a Pedro Peralta, así como a los científicos de la expedición de La Condamine, los científicos Jorge Juan y Antonio Ulloa.

Feuillée llegó a Lima el 11 de abril de 1708 y aunque hizo mediciones barométricas y determinó en 127 metros su altura sobre el nivel del mar, no pudo observar los satélites de Júpiter en forma adecuada durante los más de siete meses que permaneció en nuestra ciudad por estar el cielo constantemente encapotado durante el invierno. Encontró afortunadamente Feuillée al médico francés afincado en la capital Alejandro Durand, a quien enseñó el método de Cassini con tanto excito que en los primeros meses de 1710, a las pocas semanas de la partida de Feuillée, pudo hacer observaciones valederas del primer satélite de Júpiter, las cuales le permitieron determinar la longitud de Lima en 79°9'80" al oeste de París.

Don Pedro Peralta y Barnuevo(1664-1743) observó algunos eclipses y remitió los informes a la Academia de Ciencias de París por lo cual recibió elogios de Lahire, quien se sorprendió de los logros conseguidos sin contar con instrumentos adecuados. El Dr. Manuel Moreyra en su trabajo sobre Peralta no informa que;

El 26 de mayo de 1717, volvió Peralta a observar otro eclipse de Luna sobre cuyos datos enviados a la Academia de París los astrónomos Lahire y Cassini (hijo) que habían visto el mismo fenómeno en la capital de Francia, determinaron para Lima una longitud de 5 horas 18 minutos y 22 segundos, resultado este que tan solo difiere del de Humbolt en 32 segundos. Por último el 22 de abril de 1725, retornó Peralta a utilizar otro eclipse, visible en nuestra capital pero no en Europa, mas calculado por Oltmanns, valido de las tablas de Burg y Zach, dio por término medio de doce determinaciones, una longitud aún más aproximada que la calculada por Alejandro von Humbolt.⁷

Por su parte Juan y Ulloa, mencionados también en la carta del 27 de setiembre de 1793, estuvieron en Lima en tres oportunidades entre noviembre de 1740 y octubre de 1744 y de sus mediciones determinaron una longitud de 79°20'50".

5 Mercurio Peruano. N. 18. 3 de marzo de 1791. fol. 166.

6 Mercurio Peruano . N.361 fol. 119. 19 de junio de 1794.

7 Manuel Moreyra Paz Soldán, “Peralta Astrónomo”, *Revista Histórica* Tomo XIX Lima, 1966, p.112.

Valbanera: viaje a la eternidad

Juan Carlos Díaz Lorenzo*

El 24 de junio de 1919, en el periódico tinerfeño *La Prensa* se insertaba el siguiente anuncio:

El moderno y rápido vapor de dos hélices y ocho mil toneladas Valbanera, pasará por este puerto con destino a los de Santiago de Cuba y Habana en la primera quincena de julio próximo, admitiendo pasajeros y carga, debiendo dirigirse las solicitudes de hueco con la oportunidad debida, al agente de la Compañía en esta plaza.

El 10 de agosto de 1919, el *Valbanera* salió de Barcelona y en la noche del día 18, procedente de Las Palmas, fondeó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife con 573 pasajeros en tránsito. En aguas de la bahía tinerfeña repostó carbón, agua y víveres, y fue despachado para Santa Cruz de La Palma, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba y La Habana y, de nuevo en la mar, hasta el 20 de setiembre siguiente no volvió a escribirse su nombre en la prensa de Canarias y gaditana. En esta fecha el periódico tinerfeño *La Prensa* publicaba en su tercera página el siguiente telegrama: “Dicen de Cádiz que circulan allí rumores de haber naufragado el vapor *Valbanera* en la travesía de Puerto Rico a La Habana. Espéranse con ansiedad noticias de los ocurrido.”

El rumor se confirmó al día siguiente cuando desde Madrid nuevos telegramas agregaban que se desconocía el paradero del trasatlántico que, con todo fundamento, se temía hubiese sido sorprendido por un temporal en el Golfo de México.

Y vino desde La Habana la dolorosa confirmación de la triste noticia, cuando en la sede de la naviera, en Cádiz, se recibió una comunicación del Gobierno anunciando que habían regresado los cañoneros *Cuba* y *Patria*, que, conjuntamente

* El autor es periodista, a cargo de la sección marítima del periódico *Diario de Avisos*, de Canarias, y coordinador de *Thalassa* en dicho archipiélago.

con un destructor americano habían realizado sin resultado alguno un amplio reconocimiento en la zona comprendida entre las islas Tortuga y los cayos de Las Bahamas.

Comenzó a tomar fuerza el presentimiento de una tragedia.

La Prensa advertía que sólo de Tenerife había a bordo unos doscientos emigrantes, mientras que otros trescientos procedían de las restantes islas del Archipiélago. Y terminaba con palabras de esperanza para los angustiados familiares: “Hacemos votos porque noticias tan adversas no se confirmen y renazca la tranquilidad en los hogares, hoy consternados ante el temor de una inmensa y terrible desgracia para todos.”

Hubo, no obstante, un atisbo de esperanza cuando el 22 de septiembre un telegrama procedente de La Habana desmentía la desaparición del *Valbanera*. Pero antes de cerrar la edición, *La Prensa* añadía que desde Londres se confirmaba la pérdida y que a unas trescientas millas de Cayo Hueso un grupo de buzos habían localizado al *Valbanera*, añadiendo lacónicamente: “No hay vestigio de sus cuatrocientos pasajeros.”

España entera se conmovió y en el Archipiélago Canario surgió de inmediato la patética duda: ¿Cuántos pasajeros desembarcaron en Santiago de Cuba y cuántos continuaron viaje hacia La Habana?

Cuando el *Valbanera* hizo escala en Las Palmas ya llevaba a bordo 573 pasajeros. Allí embarcó otros 251, de los cuales 169 se dirigían a La Habana y los 82 restantes a Santiago de Cuba.

En Santa Cruz de Tenerife embarcaron 212 y en Santa Cruz de La Palma otros 106. Sumando una tripulación de 94 hombres, el trasatlántico llegó a San Juan de Puerto Rico con 1.236 personas a bordo, continuando viaje hacia Santiago de Cuba. Pero surgía de nuevo el interrogante: ¿Cuántos desembarcaron y cuántos siguieron viaje? Aún quedaba esperanza entre los familiares, pues todo estaba supeditado a la escala del *Valbanera* en Santiago de Cuba. Entre tanto, en Canarias, ante la gravedad del suceso se organizaron funciones benéficas y una suscripción popular que, apenas apuntaba la idea, encabezó Mr. Stiles, cónsul de EE.UU. en Santa Cruz de Tenerife.

El *Diario de Las Palmas*, en su edición del 20 de septiembre de 1919, en su sección “Última hora” y con el título “¿El vapor *Valbanera* perdido?”, ofrecía un estremecedor comunicado de la agencia Almodovar en los siguientes términos:

Madrid, 20, 11.30 (Urgente) De Cádiz comunican que allí circulan insistentes

rumores de que el vapor Valbanera de la compañía Pinillos naufragó en la travesía de Puerto Rico a La Habana. La ansiedad es muy grande por conocer noticias.

Se recuerda que el Valbanera no llevaba en este viaje ni al capitán ni al médico que llevaba cuando trajo en julio pasado los enfermos de gripe. Hacemos votos porque no se confirme la fatal noticia.

Si la prensa de la España peninsular dedicó extraordinaria atención a la tragedia, en el Archipiélago Canario fue un suceso de excepción durante meses. Las noticias, tardías, además de breves y a veces contradictorias, y en consecuencia desconcertantes, aumentaban la tristeza de quienes aguardaban con desesperación.

El lunes día 22, *Diario de Las Palmas* facilitaba nuevos datos en una noticia titulada “La pérdida del *Valbanera*”:

Desgraciadamente es un hecho ya confirmado el naufragio del vapor español Valbanera, de la Compañía de Pinillos. En nuestro número del sábado último publicábamos un despacho de la agencia Almodovar en el cual se nos expresaba que desde Cádiz telegrafiaban que dicho buque había naufragado en la travesía de Puerto Rico a La Habana.

La noticia se daba como rumor. Más tarde, otros despachos añadían que el buque llegó a Santiago de Cuba, donde hizo operaciones, que desde allí zarpó para La Habana y que el naufragio ocurrió entre Santiago y la capital de Cuba.

Ignoramos aún el número de personas desembarcadas en Santiago de Cuba y la cifra de los ahogados, que, por desgracia, debe ser muy grave, la mayoría hijos de Canarias. Como adelantábamos en nuestra edición del sábado el Valbanera llegó a Las Palmas procedente de Cádiz el 18 de agosto y ese mismo día zarpó para Santa Cruz de Tenerife, La Palma, Puerto Rico y Cuba.

El vapor traía 342 pasajeros en tránsito, dejó aquí 16 y tomó 251. Llevaba 94 tripulantes”.

Seguramente en Santa Cruz de Tenerife y en La Palma hubo de tomar más de trescientos pasajeros. De modo que puede afirmarse que de Canaria llevaba unos seiscientos, aproximadamente. De los embarcados en Las Palmas, 79 tomaron pasaje para Santiago de Cuba y 172 para La Habana. Entre estos últimos se encontraba la joven señora doña Paula Zumalave con cuatro pequeños hijos, que iba a reunirse en La Habana con su esposo, don Rafael Pérez Hernández.

De los pasajeros embarcados en nuestro puerto, 50 eran naturales de Lanzarote. Aquí quedaron en tierra unos 100 pasajeros cerca de 200 en Tenerife y La Palma, porque la Compañía, al salir el Valbanera de Cádiz, telegrafió limitando el número que había de admitirse. De modo que, de haber embarcado esos trescientos más, la catástrofe hubiera sido mucho mayor. Se nos informa que algunos de los pasajeros que aquí se despacharon para La Habana desembarcarían en Santiago de Cuba por haber solicitado a última hora etiquetas para baúles con la última dirección.

“Escrito lo anterior, damos cuenta seguidamente de que el consignatario en Las Palmas de la Compañía de Pinillos ha recibido el siguiente telegrama: ‘Bordes (urgente). Cádiz 22. Valbanera naufragó entre Santiago de Cuba y La Habana. Pinillos.

Ramón Martín Cordero, capitán del Valbanera, tenía 34 años y pertenecía a una antigua familia gaditana de expertos marinos.

Llevaba ocho años de capitán en la flota de Pinillos, Izquierdo y Compañía, y hasta entonces había ostentado el mando de los buques Miguel M. de Pinillos y Balmes y pasó al Valbanera a raíz de los incidentes que se produjeron cuando dos meses antes de la catástrofe arribó a Las Palmas con un elevado número de enfermos de gripe a bordo. Se desmentía así el criterio muy extendido por entonces de que el capitán del Valbanera era un inexperto en los viajes a Cuba.

La Prensa, de Tenerife, hizo eco de una entrevista con la viuda del capitán Martín Cordero, que había ido de Cádiz a Canarias en el último viaje del Valbanera para pasar una temporada con unos familiares.

Hemos tenido ocasión de hablar con la señora esposa del capitán del Valbanera, doña Mercedes Polanco y Cano, que se halla en esta capital desde que el buque hizo aquí su escala. La referida señora a venido con el objeto de pasar aquí una temporada en unión de su familia, pues es nieta del que fue miembro del Colegio de Abogados, don José Cano Torres, de cuya hija mayor nació en Filipinas en ocasión de que su señor padre desempeñaba allí sus funciones de juez.

Doña Mercedes lleva dos años de casada, habiendo venido desde Cuba, donde a la sazón residía, para contraer matrimonio en Barcelona. De su unión con don Ramón Martín Cordero ha nacido una niña que cuenta en la actualidad tres meses de edad, que también se halla en compañía de su madre en esta capital. Su esposo hizo viaje por primera vez en el buque naufragó y con él embarcó el médico que viajaba por primera vez en su vida.

Según nos informó la señora esposa del capitán, las últimas noticias que ha recibido relativas al naufragio son dos telegramas: uno firmado por la familia de su amistad en Barcelona, expresándole su pésame, y otro en el que se le dice que embarque inmediatamente para Cádiz, donde le aguarda su señora madre política. Se le dice además que precisa su presencia con el objeto de abrir el testamento de su esposo, en el que dispone el destino que se ha de dar a sus bienes, consistentes en varias casas y fincas en Barcelona. También recibió una carta de su esposo fechada en Santa Cruz de La Palma, en la que le decía, entre otras cosas, que, caso de no perder la vida en este primer viaje, a la vuelta tendría el placer de que su hija le tirase de la americana. Le pidió en esta carta el retrato de la nena para que se lo enviase a La Habana.

No parece sino que mi marido tenía el presentimiento de que iba a ocurrir una desgracia’, comentó la viuda del capitán Martín Cordero.

No obstante, muéstrase esperanzada, rechazando la idea de que su esposo hubiese perecido en la catástrofe. Se trata de una señora sumamente joven y de una belleza extraordinaria. Mientras conversó con nosotros dio muestra de gran serenidad y presencia de ánimo. Ojalá su confianza pueda ser plenamente confirmada.

Los hechos, tristemente, se encargarían de demostrar lo contrario.

A medida que iban transcurriendo los días se fueron conociendo, aunque muy distanciados unos de otros, más detalles sobre la tragedia y nombres y más nombres. Desde luego, la tripulación se sabía con certeza que había desaparecido en su totalidad y el interrogante iba poco a poco aclarando identidades.

En la noche del 26 de septiembre, el alcalde de la capital tinerfeña, Esteban Mandillo Tejera, recibió un telegrama procedente de Barcelona con el siguiente texto:

Radiogramas publicados periódicos sobre llegada naufragos a La Habana desgraciadamente carecen de fundamento. Algunos pasajeros destinados a La Habana desembarcaron en Santiago de Cuba. Para detalles preguntar gerencia de Pinillos en Cádiz. Rómulo Bosh.

El 28 de septiembre arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el trasatlántico Barcelona -también de la flota de Pinillos-, procedente de La Habana. Hubo expectación, pero el capitán y oficiales sabían lo que habían captado por la telegrafía. Lo que sí se sabía con certeza era que el Valbanera había desaparecido.

Al día siguiente se recibió en la capital tinerfeña el primer telegrama de los desembarcados en Santiago. Venía firmado por José Ramos, Zoilo Zamorano, José Gonzales y Manuel Ledesma y, fechado en Ciego de Avila, estaba dirigido a Cristóbal Ramos, en Valle de Guerra.¹

El 19 de septiembre, el cazasubmarinos norteamericano 203 divisó a unas cinco millas al este del bajo de Rebecca, el palo trinquete de un barco y dos pescantes de botes salvavidas, que sobresalían del agua en el límite occidental del bajo. En el diario de navegación del buque, que se conserva en el Archivo Nacional de los Estados Unidos, puede leerse la siguiente anotación: “19 de septiembre. Nos topamos con un naufragio. Buceamos hacia lo que parece la proa y el buque resulta ser el desaparecido vapor español de pasajeros *Valbanera*”.

La noticia, de inmediato, surcó las líneas del telégrafo. En el Lloyd's del día 20 puede leerse el siguiente párrafo:

Key West. 20 de septiembre. Buceadores han encontrado el casco de un buque que se cree es el vapor español Valbanera que había desaparecido durante el huracán del Golfo de hace diez días. Los buzos han informado que el nombre Valbanera es perfectamente visible. No hay rastro de los trescientos pasajeros. Nada se ha sabido del Valbanera desde que apareció frente al Castillo del Morro en La Habana el 9 de septiembre y puso rumbo a altamar para capear el temporal. El suboficial Roberts de la U.S. Navy vio perfectamente el nombre Valbanera en el casco de un buque que yace en el Bajo de Rebecca. El suboficial Roberts no vio cadáveres.

El cazasubmarinos 203 regresó al escenario del naufragio el día 21, llevando a bordo al almirante Dickers, uno de los jefes de la estación naval norteamericana de Key West. En el diario de navegación se hizo el siguiente asiento: “Llegamos a Half Moon Shoal a la 5,00. Arriamos un bote para que el contralmirante Dicker pueda inspeccionar los restos del *Valbanera*.”

Ese mismo día, después de la inspección de los restos, se hizo un informe cuyo resumen es teleografiado por el comandante del VII Distrito Naval al Departamento de Marina en Washington.

El texto dice:

Key West Flo 2:44 AM Sept. 21, 1919. Secnav Opnav Washington. El pecio en el bajo de la media luna situado a 6,4 millas al 94° verdadero del Bajo de

Rebecca ha sido identificado en este día sin ningún género de dudas como el vapor español Valbanera de la compañía Pinillos El casco está bajo el agua con el extremo de babor de la cubierta de botes sobre la superficie del agua Los pescantes indican que no se hizo ningún esfuerzo para arriar los botes salvavidas El pecio está orientado hacia el Oeste a una profundidad de tres o cuatro brazas Excepto una cabeza no han sido vistos restos humanos o restos flotando del naufragio durante los días que los cazasubmarinos han pasado cerca de la zona Los registros de radio indican que a las 11,15 pm del día 12 el Valbanera telegrafió y preguntó si había algo para él Nuestra estación fue incapaz de captar sus señales diez minutos después No hubo respuesta El comandante de un cazasubmarinos ha declarado que vio el naufragio aproximadamente a las 23 pm del mismo día Parece probable que el buque naufragase durante el huracán de la noche del nueve al diez por lo que los registros de radio son contradictorios y todo rastro del buque desapareció antes del día 12. Comandante del VII Distrito Naval 6'00 AM.²

Confirmada la situación del pecio del *Valbanera*, mientras tanto iban arribando barcos que habían sido sorprendidos por el mismo ciclón que el *Valbanera*. La corbeta J.C. Llusá, de la matrícula de Barcelona, arribó a La Habana con el aparejo destrozado y con otras averías en el casco y a la espera de más noticias, el 10 de octubre de 1919 se celebraron en la iglesia de Nuestra Señora de la Concepción, en Santa Cruz de Tenerife, solemnes funerales por las víctimas del siniestro.

Mientras tanto, la naviera Pinillos Izquierdo Compañía, dio a conocer en Barcelona un extenso comunicado sobre la seguridad que el buque siniestrado ofrecía y, al mismo tiempo, lo que se presumía había sido la causa del siniestro.

Supónese -decía el comunicado- que si bien las condiciones marinerías del Valbanera eran más que suficientes para resistir una tromba, podría ser muy bien una avería en las máquinas o timón, lo que hubiese dejado sin gobierno en medio del temporal y que un golpe de mar le hubiese destruido la instalación de telegrafía sin hilos impidiendo pedir socorro ni dar cuenta de la situación comprometida, yendo a chocar contra uno de los numerosos arrecifes que existen en aquellos mares.

Se da por verosímil esta suposición puesto que en esta época del año suelen desarrollarse en el Mar de las Antillas fuertes ciclones que pone en grave

¹ Juan Carlos Díaz Lorenzo, *Naviera Pinillos (1840-1990) 150 años de historia marinera*. (Santa Cruz de Tenerife, Naviera Pinillos, 1990).

² Fernando García Echegoen, *Naufragios - Crónicas del mar la muerte*, (Málaga, 1993).

aprieto a las embarcaciones más sólidas.

Los pasajeros del trasatlántico *Montevideo*, atracado en el puerto de La Habana durante el ciclón, tras su arribada a Nueva York, afirmaron que en la noche del 9 de septiembre se había oído el bramido de la sirena de un vapor a la entrada del puerto. Se divisaron con dificultad unas luces, pero, según ellos, todo hacía suponer que se trataba del *Valbanera*, ya que por entonces no se esperaba la llegada de ningún otro buque al puerto habanero. El práctico no pudo salir a su encuentro y por morse se le comunicó que el puerto estaba cerrado y, al mismo tiempo, se le recomendaba corriese mar afuera el temporal hasta que éste amainase.

Pero no fue solamente el trasatlántico *Valbanera* la única víctima del terrible ciclón que asoló las costas cubanas. En los bancos de La Florida se encontraba amarrado el vapor norteamericano *El Mar*, de la naviera Southern Pacific, en tanto que en Cayo Sombrero lo estaba un petrolero de la Standard Oil y en la costa una draga con catorce tripulantes que, de modo milagroso, pudieron ser salvados por un marinero español, José Pita, con grave riesgo de su vida.

Los trasatlánticos norteamericanos *Monterrey* y *México* -propiedad ambos de la naviera Ward Line- sufrieron graves averías, mientras que otro barco de la misma empresa, el *Corydon*, resultó hundido con veintisiete de sus tripulantes. Igual suerte tuvieron los buques *Lake Lodaner* y *Lake Duval*, mientras que dos petroleros británicos -*War Mogoul* y *War Jandoll*- sufrieron averías de mucha consideración y estuvieron a punto de naufragar cuando navegaban en demanda de La Habana.

Durante el ciclón, en el interior del puerto habanero, todos los barcos surtos recibieron la orden de reforzar amarras y, aún así, un carguero norteamericano, de nombre *Hillsbrough County*, rompió las suyas, quedando al garete embistiendo a otros hasta varar en la orilla. La marejada rompió los diques e impulsada por el ciclón, inundó la casa de salud La Internacional, de la Asociación Canaria. Los enfermos fueron trasladados a los hospitales Calixto García, Las Animas y Mercedes, y también a las casas de salud de los centros de Dependientes y Gallego.

En Key West -o Cayo Hueso, si se prefiere- y por telegrama cursado a La Habana, los daños fueron realmente catastróficos según estimaciones de la época, se calculaban en más de tres millones de dólares sólo en lo referente a intereses y empresas particulares, pues en la Estación Naval las pérdidas rebasaban ampliamente el medio millón de dólares.

La marina de guerra cubana se movilizó desde los primeros momentos en busca del *Valbanera* o, en su caso, de los supervivientes o restos que permitiesen

llegar a una conclusión definitiva. Pese a todos los esfuerzos, los resultados fueron negativos. Los cañoneros *Cuba* y *Patria* se hicieron a la mar cuando amainó el temporal y, conjuntamente con un destructor norteamericano, realizaron las primeras misiones.

