



---

Revue

# HISTOIRE(S) de l'Amérique latine

Vol. 11 (2015)

*La flotte marchande des mers du Sud au 18e siècle*

Jakob SCHLUPMANN

[www.hisal.org](http://www.hisal.org) | septembre 2015

URI: <http://www.hisal.org/revue/article/schlupmann2015>

---

## La flotte marchande des mers du Sud au 18<sup>e</sup> siècle

Jakob Schlüpmann

A la fin du 17<sup>e</sup> siècle, le vice-roi du Pérou Monclova établissait pour la première fois une liste complète des navires en activité dans les mers du Sud. Cette liste recensait, en 1695, quelque soixante-dix embarcations qui auraient sillonné le Pacifique entre Acapulco, au Mexique, et Chiloé, à l'extrême sud du Chili espagnol<sup>1</sup>. Mais, jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, aucun autre recensement de la flotte marchande ne semble avoir été réalisé ; pendant un siècle, aucune description contemporaine ne détaille la fortune de la marine mercantile coloniale de cette « mer intérieure » espagnole qu'était le Pacifique ibérique à l'époque coloniale<sup>2</sup>. Si les échanges dans l'Atlantique ont donné lieu à d'importantes publications, il n'en va pas de même pour ce Pacifique ibérique où l'étude du commerce maritime et de la marine marchande au 18<sup>e</sup> siècle a été délaissée. En dépit des travaux de Moreyra Paz-Soldán et malgré plusieurs monographies, en particulier sur la période dite du « commerce libre » à la fin de la période coloniale, il manque un tableau de plus longue durée de l'évolution de la flotte marchande et des échanges inter-coloniaux sur le versant occidental de l'Amérique espagnole<sup>3</sup>.

Pourtant, l'évolution économique du vice-royaume péruvien et de l'ensemble du littoral des mers du Sud fut dépendante des liens maritimes, avec l'Espagne, bien sûr, mais aussi, en bonne partie, des échanges inter-coloniaux. Une étude détaillée du commerce et des capacités de transport de la flotte du Pacifique sur le dernier siècle de la période coloniale s'avère ainsi un excellent moyen d'appréhender les

---

<sup>1</sup> Paz Soldán ; Céspedes del Castillo, 1954:72. Voir annexe 1.

<sup>2</sup> En dehors du rapport succinct de Juan et Ulloa dans « Noticias Secretas de Américas » (Luis J. Ramos Gómez, 1985)

<sup>3</sup> Voir le classique article de Manuel Moreyra y Paz-Soldán sur les exportations du Callao entre 1701 et 1704, (Moreyra y Paz-Soldán, 1944) ; les compilations documentaires de Manuel Rubio Sánchez sur les ports de Sonsonate et Realejo (Rubio Sánchez 1977a et 1977b) ; les travaux de Maria Luisa Laviana Cuetos sur la province de Guayaquil (Laviana Cuetos, 1987) et de Carmen Salas Parrón sur la transition vers le commerce dit « libre » et les liens avec Cadix (Parrón Salas, 1997), ainsi que mes propres recherches sur le port de Paíta, de Trujillo et le commerce avec les ports chiliens (Schlüpmann, 1993, 1995, 2002 et 2006). Plus généralement, voir les informations contenues dans la thèse de Samud Alberola sur Panama dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle (Alberola, 1975) ; les articles de Juan Carlos Solórzano sur le commerce déclinant du Costa Rica avec Panama dans la première moitié du 18<sup>e</sup> (Solórzano, 1994) et les publications de Cristina Mazzeo de Vivó sur le commerce à la fin de l'époque coloniale (Mazzeo de Vivó, 1994, 1999). Enfin, nous renvoyons le lecteur aux recherches de Pablo Pérez-Mallaina et de Bibiano Torres Ramírez sur l'Armada des Mers du Sud, principalement centrées sur le 17<sup>e</sup> siècle (Pérez-Mallaina & Torres Ramírez, 1987).

conjonctures économiques affectant la capitale vice-royale et les principales provinces de son orbite.

Les multiples droits que devaient payer les navires à l'entrée et à la sortie des ports ont laissé la trace de l'activité maritime dans de nombreux registres fiscaux et nous permettent d'approcher de manière relativement exhaustive l'évolution de la flotte et le mouvement du Callao – le principal port du Pacifique ibérique – entre 1725 et 1775. Le choix de ces dates n'est pas seulement imposé par la disponibilité des sources documentaires. La troisième décennie du 18<sup>e</sup> siècle sonne la fin de la contrebande française dans les Mers du sud et correspond à une première reprise en main de la fiscalité par l'administration royale de la capitale du vice-royaume, une douzaine d'années après la fin de la guerre de succession. La date de 1778 marque l'avènement du règlement sur le « commerce libre », qui modifie profondément le système fiscal et l'organisation de la navigation dans l'empire espagnol. L'étude des échanges maritimes entre ces dates représente donc un moyen de comprendre les effets du réformisme bourbonien sur les économies de l'espace du Pacifique ibérique.

L'interprétation des séries fiscales du commerce maritime du Callao exige cependant, au préalable, une compréhension détaillée de la flotte mercantile et une analyse approfondie de l'évolution du gabarit des embarcations impliquées. Cet article s'attachera ainsi à l'exercice méticuleux et parfois fastidieux de décrire, bateau par bateau, cette marine marchande des mers du Sud, étape fondamentale et nécessaire pour confirmer la pertinence des indicateurs fiscaux.

## ***I. Caractéristiques des embarcations de la flotte des mers du Sud***

Dès l'époque coloniale, l'activité maritime sur la façade pacifique de l'Amérique ibérique est consignée dans de nombreuses sources fiscales. Dans des articles précédents, le droit de l'*almojarifazgo*, taxe sur les entrées et sorties maritimes, a été utilisé pour étudier le mouvement des ports de Paita et de Trujillo sur la côte nord du Pérou<sup>4</sup>. Les cahiers du droit de *Balanza* ont aussi largement été exploités pour saisir le trafic au départ de Valparaiso et le commerce maritime avec le Chili<sup>5</sup>. Toutefois, pour cerner les dimensions de la flotte marchande des mers du Sud, il s'avère indispensable d'observer les embarcations entrant et sortant de son principal port : le Callao.

Concernant le Callao au 18<sup>e</sup> siècle, particulièrement à partir de 1725, les sources sont pléthoriques. Les registres d'*almojarifazgo* constituent encore une fois la source de référence, mais ils sont accompagnés par une série d'autres données fiscales qui complètent les années manquantes et apportent des informations supplémentaires essentielles. Car, nous l'avons déjà souligné, il est difficile d'évaluer la dimension d'une flotte simplement à partir de registres fiscaux de l'époque coloniale. Trop de navires portaient le même nom, et les officiers royaux, trop souvent, ne se montraient

---

<sup>4</sup> Schlupmann, 1993, 1995

<sup>5</sup> Schlupmann, 2002, 2006

pas rigoureux dans l'enregistrement de ces noms. Ainsi, deux *Santo Cristo de Leso* circulaient dans les mers du Sud durant la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle, l'un empruntant la route Nicaragua-Callao, l'autre le circuit Callao-Valparaíso. Le premier disparaît des registres en 1746, tandis que le second poursuit ses périples vers le Chili jusqu'en 1763. De même, à cette époque, jusqu'à trois *Nuestra Señora de la Concepción* homonymes pouvaient faire relâche au Callao au cours d'une même année. Si la première n'avait d'autre dénomination que *La Concepción*, la deuxième se voyait parfois attribuer un alias, *La Urca*, et le nom de la troisième était complété par *La Bien Aparecida*. Trois décennies plus tard, en 1775, pas moins de trois embarcations se disputaient toujours cette dénomination, cette fois chacune avec son alias : *La Aurora*, *La Centella*, *La Balandra*. Et c'est sans compter la barque *La Concepción y Ánimas* ou, plus brièvement, *La Concepción*, qui naviguait entre Panama et le Callao. La même année, sont également mentionnées trois *Nuestra Señora del Rosario* : les deux barques *El Chinchorro* et *El Rayo* – la première commerçant intensément avec Pisco, la seconde transportant régulièrement du sel depuis les salines de Huaura – et une frégate de ce nom sans alias, naviguant entre le Chili et le Pérou.

La difficulté d'établir avec certitude l'identité des navires laisse donc une marge d'erreur quant à l'appréciation exacte du nombre d'embarcations ayant relâché au Callao. Mais le recoupement de tout un ensemble d'informations – type de bâtiment, déplacement en arrobes, capacité de charge en quintaux, noms du maître et du propriétaire, dates précises de relâches, destination et provenance – nous permet finalement, à quelques exceptions près, d'avoir une bonne connaissance des embarcations qui composaient la flotte mercantile. Ce minutieux croisement d'informations provenant de sources les plus diverses (*alcabala*, *almojarifazgo*, *derrama*, *media anata*, etc.), pour chacune des embarcations, peut paraître excessif pour brosser un simple tableau de la marine marchande dans le Pacifique ibérique, mais il est indispensable à une estimation juste du nombre des bâtiments et à une appréciation précise de leur taille et, partant, des tonnages en jeu. Il servira ultérieurement à établir l'évolution des capacités de transport de la flotte des mers du Sud au cours du 18<sup>e</sup> siècle.

### Types et gabarits des embarcations

Si l'on s'en tient aux termes utilisés par les officiers royaux dans les registres fiscaux, la grande majorité du mouvement du Callao était assuré par quatre types d'embarcations. Sur la période 1727 à 1772<sup>6</sup>, 44% des entrées étaient le fait de frégates, 28% de barques, 22% de *chinchorros* et 6% de *navíos*. Les autres types d'embarcations – *balandra*, *batel*, *chata*, *galeón*, *lancha*, *paquebote* ou *piragua* – représentaient à peine 1% du trafic du Callao.

Bien sûr, ces dénominations étaient approximatives et pouvaient évoluer dans le temps. Ainsi, au Callao, les officiers n'enregistrèrent pratiquement pas de *chinchorros* avant 1740 : ce terme fut en usage après 1745, et qualifiait souvent des embarcations

---

<sup>6</sup> Période sur laquelle les registres d'*almojarifazgo* constituent une source homogène et relativement complète.

qui, auparavant, apparaissaient sous la dénomination de *barco*. Pour leur part, les grandes frégates ou les petits navires entraient tantôt dans la catégorie *fragata*, tantôt dans celle de *navío*, selon les fonctionnaires annotant le registre. Enfin, vers 1770, apparut de plus en plus souvent le terme *paquebote* pour désigner des embarcations qui, sans être des barques ou *chinchorros*, étaient plus petites que les frégates.