Luego el resto de la armada cubana participó activamente en la labor de búsqueda y, a su llegada a Isabela de Sagua, el comandante del cañonero *Yara* -capitán de corbeta Díaz de Gallego-, escribió el siguiente informe:

Sin noticias del Valbanera, al amanecer recorrí todo el cantíl del banco de Sur a Norte llamando sin cesar al buque y prestando atención a los despojos de la mar, que sin cesar, arroja siempre hacia la playa; pero nada indicaba la existencia de algún desastre.

En consecuencia, me dirigí al faro de Cayo Eldow, al N.O. del banco, con intención de comunicarme con el semáforo por el internacional, pero no bien me arrimé un poco al cayo, cuando noté que venía un bote en dirección hacia nosotros, haciendo sin cesar señales de llamada, a pesar de ver nuestra dirección puesta hacia ellos.

Tan pronto estuvimos cerca de ellos empezaron a pedir agua en inglés; se les dió agua con hielo una copa de ron, después de ‘dispararse’ -porque eso no era beber- cuatro vasos del preciado líquido, nos dijeron que desde el ciclón no bebían agua dulce y sólo se humedecían la boca con agua salada, así como que para comer tenían primero que pescar y recoger caracoles en la playa, pues el ciclón les llevó y destrozó la casa, teniendo que guarecerse en el faro, cuyas ventanas y puertas destrozó el viento también, y la otra casita que quedó la amarraron a la torre con un cable de alambre.

Me enseñó el torrero las anotaciones barométricas después de haberle prometido que les daría agua y víveres. También me habló de sus siete muchachos y la mujer, siendo el mayor de sus hijos de once años, todos los cuales padecían hambre y sed.

En los últimos días de octubre llegó a Cádiz el representante de Pinillos, Izquierdo y Compañía, en San Juan de Puerto Rico, Alvaro Trigo, quien afirmó que el casco del *Valbanera* se encontraba efectivamente en Rebecca Shoalds, en las proximidades de la Isla de la Tortuga. Según sus palabras, el *Valbanera*, tenía el casco desgarrado por estribor y con un enorme boquete en la proa. Cerca del “liner” español se encontraban los restos de un velero americano que, asimismo con la proa destrozada, se presumía que también habría colisionado con el *Valbanera* durante el ciclón. ¿Era cierta esta versión?

Se trataba, por supuesto, de una de las muchas que circularon en tan azarosos días.

La dirección de Pinillos, Izquierdo y Compañía, comunicó en diciembre de 1919 que estaba negociando con una empresa de salvamento establecida en Jamaica la realización de estudios para el refluotamiento del *Valbanera* y, en caso de resultar imposible, rescatar al menos los cadáveres que se encontraban en su interior para trasladarlos a La Habana y darles sepultura. Sin embargo, no se alcanzó un acuerdo, como tampoco con otras empresas especializadas de EE.UU., por último, se establecieron contactos con la Compañía Cubana de Salvamentos.

Por entonces Pinillos declaraba que no le interesaba el refluotamiento del barco y sí la recuperación de los cadáveres de los pasajeros y tripulantes.

Las conversaciones tampoco dieron resultado y, finalmente, una empresa española solicitó realizar los trabajos previo un detenido reconocimiento del casco, pero, como en los casos anteriores, no se llegó a un acuerdo y poco a poco el *Valbanera* dejó de ser noticia “si buen nunca un triste recuerdo y también un hito en la historia del Archipiélago”, según escribió en varias ocasiones el ilustre periodista tinerfeño Juan Antonio Padrón Albornoz.

Cuando el *Valbanera* llegó a Santiago de Cuba, allí desembarcaron no sólo los pasajeros destinados a dicho puerto, sino también muchos de los que iban hacia La Habana. Uno de ellos declaró que el barco había cruzado el Atlántico con una pronunciada escora a la banda de estribor y que por ello había decidido desembarcar en Santiago y no continuar viaje.

Al parecer, el capitán Martín Cordero estaba informado de que en el Golfo de México se fraguaba un vórtice de mucha traslación e intensidad. El capitán debió salir y conocer bien todas las cuestiones y de ahí surgió la duda, cuanto más injusta, pues nunca se conocerán las razones concretas. ¿Debió salir de Santiago o, por el contrario, quedarse en puerto?

Se estima que el capitán calculó que disponía de tiempo suficiente para alcanzar el puerto de la capital cubana antes de que el vórtice entrara en la costa norte de la Isla. Entonces se hizo a la mar el *Valbanera* con 480 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes. Y lo hizo con las mejores condiciones de navegación y seguridad para el breve viaje: Con una gran reserva en la flotación y a media carga. Se le vio navegar hacia el oeste, por la costa septentrional de Cuba, después de haber remontado punta Maisí. Testigos presenciales aseguraron que “iba fuerte apretando fuegos” para entrar cuanto antes en La Habana.

Pero el ciclón corrió y pudo más. El mal tiempo comenzó a escorarlo y, según afirmó el capitán de un correo británico que pudo entrar en el puerto habanero, cuando lo cruzó frente a las costas de Caibarién, el ciclón se le echaba encima al *Valbanera* que, muy tumbado, forzaba y seguía a toda máquina para alcanzar el Morro al anochecer.

Ya era de noche cerrada cuando desde el castillo de Los Tres Reyes se avistaron las luces de un barco. Las señales de prohibición indicaban que el puerto se encontraba cerrado a la navegación y por morse se transmitió la noticia al barco. Por el mismo medio contestó que trataría de capear el ciclón mar afuera, que ya era entonces un auténtico hervidero.

¿Era en realidad el *Valbanera* el barco que se acercó a La Habana?³

El 31 de marzo de 1992, a las 13,30 hora local de Florida, el equipo de buceo del Proyecto *Valbanera* efectuó una primera inmersión en el lugar donde reposan los restos del trasatlántico español. Bajo la supervisión del director del proyecto, Fernando García Echegoyen y dirigidos por Juan Antonio Vega Amaya, los buceadores Mateo Parmeggiani Rueda, Manuel Fernández Casado, Rafael Algarra González y José Luis Rueda Ruiz, inspeccionaron durante una hora la sección de proa del buque. Por primera vez en 73 años, un grupo de españoles examinó, filmó y fotografió los restos del mítico vapor de la emigración.

El trasatlántico *Valbanera* está hundido a treintisiete millas de Key West, a una profundidad de doce metros. El pecio está casi completamente enterrado en la arena, sobresaliendo de la misma tan sólo tres pequeñas secciones: la proa, una sección de veintinueve metros y medio de eslora de la cual tan sólo sobresalen por encima de la arena unos dos metros. Parte de la escotilla de carga de la bodega de popa, sección de unos diez metros de eslora con aproximadamente dos metros y medio por encima de arena, y parte de la superestructura de popa, sección de unos cuatro metros de eslora, con aproximadamente dos metros por encima del agua.

Debido a las inclemencias meteorológicas, tan sólo se pudo examinar en la primera inmersión la sección de proa del pecio. A pesar de que los restos del vapor sobresalen por encima de la arena están en muy malas condiciones debido a la erosión y las incrustaciones de coral, la parte enterrada -un 85% del buque- se encuentra en bastante buen estado según se pudo observar.

Afortunadamente, el buque no a sido expoliado por los buceadores

3 Díaz Lorenzo, Op. cit.

deportivos, pudiéndose observar aún los portillos de bronce, las cadenas del ancla, las trincas y espotores de las anclas, bitas, maderamen de algunas cubiertas, etcétera. “Alguno de los portillos -ojos de buey- mencionados se abrían y cerraban al ser movidos por la corriente, confiriendo al lugar un aspecto fantasmagórico”.⁴

El pecio se encuentra escorado unos 50 grados a estribor, por lo que las superestructuras principales y algunas piezas de maquinaria pesada resbalaron al ser erosionadas por la corriente, cayendo sobre el fondo marino y siendo sepultadas por completo por la arena coralina de la zona.

El sábado 4 de abril, el equipo se desplazó de nuevo al lugar del naufragio para inspeccionar las dos secciones restantes. La inmersión de una hora de duración, se vio seriamente dificultada por la intensa corriente existente en la zona. Además la presencia de tiburones y barracudas hizo necesario que se adoptasen medidas especiales de protección. Es preciso resaltar la gran profesionalidad demostrada por los jóvenes buzos, que cumplieron su trabajo y tomaron cientos de fotografías del pecio, así como un video de unos cuarenta minutos de duración y efectuaron diversas mediciones y pruebas de resistencia.

Se cuenta que el *Valbanera* era uno de los barcos predilectos de la familia Martínez de Pinillos, de tal modo que fue bautizado con ese nombre por la particular devoción profesada a la Virgen de Valbanera, cuya imagen se venera en el caserío riojano de su mismo nombre, formando parte al sur de Nájera del municipio de Anguiano y que es sede del famoso monasterio benedictino incendiado el 21 de enero de 1809, en los azarosos días de la Guerra de la Independencia, y restaurado y habilitado en 1883.

Entonces ¿por qué razón llamándose Valbanera la sagrada imagen y el pueblo donde se venera, era, por lo comprobado, *Valbanera* el nombre del trasatlántico?

Había sido construido en los astilleros C. Connell & Co., en Glasgow y fue entregado en 1906. Incorporado a la línea regular del Caribe, la cabecera se inicia en Barcelona y realizaba escalas en Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, San Juan de Puerto Rico, La Habana, Galveston y Nueva Orleans.

Durante la Primera Guerra Mundial, el *Valbanera* navegó en la línea de América Central. El 15 de septiembre de 1915, tras arribar a primera hora de la mañana al puerto de Cádiz, su capitán manifestó que frente a Tarifa había sido detenido por un buque de guerra británico, obligándole a entrar en Gibraltar. La

acción fue justificada alegando que en Barcelona se había embarcado mercancía española para Puerto Rico y al tener apellido extranjero el agente que la embarcó, ocasionó sospechas. Al justificar el remitente en Barcelona ante el cónsul británico la procedencia y destino de la carga, se permitió al *Valbanera* que continuara viaje y previa escala en Cádiz prosiguió su ruta hacia el Archipiélago Canario.

Requisado por el gobierno español a finales de 1918, el *Valbanera* hizo viajes extraordinarios a la Argentina, cargando en Buenos Aires completo de trigo y, en el primer viaje de vuelta a España, el 3 de enero de 1919, fondeó en la dársena exterior del puerto de Santa Cruz de Tenerife para rellenar carboneras, embarcar cinco pasajeros y cargar 843 huacales de plátanos, continuando luego el viaje hacia Cádiz y Barcelona.

En el mes de marzo siguiente, noticias procedentes de La Habana decían que la firma Santa María y Compañía -consignatarios de Pinillos-, anunciaban el acuerdo de la naviera gaditanana de reforzar sus servicios entre España y Cuba:

con escalas en Canarias para el próximo verano, destinando cinco de sus mejores trasatlánticos para atender a las grandes demandas de pasaje que hay de Cuba para la Península Ibérica, para la referida temporada. Según ha comunicado la gerencia de la citada Compañía, son los buques destinados a este servicio el lujoso palacio flotante Infanta Isabel, Cádiz, Barcelona, Valbanera y Conde Wilfredo. Estos buques conducirán, además, grandes cargamentos de mercancías.

Tales proyectos, sin embargo, no pudieron llevarse a efecto en su totalidad, ya que por entonces el recién creado Comité de Tráfico Marítimo había requisado la flota de Pinillos -con excepción del *Infanta Isabel*- para el transporte de trigo desde Argentina hasta los puertos españoles. Mientras, el trasatlántico *Infanta Isabel* estableció una escala en Burdeos y en todos los viajes de ida embarcaba un millar de soldados norteamericanos pertenecientes a las fuerzas destacadas en Europa, que luego eran desembarcados en Nueva York.

Eran los tiempos de la tristemente célebre gripe española y la prensa de la época se hizo eco de los viajes realizados a Cuba por los vapores mixtos *Cádiz* y *Barcelona* que, con varios enfermos habían hecho escala en el puerto de Santiago de Cuba y obligó a una serie de medidas sanitarias para evitar la expansión de la epidemia.

El 16 de julio de 1919 la prensa nacional se hizo eco de la muerte de varios emigrantes a bordo del *Valbanera*. En La Habana, habían embarcado 1600 pasajeros, cuando el buque tenía capacidad máxima para 1200. Durante la travesía,

4 Informe del director del “Proyecto Valbanera”

varios de ellos fallecieron y tuvieron que ser arrojados por la borda. Centenares de emigrantes viajaron hacinados en cubierta durante los catorce días la travesía, que se desarrolló en unas condiciones climatológicamente adversas.

Cuando el citado 16 de julio el *Valbanera* arribó a Las Palmas, la reacción no se hizo esperar. Se pidió el procesamiento del capitán y del médico y en la prensa insular se podía leer comentarios como éste: “Pueblos que consienten sin protestar que vuestros hogares se vistan de luto y vuestros seres queridos perezcan víctimas de las epidemias de los barcos de Pinillos, son pueblos muertos que deben desaparecer”

El capitán del *Valbanera* fue destituido, según algunos testimonios por denunciar a la empresa, según otros como cabeza de turco por los incidentes. Lo cierto fue que el mando del *Valbanera* quedó vacante y para cubrir la plaza la empresa eligió a Ramón Martín Cordero, de 34 años y que hasta entonces había ostentado el mando de los vapores *Balmes* y *Conde Wilfredo*.

Poco a poco se fueron normalizando los servicios y al mismo tiempo remitió la virulencia de la enfermedad. Y en el periódico tinerfeño *La Prensa*, de 24 de junio de 1919, se insertaba el anuncio del que sería el último viaje del trasatlántico mixto *Valbanera*.⁵

5 Díaz Lorenzo, Op. cit.

La Cuba que vio Francisco de la Bodega y Cuadra

Francisco Echevarría Saumell*

“El siglo XVIII, el siglo de las luces como se le ha llamado, no sólo tuvo la curiosidad del espíritu, el amor a la novedad de las ideas, el afán investigador en el campo de los conocimientos humanos y el deseo vehemente de difundir el saber: también se manifestó animado de un generoso espíritu reformador. Encaminándose éste a mejorar la condición política, social y económica de los pueblos; a descubrir la causa de los males que afligían a estos y a procurar extirparlas y remediarlas con la mayor extensión posible”, nos dice el historiador cubano Ramiro Guerra,¹ y añade que “los escritos de Locke, de Montesquieu, de los enciclopedistas y de los fisiócratas franceses, unidos a los otros muchos filósofos, pensadores, escritores y artistas ejercieron una profunda influencia en su tiempo. El acentuado sentido filantrópico de sus obras, al difundirse entre las altas clases, contribuyó a la formación del ideal político del despotismo ilustrado, peculiar del mencionado siglo. Dicho ideal se caracterizó (...) por un marcado interés respecto a los problemas referentes a la mejora de las condiciones fundamentales de vida y de cultura de cada nación: restauración de la riqueza nacional y de la hacienda en cada país, fomento de la población y cultivo del suelo; renacimiento de las industrias tradicionales; expansión de las relaciones mercantiles, (...) difusión de la cultura (...) y el deseo de arrancar a la masa general del pueblo del estado de ignorancia en que vivía.”

En España, el despotismo ilustrado estuvo representado por la casa de los Borbones y especialmente por Carlos III y sus más renombrados ministros, y aunque allí este movimiento no alcanzó la extensión que tuvo en otras naciones, su influjo se sintió. Más atenuado aún, llegó a las colonias americanas,

* Investigador del Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología, de La Habana, Cuba; y coordinador de *Thalassa* en ese país.

1 Ramiro Guerra, *Manual de Historia de Cuba* (La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1971): 175.

fundamentalmente a partir de 1762 con la toma de La Habana por los ingleses.² El reino se vio obligado a cambiar de política para conservar sus territorios ultramarinos, y a partir de aquel año, en nuestro caso específico, a “la siempre fiel Isla de Cuba”, se le dispensó una atención que nunca antes había sido observada. Bajo estas favorables circunstancias el país emergió de una era de semioscuridad para convertirse en la gema más valiosa de la corona hispana.

Ambrosio Funes de Villalpando, Conde de Ricla, fue el nuevo gobernador designado para ejercer el mando de la colonia una vez finalizada la dominación inglesa, el 6 de julio de 1763. Sus primeras medidas se dirigieron a la reorganización de las fuerzas armadas y a la puesta en práctica de un dilatado plan de fortificaciones que hicieran de La Habana una plaza inexpugnable.

En 1764 y 1765, más de cuatro mil peones estuvieron constantemente empleados en las obras de fortificación. Fue tanto el empeño desplegado, que ya en 1766 el Morro y la Punta habían sido reconstruidos y reforzados;³ se había efectuado la construcción de La Cabaña, levantados los castillos del Príncipe y Atarés, las baterías de La Pastora y el Polvorín; y puesto término a muchas otras obras menores.⁴ El Arsenal, principal centro de fabricación de barcos en América, completamente arrasado por los británicos en su partida, lucía flamante en su reconstrucción. La Habana era ya en esta fecha, 1766, la primera plaza fuerte del continente.⁵ Para conquistarla se necesitarían dos ejércitos como el traído en 1762 y, posiblemente, con más pérdidas que entonces. La gran cantidad de capital usado en estas obras hizo que el dinero circulara ampliamente en la ciudad y su jurisdicción. Para favorecer el abasto de tan alto número de personas entre habitantes, tropas y peones, Ricla autorizó la importación de harina, ladrillos y otros efectos desde el extranjero, la mayor parte desde Nueva York, y permitió a un inglés naturalizado español, Coppinger, introducir y vender negros en La Habana, disposiciones ambas que mantuvieron activo el comercio y aumentaron la producción de los negocios.

2 Ibidem.

3 Alvaro de la Iglesias, *Tradiciones completas*, La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1983. Manuel Moreno Aragonés, *El Ingenio*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978.

4 Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Madrid, Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863. Julio le Riverend, *Historia Económica de Cuba*, La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1971.

5 Emilio Raig de Leuchsenring, *La Habana, Apuntes históricos*, La Habana, Editorial del Consejo Nacional de Cultura, 1963.

En 1739 había sido creada la Real Compañía de Comercio, la cual se arrogaba todo el derecho a esta actividad. Ricla, a tono con las medidas y aires metropolitanos, eliminó sus privilegios y asestó un golpe al monopolio que, aunque en la práctica no fue efectivo, aflojó bastante el sistema opresivo de las trabas comerciales. El 21 de agosto de 1764 se había promulgado una ley arancelaria y el reglamento de la misma, ley que abrió varios puertos españoles al tráfico con Cuba y que aniquiló definitivamente los privilegios de Sevilla y Cádiz en el comercio americano. Estas medidas favorables se completaron con la llamada “renta de correos marítimos”, una puesta en práctica de correos quincenales en veleros rápidos, para transportar pasajeros y carga postal desde La Habana a Cádiz y viceversa, pero además de la insular, igualmente se recibía y despachaba la correspondencia de Veracruz, Campeche, Honduras, Portobelo, Santo Domingo y otros lugares, incluida Filipinas, cuyos envíos se traían a través de Acapulco.

Como es lógico pensar, todo este andamiaje estructural hizo de La Habana y su puerto un centro de mucho movimiento y de gran valor comercial. Después de más de doscientos años de aislamiento sobrevenía una época de comunicación frecuente con España y la mayoría de sus dominios.

La práctica hacía imposible gobernar la Isla con el sistema implantado por Velázquez a principios del siglo XVI, por ello la Corona se vio obligada a ampliar los cargos gubernativos: junto al capitán general y al auditor letrado ahora se agregaron el de teniente rey que sustituía al gobernador en caso de ausencia, y el de segundo cabo que era el subinspector de las fuerzas armadas, segundo y jefe superior de Cuba en el aspecto militar. Además se crearon una Intendencia de Hacienda y una Administración de Rentas. A esta última quedó adscrita, aunque con funciones independientes, la de correos terrestres y marítimos.

Todos estos cargos, antiguos o de recientes creación, nos dan una idea clara de la complejidad creciente del gobierno, que aumentaba según el desarrollo ascendente del país. Unese a esto que La Luisiana, ocupada por España en 1764, se adscribió a la Capitanía de Cuba, lo cual también aumentó su jurisdicción y complejidad gubernamental.

Al contrario de Ricla, Antonio María de Bucareli, su sucesor en 1766, se opuso al comercio extranjero. Asumido su mando ordenó la salida de barcos ingleses del puerto habanero, la mayoría procedente de las colonias norteamericanas; reforzó, asimismo, todas las medidas prohibitivas, y en 1767, personalmente ejecutó la orden real de expulsar a los jesuitas de la ciudad, pero

para contentar a sus súbditos, que perdían con ello el mejor colegio local, con los crecidos bienes de la Compañía de Jesús ordenó se costeasen tres nuevas cátedras en la Universidad: una de matemáticas y las otras dos de primero y segundo año de leyes.

Bajo el mando de Bucareli se introdujeron dos nuevas industrias en nuestro territorio. La una, la cría de abejas de Castilla, traídas por el obispo Morell de Santa Cruz, y la otra el cultivo del café, traído en 1768 por un cosechero de apellido Gelabert. Una vez extendidos ambos giros, la Isla tuvo completa la lista de los productos que durante dos siglos constituirían la base de su economía: ganados, madera, azúcar, tabaco, café, miel, cera, frutos menores y frutas, cría de animales domésticos y extracción de mineral de cobre. Fueron escasas las actividades que se agregaron después, otros rubros mineros y la pesca, por lo que sin temor a error podríamos afirmar que en lo económico, Cuba estaba definitivamente fundada a principios del último tercio del siglo XVIII.