Cette première typologie permet une approximation de la taille des embarcations des mers du Sud. Vers 1770, le *cabildo* de Guayaquil faisait payer l'affermage du terrain nécessaire à la construction des embarcations selon leur catégorie, catégorie qu'il liait à la taille de la quille<sup>7</sup> : une embarcation de plus de 24 *varas*<sup>8</sup> de quille était un navire ; autour de 18 *varas*, une frégate ; entre 15 et 18 *varas*, une barque ; et entre 12 et 16 *varas*, un *chinchorro*. Toutefois, bien qu'elles permettent d'esquisser les proportions des bâtiments qui entraient au Callao, ces fourchettes ne sont pas suffisantes pour évaluer leur tonnage ni la capacité de charge.

Une approche plus précise est possible grâce aux registres de la *media anata*. Les livres de cette taxe, plus connue pour grever salaires et charges vénales, enregistraient, dès la première moitié du 17<sup>e</sup> siècle, le « *buque* » des embarcations tenues de verser 77 réaux par 1 000 arrobes au départ du Callao<sup>9</sup>. Cependant, seules les embarcations à destination du Chili, de Panama ou de l'Amérique centrale étaient concernées. Une bonne partie de la flotte de cabotage et de ravitaillement de Lima, ainsi que les navires à destination de Guayaquil, échappent à cet indicateur.

A quoi donc correspondait ce « *buque* » des navires ? Mesure du déplacement ou du volume des embarcations ? L'affaire qui, en 1745, après des années de laisser-aller, opposa les armateurs aux officiers royaux chargés de revoir les montants de *media anata* qu'avaient à régler les embarcations nous permet de l'expliquer<sup>10</sup>. Retardant les départs au Callao et provoquant la colère des armateurs, elle donna lieu à un dossier pointu sur l'appréciation du *buque* de cinq embarcations en particulier et montre que celui-ci relevait d'un calcul du volume réalisé par le mathématicien de l'Université de Lima, sur la base des principales dimensions de l'embarcation.

Depuis la barque *Nuestra Señora de la Begoña y Santa Gertrudis* dont la longueur hors tout ne dépassait pas 16 mètres de longueur jusqu'au *Nuestra Señora de las*

<sup>7</sup> Laviana Cuetos, 1987 : 295.

<sup>8</sup> 1 *vara* = 83.6 cm au Pérou.

<sup>9</sup> Cette taxe avait augmenté en 1731 : de 66 réaux, elle était passée à 77 réaux par 1 000 arrobes. Jusqu'en 1746, néanmoins, de nombreuses embarcations continuaient d'être assujetties à l'ancien taux. Pour les bâtiments à destination de l'Amérique centrale, la *media anata* était souvent multipliée par deux ou trois, voire d'avantage.

<sup>10</sup> Archivo General de la Nación del Perú (AGNP) C7-756-373 « *En la ciudad de los reyes del Peru en 26 de marzo de 1745 [...] mando que con citazion de los dueños de los nabíos y demas embarcaciones que deben sacar registro para la espedizion de su biaje se aga arqueo y regulazion de las arrobas o quintales que cada una de dhas embarcaciones puede cargar en su buque para lo qual nombraba y nombro a don Luis Godin catredatico de matematicas en esta Rl hunibersidad para que precediendo la azeptazion y juramento lo hejecute con asistencia del presente escribano quien actuara las diligencias y pondra razon en forma del dho arqueo y regulazion que se hiziere... »*

« *...que se haga nuevo arqueo y regulacion de los quintales que son capaces de cargar en su buque las embarcaciones que trafican en el mar de unos a otros puertos[...] sacar registro para señalar [...] de cada una la cantidad que por el Real Derecho de Media Anata deven en cada viage enterar sus dueños o maestros por no estar al presente bien arreglado el arqueo de cada embarcación... »*

*Mercedes de Viterbo*, navire de 27 mètres de long (taille déjà respectueuse pour les mers du Sud), quelques principaux types d'embarcations y sont évalués :

**Tableau 1 : Mesures et « buque » de cinq embarcations des mers du Sud, 1745**

Embarcation (mesures en <i>codos</i> <sup>11</sup> )	Type	Eslora	Quilla	Manga	Puntal	Plan	Buque @
Nuestra Señora de los Dolores y San Antonio	Fragata	34	28.33	10.8	4.5	5.1	5 400
El Señor San Joseph y San Francisco de Paula	Navío	41	33	12	6	0	8 427
Nuestra Señora de las Mercedes de Viterbo	Navío	47	38	14	5	3	9 419
Nuestra Señora de la Encarnación	Fragata	32	26	9	4.25	3	3 733
Nuestra Señora de la Begoña y Santa Gertrudis	Barco	27	21	7.5	3.5	0	1 992

Source : AGNP, C7, leg. 756, cuad. 373. Autos sobre el arqueo de los navíos de este Mar del Sur.

Il est rare d'avoir des mesures aussi détaillées des bâtiments mais, de temps à autre, les inventaires et les contrats de vente nous informent sur la taille de la quille et, parfois, sur les principales dimensions de sa coque.

En 1724, l'inventaire de la frégate *San Miguel y Santa Rosa*<sup>12</sup> détaillait ainsi ses dimensions les plus importantes : une quille de 23 *varas* et demi (soit 20 mètres environ), une largeur de 30 *tercias*<sup>13</sup> et 23 *tercias* de creux sur quille pour une capacité de charge de 7 500 quintaux selon le *derecho de balanza* (9 000 quintaux effectifs selon son propriétaire) et un port de 2 300 arrobes seulement selon la *media anata*.

D'après l'inventaire des biens de Francisco de Barrionuevo en 1716, la quille de la frégate *El Espíritu Santo* mesurait 23 ou 24 *varas*, pour un volume de 5 000 arrobes et une capacité de charge de 7 000 quintaux<sup>14</sup>.

En 1733, l'inventaire du navire *Nuestra Señora del Socorro y las Ánimas* mentionnait une quille de 28 *varas* pour 5 700 quintaux<sup>15</sup> ; en 1735, le contrat de vente du navire *Santa Theresa* évoquait une quille de 24 *varas* ; celui de la frégate du même nom, une quille de 22 *varas*, tandis que celle de la *Nuestra Señora de la Concepción* comptait 18 *varas*<sup>16</sup>. En janvier 1737, don Bernabé Balderas cédait la barque *Santa Rosa* qu'il avait fabriquée à Chiloé : sa quille mesurait 16 *varas*<sup>17</sup>. Ces

<sup>11</sup> 1 *codo* (« de ribera ») = 0.575 mètres. Rapport qu'utilisèrent Juan et Ulloa dans *Noticias Secretas de América*, en évoquant la longueur des quilles de *La Concepción* et du *Sacramento*, puisque 33 *varas* (soit 27,6 mètres) équivalaient à 48 *codos*.

Selon Carlos López Urrutia (1998: 295), en 1742, la couronne espagnole réforma un système de mesure du tonnage qui datait de 1663, et imposa la formule suivante : « ... se añadirán los dos largos de la Eslora y quilla Limpia y se tomarán la mitad de ellas, la cual se ha de multiplicar por tres cuartas partes de la manga y mitad del Plan, y el producto se multiplicará por la mitad del Puntal... ». En fonction de la hauteur des entreponts, il fallait toutefois encore majorer de 10 à 14 % le résultat en *codos* cubiques de ce calcul puis le diviser par 8 pour obtenir une mesure en *toneladas*. Cette formule nous approche en tout cas des volumes proposés par le mathématicien de l'Université San Marcos au Callao en 1745, si l'on considère que le *codo* cubique est équivalent à 6.875 arrobes.

<sup>12</sup> Schlupmann 2006 : 145

<sup>13</sup> 1 *tercia* = 1/3 de *vara*

<sup>14</sup> AGNP. Escribano Juan de Avellan, prot. 109, f.740-901vta. 06-03-1714.

<sup>15</sup> Propriété du défunt don Estéban Díaz, résidant à Trujillo, l'embarcation avec 15 esclaves fut évaluée à 43 278 pesos. AGNP Escribano Pedro de Espino Alvarado, protocolo 287, f.259, 1733.

<sup>16</sup> AGNP Pedro de Espino Alvarado, 1735, prot. 292, f. 750 ; f.925vta. Francisco Meléndez Estacio, 1734, prot. 347, f. 143.

<sup>17</sup> AGNP Alejo Meléndez de Arce, 1737-1739, leg. 704, f. 96, 26-01-1737

exemples confirment les fourchettes de tailles avancées par le *cabildo* de Guayaquil pour chaque catégorie d'embarcations ; ils montrent que, depuis la barque d'une quille de 10 mètres jusqu'au navire d'une longueur hors tout dépassant les 40 mètres, aucun bâtiment n'échappait aux registres fiscaux. Ces bâtiments des mers du Sud, cependant, ne respectaient pas les proportions appliquées en Europe, selon Juan et Ulloa. Ces derniers les considéraient difformes et beaucoup trop larges, la seule préoccupation des marchands étant d'optimiser au maximum la capacité de charge<sup>18</sup>.

Au cours du 18<sup>e</sup> siècle, le gabarit moyen des embarcations de la flotte marchande évolua. D'après la *media anata*<sup>19</sup>, les embarcations passèrent de quelque 3 200 arrobes, en moyenne durant la première décennie du 18<sup>e</sup> siècle, à près de 6 000 arrobes pour la décennie de 1770, soit un doublement de leur port.

**Tableau 2 : L'évolution de la capacité de charge en volume (arrobes) de la flotte des mers du Sud selon les registres de la *media anata*.**

Année	moyenne (@)	min. (@)	max. (@)	#
1703	2 600	1 200	5 500	56
1705	3 929	1 200	8 600	25
1706	3 411	1 300	8 600	61
1710	3 580	1 000	6 500	61
1714	3 327	500	6 500	54
1717	2 882	500	5 500	57
1720	2 982	500	6 500	42
1726	2 792	800	6 000	42
1731	2 306	500	6 000	63
1735	2 246	500	6 000	33
1739	1 400	400	2 100	35
1740	998	300	2 000	33
1746	1 524	500	3 000	42
1752	4 043	600	11 237	40
1760	3 589	500	11 830	34
1768	5 870	800	11 830	36
1770	4 934	800	11 830	48
1776	6 644	1 800	11 830	58

Source : AGNP H3- libro 364 ; C7, leg. 707, cuad. 58 ; C15, leg. 217 à 225, cuad. 1083, 1087, 1088, 1091, 1097, 1098, 1103, 1106, 1107, 1109, 1110, 1111, 1112, 1117, 1122, 1123, 1126.