En 1771 se produjo la ascensión al gobierno del marqués de la Torre, quien disfrutando un período de paz pudo encaminar su mando a la mejora de los servicios públicos y a tratar de elevar el nivel de vida de la colonia, que a pesar de haber ganado rápidamente en riqueza, población e importancia, todavía tenía gran atraso comparada con urbes de un mismo rango, mas si tenemos en cuenta que era La Habana una de las ciudades más populosas de los dominios españoles. El marqués inició la pavimentación de calles, emitió bandos sobre su limpieza, impulsó el alumbrado público, dotó a la capital de su primer paseo: la Alameda de Paula; trazó el plan de la Plaza de Armas y ordenó su construcción. Su proyecto contemplaba la erección de grandes y bellos edificios en los alrededores de dicha plaza, siendo uno de ellos el Palacio de los Capitanes Generales, sede hoy del Museo de la Ciudad. A su iniciativa se debió también la construcción del primer teatro que tuvieron los habaneros: el Principal. Las obras de Fondesviela, marqués de la Torre, demuestran su espíritu progresista, pero al mismo tiempo testimonian que el vecindario ganaba en bienestar y cultura y que cada vez aspiraba más a disfrutar de las ventajas y adelantos de la civilización.

No sólo en La Habana se advertían los indicios de un creciente desarrollo. En el interior se fundaban nuevos pueblos, hoy de importancia, como Jaruce y Guines. Ya por entonces los consumidores distinguían las diversas calidades de tabaco y consideraban el mejor el cosechado en la Vuelta Abajo, zona donde Felipe de Fondesviela fundó la población que en su honor llamó Nueva Filipina

y que hoy denominamos Pinar del Río.

Debido al ascendente auge agrícola y laboral, sobre todo en occidente, la demanda de esclavos era cada vez mayor. Sólo entre 1763 y 1769 entraron más de catorce mil negros. Hasta ese momento, como había una ley que obligaba a mantenerle al siervo un precio fijo aunque se hubiera adiestrado durante años en determinadas habilidades, casi nunca se les volvía a vender. Eran piezas familiares que indirectamente gozaban de cierto aprecio filial, aprecio que hacía más llevadera su vida y que los ponía en el camino de la manumisión, más frecuentes en las colonias españolas que en todas las demás colonias europeas.

Desde 1763 el marqués de Casa Enrile había obtenido la concesión del asiento de esclavos. Desde entonces venía luchando para cambiar la ley de precios fijos para los mismos en ventas posteriores, lo cual no tardó en lograr. Al suprimirse dicha ley se abrió un nuevo y horrible período de la esclavitud en nuestro país.

El paso rápido del negro de mano en mano, como otra mercancía cualquiera, empeoró terriblemente su situación personal. Ya no era más un hombre sino un valor de venta. El esclavismo empezó a tomar el mismo carácter despiadado que tenía en las demás colonias de plantaciones europeas de fines del siglo XVIII y principios del XIX.

El gobierno español dictó, por otra parte, medidas favorecedoras para Cuba el 3 de mayo de 1774, cuando se declararon de libre introducción en la península el azúcar, el carey, los cueros, la cera, el café y algunos otros productos. Esto lógicamente aumentó el comercio de exportación y el movimiento de barcos. En sólo dos años entraron y salieron del puerto habanero más de doscientos navíos hispanos; a la vez se desarrolló algún comercio con La Luisiana, ahora española, como la importación de madera de pino que sustituyó a la de cedro en la fabricación de cajas para el envase del azúcar enviada al exterior.

El propio año de 1774 el marqués de la Torre, para atender la administración de la Isla de mejor forma, dispuso la realización de un padrón vecinal o censo de población -el primero en la historia cubana- tan completo como fuera posible, y que incluyera datos sobre el número de fincas, el desarrollo agrícola y otros hechos sociales y económicos de importancia. El mismo arrojó que el total de 172,620 habitantes, de las cuales 96,440, o sea el 56.4%, eran blancas, y 76,180, el 43.6%, negros y mestizos. Entre estos últimos 31,847 eran libres y 44,333, es decir un 25%, eran esclavos. Cuba entonces, con excepción

de Nueva Inglaterra y Canadá, era la colonia con menos proporción de esclavos, y junto con Puerto Rico la única antillana con mayoría de blancos.

En los dos siglos anteriores el país se vió obligado a un lento crecimiento porque las leyes de restricción mercantil impedían el desarrollo en gran escala de la esclavitud y el capitalismo. Ya en este último tercio del siglo XVIII, Cuba se aproximaba un poco más a la condición de provincia española que a una colonia de plantaciones del tipo de Jamaica, Haití y las restantes posesiones europeas en las Antillas.

Junto a las preocupaciones de enriquecimiento material, de ornato público, de esparcimiento y de higiene, se acentuaron también las relativas a la cultura. La Universidad de La Habana, fundada en 1728, casi con dos centurias de retraso con respecto a Santo Domingo, Lima y México, aunque pobre y de escasa importancia, había contribuido a difundir la historia de La Habana y sus instituciones. En sus escritos se aprecia un patriotismo local que a su vez ellos alentaban. José Martín Félix de Arrate, regidor del Ayuntamiento, y el abogado Ignacio José de Urrutia y Montoya escribieron las obras más interesantes del tipo mencionado,⁶ pero no fueron los únicos. En este período se organizó el Seminario de San Carlos y San Ambrosio por disposición del Obispo Echeverría, institución que rivalizó con la Universidad y hasta la superó en buena parte de sus enseñanzas.

Comenzada la Guerra de Independencia de las Trece Colonias de Norteamérica, y con España a la espera de una oportunidad para resarcirse de las pérdidas que a manos británicas había tenido en las contiendas del siglo, la capital de Cuba preparó y terminó sus fortalezas así como las de otras partes de la Isla, a fin de aprovechar la ocasión si llegaba el caso. De tal forma, el 23 de junio de 1779 la Península declaró oficialmente iniciadas las hostilidades a “la pérfida Albión”, hecho que se pregonó en Cuba un mes después.

Como en casi todos los conflictos sostenidos contra la Gran Bretaña, este redundó en mayores beneficios que daños para Cuba. La rada capitalina fue centro de reunión de grandes fuerzas navales con varios miles de soldados, y base de operaciones para atacar Mobile, Panzacola y Las Bahamas, y de preparación de una expedición ofensiva contra Jamaica, sin contar la persecución comercial

contra Londres en los mares caribeños. En momentos tales, los productos del país, para el abasto de tanta gente, se vendieron a precios altísimos.

Mientras tanto, apoderados ya los españoles de las Floridas Oriental y Occidental, así como de Las Bahamas, trataron de hacer lo mismo con Jamaica, pero la sauperioridad naval británica se lo impidió. La batalla de los Santos, entre franceses e ingleses, en abril de 1782, en la cual los galos fueron desastrosamente vencidos, puso la balanza a favor de la Gran Bretaña y frenó el impulso español a la vez que aseguró el dominio inglés del Mar Caribe en manos del almirante Rodney. Este, el 5 de agosto de 1782, al frente de su poderosa escuadra, hizo demostraciones de fuerza frente a La Habana, pero sin lanzar ataque contra ella desapareció rumbo al canal de La Florida.

En el caso cubano éste fue el último episodio de una guerra que terminó poco después con la firma de los preliminares del Tratado de París, el 20 de enero de 1783.

El final de la contienda, la retirada de las tropas y el establecimiento en todo su vigor y rigor de las leyes por las cuales se prohibía el comercio extranjero, desataron, a partir de 1783, una fuerte depresión económica, la primera de tan agudo carácter sucedida en Cuba. La Isla empezaba a estar sujeta a las ventajas y desventajas del desarrollo del capitalismo. El dinero, tan abundante en el período de hostilidades, comenzó a escasear y a devengar un alto interés. Los precios del azúcar decayeron rápidamente y los rendimientos de la Aduana volvieron a ser los mismos de doce años antes, cuando comenzaba a tomar vuelo la riqueza.

Por cortesía y gentileza del capitán de fragata de la Armada Peruana Jorge Ortiz Sotelo, sabemos que el 14 de diciembre de 1783 arribó a La Habana, procedente de Veracruz, de donde había salido doce días antes, la nave *Santo Domingo*, y a bordo de ella el marino limeño Juan Franciso de La Bodega y Cuadra, quien procedía del Apostadero de San Blas de Nayarit, en la costa del Pacífico mexicano. Ahora conferido al Departamento Marítimo de La Habana donde permanecería un año y un mes, Bodega fue destinado al buque *El Dichoso*, donde se destacaban los oficiales sin ubicación definida. Tres escasos meses después, Bodega y Cuadra recibió la orden de embarcarse como segundo comandante en el *San Cristóbal*, alias *Bahama*, bajel de 70 cañones, construido en el arsenal de La Habana en 1780, y que estaba al mando del capitán de navío Félix del Corral y Jaime. Más tarde, don Francisco le pidió al rey Carlos III la gracia para pasar a España pues el clima antillano afectaba su salud, dispensa que le fue concedida el 18 de octubre de 1784. Luego de casi un mes, el 15 de

6 José Martín Félix de Arrate, *Llave del Nuevo Mundo* (La Habana, Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1964). José Ignacio de Urrutia y Montoya, *Teatro Histórico, jurídico y político militar de la Isla Fernandina de Cuba y principalmente de su capital La Habana* (La Habana, Editora del Consejo Nacional de Cultura, 1963).

noviembre fue ascendido a capitán de navío, y de Cuba se alejó el 14 de enero siguiente a bordo de su barco, rumbo a Cádiz con la escuadra de don Francisco de Borja y del Poyo. Llegó al puerto andaluz el 2 de marzo siguiente para iniciar una nueva etapa de su vida, tras haber sido testigo inconsciente del despegue económico, político y social de una nación en ciernes que, pasada la corta crisis de 1783 a 1788, se aprestaba a convertirse en el emporio colonial hispano por excelencia en el Nuevo Mundo, y su capital en una de las ciudades más ricas, más cultas y más bellas del ámbito iberoamericano; todo lo cual obvia y seguramente contribuyó a ampliar la visión del mundo y la cosmogonía naval y marinera del capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Cuadra.

El Cuter Argentino *Luisito*

Luis Fernando Furlán*

En la historia naval argentina, el cutter *Luisito* ocupa un destacado y honroso lugar. No participó en grandes combates navales, como la fragata *25 de Mayo*, del almirante Guillermo Brown, como tampoco en legendarios viajes, como aquel de la fragata *La Argentina*, que comandaba el bravo capitán Bouchard.

Su actuación fue silenciosa, humanitaria. A pesar de no participar en temerarios combates ni en arriesgadas campañas, el *Luisito* no deja de tener aires de leyenda y aventura.

Su origen es más legendario todavía.

El capitán don Luis Piedrabuena, uno de los personajes más grandes e ilustres de la historia naval argentina, fue quien dio vida a esta mitológica embarcación.

Este valeroso marino, que se destacó por sus arriesgadas navegaciones en los mares australes argentinos y por sus innumerables y solidarios rescates de naufragos en esas peligrosas e inhospitalarias costas, se hallaba con su buque, el bergantín *Espora* (ex *Nancy*), en navegación hacia la desolada Isla de los Estados. Corría el año 1873 y su viaje tenía por objetivo instalar una fábrica de aceite de pingüino.

Durante la navegación, entre tormentas y violentos vientos, un terrible temporal arrojó al *Espora* contra la isla. Los recios golpes del mar no perdonaron, quitaron las estopas que calafateaban el casco, y el buque comenzó a irse a pique. Era el 10 de marzo de 1873.

Afortunadamente, Piedrabuena y su tripulación, lograron saltar a uno de los botes salvavidas, con la mayor cantidad de víveres que pudieran juntar,

* Estudiante de Historia y guardiamarina de Reserva de la Armada Argentina.

alcanzando a llegar sanos y salvos a la playa. En tan triste situación, observaron que en la playa del naufragio se encontraba el destrozado casco del *Espora*. Viendolo, Piedrabuena y sus hombres decidieron aprovechar esos restos para construir una embarcación. La construcción se inició el 14 de marzo, y habría de durar casi dos meses de esforzado trabajo, azotados por los constantes vientos del sur, dieron vida a un pequeño cutter, al que Piedrabuena bautizó con el nombre de *Luisito*, en recuerdo de su querido hijo.

Los trabajos se vieron dificultados por el rigurosísimo clima austral, las lluvias, los chubascos helados y las nevadas. Además, entre los ocho hombres que componían su tripulación, algunos cayeron enfermos sin poder cooperar en la construcción. Esta situación es registrada en el diario de Piedrabuena, cuando señala: “puse catorce maderos; hubiese puesto más si hubiera otro que me ayudara”.

Otra dificultad más se presentaba en el manejo de herramientas, ya que como señala el ya citado diario de Piedrabuena: “la sierra no nos ayuda, porque no hay quien sepa aserrar con ella (...) por consiguiente las tablas salen torcidas”.

El 3 de mayo, se terminó el piso, se acomodó el palo y el *Luisito* quedó listo para ser botado. Cinco días después, luego de algunas pruebas en la mar, la flamante embarcación zarpó de su agreste y hostil astillero, rumbo a la ciudad chilena de Punta Arenas, donde llegó a fines de mes.

En agosto de ese mismo año de 1873, Piedrabuena zarpó nuevamente hacia la Isla de los Estados, para realizar la obra que había sido interrumpida por uno de los tantos temporales que dominan los mares australes. En su travesía, el *Luisito* rescató a seis naufragos del buque inglés *Eagle*, que se encontraban en una difícil y comprometida situación. Tras dejarlos en Punta Arenas, volvió a partir hacia la isla de los Estados.

Pero los vientos y temporales sureños resolvieron poner nuevamente a prueba el noble *Luisito*. En octubre de 1874, el *Luisito* efectuó otro arriesgado salvataje en medio de las heladas olas del océano, conduciendo a la tripulación del buque alemán *Dr. Hanson*, sana y salva a Punta Arenas. Por este hecho, el kaiser de Alemania lo premió con una honrosa felicitación y con un valioso anteojotelescopio.

Posteriormente, a falta de conseguir buque alguno que reparara la pérdida del *Espora*, Piedrabuena utilizó su ya famoso *Luisito* para continuar sus navegaciones por la costa patagónica. Tierra del Fuego, Isla de los Estados y Cabo de Hornos.

En 1875, por encargo del ministro Félix Frías y ante los graves problemas limítrofes que se vivían con Chile en la zona patagónica, Piedrabuena fue llamado a Buenos Aires para asesorar al gobierno sobre esos territorios. Debía realizar un largo viaje desde su vivienda en la Isla Pavón, en el río Santa Cruz, hacia la capital. No disponiendo de medios económicos para costear su viaje y rechazando el dinero ofrecido por el gobierno, don Luis resolvió vender su queridísimo *Luisito*, compañero inseparable de tantas hazañas, para obtener el dinero que le permitió llegar a Buenos Aires.

Seguramente el *Luisito* fue vendido en medio de una profunda tristeza, ya que ese noble barquito se había transformado prácticamente en un hijo más del capitán Piedrabuena, ya que le había dado la vida, lo había visto crecer y desarrollarse a base valerosas e intrépidas aventuras.

Datos técnicos del cutter *Luisito*:¹ eslora 10.66 mts., manga 3.96 mts; puntal 2.40 mts.; calado 1.52 mts.; desplazamiento 18 toneladas. Tenía una escotilla a proa y un tambucho a popa. Timón a caña y un único palo con vela trapezoidal, foque y trinquetilla. Ancla pequeña del naufragado bergantín *Espora* amarrada al palo del barquito.

Para la construcción de *Luisito* se utilizaron tablas y maderas del casco del *Espora*. Algunas tablas del *Luisito* acusaban curvatura y desproporción notable, debido al mal uso que le daba a la sierra. El calafateado se realizó con restos de jarcias del *Espora* y en lugar de brea se usó grasa de pinguino.

Aparte de *Luisito*, don Luis Piedrabuena lo llamó *Sapo*, porque reciben este apodo las embarcaciones de mucha manga y puntal reducido.

1 Pablo E. Arguindeguy, en *Boletín del Centro Naval*, (Buenos Aires, Centro Naval), Vol. LXXIX, julio/setiembre, 1961.

Bodega and Vancouver: Protagonists at Nootka, 1792

Robin Inglis*

If the Nootka Sound incident of April 1789 and the subsequent Convention of October 1790 that settled the international crisis between England and Spain were the immediate reasons for the meeting between Juan Francisco de la Bodega y Quadra and George Vancouver at Friendly Cove in the late summer of 1792, the impasse of that occasion was foreshadowed in fundamentally opposite attitudes to the Pacific Coast of the Americas discernible at a much earlier date. The lofty principle of “freedom of trade” was formulated by the British government in the second half of the eighteenth century; trade more than territory was her prime objective and for this she maintained the right for her vessels to roam the oceans at will and to establish trading posts and supply centres on any of the many stretches of coast and islands unoccupied by another power.¹ In the Pacific she was willing to keep clear of Spanish settlements but contended that no claim to territory was valid unless backed up by occupation. Not only did this fly in the face of established custom but it specifically challenged Spain’s blanket claim to sovereignty dating back to the papal division of the world under the Treaty of Tordesillas, 1493, and three centuries of exploration and discovery in the Spanish Lake - activity that was confirmed in the traditionally legitimate and hitherto internationally respected “act of possession,” most recently practised on numerous occasions on the

* El autor es director del North Vancouver Museum and Archives, y secretario del Instituto de Historia del Pacífico Español, con sede en esa ciudad. El artículo corresponde a la ponencia presentada al Coloquio Internacional Juan Francisco de la Bodega y Quadra, sus viajes y su época, que tuvo lugar en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 17-19 de agosto de 1994.

1 William Pitt’s correspondence leading up to the signing of the Nootka Convention in 1790 outlines this seemingly sacred doctrine and British historians have invariably refuted Spanish claims unless followed by occupation. But the Act of Possession without occupation, claiming sovereignty, was *also* a British practice as demonstrated by Cook in Alaska (1778); Vancouver in Puget Sound (1792); and Broughton on the Columbia River (1792)

Northwest Coast of America from the beginning of the historic period in 1774.

The swiftness of the Spain's response to the perceived threat to her northern American frontier of Russian activities in the north Pacific underscores her determination to maintain her claim of sovereignty over the entire, if still largely unknown, coast of North America. First the California presidios and missions were developed and strengthened; then there were the exploratory voyages of Juan Pérez and Bodega to northern waters in 1774 and 1775; next the suggestion that James Cook should be intercepted, arrested and imprisoned for infringing on Spain's territorial rights which resulted in Bodega's second voyage in 1779; and fourthly there was the unease at the appearance of the Lapérouse expedition which led directly to the Martinez voyage of 1788 and the occupation of Nootka in 1789.

The impossibility of reconciling this Spanish assumption of sovereignty with the British principle of freedom of the seas, and the right to frequent uncolonized coasts, came to a head, coincidentally, in the spring of 1789 in Patagonia and Nootka. For a decade at least English entrepreneurs had been sponsoring an expanded whale and seal fishery across the south Atlantic and Pacific oceans. When a Spanish frigate happened on two British whaling ships at Puerto Deseado on the Patagonian coast, the Spanish commodore reminded the English captains that, despite their protestation that they were at liberty to visit a "desert coast which no country claimed," they "must abstain from frequenting the seas, coasts and ports of all these provinces [i.e. Spanish America] and their districts as the pretext of fishing whales was invalid." The whalers were given a week to clear out, were ordered to stop taking seals and had 7,000 skins confiscated. When they reported the incident to authorities in London, a memorandum was sent to the Foreign Secretary protesting this "preposterous" Spanish action.² Before any representation could be made to Madrid over the winter of 1789-90, however, John Meares arrived in London in April 1790 from China where he had learned of the seizure of his trading syndicate's ships at Nootka a year earlier. This was a much more serious challenge to the British doctrine because it occurred in the very place that Cook had visited in 1778 and where Meares himself had set up a summer trading base in 1788. The fact that Spain's overall claim to sovereignty was bolstered by Pérez's "prior discovery" in 1774 would have been dismissed as immaterial even if it had been known. The details of the incident sparked by the clash between Estéban Martinez and

James Colnett need not concern us here; suffice to say, however, that coming in the wake of the Patagonian encounter, it provided William Pitt's government with a clear opportunity to force the issue of the British position with a Spain suddenly left vulnerable without the support of her traditional ally France, at that moment engulfed in revolution. As both sides mobilized for war, negotiations were begun to settle the issue; ultimately cooler heads prevailed and a settlement was reached but it was almost wholly on Britain's terms. By restoring at least a portion of Friendly Cove to Meares, Article I of the convention essentially breached exclusive Spanish sovereignty on the Northwest Coast:

It is agreed that the buildings and tracts of land situated on the Northwest Coast of the continent of North America, or on islands adjacent to that continent, of which the subjects of His Britannic Majesty were dispossessed about the month of April, 1789 by a Spanish officer, shall be restored to the said British subjects.

Equally significant was Article V:

It is agreed that in the places which are to be restored to British subjects ... as well as in all other parts of the Northwest Coast of North America or of the islands adjacent, situated to the north of the parts of the said coast already occupied by Spain, wherever the subjects of either of the two powers shall have made settlements since the month of April, 1789 or shall hereafter make any, the subjects of the other shall have free access and shall carry on their commerce without disturbance or molestation.³

Despite this defeat in Madrid the Spanish authorities in Mexico City, specifically the Viceroy Revilla Gigedo and the naval officers at San Blas where Bodega had been in command since the late summer of 1789, continued to press Spain's sovereign interests on the Northwest Coast. Indeed the grave significance of the setback is clearer in retrospect than it was to Spanish contemporaries, as a result of which they clung to the conviction that justice confirmed their nation's claims to the region and that they should make every effort, short of precipitating a war, to maintain their historic rights. The years immediately following the signing of the convention in October, 1790 were to be ones of feverish Spanish activity on the coast including the visit of Alejandro Malaspina's great expedition in 1791, the exploration of the Strait of Juan de

² Harlow, Vincent T. *The Founding of the Second British Empire, 1763-1793*, 1952, London, p. 316.