Toutefois, cette augmentation du port de la flotte des Mers du sud ne se fit pas de manière linéaire. Si l'on observe la moyenne annuelle du volume enregistrée par la

<sup>18</sup> « Por esto son todos los navíos tan poco regulares que parecen disformes, y en realidad lo son, porque comúnmente dan, a cuarenta y cinco codos de quilla, dieciocho de manga, o , cuando menos, le dan hasta la cubierta principal tanto como la mitad de la manga ; tampoco acostumbran dar recogimiento en el portalón, y así salen los costados tan derechos como paredes. Todo esto lo practican así con el fin de que los navíos carguen mucho y les dejen ganancias más sobresalientes, y con esta mira lo disponen sus dueños, que son los que dan las medidas, por cuya razón, aunque el constructor quisiera seguir otras más regulares, no le queda arbitrio para ello. A la desproporción de la manga y la irregularidad del puntal, se agrega la imperfección de los arrufos que les dan a popa con el fin de que tengan tres cámaras, y así, las fragatas de veintisiete a treinta codos tienen dos, además de la santa bárbara. » Juan y Ulloa, *Noticias secretas...*, p. 577.

<sup>19</sup> Mais, il faut le rappeler, uniquement pour les navires à destination de l'Amérique centrale, Panama et le Chili, seules embarcations enregistrées par la *media anata*.

*media anata* pour chaque embarcation, nous constatons une stagnation voire une baisse durant les deux premières décennies du 18<sup>e</sup> siècle. Ce recul s'expliquerait *a priori* par une diminution du gabarit moyen des embarcations, au cours des trois décennies allant de 1720 à 1740.

La prudence reste ici encore de mise : au cours de la période 1730-1740, la fiscalisation du commerce maritime – recouvrement de la *media anata* en tête – fut particulièrement incohérente et relâchée. Un même navire payait rarement la même taxe d'un voyage à l'autre et l'évaluation approximative de son volume diminuait constamment au cours de cette période. Ce fut le cas de la frégate *Nuestra Señora de la Aurora*, évaluée à 3 000 arrobes au cours des années 1720-1730, mais qui, en 1739 et 1746, passa à 2 000 arrobes seulement. Pour sa part, le *Santo Cristo de León* était mesuré à 5 000 arrobes jusqu'en 1731 ; en 1739, il ne comptait plus que 1 700 arrobes et, en 1740, à peine 1 200. Pourtant, parallèlement, au départ de Valparaíso, le bâtiment continuait de payer un *derecho de balanza* exactement équivalant à une capacité de charge de 7 189 quintaux.

En 1740 et en 1746, aucune embarcation ne dépassait les 3 000 arrobes selon la *media anata*, alors que durant les décennies précédentes, les navires les plus importants atteignaient encore quelques 6 000 arrobes. À partir de 1745 néanmoins, le réajustement fut sévère. Les protestations offusquées des armateurs qui se voyaient notifier les nouvelles jauges calculées par Louis Godin, l'académicien français qui occupait alors la chaire de mathématiques de l'Université de San Marcos, témoignent du changement radical des pratiques à partir de 1745, désormais stables et rigoureuses.

Cette reprise en main de la fiscalisation du commerce maritime fut perceptible tant au Callao qu'à Valparaíso, où fut parallèlement pratiquée une réévaluation du *derecho de balanza*. L'augmentation de la pression fiscale impliquait souvent un doublement ou triplement du montant de la *media anata*, que les propriétaires des embarcations ne furent pas immédiatement disposés à payer. Ainsi en 1745, le Marquis de Negreiros, propriétaire de la frégate *Nuestra Señora de la Encarnación*, refusa d'avancer plus que l'équivalent d'une *media anata* de 1 000 arrobes pour son embarcation<sup>20</sup> quand bien même Louis Godin de son côté réévaluait l'*Encarnación* à 3 733 arrobes ! S'agissant de la *Nuestra Señora de las Mercedes de Viterbo*, tout juste sortie des chantiers navals fin juillet 1745, Gaudin estime sa jauge à 9 419 arrobes, alors qu'il était admis, avant la reprise en main de la fiscalisation, que le volume du navire aurait été estimé à un maximum de 1 200 arrobes, soit un facteur sept fois moindre<sup>21</sup> !

Au-delà des fluctuations de la pression fiscale, deux catastrophes au cours des années 1740, eurent un réel impact sur la moyenne de la taille des bâtiments et sur la composition de la flotte des mers du Sud. Ainsi, le raid du corsaire anglais Anson dans le Pacifique se termina par la prise et la destruction de plusieurs navires

<sup>20</sup> AGNP, C7-756-373. Le Marquis de Negreiros : « y respecto de que los dueños de navíos tienen pleito pendiente sobre este asunto estoy prompto a pagar a razon de mill arrobas que es el mas precio y alto que pueden pagar otras fregatas de mucho mayor buque y afianzar la restante cantidad... »

<sup>21</sup> AGNP, C7-756-373.



importants. Face aux côtes chiliennes, l'escadre anglaise s'empara en particulier de l'*Aránzazu*, créditée alors de 600 tonneaux par Anson, qui la tenait pour l'un des plus gros bâtiments marchands des mers du Sud, et de la *Nuestra Señora de Monte Carmelo*, un vaisseau de 450 tonneaux avec 53 hommes d'équipage, selon le commodore de l'escadre anglaise. Pourtant, d'après les registres du *derecho de balanza*, la capacité de charge de l'*Aránzazu* était, avec ses 10 000 quintaux (500 tonneaux), inférieure à celle du *Monte Carmelo*, de 12 000 quintaux (600 tonneaux)<sup>22</sup>. En définitive, en raison de l'activité des corsaires anglais entre septembre et décembre 1741, plus d'une douzaine d'embarcations furent rayées des rangs de la flotte mercantile.

**Tableau 3 : Les principales embarcations saisies et détruites par Anson, 1741**

Nom	Tonnage	Date de prise	Lieu de prise
Santa Teresa	300	5-09-1741	Barranca
Monte Carmelo	450	12-09-1741	Juan Fernandes
Aránzazu	600	18-09-1741	Côtes du Chili
Nuestra Señora del Carmen	170	11-11-1741	Islas de Lobos
Nuestra Señora de la Soledad	?	14-11-1741	Paita

Source : Anson, 1748

Dans un deuxième temps, le terrible tremblement de terre de 1746 qui détruisit entièrement Lima fut accompagné d'un raz de marée qui fit disparaître le port du Callao. Cette tragédie affecta sérieusement la flotte des Mers du sud : selon les témoignages contemporains, 23 embarcations à l'ancre au Callao furent emportées et détruites dans le cataclysme. Par chance, la majeure partie des plus gros navires du commerce céréalier n'était pas encore de retour du Chili et échappa ainsi au désastre. Néanmoins, comme nous le verrons ultérieurement, plusieurs embarcations de poids disparurent des registres en 1746 : la *Santa Cruz alias el Patache*, la *Nuestra Señora del Carmen y Jesús Cautivo*, la *Nuestra Señora de la Soledad alias el Chancayano*, la *Nuestra Señora de la Aurora*, la *Nuestra Señora de la Concepción y la Bien Aparecida*, la *Nuestra Señora de Chiquinquirá*, entre autres. Il est probable que le raz de marée sur le Callao en fût la cause.

Après les calamités des années 1740, des navires furent mis en chantier pour compenser la perte de capacité de transport. Entre 1748 et 1752 apparurent plusieurs des plus gros vaisseaux de la flotte des mers du Sud de la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle : le *Valdiviano* en 1748 (9 116@), *La Perla* (11 236 @) et *La Sacra Familia* (11 830@) en 1749, le *Fénix* en 1750 (6 516@), le *Santa Barbara* (8 630@) et le *Nuestra Señora de las Mercedes* (9 419@) en 1752. L'emploi de ces navires sur la ligne Callao-Valparaíso fit alors bondir la *media anata* et la jauge moyenne des embarcations au départ du Callao. Vers la fin des années 1750, de nouvelles embarcations rejoignirent encore la flotte ; en effet, vers 1757, les bâtiments *La Balbanera* et *San Pedro de Alcantara* n'étaient pas encore « jaugés » selon le *derecho de balanza*, ce qui témoigne de leur incorporation récente au circuit du Chili. La

<sup>22</sup> Le registre de *media anata* crédite même l'*Aránzazu* d'une jauge plutôt faible : 2 500 @ en 1731 et même seulement 1 500 @ en 1740, signe, encore une fois, de l'incohérence de la fiscalisation appliquée au cours de ces années.

barque *El Gran Poder de Dios*, avec une capacité de charge évaluée à 2 500 quintaux, effectua son premier voyage en 1760. La jauge moyenne continua donc d'augmenter au cours des décennies 1750 et 1760, avec l'arrivée continue de nouvelles unités importantes. Dans l'ensemble près d'une trentaine d'embarcations semblent avoir rejoint les rangs de la flotte marchande des mers du Sud entre 1746 et 1765.

Par la suite toutefois, jusqu'en 1780 environ, la marine marchande se renouvela beaucoup plus lentement – les chantiers navals de Guayaquil périclitèrent d'ailleurs –. Mais l'usage toujours plus intense de grosses embarcations sur les liaisons principales vers le Chili, d'une part, et la relégation des frégates de petite taille vers le cabotage qui n'était pas fiscalisé par la *media anata*, d'autre part, donnent l'impression d'une augmentation constante du volume moyen des navires.

Aussi faut-il se défier d'une interprétation littérale de l'évolution de la taille des navires sur la base de cette source fiscale. L'affaire entre les armateurs et la Couronne sur la nouvelle jauge des navires en 1745 nous l'a montré : le bond de la *media anata* au début des années 1750 relève également d'une réévaluation complète du gabarit des bateaux. Pour certaines embarcations, les sources fiscales mentionnent d'ailleurs explicitement le « nouveau » droit réglé au titre de la *media anata*, expression de la reprise en main de la fiscalité sur le trafic maritime. De fait, les mesures se firent beaucoup plus pointilleuses, passant de chiffres arrondis aux centaines à des volumes calculés à l'arrobe près ; à partir de cette époque, les droits payés par un navire ne varieront plus, ce qui nous permet d'identifier ce dernier.