³ The first Nootka Convention of October, 1790 is reproduced in Cook, Warren *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, 1973, New Haven, Yale University Press, p. 544-546

Fuca by Francisco Eliza in 1791 and Dionisio Alcalá Galiano and Cayetano Valdés in 1792, Bodega's "Limits Expedition" to Nootka in 1792 and Jacinto Cammaño's explorations in southern Alaska and the Queen Charlotte Islands of the same year.⁴

While Revilla Gigedo might have believed that Spain had "just title to the dominion of the coasts in the North West of North America and its adjacent islands,"⁵ he also recognised that any legal presence of foreign ships in Nootka Sound destroyed its value both as a beacon of sovereignty and as a naval base. There appeared to be no need to surrender more than the site of Meares' 1788 summer base but to the Viceroy maintaining the settlement in the rest of Friendly Cove made little sense particularly in light of the enormous cost involved in sending supply vessels north of California. Although not part of the Nootka settlement, the idea of a boundary agreement at the latitude of Fuca [48°N] had been pressed by the British during the negotiations, but had been rejected by Floridablanca as a limit on Spain's claim to the entire coast. However, the Royal Order of December 1790, which reached Mexico in early 1791, outlining the details of the convention and setting the context for the restoration of Meares' "buildings and tracts of land" at a proposed meeting of British and Spanish commissioners suggested that the Viceroy agree to mutual "trade, navigation and establishments above 48°⁰ in return for a fixed and easily identifiable boundary as a barrier to further foreign encroachments."⁶ A key element of this position was the naive idea of another boundary line north/south from the entrance of the strait to 60°N, the latitude of Prince William Sound. This would prevent the English from penetrating inland to threaten the California missions and would also exclude them from trade within Fuca and access to any waterways that might run from it into the continent. It was naive in that it would cut the English off from any Northwest passage that might yet be discovered in temperate latitudes, as well as access to the vast lands of the Canadian West into which the Hudson Bay and Northwest Companies were expanding their fur gathering activities.⁷

Agreeing with Madrid's suggestion that a clear boundary line be sought

4 Cook op.cit. p.271 and forward to 356.

5 This belief was outlined in a letter of April, 1793 to Manuel Godoy quoted in Tovell, Freeman "The Other Side of the Coin: The Viceroy, Bodega y Quadra, Vancouver, and the Nootka Crisis" in *BC Studies* #43, Spring, 1992 p.8

6 Cook op.cit. p.327

7 Tovell op.cit. p.10

at Fuca, and convinced that the settlement at Nootka was now a financial drain of no political value, Revilla Gigedo determined in his own mind to offer the complete abandonment of Nootka in return for British acceptance of the boundary. He proposed this specific *quid pro quo* to Madrid in April and again in September 1791 but received no answer.⁸ Nevertheless, he went ahead on his own authority and directed Bodega, whom he had chosen as Spanish commissioner for the Nootka meeting with a representative of the British Crown, to offer abandonment to secure the boundary.⁹ He also determined to identify an appropriate harbour for a new base on the southern shore of the Strait of Juan de Fuca, a task assigned to the Salvador Fidalgo expedition to Neah Bay on the coast of the present-day State of Washington.¹⁰ This expedition was under the overall guidance of Bodega and was an essential component of his *Expedición de Límites*.¹¹ Bodega had arrived for his second tour of duty in New Spain with the new Viceroy in August, 1789. Revilla Gigedo was obviously impressed by the experienced naval officer's knowledge of the Northwest Coast and by his commitment to upholding Spanish interests in the North Pacific. Indeed, Bodega's reputation as an intrepid and intelligent maritime explorer, gained in 1775 and 1779, and complemented by a charming personality made him the ideal choice for the assignment now handed to him. Clearly he enjoyed the Viceroy's complete confidence: "I am entrusting this mission to your care," wrote Revilla Gigedo in his instructions "because of my good opinion of you, warranted by your zeal, skill and conduct; your knowledge and experience of the northern coasts of this America will ensure the greatest success of this important mission."¹² The Viceroy repeated this glowing reference in a letter to Floridablanca in November, 1791 when he informed the Chief Minister of his choice of a Spanish representative for the upcoming negotiations.¹³

The expedition that became George Vancouver's "Voyage of Discovery to the North Pacific and Round the World" had its genesis in a number of British

8 Ibid.

9 See letter from Revilla Gigedo to Bodega, Mexico City, dated October 29th, 1791 in the Archivo General de la Nación de Mexico, Vol.67 fol.238-242v. cited in Cook op.cit. p.327

10 Ibid fol.243-245, Revilla Gigedo to Fidalgo, November 2nd, 1791 cited in Wagner, Henry Raupt *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca*, 1933, Santa Anna, California, p. 61.

11 Cook op.cit. p.330

12 Quoted in Tovell op.cit. p.12

13 Ibid, Note 27

initiatives and proposals designed to exploit the fur trade unleashed by the success of Cook's men in trading Nootkan furs in Canton in 1779. Two seem particularly important: first a proposal in 1788 by the commercial entrepreneur Richard Cadman Etches supported by the influential Sir Joseph Banks, that Britain establish a colony on the Northwest Coast similar to that in Botany Bay from which a survey of the entire coast of Northwest America could be launched; and secondly an approach made to Evan Nepean, the Under Secretary of State, in the summer of 1789 by George Dixon who had explored and traded on the coast as early as 1786 and was supported by the equally influential Alexander Dalrymple, suggesting that Britain stake its claim to at least a portion of the region by establishing a settlement through which a vital link could be made between the continental fur trade moving westwards across Canada, the maritime trade and the Asian markets.¹⁴ The British Government had in fact initiated plans for a survey of the Northwest Coast prior to the Nootka Crisis¹⁵ and, in the wake of that event and its settlement, London was keen for an immediate and thorough survey of the area to which it had gained such unexpected access, and to give that good fortune tangible effect. Also, as a result of Article I of the convention, it was necessary to have a representative take possession of Meares' property.

Vancouver was appointed to command the expedition on December 15th, 1790. *Discovery* and *Chatham* left England on April 1st, 1791 and a year later on April 18th, 1792 they sighted the coast of Drake's *Nova Albion*. On the eve of his 35th birthday, Vancouver had been at sea continuously for 20 years. He had sailed with Cook on the Second and Third voyages and his incredible survey of the American coast, undertaken in the summers of 1792, 1793 and 1794, ranks as one of the greatest ever feats of hydrography. Single-minded to the point of being stubborn, a strict disciplinarian with a strong sense of duty, Vancouver found security and comfort within a rigid framework of behaviour and ideas. As a result he experienced an uneasy relationship with his fellow officers and men. The temper of his personality was also certainly moulded by his almost constant and deteriorating poor health.¹⁶ In contrast to Bodega, he had none of

the Spaniard's innate confidence, outgoing personality and patrician charm.

Bodega arrived at Nootka at the end of April, 1792 and settled in to await his English visitor. Prior to leaving Mexico he had determined to receive Vancouver with appropriate dignity and formality. He had sought and received approval for an advance on his salary of 4,000 pesos and with it purchased a supply of fine foods which he complemented by packing along his personal silver. Vancouver was later to comment on the "superfluity of the best provisions" when he dined with Bodega, and John Boit of the *Columbia* was amazed at the elegance and extent of the silver plate. The highly civilized quality of Bodega's hospitality, the lavish quantity of his table and his considerable personal charm were a source of both astonishment and delight to the steady stream of European visitors to Nootka in the summer of 1792. The importance he attached to rituals involving the serving of food, and his generosity, also impressed the local natives, especially Chief Maquinna, who along with the other ranking chiefs dined regularly in the well-appointed two-story Commandant's House.¹⁷

It was, however, four months before Vancouver would arrive as, coming north he decided to explore the Strait of Juan de Fuca before proceeding to Friendly Cove. Hindsight suggests that this proved costly to the Englishman in the negotiations that lay ahead because it gave the Spanish commissioner time to reassess the situation as it had unfolded since the fateful Spring of 1789. Over the summer Bodega received three traders who had been at Nootka with Meares in 1788 - the Portuguese Francisco José Viana and the Americans Robert Gray and Joseph Ingraham - all of whom refuted the Englishman's claim to have purchased any land.¹⁸ In addition his warm relationship with Chief Maquinna prompted the native leader to deny ceding any part of Friendly Cove to "liar Meares."¹⁹ Bodega became convinced that the British claim based on Meares' assertions were unfounded. Secondly, Bodega changed his view of Nootka as a "harbour that produces nothing but water and firewood" to "one of the best

14 Lamb, W. Kaye (ed) *George Vancouver: A Voyage of Discover to the North Pacific and Round the World, 1791-1795*, 1984, London, The Hakluyt Society [hereinafter cited as Lamb/Vancouver *Voyage*] Volume I p.17-20

15 Ibid p.21

16 See Naish, John "The Health of Vancouver and his Men" an unpublished paper presented at the Vancouver Conference sponsored by Simon Fraser University in Vancouver, April 1992, p.1-6.

17 See Fireman, Janet R. "The Seduction of George Vancouver: A Nootka Affair" in *Pacific Historical Review*, Volume 5 #3, August, 1987 p.427-443 and Marshall, Yvonne *A Political History of the Nu-Chah-Nulth People*, PhD Thesis, Simon Fraser University, April, 1993 p.230.

18 Bernabeu, Salvador (ed) *Juan Francisco de la Bodega y Quadra: El descubrimiento del fin del mundo* [hereinafter cited as Bodega *Diario de 1792*] 1990, Madrid, Alianza Editorial, p.172-173.

19 Kendrick, John (Trans. and Ed) *The Voyage of the Sutil and Mexicana*, 1991, Spokane, Washington, Arthur H. Clark Co. p.73.

proportioned harbours to be found on the continent.”²⁰ And thirdly the delay allowed Bodega to receive word, on the eve of Vancouver’s arrival, that Neah Bay was something less than a suitable replacement harbour for Friendly Cove.²¹ By the end of August Bodega had determined, notwithstanding the plan to fix a clear boundary at Fuca by ceding the Spanish establishment, to press the idea of interim “dual ownership”²² at Nootka for use in possible future negotiations between Madrid and London.

Vancouver reached Friendly Cove on August 28th and both sides exchanged the appropriate salute, the first of numerous “puffings” as the surgeon-botanist Archibald Menzies called them,²³ to reverberate around the Sound during the three weeks of negotiations. He brought his party ashore and Bodega ushered him into the Commandant’s House. The formality of the occasion was compounded by the fact that neither spoke the other’s language, but Vancouver was later relieved to find that midshipman Thomas Dobson from the store ship *Daedalus*, that had come out from England to rendez-vous with him, spoke and read enough Spanish to act as an interpreter and translator.²⁴ Once negotiations got underway the next day they were almost exclusively conducted by letter - an exchange of 13 in all - interspersed with a limited number of personal discussions. In addition to the valuable Dobson, Bodega’s botanist Moziño and Vancouver’s second in command and Captain of the *Chatham*, William Broughton, found that they could communicate in French

and a servant of Bodega’s was also found to be able to speak English.²⁵ The English party toured the settlement; later they were given a couple of buildings for their use, set up an astronomical observation post and prepared to make repairs to both *Discovery* and *Chatham* on “Meares’ cove” in the Northeast corner of the bay. Just as Vancouver had been “mortified” to find out the extent of Spanish exploration within Fuca when he met Dionisio Alcalá Galiano in June, so he and his colleagues were astonished by the Spanish establishment: “the Spanish seem to go on here,” wrote Menzies, “with greater activity and industry than we are led to believe of them at any of their other remote infant settlements.”²⁶

The next day Bodega breakfasted on *Discovery* and the Englishmen were invited to dinner. Also on August 29th, Bodega delivered his first letter to Vancouver. After a long preamble on Spanish rights and activities on the coast “known to all nations” and a refutation of Meares’ title to any land, it set out the basic Spanish position - the offer, nevertheless, to cede Nootka and to fix a boundary at 48 :

*I am ready, without prejudice to our legitimate right nor that of the Courts better informed decisions, generously to cede to England the houses, offices and gardens which have been cultivated here with so much labour, removing myself to Fuca. And so that the subjects of both nations will never be disturbed or molested, it ought to be our last [northerly] establishment, where the dividing line ought to be fixed from which to the northward [the coast] should be in common [for] free entry, use and commerce in conformity with Article V of the convention. No others shall be allowed [access] unless by permission from the respective courts, nor should the English be permitted to pass south of Fuca.*²⁷

Armed with a copy of a letter from Chief Minister Floridablanca stating that he be put “immediately in possession of the buildings and districts or parcels of land that were occupied” by Meares and company,²⁸ Vancouver was little disposed to negotiate anything. Although becoming more aware by the

20 Quoted in Tovell op.cit. p.21-22.

21 Dionisio Alcalá Galiano and Cayetano Valdés, officers on the Malaspina expedition, arrived at Nootka on May 13th, 1792 before launching their summer exploration of Fuca. In a letter to Galiano dated May 25th (AGN, Mexico City, Historia 67) Bodega asked him to report on the matter of the harbour and settlement at Neah Bay (Nuñez Gaona.) Later, on July 22nd, a *junta* was held at Neah Bay (see Wagner op. cit. p.64-65 for a discussion of the gathering). Bodega seems likely to have received a report informing him of the negative opinions of those involved in the meeting via Joseph Ingraham of the *Hope* prior to Vancouver’s arrival (see Cook op.cit. p.383), a view that would certainly have been confirmed by Galiano during his brief stopover at Nootka, August 31st-September 1st (see Kendrick op. cit. p.94 and Note 2 p.206).

22 “Dual ownership” refers to Bodega’s willingness to cede Spanish rights over Meares’ cove but not over the balance of the settlement; i.e. both nations would have a “right” to property in Friendly Cove until negotiations could produce a clearer agreement. See Tovell op.cit. p. 20 note 47.

23 Menzies, Archibald *Journal of Vancouver’s Voyage, April-October 1792*, C.F.Newcombe (ed) [hereinafter cited as Menzies *Journal*] 1923, Victoria, British Columbia p.397.

24 Lamb/Vancouver *Voyage* Volume I p.103.

25 Cook op.cit p.372, and Lamb/Vancouver *Journal* Volume II p.663 and Note 2.

26 Menzies *Journal* p.112

27 Bodega to Vancouver, August 29th. The correspondence between the two commissioners is in the Archivo General de la Nación in Mexico City, Vol. 67 and the English translations of Bodega’s letters are, with Vancouver’s, in the Public Record Office in London, Colonial Office 5/187.

28 Bodega *Diario* p.198; also quoted in Cook op.cit. p.364.

day of Spanish activities and accomplishments on the coast, there was nothing in his orders, nor in his character that would allow him the latitude, or give him confidence, to act as an on-the-spot plenipotentiary.²⁹ His reply was firm and immediately ended any discussion of fixing a boundary. By now quite aware that his scant knowledge and incomplete orders - he has been promised when he left England that further instructions would be sent to him - had set him at a disadvantage against the experienced Spaniard, Vancouver stated that he was unauthorized to enter into any negotiations. Unwittingly he also let slip the British view that Spain's position on the entire coast north of San Francisco was also open to challenge:

*I should suppose that the Establishment His Catholic Majesty has made in the mouth of Fuca to come under the denomination of a port of free access, as well as such as may have been, or may hereafter be made from thence south to Port St. Francisco, conceiving that port to be the Northernmost port of the said Coast then occupied by Spain.*³⁰

Alerted by this comment, which confirmed information from a British chart of 1790 that he had seen just before leaving San Blas,³¹ and receiving confirmation from Galiano who had arrived back at Nootka on August 31st, that a base at Neah Bay would be problematical, Bodega was now determined more than ever to retain a Spanish interest at Nootka. As the exchange of correspondence continued, he agreed to place the establishment under Vancouver's command until London and Madrid could decide what to do, but he emphasized that English control meant neither a surrender of ownership nor a diminution of Spanish rights. Seemingly misunderstanding the latter stance, Vancouver decided to have Broughton and the *Chatham* stay at Nootka over the winter, and ordered supplies unloaded from the latter vessel and the *Daedalus*. But as it became clear that evacuation did not entail a transfer of sovereignty, he became annoyed and increasingly troubled by the whole situation. An exchange of several more letters failed to break the impasse.

At this point Bodega proposed a visit to Chief Maquinna in Tahsis at the head of the Sound. The party set out on September 4th, camped near the *ranchería* and established contact with the chief. The next day the three English

pinnaces and large Spanish launch paraded in front of the village, accompanied by fife and drum, before pulling into the beach to be welcomed officially by Maquinna and his people and to start the formal "state visit." Gifts were exchanged, but the visitors declined the invitation to a feast, preferring an elaborate picnic served with typical flair and plate "in a style," wrote Vancouver officer Edward Bell "little inferior to what we met with at the Governor's own house."³² After they had eaten, Maquinna, clearly delighted by the attention and respect accorded to him by the visit of such distinguished men,³³ put on some entertainment in which he himself played a starring role.³⁴ Vancouver reported also that "we were not backward in contributing to the amusements of the day, some songs were sung which the natives seemed much to admire and ... our sailors concluded the afternoon's diversion with reels and country dances."³⁵

On their way back to Friendly Cove, Vancouver reported in his journal that:

*Señor Quadra had very earnestly requested that I would name some port or island after us both, to commemorate our meeting and the very friendly intercourse that had taken place and subsisted between us. Conceiving no spot so proper for this denomination as the place where we had first met, which was nearly in the centre a tract of land that had first been circumnavigated by us ... I named that country the island of QUADRA and VANCOUVER; with which compliment he seemed well pleased.*³⁶

The name *Isla de Quadra y Vancouver* appeared initially on both British and Spanish charts, but by the mid 19th century, when British Columbia was firmly English, it had taken on its present name of "Vancouver Island."³⁷ This exchange and their regular meals together, however, attests to the remarkable way in which Bodega and Vancouver were able to separate their personal fee-

29 Gough, Barry *The Northwest Coast; British Navigation, Trade and Discoveries to 1812*, 1992, Vancouver, University of British Columbia Press, p.164.

30 Vancouver to Bodega, September 1st

31 Wagner op.cit. p.62.

32 Edward Bell *Journal* quoted in Cook op.cit. p.369.

33 Marshall op.cit. p.236.

34 The drawing of this scene, originally by Atanásio Echeverría the artist with Bodega's expedition, "The Interior of Maquinna's House is in the portfolio of drawings accompanying the *Diario de Bodega y Quadra, 1792* in the Archivo y Biblioteca, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

35 Lamb/Vancouver *Voyage* Volume II p. 672.

36 Ibid. Bodega states in his journal that the discussion about naming the island came as he was preparing to leave Nootka some two weeks later, but Freeman Tovell has suggested to me that Vancouver is probably more reliable on this matter.

37 Idid - note.

lings and regard for each other and a determination to remain on civil even on friendly terms, from the formal and somewhat disagreeable roles thrust upon them as sparring commissioners.

The negotiations continued for another two weeks but the mutually exclusive claims of each side prevented any real change. Bodega slightly modified his position in a letter dated September 11th by agreeing to cede the tiny bay in which Meares had built the *Northwest America* in 1788:

*I am ready to hand over to you in conformity with the first article of the convention the territory occupied by British subjects in April 1789 and to leaves ours for a decision of the courts which is the limit of my authority*³⁸

Vancouver rejected this suggestion out of hand:

*What I understand to be the territories of which his Britannic Majesty's subjects were disposed of, and to be restored to them by the 1st article of the convention, and Count Floridablanca's letter, is this place in toto ...; of which, if it is not in your power to put me in full possession, I can have no idea of hoisting the British flag on the Spot you have pointed out in this cove, of but little more than an hundred yards in extent any way. If therefore that is your situation I must decline in receiving any such restitution ...and so soon as his Britannic majesty's Vessels under my command are in readiness, I shall proceed to Sea, until I receive further directions...*³⁹

Bodega however remained equally adamant:

*I repeat, I will leave you in possession not only of the territories which were taken ... but also that which was then occupied by the natives of the place, and now by the Spaniards in consequence of the cession made in their favour by Maquinna. But you have not the power to dispute, nor I to judge, the ownership of this land; thus I hope that it will be convenient to you to take possession of the whole and we will inform our sovereigns and they will decide what is right... I am ready to deliver all that was occupied by the English at that time [1788] and to leave you in possession of the rest of the territory, reserving only the right of ownership which I do not have the power to give away ... and to comply in this way with the intent of the treaty.*⁴⁰

There the matter rested. Vancouver was clearly upset by what he regarded as Bodega's backtracking on an agreement to cede the establishment after which he had proceeded to unload the *Chatham* and *Daedalus*. But the fault was obviously his own; he had equated evacuation with a transfer of sovereignty, which Bodega had clearly not intended. While Vancouver might have been keen to take over the settlement, he was reluctant to do so on Bodega's terms which would have accepted the latter's principle of interim "dual ownership." This deadlock was not affected by the arrival on September 16th of Robert Duffin, a Meares associate in 1788. Duffin informed Vancouver that Meares had purchased all of the land of Maquinna's village of Yuquot, not just the small bay.⁴¹ Bodega, however, maintained that Duffin could not be objective about the matter and, in response, he got Maquinna to make a statement repeating that there had been no sale to Meares and that "the place where the Spaniards had built their houses was given by him to Don Francisco Eliza, and later to me as Commandant, always with the proviso that it would be returned if the Spanish retired from here."⁴²

Bodega and Vancouver exchanged their final letters on September 20th. They agreed to suspend the negotiations and to refer the matter of Nootka to their respective governments. Once this was done, the tenseness of the final week evaporated and the two men "parted on as good terms as they had met" with final dinners on *Discovery* and in the Commandant's house where there was "Singing, Music, Dancing and all kinds of amusement."⁴³ Bodega departed for California and San Blas via Neah Bay on September 21st; Vancouver followed some three weeks later and the two renewed their friendship at Monterey where Bodega continued to act the host, refusing Vancouver's offer to pay for many of the supplies provided to his ships.⁴⁴

Conventional wisdom has portrayed the negotiation period at Nootka as a triumph for Bodega. Certainly the overwhelmingly favourable impression reported by all-comers, not just Vancouver and his fellow officers, resulting from the Spaniard's generous hospitality and disarming charm, coupled with his knowledge and understanding of historical events on the Northwest Coast, allowed him to seize an initiative that was never relinquished. His opening position maintaining Spain's historic rights, challenging Meares'

38 Bodega to Vancouver, September 11th.

39 Vancouver to Bodega, September 13th.

40 Bodega to Vancouver, September 13th.

41 Lamb/Vancouver *Voyage* Volume I p.105.

42 Bodega *Diario* p.205

43 Bell *Journal* cited in Cook op.cit. p.382.

44 Lamb/Vancouver *Voyage* Volume II p.742.

assertions and discussing a boundary, threw Vancouver onto the defensive and essentially nullified the latter's advantage inherent in the Convention and Floridablanca's letter. Once he became convinced of the British aim to gain not only control over Nootka but also access to the entire coast north of California, Bodega quickly realised the need to retain some clear sovereignty at Nootka and to pursue a holding action so as to allow negotiation of a less ambiguous settlement on terms more favourable to Spain. His strategy of gentlemanly discourse, the narrowest possible interpretation of Article I of the Convention and generous treatment of his opponent allowed him to succeed in this aim. At the same time, unknown to him because a final communique from the Viceroy didn't reach him before he left Mexico for Nootka in early 1792, he also saved Revilla Gigedo from embarrassment, even possible censure, as the latter had finally received word from Madrid that the King was not prepared to sanction a withdrawal from Nootka until British intentions on the coast had become clearer.⁴⁵ For his success in maintaining Spain's negotiating position Bodega received only lukewarm thanks from the Viceroy and "official" commendation from Chief Minister Aranda who, having engineered Floridablanca's downfall, was preparing to adopt a harder line with Britain and to reopen discussion of the 1791 treaty. He did not, however, receive any reimbursement for the debts he had incurred over and above his salary advance in undertaking his lavish diplomatic initiative. This financial worry added to a debilitating illness in hastening his untimely death at age 50 in March 1794, little more than a year after he had bade a final farewell to Vancouver in Monterey in January, 1793.⁴⁶

The failure to conclude the Nootka hand-over successfully caused George Vancouver no little discomfort and, in a letter to Evan Nepean from Monterey in January 1793, he bitterly complained of "the embarrassment I have laboured under in the whole of my transactions at Nootka."⁴⁷ Poorly briefed before he left England and without the promised instructions that never arrived on the *Daedalus* because they were never drafted, he was armed only with the Convention and Floridablanca's letter, whose vagueness allowed Bodega the latitude to confuse what Vancouver had expected to be a simple situation. When he finally realised that the "districts and parcels of land" he expected to receive were a "mere chasm not a hundred yards wide in extent in any one direction"

and that acceding to Bodega's position would be tantamount to agreeing to "dual ownership," he also opted for a holding strategy. Even though his friend Philip Stephens, the Secretary to the Admiralty, regretted in an internal memorandum that Vancouver had not settled on Bodega's offer of the "chasm" because the *principle* of restitution was more important than the *extent* of that restitution,⁴⁸ it is probably fairer to side with Vancouver. After all he expected to be on the coast for another couple of survey seasons and could afford to wait for more instructions to reach him. In the end by denying Bodega first the fixed boundary and secondly de facto acceptance of Spain's historic rights, he was playing for a much higher prize - open access to the entire coast north of 38° the latitude of San Francisco. It was more unfinished business than a failure.