Une question demeure : existait-il un rapport entre le *buque* en arrobes – la jauge de l'embarcation –, relevé par les cahiers de la *media anata*, et la capacité de charge en quintaux – le tonnage –, enregistrée par le *derecho de balanza* à Valparaíso ? Les dix premiers navires en termes de capacité de charge correspondent aux plus importantes mesures du « *buque* » en arrobes ; néanmoins, quelques embarcations se distinguent par des rapports très différents entre tonnage et jauge. Dans le cas de la *Nuestra Señora del Carmen*, alias la *Fénix*, le droit de *balanza* établissait son tonnage à 11 179 quintaux, alors que la *media anata* ne relevait qu'un *buque* de 6 516 arrobes, soit environ 30% de moins que le rapport moyen constaté pour les autres embarcations. De même, pour la *Nuestra Señora del Socorro*, les registres relèvent un tonnage de 9 732 quintaux pour une jauge de 4 265 arrobes seulement.

Au-delà des incohérences sur les registres de la *media anata*, ces variations soulignent probablement les différences de « performances » entre les navires. Il est fort probable que les embarcations aux capacités de charge en poids élevées pour un port réduit étaient jugées « meilleures », car leur flottabilité et leurs qualités de voilier s'avéraient supérieures.

**Tableau 4 : jauge et tonnage de quelques-unes des principales embarcations des mers du Sud vers 1760**

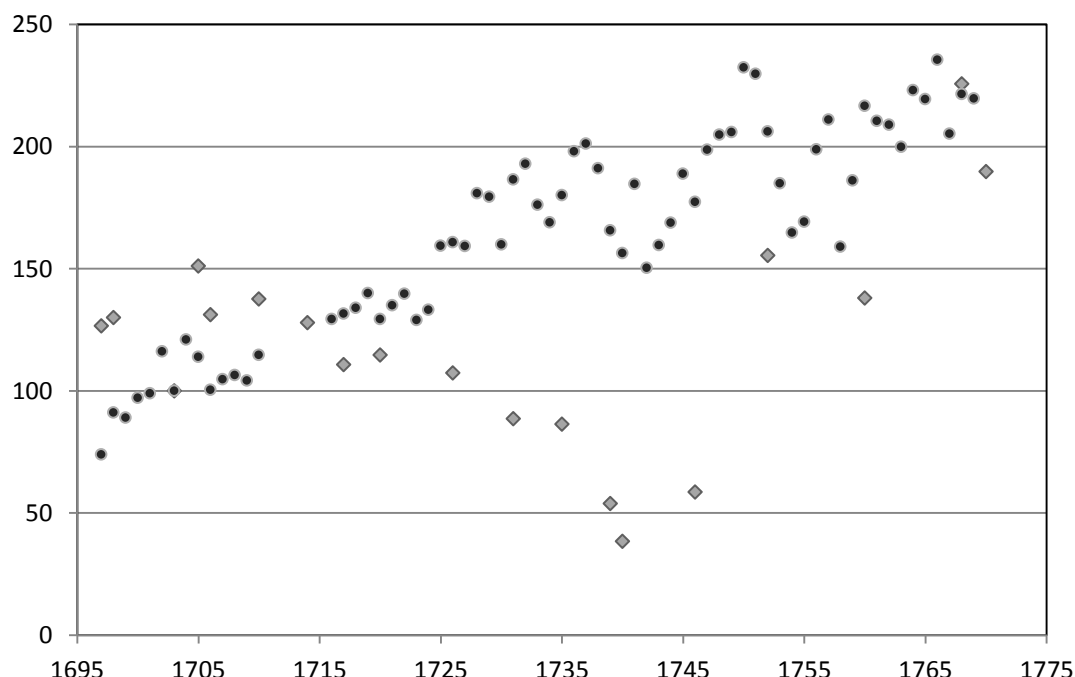
Embarcation	jauge selon la <i>media anata</i> (@)	tonnage selon le <i>derecho de balanza</i> (quintaux)
La Sacra Familia	11 830	15 500
Nuestra Señora de las Caldas	11 450	14 706
San Francisco Javier alias La Perla	11 236	13 215
Nuestra Señora de Begoña	9 460	12 029
Nuestra Señora de las Mercedes	9 419	12 963
Nuestra Señora del Carmen alias El	9 116	9 885
La Santa Bárbara	8 630	12 000
Nuestra Señora del Rosario	8 200	9 891
Nuestra Señora del Carmen alias El Fénix	6 516	11 179
Nuestra Señora de la Ermita	6 266	9 440
Nuestra Señora de la Soledad alias la Fortuna	3 280	6 007
Nuestra Señora del Socorro	4 265	9 732

Source : registres de *media anata* du Callao et *derecho de balanza* de Valparaiso.

En dépit des réserves mentionnées, les registres de la *media anata* indiquent que la taille des plus grands navires des mers du Sud a bien augmenté durant la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle. Ils corroborent à cet égard la croissance constante du tonnage des navires actifs sur la ligne Valparaiso-Callao, constaté par le *derecho de balanza*, indicateur dont la pertinence a été démontrée<sup>23</sup>. Entre le début du 18<sup>e</sup> siècle et 1770, la capacité des navires de la route du Chili doubla presque, entraînant, du fait de leur prépondérance, l'augmentation de la capacité de transport de la flotte marchande des mers du Sud dans son entier.