Neither Bodega, nearing death in Tepic, nor Vancouver wintering in Hawaii had any direct role in, or knowledge of, the final settlement of the Nootka affair signed in Madrid on January 11th, 1794 as the "Convention for the Mutual Abandonment of Nootka." The impasse of 1792, however, allowed the two countries, now allies against republican France, to conclude a more realistic agreement recognising both of their interests on the Northwest Coast. Neither was to claim sovereignty at the other's expense; there were to be no permanent establishments at Nootka; and the Sound was to become a free port, maintained as such by both parties against a claim of sovereignty by any other power. The convention also specified that British honour was to be satisfied by a brief raising of the Union Jack "on the site which Mr. Meares once occupied." In the Fall of 1794, José Manuel de Alava, Colonel in charge of the Troops at Puebla, who had succeeded Bodega as Commissioner for Nootka,⁴⁹ met at Friendly Cove with George Vancouver who had just completed his final survey season, each hoping that the other might have received further word about a Nootka settlement and any instructions about British receipt of all or part of Friendly Cove. But no message had got through to either party and the ceremony serving the interests of British honour had to wait until March 28th, 1795 when Lieutenant Thomas Pierce, who had accompanied Alava to Nootka on the brig *Activa* arriving March 16th, concluded the Nootka affair by raising and lowering the British flag over Meares' cove. The flag was then entrusted along with assurances of British friendship to an undoubtedly perplexed but

45 Tovell op. cit. p.18

46 Fireman op. cit. p.438.

47 Vancouver to Nepean cited in Cook op.cit. p. 393

48 Lamb/Vancouver *Voyage* Volume I p.108-109.

49 The Viceroy had considered giving Francisco Eliza or Salvador Fidalgo the job, but ultimately settled on Alava for his *tino, prudencia y discernimiento*, his rank and because he also spoke English.

happy Maquinna - delighted to have possession once again of his village at Yuquot.

It is debatable whether Bodega would have been grateful, as suggested by one commentator, "to have been spared the distress such an occasion would have caused him"⁵⁰ or, in the opinion of another, "to know that the Union jack had flown over Friendly Cove only as part of mutual abandonment ceremonies."⁵¹

50 Tovell, Freeman "The Career of Bodega y Quadra: a summation of the Spanish contribution to the heritage of the Northwest Coast" in Inglis, Robin (ed) *Spain and the North Pacific Coast* 1992, Vancouver, Vancouver Maritime Museum p.178.

51 Fireman op. cit. p. 442.

Fabio Ala Ponzzone, oficial de la Expedición Malaspina, en la costa noroeste de América (1791)

Dario Manfredi*

Traducido por Gaspar Alayza

Se ha subrayado más de una vez que por la publicación y por el estudio de los numerosos documentos producidos por la Expedición Malaspina todavía es posible obtener noticias inéditas o, en todo caso, fragmentos útiles para comprender mejor, en todos sus diversos aspectos, la efectiva realidad de la excepcional empresa científica.¹ Y además se ha demostrado que el interés de los documentos crece, por decir así, proporcionalmente al descenso del rol desempeñado en la expedición por los autores de los documentos mismos.²

En efecto, si es cierto que las relaciones de Alejandro Malaspina con José Bustamante y Guerra -primer y segundo comandante de la expedición, respectivamente- siempre tienen un marcado sabor "oficial",³ esta característica se va debilitando a medida que bajamos en la escala jerárquica. En este sentido,

* Este trabajo es una reelaboración ampliada de la relación presentada en el Congreso dedicado a Juan Francisco de la Bodega y Quadra, celebrado en Lima en 1994.

1 Sobre el navegante italiano Alejandro Malaspina véase D. Manfredi, *Alejandro Malaspina. Una biografía*, en B. Saiz (ed.), *Alejandro Malaspina. La América imposible* (Madrid, Compañía Literaria, 1994). En cuanto a la bibliografía sobre la gran expedición española, véase B. Saiz, *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron* (Madrid, El Museo Universal, 1992), 470.

2 Véase el capítulo conclusivo del volumen de C. Poupeney Hart, *Relations de l'expédition Malaspina aux confins de l'empire espagnol* (Longueuil, Québec, Le Préambule, 1987).

3 Dicho carácter oficial es menos evidente en los documentos escritos "en caliente", casi para memoria personal. Confróntese por ejemplo la memoria de Alejandro Malaspina *Navegaciones desde Acapulco en busca del paso del Mar Pacífico* del ms. 425 del Archivo del Museo Naval de Madrid (A. Malaspina, *En busca del paso del Pacífico*, a cargo de A. Galera Gómez, Madrid, Historia 16, 1990) con su redacción final de la misma campaña.

la relación escrita por el pintor Tomás de Suria es considerada emblemática.⁴

Pero esto no es todo: podemos ver, en efecto, que el tono oficial casi desaparece cuando leemos ya no relaciones o diarios, sino más bien las cartas personales de los protagonistas: desgraciadamente el grupo de estos documentos es bastante grácil.

Con esta comunicación nos proponemos presentar a la atención de los estudiosos las cartas personales de Fabio Ala Ponzzone. Por su lectura pueden obtenerse gustosos ecos del ambiente y del debate científico que había ido estableciéndose a bordo de las dos corbetas.

Fabio Ala Ponzzone era el oficial más joven de la expedición.⁵ Nació en Cremona (Lombardía, Italia) el 30 de mayo de 1770 y perteneció a una antigua y noble familia (con lejanos lazos de parentesco con los Malaspina de Mulazzo); Fabio se dirigió a Cádiz, donde sentó plaza en la Academia de Guardiamarinas el 25 de abril de 1788.⁶ En Cádiz, Alejandro Malaspina, de regreso del periplo del globo con la fragata *Astrea*,⁷ y después de haber recibido la aprobación real para la realización de la expedición científica, comunicó en modo oficioso al joven su intención de incorporarlo a la misma.⁸ Desde aquella época Fabio Ala Ponzzone comenzó a informar más o menos detalladamente acerca de las vicisitudes del viaje, tanto a su padre como al religioso que había sido su preceptor. Este era el jesuita valenciano Ramón Ximénez de Cernabe que, tras

la expulsión de la Orden de España, como la mayor parte de sus cofrades, se había establecido en Italia.⁹

Las cartas de Fabio a Ximénez son las más interesantes puesto que el joven sabía que se dirigía a un interlocutor más culto y, sobre todo, sensible a los temas científicos y particularmente americanistas.¹⁰

En esta sede presentamos sólo dos fragmentos de dos cartas, correspondientes a la campaña del noroeste. La figura del oficial limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra -al cual se dedica este congreso- de algún modo aparece sólo “en el fondo”, pero está siempre presente, incluso cuando Bodega no es mencionado explícitamente, puesto que los oficiales de la Expedición Malaspina se daban cuenta perfectamente de que se movían en una región que había sido visitada por él y a la cual habría regresado pronto con la tarea -esta vez no tanto geográfica como diplomática- de proceder a la entrega oficial a Inglaterra del establecimiento español de Nutka.

Es apenas el caso de subrayar que las opiniones personales, que Fabio presenta como propias, muy probablemente son de Malaspina.

En el primer fragmento, de una carta escrita en Acapulco el 6 de noviembre de 1791, hay sobre todo una referencia a la famosa cuestión de la relación de Ferrer Maldonado que nos parece particularmente interesante y merecedora de un breve comentario por constituir un indicio más a favor de la hipótesis, ya en otras ocasiones expuesta, de que Alejandro Malaspina no era extraño a las vicisitudes de la entrega de dicha relación al geógrafo francés Philippe Buache.¹¹ Recordaremos que precisamente a causa de la disertación pronunciada en París por Buache, la Expedición Malaspina debió cumplir aquella campaña del noroeste en busca de un canal navegable en cuya existencia ya ningún oficial de

4 El diario se ha publicado varias veces, pero debemos subrayar que sólo la edición de Fernando Monge, Margarita del Olmo (eds.), *Expediciones a la Costa Noroeste* (Madrid, Historia 16, 1991), 89-162) presenta el texto exacto.

5 Sobre Fabio Ala Ponzzone, véase D. Manfredi, “Un nobile cremonese nella spedizione Malaspina: il cav. Fabio dei conti Ala e marchesi Ponzzone”, *Rivista Araldica*, LXXXV (1987), 831, pp. 86-96; ID. “Noticia sobre unos inéditos geográficos del oficial de la Real Armada Fabio Ala Ponzzone (1770 - 1817)”, en J. Baila - J.L. Luzon (eds.), *Latinoamérica. Territorios y países en el umbral del siglo XXI* (Tarragona, A.G.E., 1993), 235-238.

6 En el expediente personal se lee “6 de mayo”, pero en el archivo del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina” de Mulazzo (en adelante ACSM), Fondo “Ala Ponzzone”, se conserva el documento original, firmado por el ministro de la Marina Antonio Valdés, que precisamente lleva la fecha del 25 de abril.

7 Sobre el viaje efectuado con la *Astrea*, fletada por la Real Compañía de Filipinas, v. D. MANFREDI, *Il viaggio intorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.S. “Astrea”. 1786 - 1788*, “Memorie della Accademia Lunigianese Giovanni Capellini”, a. XLV-XLVII (1988), pp. 144.

8 Véanse cartas de Fabio Ala Ponzzone a Ramón Ximénez, del 17 de noviembre de 1788 y al padre, del día siguiente, ambas escritas en la Isla de León, inéditas ACSM, respectivamente en los fondos “Ramón Ximénez” y “Ala Ponzzone”.

9 Sobre Ximénez se encuentran noticias en D. Manfredi, *Inventari dei fondi “Ala Ponzzone” e “Ramón Ximénez” conservati nell’archivio del Centro “Alessandro Malaspina” della Spezia*, “Giornale Storico della Lunigiana”, Nuova Serie, XL - 1989, pp. 135 - 160, v. pp. 136 - 138.

10 En el ACSM se conservan en total 123 cartas de Fabio Ala Ponzzone de las cuales 15 fueron escritas durante la expedición.

11 I. Luzzana Caraci y D. Manfredi, *Alessandro Malaspina e la questione dello Stretto di Maldonado. Atti del convegno “Alessandro Malaspina e la cultura del suo tempo”*, “Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini”, LIX (1989), pp. 147 - 156; D. Manfredi, *An unknown episode behind the search for the North-West passage of the Malaspina expedition?*, en R. Inglis (ed.), *Spain and the North-Pacific Coast. Essays in recognition for the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791 - 1792*, Vancouver Maritime Museum, 1992, pp. 119 - 124.

marina podía creer.

Efectivamente, escribe Fabio Ala Ponzzone que la expedición se había dirigido a “ver si corrió efectivamente Ferrer Maldonado al decantado paso del Mar Pacífico al Atlántico, cuyo diario está en poder del Duque del Infantado” y añade que el Duque de Almodóvar se ha detenido en tal cuestión en las últimas páginas del cuarto tomo de su famosa obra.

Pero nos parece necesario resumir brevemente el caso. Durante la preparación de la expedición, el oficial José de Espinosa y Tello, mientras se ocupaba de recoger en varios archivos españoles toda memoria sobre América que pudiese resultar útil para el inminente viaje, encontró en el Archivo de Indias de Sevilla, una copia de la relación de Lorenzo Ferrer Maldonado.

En dicho documento, el discutido personaje sostenía haber viajado, en 1588, del Atlántico al Pacífico a través de un canal navegable que desembocaba a 60° de latitud norte. La relación no era desconocida: ya Juan Bautista Muñoz había encontrado una copia en el archivo del Duque del Infantado, la había transcrito en 1781 y el Duque de Almodóvar se había ocupado extensamente del tema.¹² Sin embargo, podemos creer que Malaspina notó, en la versión encontrada por Espinosa en el Archivo de Indias, alguna divergencia con respecto al texto ya conocido puesto que, manifiestamente interesado, se apuró en informar al Ministro de Marina Antonio Valdés y añadió que a su juicio, convenía que los argumentos sostenidos en ese documento se hiciesen públicos.¹³

En cambio, contrariamente a lo que esperaba Malaspina, Valdés recomendó la máxima reserva,¹⁴ pero mientras tanto, el oficial José Mendoza y Ríos -que se preparaba para partir para París y Londres a fin de conseguir libros e instrumentos científicos para el observatorio astronómico de Cádiz y para la expedición de Malaspina- había conseguido una copia de la relación de Ferrer Maldonado.

Algún tiempo después, en París, Mendoza habría de entregarla a Buache el cual hablará con entusiasmo en la Académie des Sciences, por lo que llegada a España la noticia de dicha disertación, el Ministro de Marina ordenaría a Malaspina (ya en Nueva España) efectuar la campaña del noroeste en busca del pasaje.¹⁵

Ahora, a nuestro parecer, fue precisamente Malaspina quien entregó a Mendoza una copia del documento que más tarde, para apartar de sí la sospecha de haber hecho precipitadamente (o, en todo caso, favorecido) una cosa contraria a las órdenes del gobierno, trató de “enturbiar las aguas” haciendo decir a Mendoza, y repitiendo él mismo en varias ocasiones, que a Buache se le había entregado una copia del documento poseído por el Duque del Infantado. También Fabio Ala Ponzzone repite esta versión que no se sostiene absolutamente. En efecto, si Espinosa hubiese encontrado una relación idéntica a la ya transcrita por Muñoz ni hubiese podido presentar a Malaspina sus hallazgos como un descubrimiento, ni el mismo Malaspina hubiese podido entusiasmar-se, ni probablemente, Buache la hubiese encontrado tan interesante como para ilustrarla en una reunión científica.¹⁶

Ahora bien, conociendo las estrechas relaciones afectivas que unían a Fabio Ala Ponzzone con Malaspina, nos parece que el joven oficial se propuso “cubrir” la corresponsabilidad de su comandante. Co-responsabilidad que en los ambientes de la Real Armada no debía haber pasado inobservada, tanto es así que el mismo José Bustamante y Guerra, comandante de la corbeta *Atrevida* critica implícitamente en sus diarios “a los que han promovido la citada Memoria”.¹⁷

En la segunda carta, escrita en Acapulco el 22 de noviembre de 1791, Fabio inserta un fragmento de una *memoria* de Malaspina sobre la Costa del Noroeste, es decir, el fragmente en el que se examina el problema de si el jefe Macuina “es o no caníbal”.¹⁸

12 E. Malo de Luque, *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas* (Madrid, Sancha, 1788), IX, 584-589. Con este seudónimo publicó su trabajo el diplomático Pedro Francisco Luján y Suárez de Góngora Duque de Almodóvar. En realidad es una *libre traducción* del conocido tratado de G.T.F. RAYNAL *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* (1ª ed. 1770). En esta obra asumió una posición posibilista alrededor del problema de la autenticidad o menos de la relación de Ferrer Maldonado.

13 Carta de Malaspina a Valdés, de La Carraca, 9 de junio de 1789, Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante AMNM) Ms. 583, cc. 47 v48 r.

14 Carta de Valdés a Malaspina, de Madrid, 30 de junio de 1789, AMNM, Ms. 278, c. 53.

15 Carta de Malaspina al Conde de Revillagigedo, de México, 8 de abril de 1791, AMNM, Ms. 583, c. 93.

16 En efecto, observamos que desde la época del hallazgo de Muñoz en el archivo del Duque del Infantado, debían haberse multiplicado las copias manuscritas de ese documento. Una copia existe hasta ahora entre los papeles pertenecidos a Pedro Rodríguez de Campomanes (Cat. 14-24, en la Fundación Universitaria Española, Madrid), otra copia fue transcrita por Martín Fernández de Navarrete.

17 *Diario de las Corbetas “Descubierta” y “Atrevida” en Montevideo, Chile, Perú, Acapulco y Filipinas*, inédito en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, Ms. 13, c. 123 r.

18 Particularmente se transcribe una parte de la memoria de Malaspina *Descripción*

Al final de la transcripción el joven oficial se abandona en un comentario propio sobre la cuestión de la compra, con fin humanitario, de adolescentes indígenas por parte de los españoles.

Como es sabido, los españoles compraban a los indígenas de Nutka adolescentes, capturados durante las guerras contra tribus enemigas, para encaminarlos a alguna misión o colonia española donde alguien se ocupara de su conversión y educación.

La conclusión de Fabio está llena de buen sentido: es muy cierto -afirma substancialmente el joven oficial- que los jóvenes comprados por los españoles generalmente no son otra cosa que indígenas capturados en tribus enemigas, indudablemente destinados a una suerte muy triste, sin embargo se podía prever fácilmente que por parte de los indígenas, la avidez de disponer de algunas planchas de cobre, o de algún fusil de más, hubiese generado mayor agresividad (y por lo tanto suscitado guerras y expediciones que, de otra forma, nunca hubiesen sucedido) mientras que por parte española, la posibilidad de disponer de algún esclavo más hubiese sido hipócritamente enmascarada por el propósito piadoso de evangelizar. Y Fabio propone también “su” remedio: garantizar a los jóvenes su libertad e imponer al “comprador” la obligación de regresarlos a su tierra si éste fuera su deseo.

Como hemos observado más arriba, puede surgir la sospecha de que esta sugerencia no sea enteramente el fruto de reflexiones de Fabio, considerando su relativa inexperiencia: es más fácil creer que lo hubiese sido del mismo Malaspina el cual de seguro, en las tertulias nocturnas con los otros oficiales de la expedición solía comentar los sucesos del día.

Como quiera que fuese, el “remedio” de Fabio presenta las típicas señales filantrópicas y el pensamiento de su comandante. Y si una conclusión primera y sumaria puede obtenerse de estos fragmentos, ésta es que verdaderamente Malaspina estaba *haciendo escuela*, en el sentido de que se acogía inmediata-

física de las costas del Noroeste de la América o visitadas por nosotros o por navegantes anteriores (AMNM, Ms. 425, cc. 141 r. - 177 v. publicada tanto por P. Novo y Colson (ed) , *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, Madrid, Imprenta de la Viuda e hijos de Abienzo, 1885, pp. 339 - 374, como por F. Monge y M. del Olmo (eds.), cit., pp. 163 - 235. Fabio transcribe el fragmento (pero no las respectivas notas de Malaspina), que en la edición de Novo y Colson se encuentra en las pp. 355-356 y en la de Monge y del Olmo en las pp. 209-213 (desde “Es una cuestión muy vertida” hasta “distinguirse con narraciones maravillosas”).

mente - y a veces se imitaba - su inclinación por hacer seguir, a las descripciones de cualquier situación, también las concretas propuestas aptas para corregir todo afecto negativo.

APENDICE

- 1 *Fragmento de la carta de Fabio Ala Ponzzone a Ramón Ximénez desde Acapulco, el 6 de noviembre de 1791.*¹⁹

Por la carta que escribí en el correo pasado a mi padre estará Vm. enterado de nuestra navegación en la campaña del norte y de paso los trozos de costa que hemos recorrido y trazado. Fuera estenderme demasiado el describir aunque sucintamente lo que mira la costa y puertos. Más interesante podría hacerse una descripción del genio, costumbre, leyes ecc. de los indios que hemos visto, pero ya le prometí hacerlo en mejor ocasión. A nuestra salida de este puerto para el N ya teníamos el viage del capitán Dixon, el qual nos hacía una descripción tan lisongera del puerto de Mulgrave, que se prefirió la entrada en él a todo otro, tanto para un pequeño descanso a la gente, como para el reconocimiento de una entrada considerable, que se halla algo al O de Mulgrave.

El objeto nuestro de esta campaña no era tan sólo el reconocer con prolixidad una porción de ésta, que hacía interesante su verdadera situación para la navegacion nacional, sí también el ver si corrió efectivamente Ferrer Maldonado el decantado paso del mar Pacífico al Atlántico, cuyo diario está en poder del Duque del Infantado. El Duque de Almodóvar finaliza el cuarto tomo de *Los Establecimientos Ultramarinos*²⁰ citando su navegación y, para no suponer apócrifa la relación, quiso más bien introducir para hallar cerrado el paso, volcanes, cometas u otros accidentes, casi todos igualmente imaginarios, como fuera de una probabilidad regular. El capitán de fragata Don José Mendoza, encargado por nuestra corte de hacer un viage en las mejores partes

19 La carta está escrita en castellano y hemos respetado en lo posible la ortografía del autor. En algunos casos la puntuación ha sido modificada; los acentos y el uso de iniciales mayúsculas se han conformado a las modernas reglas. Los nombres de navíos y títulos de libros se han evidenciado en cursiva.

20 V. nota 12.

de Europa para ensanchar los conocimientos y mejorar los auxilios de varios ramos de Marina, franqueo esta misma relación a Mr. Buache, geógrafo francés, el qual respondió a ella en una memoria leída en la Academia de las Ciencias de París el 13 de noviembre del 90. Suponiendo desde luego existente el estrecho del qual desembocó Maldonado al mar Pacifico por los 60 grados, no se detiene más que en provar hacia que parage deve hallarse. No le devía quedar duda sobre esos datos, que se encontraría en las inmediaciones del Monte de San Elías, dando aún algún error a la latitud por la poca exactitud de los instrumentos de aquellos tiempos, tanto más que no había sido vista si no a cortos trozos. Ya bien examinadas por nosotros quedamos cerciorados de no hallarse nada en ellas, y sólo la boca que vimos al O de Mulgrave en la ensenada del Almirantazgo dava algunas esperanzas, que se frustraro, como lo manifiesta el nombre que le dimos, del Desengaño. A nuestra llegada aquí recibimos de la corte el viage a costa NO de la America del cap. Meares. No dexa de verse que la pronta publicación de esta ovra ha sido más bien para manifestar al público los derechos de los Ingleses por a la recuperación del puerto de Nutka, donde se hallan presentemente establecidos los Españoles, esto es la parte del O, que por ensanchar los conocimientos geográficos.

Los Ingleses son verdaderamente los que frecuentan estos mares por el atractivo de la peletería, guiadas varias embarcaciones por oficiales hábiles de la marina Real. El comercio de pieles pedía desde sus principios el navegar cerca de la costa para hallar las abitaciones de los indios y fondear muchas veces cerca de ellas; por consiguiente precisa el no dexar puertos, calas, canales ni recodo alguno para reconocer. Por este motivo ellos nos hizieron ver separada de la costa por un gran canal las tierras de la Reyna Carlotta y mas allá, según parece, han encontrado otra canal que desde el estrecho de Fuca llega hasta la bahía de Bucareli, situada en los 55° 17' de latitud, cuyos descubrimientos pueden que vayan verificando el viage de la Fonte, que se ha creído por tanto tiempo falso y ha dado lugar a tantas discusiones sobre el Archipiélago de San Lázaro.

Los Españoles no miraron el comercio de pieles como un objeto, de suerte que las embarcaciones del rey pertenecientes al Departamento de San Blas fueron a estos mares con el fin principalmente de adquirir los derechos de primeros descubridores. Ensancharon los conocimientos de la geografía e hizieron buenos descubrimientos que, a no ser por el sistema que ha tenido hasta ahora la corte, de conservar ocultos sus resultados, no hubieran podido los Ingleses hablar con desprecio de los navegantes españoles. Estas expediciones abrazaron el reconocimiento de grandes trechos de costa, lo que no permitía

el ver por menos todas las sinuosidades y bocas que se encontravan en ella, cuya precisión exige el determinar con exactitud la existencia del paso. Los reiterados viages de los nuestros y de los Ingleses han hecho ver esparcidas por la costa muchas islas. A más de las mencionadas lo son toda la tierra baja que forma el puerto de Mulgrave y sus inmediaciones, como también toda la costa exterior de Nutka, verificándose la congetura de Cook. La Isla Triste en la entrada del Príncipe Guillermo, la de Galiano al S de ésta, vistas por los nuestros, y verificada su situación con nuestras observaciones, han aumentado las posesiones terrestres. Este mismo año el comandante de nuestro establecimiento de Nutka fue con un paquebote y una goleta a internar por el estrecho de Fuca y llegó hasta la latitud de Nutka, en donde vaya seguir la canal de una anchina bastante respetable y con bellas esperanzas de que continuase del mismo modo, pero el tiempo, segun creo, le precisó volverse. Todas estas interrupciones de la costa y esta, en algunos parages situada más al E, por las últimas observaciones, no da pequeños fundamentos a los partidarios del paso para llevar adelante su creencia, y habiendo quien lo supone encontrar por el Río de Cook o por el Príncipe Guillermo, los Ingleses, con la residencia en Nutka, según el último tratado, digámoslo así, de tregua, con el premio que ha asignado la Academia de Londres de 20 mil libras esterlinas, y con el atractivo del comercio de la peletería, harán para inquirir el paso no pequeños progresos a la geografía sobre los ya hechos. Otra razón aún poderosa es que, ya demasiados visitados estos Indios, desde algunos años, por muchos buques, los géneros de cambio europeos van perdiendo de su valor primero y los capitanes procurarán descubrir nuevas tierras para sacar de sus abitantes las ventajas de ser los primeros comerciantes.

Nuestro viage puede llamarse por todos títulos feliz: los tiempos y la perfecta salud de la gente nos han favorecido para que situaremos a satisfacción grandes trechos de costa. El Monte de San Elías nos ricibió con tanta benignidad que fuimos molestados a su vista de ventulinas y calmas, que nos hizieron fondear frente de él a “ leguas de la costa. La corte ha dispuesto que a nuestra vuelta a Cádiz los comandantes y varios oficiales de esta expedición sean destinados para coordinar todos los trabajos nuestros, y que los mismos formenla obra que debe publicarse. Puede esperarse que sea está llena de mucha instrucción no menos al navegante que para los que quieren tener una idea más caval de los establecimientos españoles y de las tierras que vamos corriendo, tanto en la parte filosófica, natural y civil, como en los sucesos a que deven el estado presente.

Tal vez se separaran aquí quatro oficiales para reconocer prolizamente,

en el próximo verano, el Canal de Fuca hasta su término; luego correrán con el mismo fin la costa de Nicaragua y las islas Galápagos, no vistas por las corbetas. Dos goletas, construídas en San Blas, se destinarán a este viage, pero aún queda todo en proyecto y deseo, por consiguiente, que queda reservada esta noticia hasta que veamos su aprobación. Es muy probable que se varíe el plan establecido de nuestras venideras campañas: en lugar de volvernos por el Cavo de Buena Esperanza montaremos otra vez el Cavo de Hornos y, reconocida esta tierra, el archipiélago de Chonos y otros puntos principales, arrivaremos a Monte-Video, para luego dirigirnos a Cádiz, en cuyo cómputo se deve considerar el viage de 5 años cavales. Parece ser este el plan mas conveniente por que la nación saque más ventajas de nuestras operaciones, a cuyo fin se dirigen. Si Vm. recibe prontamente esta carta puede Vm. aventurar la respuesta por los navíos de la Compañía que salen de Inglaterra por marzo para Cantón.

En Monterey he oído hablar diversamente de lo que decían las noticias públicas sobre la muerte de los que ivan en las dos lanchas de M. de la Peyrouse que se perdieron. Aunque se reconoció que evitaban los Franceses de hablar sobre este asunto, no menos que de haver tratado los Rusos en este viage, y, segun parecía, con prohibición espresa a toda la gente, pudieron venir en conocimiento que las dos lanchas vararon en un bajo en Bucareli y que los Indios inmediatos se prevalieron de su triste situacion para hacharse en cima y asasinarlos.²¹

Aquí se halla fondeada desde el día 30 de octubre la fragata de S.M. la *Getrudis*, mandada por el capitán de fragata Don Alonso Torres. Se embarquerá en ella el comandante del Departamento de San Blas, Don Francisco Quadra, para ir a Nutka a entregar a los Ingleses el territorio que ocupamos nosotros, y nuestro establecimiento se colocara tal vez en la ensenada de Fuca. Desde el último tratado nuestro con los Ingleses han aumentado el número de embarcaciones de esta nacion en el mar Pacifico sobre nuestras costas. La *Getrudis* [sic] encontro sobre Payta una de ellas, cuya tripulación iba pereciendo de escorbuto y de otras enfermedades de entre trópicos. El capitán de la fragata nuestra le dio un oficio para que la dexases fondear en Payta a restablecer su gente. Esto mismo no dexara de suceder frecuente y lo que una vez se ha hecho atendiendo al bien de la humanidad no dexara de anteponerse en otros casos a la poca seguridad de los nacionales.

21 La "voz" fue, seguramente, recogida por Fabio en la misión franciscana de S. Carlos, en Monterrey, donde el recuerdo de la parada de los franceses todavía estaba vivo en septiembre de 1791, cuando llegó la Expedición Malaspina.

Hoy día tenemos en el mar Pacífico 3 fragatas: la *Liebre*, al mando del capitán de navío Don Tomás Guerrardino,²² la *Borbona*, al del capitán de fragata Don Nicolas Lovato, i la *Getrudis*, las quales se entretienen en llevar los situados de Panamá, Chiloé, Huan Fernández ecc. y a otros servicios reales.

En la promoción que hivo por septiembre del 89 fueron incluídos, como le dixe, por sus méritos en esta expedición varios oficiales de estas corbetas, entre los quales Malaspina

2 Traducción del fragmento de carta de Fabio Ala Ponzzone a Ramón Ximénez, desde Acapulco, 22 de noviembre de 1791.²³

Termino ahora de leer la memoria escrita por Malaspina sobre la naturaleza de los países y de la costa que hemos recorrido en la última campaña y sobre los indios que hemos visitado. Está llena, a decir la verdad, de reflexiones filosóficas, unidamente a no pocas noticias curiosas, y tanto más digna cuanto se aleja de todo parcialismo. Para darles una idea, he aquí como trata uno de los puntos más interesantes sobre nuestra especie, hablando de los indios Nutka [...]²⁴

Este es el juicio de Malaspina sobre este punto; es suficiente para dar lugar a otras cosas. La compra de los jóvenes por parte de la fragata *Concepción* - que invernoó este año en Nutka - ha sido efectuada, hasta hoy, por cualquiera, de aquel navío - con el fin de conducir a algunos jóvenes indios al premio católico - haya querido encargarse de su educación. El costo, bastante barato, de una o dos planchas de cobre ha movido en muchos el deseo de comprar algunos y, hasta el día de hoy, se han vendido más de 25 entre los cuales algunos del Estrecho de Fuca. El número ya es considerable para que el gobierno examine si son mayores las ventajas o las desventajas de esta venta. Aún cuando se considere a estos jóvenes como capturados en países enemigos, la compra puede provocar una mayor agresividad de aquellos pueblos y originar guerras entre ellos. Además de esto, si es permitida, se deberá comenzar no sólo a vigilar

22 En realidad el oficial se llamaba Geraldino.

23 La carta está escrita en italiano, pero nos parece preferible publicar aquí la traducción en castellano puesto que el italiano del s. XVIII de Fabio, se presenta verdaderamente incomprensible incluso para quien conoce el idioma.

24 V. nota 18.

sobre su educación, sino también a imponer al comprador el concepto de que los jóvenes deben considerarse siempre libres y en condiciones de abandonarlo cuando quiera y, si deseamos mayor exactitud, con la obligación de mandarlos a su país cuando hagan instancia de regresar.

Sobre la legislación y religión de los Indios de Nutka se han obtenido noticias muy curiosas y hubiésemos deseado encontrar en Mulgrave a jóvenes de igual talento y claridad de ideas como en aquel país²⁵ para entrar en conocimiento de estos dos puntos, de los cuales se pueden deducir las consecuencias más ciertas y exactas sobre su mayor o menor civilización.

Los Indios de Nutka están muy aventajados desde este punto de vista, habiendo también adoptado varias costumbres europeas. Con gran sorpresa nuestros dos oficiales que comandaban las lanchas vieron que Macuina los recibía con un centinela a la puerta de casa y, al lado, un suficiente número de fusiles bien dispuestos en fila. Su casa está también arreglada con varios objetos europeos, entre los cuales ventanas con vidrios.

Me parece que no he escrito que en la relación del viaje se reunirán también todas las noticias de los viajeros españoles y, al mismo tiempo, un resumen de sus viajes. En un mapa de toda América que han publicado últimamente los Ingleses en cuatro pliegos, se ven delineadas las derrotas de varios Españoles, algunas de las cuales apenas se conocían en España. Verán en Meares una descripción de la muerte de Callicum - por obra del piloto Martínez - poco favorable a su nación. Pero aunque no es necesario justificarlo, estamos seguros, por una narración hecha por uno de los principales Indios que estaban presentes en el hecho, que el viajero la pintó con colores poco verdaderos.²⁶ Además de esto, en mil puntos de los escritos de Dixon y Meares, aún si de la misma nación, se ve que, confundiendo frecuentemente las cuestiones de interés y de rivalidad con las de la ilustración al público, tratan de contrastarse más que de confirmar lo que han visto.

Ya ha llegado la aprobación del virrey para el viaje al Estrecho de Fuca y comandarán los dos navíos dos capitanes de fragata de nuestra expedición: Don Dionisio Alcalá Galiano y Don Cayetano Valdés, oficiales muy inteligentes y activos. Tenemos noticia de Montevideo de que dentro de poco saldrá un bergantín, mandado por un piloto, para reconocer con relojes marinos la entrada de San Jorge, en la costa patagónica, hasta su término, según el proyecto de Malaspina y según las instrucciones que este dará. La *Gertrudis* saldrá dentro de pocos días para San Blas, donde se embarcará Quadra y se reunirá allí con una de las fragatas de ese departamento, y tal vez también con una goleta, para emprender rápidamente su viaje a Nutka [...]

25 Aquí Fabio se refiere a los jóvenes jefes Natzapi y Nanikius, encontrados en Nutka.

26 Meares escribe que Callicum fue asesinado en junio de 1789 por un oficial de la escuadra de Esteban Martínez mientras intentaba abandonar la fragata *Princesa* a la cual había subido, ofendido por el modo inurbano con el que le fue arrebatado el pescado que traía consigo para ofrecerlo a los españoles (BERENGUER, ed.), *Raccolta di tutti i viaggi fatti intorno al mondo da diverse nazioni dell'Europa*, Venezia, Zatta, 1796, t. XIV, pp. 234-236. A su vez, Malaspina escribe que la rendición de cuentas de Meares no es imparcial pero anota significativamente “estamos bien distantes de querer justificar la conducta del piloto Martínez en esa ocasión”. F. Monge y M. del Olmo, *cit.*, pp. 296, nota 60.

El Faro a Colón

Pedro Morales Troncoso *

Es una magistral obra de arquitectura contemporánea, detrás de cuyos muros se esconden las contradicciones ideológicas que priman en el mundo que le dió origen. Aunque precusamos que estas contradicciones han logrado que este monumento adquiera mayor trascendencia mundialmente.

Es una gran masa de hormigón y mármol, que vista desde el aire, se va convirtiendo en una cruz, rasgo digno del inmutable valor y de la fe del gran Descubridor Cristobal Colón, a quien conmemora: “Pongan cruces en todos los caminos y senderos para que Dios bendiga esta tierra que pertenece a los cristianos; el recuerdo de esto debe conservarse a traves de los tiempos”.

El punto geográfico del Faro es tal que está destinado a ser el gran crucero del tránsito universal para los viajeros del mar y el aire.

Origen e historia del Faro

La idea de erigir en tierra dominicana un monumento a la memoria de Colón, por la hazaña del descubrimiento, surgió del ilustre escritor dominicano Antonio del Monte y Tejeda, quien lo expresa así en su famosa *Historia de Santo Domingo*, publicada en La Habana, Cuba, en 1852.

En el año 1914 el señor Williams Ellis Pulliam promueve en la prensa de los Estados Unidos la idea de la erección de un faro monumental a la memoria de Colón en las costas de Santo Domingo, Republica Dominicana. Sus artículos son favorablemente acogidos en toda América.

Ese mismo año, el señor Pulliam comparece ante la Comisión de

* El autor es el gobernador del Faro a Colón e integrante del Patronato que tiene a su cargo dicho monumento a quien bien puede calificarse el más grande marino de todos los tiempos.

Relaciones Exteriores del Congreso de los Estados Unidos, expone el proyecto del faro y reclama su apoyo de los gobiernos para su materialización. Empero fue la V Conferencia Internacional Americana, celebrada en Santiago de Chile el 24 de abril de 1923, la que votó en una resolución a favor de erigir un faro monumental que se denomine Faro de Colón, honrando así su memoria, en las costas de Santo Domingo, el cual debía construirse con la cooperación de los gobiernos de América y también con la de todos los pueblos de la Tierra.

El concurso más importante de la historia mundial de la arquitectura: El Faro a Colón.

En 1923, con la V Conferencia Internacional Americana, la idea de erigir un faro monumental adquiere carácter internacional. En 1927 se designa una comisión especial para llevar a cabo las gestiones, las cuales tuvieron lugar en dos etapas.

En la primera, en 1929 el jurado internacional designado para el concurso de arquitectura se reunió en Madrid, procediendo a estudiar 455 proyectos provenientes de 48 países. Se otorgaron diez premios para competir en una segunda etapa y diez menciones honoríficas. Finalmente en 1931 la selección definitiva recayó en J.L. Gleave, joven arquitecto de Inglaterra.

Una exposición impresionante se llevó a cabo en Madrid donde se presentaron todos los proyectos que comprendían más de 2300 dibujos. Posteriormente esta exposición fue trasladada a Roma.

El proyecto del Faro a Colón se desarrolla con una exactitud, sencillez y fuerzas dignas de los grandes monumentos de la época. La idea es simbólica, pero no hasta el punto en que el simbolismo interfiere con la simple belleza de la obra arquitectónica.

La forma del edificio expresa la inspiración que la motivó, en arquitectura abstracta. Al igual que las pirámides y otros grandes monumentos a través de los siglos, éste no tiene un carácter arquitectónico estilizado sino que pertenece a todos los tiempos.

Las entradas al faro son grandes ranuras, los canales de Colón que transportan al visitante a las tinieblas, al cautiverio de Colón y a las supersticiones de su tiempo.

Coronando el monumento se encuentra el progreso moderno, e inmediatamente encima de la capilla se levanta el altar del progreso con sus

simbólicos rayos y su luz giratoria reflejando la cruz sobre el cielo.

Desde los extremos del Faro pueden verse las banderas de las naciones americanas.

Restos de Colón

Colón muere en Valladolid, España el 20 de mayo de 1506. Siete años después sus restos fueron trasladados a Sevilla y en 1537 a Santo Domingo, cumpliendo una de sus disposiciones testamentarias.

En 1655, en vísperas de la invasión inglesa en Venables, el arzobispo Francisco Pío ordenó que fuesen borradas todas las señales en las tumbas de la familia Colón existentes en la Catedral.

En 1783 al derribar el Santuario de la Catedral para ser construido uno nuevo, se encontró al lado del Evangelio unos restos que se supuso eran de Colón. Ese mismo año se firmó el Tratado de Basilea, en el cual España cedió a Francia el dominio de la isla. La persona encargada de hacer efectivo el convenio decidió que los restos del Gran Almirante no debían estar bajo otra bandera que no fuera la de España y llevándose de la tradición de que los restos de Cristóbal Colón habían sido depositados en el presbítero de la Catedral, del lado del Evangelio, se excavó allí y se encontró unos despojos en una caja de plomo sin inscripción alguna. Dichos restos fueron trasladados a la capital de Cuba, que en ese momento estaba gobernada por España.

En el acta que se hizo para la inhumación de estos restos no se especificó claramente que eran de Cristóbal Colón, sino que se suponía que eran de él por cuanto la tradición indicaba que habían sido colocados de ese lugar.

En 1877, mientras se hacían reparaciones en la Catedral de Santo Domingo, se encontró una caja de plomo con el nombre del Gran Almirante como prueba irrefutable de que esos eran los restos de Cristóbal Colón. El gobierno español de entonces designó al historiador Manuel Colmeiro para resolver este problema. Tras estudiar el caso, este concluyó que los verdaderos restos de Colón eran los que se encontraban en la República Dominicana y no los que habían sido llevados a Cuba. Esta tesis fue corroborada por el historiador inglés Thacher y el historiador cubano A. Alvarez Pedroso, así como por Antonio Ballesteros, de la Academia de Madrid, y el cónsul de España en la República Dominicana en esa época. El arzobispo José Echeverry firmó el acta oficial de exhumación.

Mausoleo

Un día después del hallazgo de los restos de Colón en la Catedral Primada de América se empieza a promover la idea de erigir un mausoleo digno del Almirante y fue dentro de los actos de celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América que se crea la Junta Nacional Colombina, que a su vez establece una comisión especial en 1894, que se encarga de estudiar e informar el mejor medio de erigir una adecuada tumba a los restos de Colón. Se llega a la conclusión de labrar un hermoso sepulcro de mármol de Carrara o bronce, o de ambos materiales combinados, y colocarlo provisional en la nave central de la Catedral.

El 12 de octubre de 1894, se sometió a concurso público la obra, emitiéndose las bases y condiciones para ello. Entre las indicaciones del concurso se recalca que la erección del mausoleo en la Catedral sería provisional, ya que cuando esté construido el edificio especial que ha de servir a tan alto fin, se trasladará el sepulcro. Por tal motivo, los diversos cuerpos y piezas principales de mármol o bronce que entrarán en la composición del mausoleo convendría que pudieran desarmarse o desunirse para cuando llegara el momento de su traslación.

En efecto, cuando el mausoleo fue trasladado al Faro, entre noviembre de 1990 y marzo de 1991, las piezas fueron desarmadas y vueltas a armar con una enorme coincidencia y facilidad, demostrando la precisión con que se había trabajado casi un siglo atrás. Las piezas fueron unidas una con otra a través de pernos de acero inoxidable y resinas epóxicas.

El mausoleo es un monumento de estilo gótico con planta rectangular de 7x8 metros en la base y 9 metros de altura, conformado por aproximadamente 280 piezas de mármol y algunos ornamentos de bronce. Un gran número de piezas posee un peso promedio de 1000 kilogramos, siendo la de mayor peso de 3000 kilos aproximadamente.

Las órdenes y deseos del Gran Almirante finalmente se han dignificado en el traslado de sus restos de la Catedral al Faro. Reza en los cuatro lados del monumento su frase grabada en el testamento de su hijo: “Así mismo especialmente encargó que su cuerpo fuese sepultado en esta isla, pues mas aceptada sepultura no podía, ni pudo elegir que en estas partes las cuales Dios milagrosamente le quiso dar a conocer, descubrir y ganar”.

Y este monumento funerario levantado en su memoria es hoy una realidad. Una gran cruz de hormigón de 211 metros de longitud en su lado más

largo, 50 metros en su brazo más corto con una altura máxima de 30 metros. Erigida en el punto geográfico más alto sobre el nivel del mar que tiene la antigua ciudad de Santo Domingo de Guzmán, desde donde se divisa el panorama de la ciudad y el río Ozama con su desembocadura en el Mar Caribe. Ha recibido desde su inauguración en octubre de 1992 hasta la fecha, mas de 800,000 visitantes nacionales y extranjeros.

Está en Santo Domingo, pero es un homenaje de todo el Nuevo mundo, en honor al Gran Almirante Don Cristóbal Colón y su hazaña, tal como fue decidido en la V Conferencia Internacional Americana en 1923.

Los Museos

Distintos países americanos y de otros continentes participan en el Museo Internacional del Faro a Colón: Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, China, Chile, Colombia, Corea, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, España, Federación Rusa, Francia, Guadalupe, Guatemala, Guyana, Gran Bretaña, Haití, Honduras, Italia, Israel, Japón, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Puerto Rico, Uruguay, Venezuela, Surinám, Jamaica, Vaticano, Antillas Neerlandesas, Bahamas, Barbados, Antigua y Barbudas, San Cristóbal y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tobago. Todos tienen un lugar en el Faro, una exposición propia en la que muestran su identidad cultural.

Están en formación el Museo de la Liga Naval Dominicana, co-donante del Monumento de los Vientos Alisios y cuya sede se encuentra en el Faro a Colón; así como el Museo de Rescate Arqueológico Submarino, perteneciente a la comisión que lleva el mismo nombre.

El Faro a Colón consta también de tres salas para exhibiciones temporales, dos salas de conferencias. Está en formación la biblioteca y el Centro de Estudios Colombino, donde se concentrarán los estudios relacionados a la vida y obra del Gran Almirante Don Cristóbal Colón y la Historia de América.

Noticias Diversas

Argentina

En el mes de marzo estuvo de visita en Buenos Aires el coronel del Cuerpo Jurídico José Cervera Pery, director de la *Revista de Historia Naval*, publicación del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Dio una conferencia en la Escuela Naval Militar sobre los guardiamarina argentinos en la Real Armada.

Del 20 al 24 de noviembre tuvo lugar en la Casa Amarilla, sede del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina, en la ciudad de Buenos Aires, el III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Participación los siguientes ponentes: Pablo Arguindeguy, Arnoldo Canclini, Carlos Pernaut, Héctor Tanzi, Luis Fernando Furlán, Horacio Rodríguez, Fernando Jumar, Javier García Cano, Carlos Lux-Wurm y Mirta Larrandart (Argentina); John Everaert y Philippe Raxhon (Bélgica); José de Nordenflycht, Cecilia Inojosa y Juan Patillo (Chile); Mariano Sánchez (Ecuador); José Cervera (España); Carlos López (Estados Unidos); Christian Buchet (Francia); Peter Bradley e Ian Mackay (Gran Bretaña); Dario Manfredi (Italia); Hilda Elías y Jorge Ortiz (Perú); Estacio dos Reis (Portugal); Ricardo Barbe, Alejandro Bertochi, Carlos Bauzá, Juan José Fernández y Daniel Castagnin (Uruguay). Asistieron en calidad de observadores Reginaldo Bacchi (Brasil) y Melitón Carvajal (Perú).

Al finalizar el evento se acordó ratificar el encargo que tenía el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú para que ejerza la Secretaría Permanente de este simposio, reconociendo y agradeciendo el apoyo brindado por *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana en la preparación y organización de dicho evento.

Los interesados en obtener mayor información respecto a este evento pueden escribir directamente al capitán de navío Eduardo Raúl Ramos, jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, Avenida Almirante Brown 401, 1155 - Capital Federal.

Del 22 al 24 de noviembre, tuvo lugar un seminario titulado “Trascendencia de la Expedición Malaspina”, organizado por la Academia Nacional de Geografía. Disertaron en dicho acto los académicos Bruno V. Ferrari Bono, José A. Carranzoni y Laurio H. Destefani.

Durante una reciente visita a la ciudad de Buenos Aires entramos en contacto con la Fundación Albenga, entidad privada argentina que tiene como objetivo organizar, dirigir y financiar trabajos de investigación, búsqueda y localización, excavación, conservación y puesta en valor de los bienes que integran el patrimonio cultural subacuático. Presidida por Gabriel L. Bonet, edita la revista *Albenga news*. Los que deseen más información sobre esta entidad pueden contactar con su secretario, el arquitecto Javier García Cano, en Juncal 4571, 1° C (1425), Buenos Aires.

Australia

Bob Nichols ha publicado recientemente un valioso índice conteniendo 633 buques de guerra cuyos grabados aparecen en el *Illustrated London News*, entre 1842 y 1891. Hemos tenido ocasión de revisar en más de una ocasión esa valiosa revista británica, por lo que sabemos que varios buques iberoamericanos aparecen en ella. Quien desee adquirir dicho listado puede dirigirse al autor en 25 Duke Street Balmain, NSW 2041.

El 25 y 26 de mayo tuvo lugar una conferencia de historia naval dedicada a la participación de la marina australiana en la Segunda Guerra Mundial. Como quiera que se trataron temas que eventualmente pueden ser de interés de nuestros lectores, quien desee mayor información puede dirigirse a David Stevens, Australian National Maritime Museum, Darling Harbour, Sydney NSW.

Brasil

Del 16 de marzo al 16 de abril tuvo lugar una exposición de miniaturas navales en el patio de armas del Museo Naval y Oceanográfico del Servicio de Documentación de la Marina. Fueron presentadas 52 piezas, representando naves de distintas épocas y lugares de procedencia.

Canadá

El Congreso Internacional de Historia Marítima sobre puertos, ciudades y comunidades marítimas tuvo lugar en Montreal del 27 de agosto y 3 de

septiembre de 1995. Está siendo organizado por la Comisión Internacional de Historia Marítima en el marco del Congreso de la Comisión Internacional de Ciencias Históricas. Los interesados pueden dirigirse al profesor Lewis Fisher, Maritime Studies Research Unit, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland, A1C 5S7.

A principios de 1995 entró en servicio un grupo de discusión sobre temas de historia marítima a través del sistema internet. Auspiciado por el Marine Museum of the Great Lakes, en Kingston, y con la asistencia de Queens University, Kingston, el MARHST-L tiene la finalidad de promover la comunicación entre personas con un serio interés en historia marítima y entre museos marítimos. Para suscribirse a este grupo hay que conectarse con listserv@-qucdn.queensu.ca.

Chile

En el mes de febrero de 1995 fue inaugurado el Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas, al cual tuvimos ocasión de visitar el pasado mes de abril. Ubicado en el segundo y tercer piso del antiguo Club de Oficiales que la Armada de Chile tenía en esa ciudad austral, el referido museo presenta una visión global de lo que es la historia marítima y naval de ese país, con especial énfasis en la zona austral.

El Instituto Antártico Chileno ha incluido en su Plan Quinquenal de Investigación Científica y Tecnológica Antártica 1995-2000, una línea de acción tendente a incrementar el estudio de las navegaciones realizadas en aguas adyacentes al Cabo de Hornos e islas subantárticas durante el siglo XVII, incluyendo aquella que resultan claves para la historia antártica, como la de Gabriel de Castilla (1603).

En octubre de 1996, en fecha aún por precisar, tendrá lugar la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, organizada por el Instituto Antártico Chileno. El evento se realizará en la ciudad de Punta Arenas y, como en las reuniones anteriores, aspira a congrega a los interesados en esta temática. Informes a Oscar Pinochet de la Barra, Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Tahyer Ojeda n° 814, Providencia, Casilla 16521, Correo 9, Santiago.

La Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, presidida por el almirante Jorge Martínez Busch, llevó a cabo a lo largo del año varias incorporaciones. El sacerdote Gabriel Guarda Gewytz, leyó su discurso “Chile y los navíos de la Ilustración, entre 1750 y 1800”; y Carlos López Urrutia hizo

lo propio con un trabajo sobre el *Windham*, que fue incorporado a la marina chilena inicial bajo el nombre de *Lautaro*.

La Armada de Chile, a través de la Dirección de Educación, y la Liga Marítima de Chile han convocado a un concurso de historia naval, sobre la biografía del almirante Juan José Latorre Benavente. El concurso es abierto tanto para chilenos como para extranjeros, y los trabajos pueden ser remitidos hasta el 31 de marzo de 1996. Informes en la Secretaría de la Dirección de Educación de la Armada, Av. Jorge Montt 2400, Las Salinas, Viña del Mar.

En setiembre tuvo lugar, en Valparaíso, la reunión de la Hermandad Internacional de Capitanes del Cabo de Hornos, asistiendo a la inauguración de un salón en el Museo Naval dedicado a quienes doblaron el Cabo.

Cuba

Los días 6 y 7 de junio ofreció sendas conferencias el Dr. Gonzalo López Nadal, de la Universidad de las Islas Baleares, sobre “Corsarismo y Navegación en el Mediterráneo”, en el Palacio Aldana, de La Habana, sede del Instituto de Historia de Cuba. Asistió un numeroso grupo de investigadores de diversas parte del país.

España

Del 11 al 15 de setiembre tuvo lugar la XI edición de las Aulas del Mar, organizadas por la Universidad de Murcia. El tema tratado fue “El Caribe español durante el siglo XIX. Economía, sociedad y cultura en los prolegómenos de las guerras de independencia”. Quien desee mayor información puede dirigirse al Vicerrectorado de Extensión Universitaria de la Universidad de Murcia, calle Granero, 4. 2ª planta, 30001 Murcia.

Los días 17 y 19 de abril tuvieron lugar las XII Jornadas de Historia Marítima, en la Casa de la Cultura y el Real Observatorio de Marina, en Cádiz. Con ocasión del conmemorarse el bicentenario de la muerte de Antonio de Ulloa, las referidas jornadas estuvieron dedicadas a él. La vinculación de Ulloa con América fue destacada por José Cervera Pery. En forma simultánea a las referidas jornadas, el Museo Naval de la zona inauguró una exposición en homenaje a Ulloa.

Entre el 26 y 27 de octubre de 1995 tuvo lugar, en Santander, el I Simposio de Historia de la Técnica, la Construcción naval y la Navegación, organizado por la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, y por la Universidad de Cantabria. Quien requiera información sobre este evento

dirigirse a Centro de Estudios “Astillero de Guarnizo”, Edificio La Fondona, c/Fernández Hontoria, nº 1, 39610 El Astillero (Cantabria).

En 1995 comenzó a funcionar el Instituto Histórico Tavera, en base al esfuerzo de varias entidades comprometidas con la consolidación de la identidad iberoamericana, en este caso, a través del mejor conocimiento de nuestra rica historia común. Bajo la presidencia de Ignacio Hernando de Larramendi, tiene como director a Daniel Restrepo Manrique. Editan un boletín cada tres meses, pudiendo solicitarlo a la dirección del Instituto, Calle Claudio Coello, 123-4º, 28006 Madrid. También se puede entablar comunicación a través de Internet en INFO@FMA.ES.

Del 9 al 14 de octubre tuvo lugar en las Islas Canarias el IV Coloquio Internacional de Historia de las Islas del Atlántico, contando con la participación de especialistas de España, Estados Unidos, Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y Portugal. Mayores detalles a María José Bosch, Fundación Mapfre Guanarteme, Juan de Quesada 10, 35001 Las Palmas de Gran Canaria.

Del 8 al 10 de noviembre, la Asociación Española de Estudios del Pacífico organizó el Coloquio Internacional Presencia de España en el Pacífico, como un homenaje al IV Centenario del viaje de Mendaña. El evento tuvo lugar en Córdoba, contando con la presencia de distinguidos investigadores de diversos países.

Estados Unidos

Del 25 al 27 de octubre se llevó a cabo el XII Simposio de Historia Naval, organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos, en Annapolis, Maryland. En el evento anterior se logró conformar un panel dedicado a la historia naval de América Latina, pero en el evento de este año no hubo ocasión para ello. No obstante, asistieron algunos ponentes latinoamericanos, entre los que podemos mencionar a Carlos López, Carlos Tromben y Eduardo Raúl Ramos. Para mayores detalles dirigirse a William B. Cogar, Dep. de Historia, Academia Naval, Annapolis, Maryland 21402-5044.

En diciembre, el coordinador del capítulo norteamericano de *Thalassa* editó el tercer número de *Thalassa News*, con información variada sobre las actividades de la Asociación.

Francia

El 5 y 6 de diciembre, en París, tuvo lugar el Coloquio Internacional:

El Hombre, la Salud y la Mar”, organizado por la Facultad de Letras del Instituto Católico de París y por el Laboratorio de Historia y Arqueología Marítima de la Epoca Moderna. Bajo la dirección de Christian Buchet, vice-decano de la Facultad de Letras, se presentaron diversas ponencias que abarcaban desde la Edad Media hasta la época contemporánea. Christian Buchet presentó un trabajo vinculado a la zona del Caribe, Jean Michel Deveau disertó sobre los buques negreros, Paul Butel habló sobre los buques mercantes, la ponencia de Philippe Haudrère fue sobre viajes lejanos, y la de Christian Huetz de Lemp sobre los efectos en las poblaciones nativas. Por otro lado Philippe Masson expuso sobre la revolución sanitaria del siglo XIX, y Bernard Louzeau, sobre la patología del submarino. Para mayor información, dirigirse a Christian Buchet, Facultad de Letras, Institut Catholique de Paris, 21, rue D’Assas, 75279 Paris Cedex 06.

Para enero de 1988, se viene preparando un nuevo coloquio internacional cuyo tema será el naufragio, desde todos sus ángulos históricos y literarios. En nuestro próximo número daremos mayor información al respecto.

Gran Bretaña

Del 26 al 28 de junio tuvo lugar en Dundee una conferencia internacional sobre “La Preservación de Buques Históricos”, organizada por la *Unicorn Preservation Society* y las universidades de Abertay Dundee y St. Andrews, bajo el patrocinio del World Ship Trust. Los interesados pueden escribir a Hamish Robertson, Development Manager, Unicorn Preservation Society, Victoria Dock, Dundee, Scotland.

El 9 de marzo de 1996 tendrá lugar la IV Conferencia Anual para investigadores en Historia Marítima, organizada y llevada a cabo en el National Maritime Museum, Greenwich, Londres SE10 9NF. El propósito de este evento es promover el estudio de la historia marítima en su más amplio sentido, alentando a los nuevos investigadores y brindándoles la oportunidad de establecer contactos entre ellos y los investigadores con mayor experiencia.

En setiembre de 1996 tendrá lugar la IX Asamblea del Congreso Internacional de Museos Marítimos, en Museo de Merseyside, Liverpool. Para mayores detalles dirigirse a Boye Meyer-Friese, Secretario General del ICM, Altonaer Museum, PB. 50.01.25, Museumstasse 23, D.2000 Hamburgo 50, Alemania.

Holanda

Del 5 al 8 de junio de 1996 tendrá lugar el II Congreso Internacional de Historia Marítima, en las ciudades de Amsterdam y Rotterdam, organizado por la Asociación Holandesa de Historia Marítima. Centrarán la temática en torno a la evolución y revolución del mundo marítimo en los siglos XIX y XX, habiendo previsto los siguientes paneles: “Ciencia y cartografía náuticas”, “Construcción, equipamiento y propulsión de buques”, “Gestión e infraestructura de las marinas, Compañías navieras y Puertos”. Para mayor información dirigirse a Corrie Reinders Folmer, P.O. Box 102, 2.350 Ac Leinderdorp.

Italia

Dario Manfredi, director del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina” di Mulazzo (Massa Carrara), nos ha hecho llegar el siguiente reporte sobre las actividades de ese centro durante el año 1995.

El Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”, de Mulazzo, la Real Academia Hispano Americana, de Cádiz, y el Instituto de Cultura “Juan Gil-Albert”, de Alicante, organizaron un seminario internacional titulado “¿Complot de Malaspina o complot de Godoy?”, que tuvo lugar los días 20 y 21 de enero en el auditorio “Mario Mengoli”, de la primera de las instituciones mencionadas. Bajo la coordinación del profesor Emilio Soler Pascual, tomaron parte en el evento distinguidos especialistas en el tema, entre los cuales podemos mencionar a Enrique Giménez y Emilio La Parra López, de la Universidad de Alicante; Mercedes Palau, de la Real Academia Hispano Americana; José Vericat, de la Universidad Complutense de Madrid; Herminia Alzamora, del Instituto de Cultura “Juan Gil-Albert”; Evelina Bellotti, Blanca Sáiz y Dario Manfredi, del Centro di Studi Malaspiniani; José Cervera, del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid; Belén Fernández, del Istituto Internazionale di Studi Liguri; Felipe Señé, del Museo del Castillo de San Antón; y Guiseppe Benelli, de la Universidad de Génova.

En el marco del referido seminario se le confirió una distinción a la doctora Mercedes Palau, al conmemorarse los 25 años de su primera publicación sobre el tema malaspiniano.

El 9 de diciembre tuvo lugar la clausura del año académico del Centro di Studi Malaspiniani “Alessandro Malaspina”. Con dicha ocasión hicieron uso de la palabra el profesor Roberto Malaspina, alcalde de Mulazzo, y el profesor Paolo Betta, de la Universidad de los Estudios de Parma. Asimismo,

fue presentado el libro *Malaspina '93. Alessandro Malaspina e la sua spedizione scientifica (1789-1794). Atti del Congresso Internazionale, nel bicentenario della massima impresa di Alessandro Malaspina, tenutosi a Mulazzo, Castiglione del Terziere e Lerici dal 24 al 26 settembre 1993* (Cádiz y Mulazzo, Real Academia Hispano Americana y Centro “Alessandro Malaspina”, 1995). La edición estuvo a cargo de Blanca Sáiz.

La marina italiana está preparando una exhibición sobre historia naval titulada “En la ola de la Historia”, la misma que podrá ser visitada entre junio y diciembre de 1996, en el magnífico Palacio Ducal y en el Arsenal de Venecia. Con ese motivo, están organizando una Reunión Internacional de Historia Naval, para los días 16 al 18 de setiembre. Si bien la temática es “El Mediterráneo como elemento del Poder Naval”, creemos que puede de interés para nuestros lectores.

México

Del 25 al 29 de setiembre tuvo lugar en la sede del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, en la ciudad de México, el III Simposio Panamericano de Historia, con la participación de numerosos investigadores de diversos países del continente. La organización estuvo a cargo de la Secretaría General, ejercida por Chester Zelaya, pudiendo solicitarse mayor información a la misma, en Ex-Arzobispado 29, Col. Observatorio, 11860 México, D.F.

Perú

Christian Buchet, vice-decano de la Facultad de Letras del Instituto Católico de París y del Laboratorio de Historia Marítima del Consejo Nacional de Investigación de Francia, visitó Lima invitado por el Instituto Francés de Estudios Andinos. Dio tres conferencias: “Ingleses y franceses al asalto de la América Española (siglos XVII y XVIII)”, “El Perú y el mar en los siglos XVII y XVIII” y “Las potencias europeas en lucha por las Américas Central y del Sur (siglos XVII y XVIII)”.

El 8 de junio tuvo lugar la instalación de la Comisión Encargada de la Celebración del IV Centenario del Viaje de Alvaro de Mendaña a Oceanía, la cual estuvo presidida por el Ministro Alberto Tamayo, del Ministerio de Relaciones Exteriores, e integrada por la Marina de Guerra, la Pontificia Universidad Católica, la Universidad Nacional de San Marcos, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Se elaboró un programa que incluyó actos en Paita, puerto

desde donde partió la expedición el 16 de junio de 1595, en el Callao y en Lima.

En la capital peruana el Instituto Raúl Porras Barrenechea y la Universidad de San Marcos llevaron a cabo un conversatorio sobre Alvaro de Mendaña, y en el Callao tuvo lugar la ceremonia central con la participación de cerca de 400 jóvenes de América y Europa que formaban parte del programa “Expedición al Mundo Inca”.

En el marco de dicho actos, del 6 al 8 de setiembre tuvo lugar en Lima el coloquio internacional América y Oceanía, organizado por la Pontificia Universidad Católica del Perú, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, con ocasión del IV centenario del segundo viaje de Alvaro de Mendaña, en que arribó a las islas Marquesas y las Santa Cruz. Participaron los investigadores peruanos: Cristina Florez y Eduardo Dargent, Universidad de Lima; José Antonio del Busto, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; Jorge Ortiz, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana; Miguel Maticorena, Wilfredo Kapsoli y Jaime Ríos, Universidad de San Marcos; Federico Kaufmann Doig, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas; Nicole Bernex, Universidad Católica; María Rostworowsky de Diez Canseco, Instituto de Estudios Peruanos; Ricardo González Hunt, Dirección de Hidrografía y Navegación; Zulma Carrasco, Instituto del Mar del Perú; Modesto Montoya, Instituto Peruano de Energía Nuclear. Los extranjeros participantes fueron: Philippe Raxhon, Universidad de Lieja, Bélgica; Lawrence Clayton, Universidad de Alabama, Estados Unidos de América; Jean Yves Blot, Francia; Maria Luisa Pinheiro Blot, Museo da Peniche, Portugal; William Lofstrom, Departamento de Estado, Estados Unidos de América; Italo Oriolla, Organización Internacional para las Migraciones; y Carlos Tromben Corbalán, Armada de Chile.

El Dr. Peter Bradley, de la Universidad de Newcastle, y coordinador de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana en Gran Bretaña, estuvo en Lima del 25 de octubre al 20 de noviembre. Durante su estada brindó las siguientes conferencias: “La Imagen del Perú en libros ingleses, siglos XVI y XVII (la mezcla de fantasía y realidad que siguió conformando la visión inglesa hasta mediados del siglo XIX”, en la Universidad de Lima; “Ataque y Defensa del Perú en el siglo XVII (breve resumen de las intervenciones en la Mar del Sur y las repercusiones en el corto y largo plazo), en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; y “La Armada de la Mar del Sur (su conflictivo papel militar y comercial)”, en la Pontificia Universidad Católica.

En diciembre, el capítulo peruano de la Asamblea Amistosa y Literaria,

presidido por el doctor Miguel Maticorena, rindió homenaje a Antonio de Ulloa, con ocasión de bicentenario de su fallecimiento. El evento tuvo lugar en el Instituto Raúl Porras Barrenechea.

Polinesia Francesa

El 1º de enero tuvo lugar una sencilla ceremonia en homenaje al 220 aniversario del arribo de la expedición naval española que, al mando del capitán de fragata Domingo de Boenechea, había salido del Perú para reconocer la isla de Tahiti. Con tal ocasión, se celebró una misa en la localidad de Tautira, en memoria del referido oficial y de otro marino de la expedición, fallecidos poco después de arribar a dicho lugar. El gobierno de la Polinesia Francesa emitió, con tal motivo, una estampilla de homenaje.

La Asociación Española de Estudios del Pacífico rindió homenaje a Alvaro de Mendaña y los hombres y mujeres que con el arribaron a las islas Marquesas hace dos siglos. Para ello viajó una delegación española, de la que formaron parte Francisco Mellén y Mercedes Palau.

Portugal

En febrero, el Museo de Peniche inauguró una interesante exposición sobre el naufragio del navío de guerra español *San Pedro de Alcántara*, ocurrido en esas playas en 1786. Bajo el cuidado de Maria Luisa Pinheiro y con la colaboración de Jean Yves Blot, la exposición titulada “El navío del último inca”, por cuanto llevaba a familiares de Túpac Amaru II, presenta una completa escenografía del naufragio así como el fruto de largos años de investigación en archivos españoles, peruanos y de otros países.

Uruguay

El mes de marzo el coronel José Cervera Pery, del Instituto de Historia y Cultura Naval, de la Armada Española; y el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana; dieron sendas conferencias en la Liga Marítima Uruguaya, en su sede de Montevideo. El primero habló sobre “Los determinantes marítimos de la independencia americana”; mientras que el segundo lo hizo sobre “Bibliografía Marítima Iberoamericana (1975-1995)”.

Entre el 14 y el 16 de marzo, el coronel José Cervera sostuvo una reunión con el Instituto Antártico Uruguayo para establecer un programa coordinado para

estudiar los restos de una nave que se encuentran aledaños a la Base Antártica Uruguay. Presidió la reunión el general Barros, presidente del referido instituto, anunciando que en breve partiría hacia la isla Rey Jorge o 25 de Mayo, del grupo de las Shetland, en la Antártida, un equipo multidisciplinario, para inspeccionar el área.

En efecto, con el apoyo de la Organización Internacional para las Migraciones, a principios de abril viajaron a la zona el historiador marítimo peruano Jorge Ortiz, el arqueólogo uruguayo Leonel Cabrera y el especialista del ICOM Alfredo Koncke. De la inspección se pudo deducir que no se trataba de una embarcación de gran porte, correspondiendo más probablemente a una goleta o bergantín foquero, perdido en la zona en la primera mitad del siglo pasado. Se llevó a cabo un levantamiento preliminar, sectorizando el área en cuadrículas de 10x10 metros. Asimismo, se recogieron muestras de madera, que fueron analizadas en la Universidad de Missouri, determinando su posible procedencia de los Estados Unidos. Se está a la espera de que se planifique una nueva campaña para realizar estudios de algunos detalles de la construcción que podrían dar más luz sobre el origen y la eventual identificación de la nave.

El 18 de julio tuvo lugar en Montevideo la creación de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, quedando la primera directiva bajo la presidencia del capitán de navío Juan José Fernández Parés. Conforme señalan en sus estatutos, la flamante asociación aspira a propiciar los estudios de historia marítima y fluvial no sólo en el ámbito uruguayo, sino también proyectarse al resto de Iberoamérica, entablando los contactos que para ello sean necesarios. Quienes deseen contactar con esta entidad podrán dirigirse a su secretario, el Ing. Adolfo Kunsch, Colón 1574, C.P. 11.000, Montevideo.

Organismos Internacionales

El 24 de noviembre, la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana llevó a cabo su primera Asamblea General, en la ciudad de Buenos Aires. Se aprobaron los estatutos y se eligieron las siguientes autoridades para el periodo 1995-1999:

Secretario General: Jorge Ortiz Sotelo (Perú)

Tesorero: Carlos Tromben Corbalán (Chile)

Tesorero Adjunto: Carlos López Urrutia (Estados Unidos)

Editor de la Revista: Cristina Florez Dávila (Perú)

Director de Investigación: Héctor Tanzi (Argentina)

Vocales: José Cervera Pery (España), Dario Manfredi (Italia), Alejandro Bertochi (Uruguay), Mariano Sánchez (Ecuador) y Juan Pattillo (Chile).

La Comisión de Historia del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, organismo especializado de la Organización de Estados Americanos, bajo la presidencia del contralmirante Laurio Destéfani, ha puesto en marcha un proyecto sobre la expedición española Malaspina en América. El proyecto involucra investigadores de varios países americanos y espera estar en condiciones de ser impreso a principios de 1996.

En igual cometido se haya actualmente la Hakluyt Society, bajo la coordinación del profesor Glynder Williams, con la intención de hacer la primera edición en inglés del diario de Alejandro Malaspina.

Comentario de Libros

Argüero, Luis Eduardo. *Cielo al Tope. Historias Marineras*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994, 2ª edición, 149 pp.

Escrito ya hace varias décadas, esta obra contiene veintiséis relatos vinculados a la historia naval argentina, redactados en un estilo ágil y ameno. Quizá el mayor énfasis del autor se concentra en los años iniciales de la Armada Argentina, aquellos largos años en que pelearon por la independencia, contra los orientales de Artigas y luego contra el Imperio del Brasil. Como todo libro de relatos, no aspira a ser un trabajo de historia en el sentido estricto de la palabra, pero permite recorrerla de una manera amena.

Arguindeguy, Pablo E. y Horacio Rodríguez. *Tradiciones navales argentinas*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1994, 186 pp.

Todas las instituciones, con el correr de los años, van construyendo un conjunto de tradiciones impuestas por las circunstancias y los hombres que las viven. En todos los países, unos más que otros, las armadas son una de las instituciones en la que las tradiciones se conservan con mayor fuerza. No obstante, como quiera que las tradiciones usualmente no se conservan escritas, puede ocurrir que se deformen o que pierdan el sentido de lo que las originó. Por ello, creemos que el trabajo comentado tiene el gran mérito de rescatar la pureza de un cuerpo de tradiciones que hunde sus raíces en la historia. El libro en sí recorre tópicos diversos, tales como el buque y la vida a bordo; la legislación y disciplina; las banderas, estandartes y escudos; los uniformes, la música en la Armada, las condecoraciones y medallas, los distintos cuerpos, bases y escuelas. Cabe señalar que muchas tradiciones son comunes con otras armadas, es por ello que resulta interesante conocer las que los contralmirantes Arguindeguy y Rodríguez nos presentan.

Arguindeguy, Pablo E. y Horacio Rodríguez. *Guillermo Brown. Apostillas a su vida*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994, 358 pp.

Obra sólida y profusamente documentada, la presente biografía del almirante Brown viene a actualizar los numerosos trabajos que sobre el gran marino irlandés de nacimiento y argentino de adopción se han escrito. Los autores plantean con honestidad algunas hipótesis sobre temas que no han logrado aclarar del todo, sobre todo en los años anteriores a entrar al servicio de Buenos Aires. Brindan interesante información respecto al crucero que Brown y Bouchard llevaron a cabo por la costa del Pacífico americano, y el conocido incidente de la captura del primero en Guayaquil. También proporcionan los autores las cuentas que de aquella campaña se hicieron, aún cuando guardan cierta distancia sobre las cifras consignadas en la documentación de la época.

La guerra contra el Imperio del Brasil es tratada con cierta extensión, brindando un abundante corpus documental para lo que allí afirman. Lo mismo ocurre en la campaña de 1841 sobre Montevideo.

Como quiera que la vida naval de Brown se vinculó con varias naciones americanas, vale la pena contar con este trabajo que complementará las usualmente sesgadas visiones localistas.

Mazzeo, Cristina Ana. *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo. José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real 1777-1815*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994, 279 pp.

A través de las transacciones de uno de los más importantes comerciantes peruanos de finales del siglo XVIII y principios del XIX, la autora hace un interesante análisis de las fluctuaciones económicas peruanas de esa época. Ello nos permite aproximarnos a un periodo de por sí interesante, pues corresponde a la adecuación del comercio limeño a las reformas borbónicas, una de cuyas más importantes expresiones fue el comercio libre.

Revisa así la creciente rivalidad entre el Río de la Plata y el Callao, así como las inversiones peruanas en el tráfico del cacao guayaquileño, así como el cobre y la cascarilla. También incluye en dicho análisis el tráfico de esclavos, con la multitud de variantes y elementos que este comportaba (rutas, asientos, licencias, mortandad, volúmenes, etc.)

En resumen, es un libro importante para comprender aquel periodo

que llevó a que el poderoso grupo de comerciantes limeños diversificara sus actividades para poder obtener ventajas de las nuevas leyes de comercio. Obviamente, este es un tema íntimamente vinculado al comercio marítimo.

Les Cahiers de Neptunia, París, L'Association des Amis du Musée de la Marine, 1995, 66 pp.

Contiene los índices temáticos de esta interesante revista de historia marítima y naval francesa, desde el primer número (1946) hasta el 196 (1994). Los artículos están ordenados en cinco capítulos: historia marítima, la armada, las actividades marítimas, las actividades especiales, y las artes y la marina. Se incluye este título en esta sección por cuanto consideramos que puede de utilidad a todos nuestros lectores.

Fiallo, Gilberto Odalís. *El renacer naval dominicano, 1933-1941*, Santo Domingo, Marina de Guerra, 1994, 36 pp.

La marina dominicana vivió una primera etapa entre 1887 y 1917, en que a consecuencia de la intervención norteamericana en la isla fue disuelta al igual que el ejército para dar paso a la Guardia Nacional. A partir de 1933, con la adquisición del transporte *Presidente Trujillo*, se inicia el proceso de restablecer la marina dominicana. El autor hace un breve resumen de este proceso hasta el momento en que su país ingresa a la Segunda Guerra Mundial.

Lofstrom, William. *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros: 1825-1880*, La Paz, Editorial Quipus y Verónica y Mauro Bertero, 1991, 138 pp.

No siempre resulta fácil encontrar trabajos de este género, por la propia historia del litoral boliviano. Es por ello que resulta valioso el esfuerzo de Lofstrom, funcionario diplomático norteamericano, de reunir en un breve volumen las diferentes apreciaciones que sobre esta zona tuvieron varios extranjeros durante el siglo pasado. En un ensayo inicial, titulado "Cobija, primera salida boliviana al Mar", el autor hace un balance de las razones que llevaron a la creación de este puerto, entre las cuales se encontraba la urgente necesidad de dejar de depender del puerto peruano de Arica. Vienen luego las descripciones que del puerto hacen el viajero francés Alcides D'Orbigny, en 1830; el médico naval norteamericano William Ruschenberger, en 1832; y la llevada a cabo por la expedición de la corbeta francesa *La Bonite*, en 1836. Las

referidas descripciones fueron publicadas con anterioridad, pero la siguiente, que corresponde al consulado norteamericano entre 1858 y 1866, proviene de material inédito conservado en los Archivos Nacionales de Estados Unidos. Incluye en esta información, un interesante cuadro de buques norteamericanos arribados a ese puerto en dicho periodo.

Se incluye luego los testimonios del médico norteamericano Henry Baxley, del ingeniero ferrocarrilero francés André Bresson y del canadiense Benjamin Dingman, que refieren la situación de Cobija y el litoral boliviano entre 1861 y 1873.

El autor termina su trabajo con algunas reflexiones sobre la política boliviana respecto a su litoral y al comercio que a través de él podía realizar, señalando que su pérdida militar se debió en esencia al vacío dejado por las propias autoridades bolivianas durante las décadas en que unos pocos esforzados persistieron en mantener vivo un puerto en condiciones sumamente difíciles.

Directorio de Investigadores

Las siguientes pautas generales han servido para la elaboración del presente directorio. Cada entrada tiene el nombre del investigador, su cargo o posición, su dirección postal y sus temas de interés expresados en *italica*. Algunas entradas aparecieron en el número anterior, figurando en el presente listado con mayor información respecto a los temas de interés. El directorio ha sido ordenado alfabéticamente.

Aguirre Vidaurre-Leal, Carlos. Nitella 177, Jardín del Mar, Viña del Mar, Chile. *Historia naval y marítima Iberoamericana*.

Antochiw, Dr. Michel. Centro de Apoyo a la Investigación Histórica de Yucatán, Calle 64, nº 518, Mérida 97000, Yucatán, México. *Cartografía e Historia marítima de la zona de Yucatán*.

Arguindeguy, Calm. Pablo E. Instituto Browniano, Av. Almirante Brown 401, CP 1455, Buenos Aires, Argentina. *Historia naval argentina*.

Bacchi, Prof. Reginaldo. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Praça Pereira Coutinho 202, Apt. 71, 04510-010, Sau Paulo, Brasil. *Historia de la construcción naval. Historia naval brasileña*.

Barbe Roller, C. de N. Ricardo. Centro de Estudios Históricos de la Armada, Rambla Costanera, Esq. Luis A. de

Herrera, Montevideo, Uruguay. *Historia naval uruguaya*.

Bonel, Gabriel Juan. Presidente Fundación Albenga, Juncal 4571, 1º C, (1425) Buenos Aires, Argentina. *Arqueología submarina*.

Buchet, Dr. Christian. Vice-decano del Institut Catholique de Paris, 21, rue d'Assas, 75270 Paris Cedex 06, Francia. *Historia marítima del área del Caribe*.

Canclini, Dr. Arnoldo. Academia Nacional de la Historia, Balcarce 139, Buenos Aires, Argentina. *Historia marítima argentina*.

Caramés, C. de F. Alberto. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia marítima y fluvial del Uruguay*.

Castagnín, Dr. Daniel. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia marítima y fluvial del*

Uruguay.

Couyoumdjian Bergamali, Prof. Juan Ricardo. Casilla 2887, Santiago, Chile. *Historia de Chile y América.*

Fernández Parés, C. de N. Juan José. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia Marítima y Fluvial del Uruguay.*

Ferrer Fuoga, C. de N. Hernán. Calle Oscar Castro n° 1368, La Reina, Santiago, Chile. *Comercio marítimo chileno durante la colonia y la república. Construcción naval y otros intereses marítimos en la época virreinal. La Armada de la Mar del Sur.*

Furlán, Luis Fernando. Rio de Janeiro n° 9, 8° piso D, Buenos Aires, Argentina. *Historia naval argentina.*

García Cano, Arq. Javier. Fundación Albenga, Juncal 4571, 1° C (1425) Buenos Aires, Argentina. *Arqueología submarina.*

Garín Jimenez, Jorge Daniel. Museo Naval y Marítimo, Paseo 21 de Mayo, Playa Ancha, Valparaíso, Chile. *Comercio y gobierno marítimo, en especial durante el periodo colonial. España y la civilización hispanoamericana.*

Harris Bucher, Prof. Gilberto Juan. Facultad de Humanidades, U. de Playa Ancha, Casilla 34-V, Chile. *Movimientos de población, Gente de Mar.*

Heyerdahl, Thor. Museo Kon-Tiki, La Morra de Guimar, Tenerife, Islas Canarias, España. *Navegación prehispánica. Poblamiento del Pacífico.*

Inojosa Grandela, Lic. Cecilia. Univer-

sidad Marítima de Chile, Alvarez n° 2138, Chorrillos, Viña del Mar, Chile. *Historia y Geografía Marítima Universal.*

Jumar, Prof. Fernando. Universidad Nacional de La Plata, Calle 2, n° 10, 1900 La Plata, Argentina. *Comercio marítimo colonial, siglo XVIII.*

Kunsch, Ing. Alberto. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia marítima y fluvial del Uruguay.*

Larrandart, Mirta. Departamento de Estudios Históricos Navales, Av. Almirante Brown 401, CP 1155, Buenos Aires, Argentina. *Historia naval argentina.*

Larenas Quijada, Calm. Víctor Hugo. Carlos Antunez 2525, Dep. 901, Providencia, Santiago, Chile. *Historia naval y marítima universal.*

Larken, Meriel. The Yavari Project, 61 Mexfield Road, London SW15 2RG, Gran Bretaña. *El vapor Yavari y buques históricos.*

Lofstrom, William. Embajada de Estados Unidos, Apartado Aéreo 3831, Bogotá, Colombia. *Historia del puerto de Cobija.*

Lux-Wurm, Prof. Carlos. Presidente del Centro de Estudios Genealógicos de Buenos Aires, Juan B. Justo 294, CP 1642 Beccar, Buenos Aires, Argentina. *Historia naval argentina.*

Martínez Busch, Alm. Jorge. Comandancia en Jefe, Correo Naval, Valparaíso, Chile. *Historia del pensamiento político-estratégico. Geopolítica-*

Oceanopolítica. Historia del Poder Naval.

Medina Soca, Cap. Omar. Museo Marítimo Malvín, Amazonas 1525, Montevideo, Uruguay. *Historia marítima del Río de la Plata.*

Mineiro Scatamacchia, Dra. María Cristina. Museo de Arqueología e Etnología, Universidade de Sao Paulo, Av. Prov. Almeida Prado 1466, Cidade Universitaria, Sao Paulo, Brasil. *Arqueología submarina.*

Nordenflych Concha, Lic. José. Universidad Marítima de Chile, Alvarez n° 2138, Chorrillos, Viña del Mar, Chile. *Historia y geografía marítima universal.*

Oribe Stemmer, Dr. Juan. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia marítima y fluvial del Uruguay.*

Palermo Cabrejos, Lic. Hilda. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Calle Las Infantas 181, Urb. Camacho, Lima 12, Perú. *Historia marítima del Perú.*

Pattillo Barrientos, C. de N. Juan Alejandro, Villavicencio 364, Edificio Diego Portales, Santiago Centro, Santiago, Chile. *Continente Antártico, Isla de Pascua, Marinos Ilustres, Convención del Mar.*

Pernaut, Arq. Carlos. Presidente ICOMOS, Arenales 1289, 3 piso, Buenos Aires, Argentina. *Arqueología submarina.*

Pinochet de la Barra, Emb. Oscar. Director del Instituto Antártico Chileno, Av. Luis Tahyer Ojeda n° 814, Providen-

cia, Santiago, Chile. *Terra Australis. Antártica. Pacífico.*

Rela, Dr. Walter. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Colón 1574, C.P. 11.000 Montevideo, Uruguay. *Historia marítima y fluvial del Uruguay.*

Rodríguez, Calm. Horacio. Presidente del Instituto Browniano, Av. Almirante Brown 401, CP 1155, Buenos Aires, Argentina. *Historia naval argentina.*

Rodríguez Asti, John. Loma Linda 283, Santiago de Surco, Lima 33, Perú. *Historia naval peruana.*

Sánchez Bravo, C. de F. Mariano. Instituto de Historia Marítima de Guayaquil, Ecuador. *Historia marítima ecuatoriana.*

Seiner Lizárraga, Lic. Lizardo. Universidad de Lima, Calle Hernando de Magallanes 446, Lima 32, Perú. *Historia marítima del Perú.*

Silva, Hernán Asdrúbal. Universidad Nacional del Sur, CONICET, Paraguay 456, (8000) Bahía Blanca, Argentina. *Comercio marítimo.*

Tromben Corbalán, C. de N. Carlos. Jefe de la Oficina de Historia Naval, Armada de Chile, Casilla 430, Viña del Mar. *Historia naval de Chile. Historia de la tecnología naval. Historia social y económica de Chile.*

Valenzuela Ugarte, Calm. Renato. Dirección de Educación de la Armada, Correo Naval, Valparaíso, Chile. *Historia naval de los países del sur de América (Argentina-Chile-Perú), de preferencia durante el siglo XIX.*