<sup>23</sup> Schlupmann, 2002.

**Graphique 1 : évolution de l'indice du tonnage et de la jauge des embarcations au Callao et à Valparaíso, 1697-1776 (en noir, moyenne du tonnage au départ de Valparaíso ; en gris, moyenne de la jauge d'après la *media anata* au Callao ; indice 100 = 1703-1704)**



A la fin de la décennie 1770, quelques vaisseaux furent mis en chantier, dont la taille dépassait largement les normes en usage dans la marine marchande des mers du Sud. Ainsi, le *San Juan Nepomuceno*, le *La Piedad*, le *Nuestra Señora del Tránsito* dépassaient les 18 000 quintaux ; quant au *San Miguel*, construit à La Concepción, au Chili, il atteignait même les 36 000 quintaux. Ces constructions impulsées par l'exportation du cacao de Guayaquil permirent de renouveler la flotte au cours de la décennie 1780<sup>24</sup>. La liste des embarcations naviguant dans les mers du sud fin décembre 1789, publiée dans le *Mercurio Peruano*, montre que huit bâtiments dépassaient les 15 000 quintaux. Même en considérant que les chiffres avancés dans cette liste excédaient en moyenne de 20 à 25% ceux des sources fiscales<sup>25</sup>, force est de constater que le tonnage des plus grandes embarcations double encore une fois. Pour l'ensemble des 33 bâtiments recensés sur la liste, la moyenne du tonnage atteignait les 10 000 quintaux, dépassant même les 20 000 quintaux pour la catégorie des *navíos*.

Un autre moyen d'apprécier la taille ou l'importance d'un bâtiment est son équipage. Une liste des embarcations naviguant dans le Pacifique ibérique, dressée en

<sup>24</sup> Laviana Cuetos, 1987 : 288

<sup>25</sup> La frégate *Las Mercedes* de 14 000 quintaux, mentionnée par le *Mercurio Peruano* en 1789, ne comptait que quelque 13 000 quintaux selon le *derecho de balanza* en 1769 ; le *Valdiviano*, 13 000 quintaux selon le *Mercurio* en 1789, et 9 885 quintaux selon le *derecho de balanza* en 1769 ; le navire *Nuestra Señora del Rosario*, 12 000 quintaux selon le *Mercurio*, 9 891 quintaux selon le *derecho de balanza* en 1769 ; enfin, la *Nuestra Señora de Begoña*, 15 000 quintaux selon le *Mercurio*, un peu plus de 12 000 selon le *derecho de balanza* en 1769.

juin 1791, précise la taille de l'équipage pour chaque embarcation<sup>26</sup> et nous permet d'établir une première typologie : la catégorie navire comptait entre 35 et 70 marins à bord, en moyenne un peu moins de 50 hommes dont 9 officiers ; la catégorie des frégates, entre 20 et 25 hommes, en moyenne 24 marins dont 9 officiers toujours ; enfin, la catégorie des *paquebotes*, entre 16 et 18 hommes, dont trois officiers en moyenne. Si l'on corrèle ces chiffres à la capacité de charge des embarcations, on peut constater que la norme est d'environ 400 quintaux de charge pour un membre d'équipage dans la catégorie des navires, 345 quintaux dans la catégorie frégate et un peu plus de 200 dans la catégorie des *paquebotes*.

Le décompte des membres d'équipage sur la liste de 1791 n'est cependant qu'une estimation du nombre idéal de marins que se devaient d'embarquer les navires, et non un relevé effectif des équipages des navires. Ce sont les registres de sortie établis au départ du port qui permettent une vision détaillée de la composition des équipages. Un examen rapide de quelques-uns de ces rôles d'équipage au Callao montre que, vers 1720, les navires les plus importants ne comptent guère plus de 30 marins à leur bord : en provenance de Valparaíso le 6 février 1726, la frégate *La Urca* en recense 32 ; également en provenance de Valparaíso, trois mois plus tard, la frégate *Nuestra Señora de la Aurora* en compte 33 ; le *San Joseph*, 28. Un demi-siècle plus tard, en 1775, le navire *El Belem*, encore sur la ligne Callao-Valparaíso, en dénombre 61 ; les frégates *Santa Ana*, *El Rosario*, *La Soledad*, 50, 45 et 43 respectivement (voir annexe 11). Ces chiffres confirment de nouveau l'augmentation de la taille des principaux navires des mers du Sud.

## Valeur et architecture des bâtiments

La valeur des bâtiments constatée sur les contrats de ventes, les inventaires et les prix à la fabrication, retrace elle aussi l'évolution du gabarit des embarcations. Cette valeur était cependant sujette à de très fortes variations selon l'âge et l'état de la coque de l'embarcation : elle pouvait doubler, voire tripler après un carénage complet dans les arsenaux de Guayaquil.

Pour la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle, l'*alcabala de escrituras*, taxe de 4% sur les ventes d'haciendas, d'esclaves, de cens et d'embarcations à Lima, nous permet une approche plus systématique des transactions concernant les bâtiments de la flotte marchande du Callao. Sur 80 ventes recensées par les registres existants sur la période 1711-1745, plus d'une moitié concernent des frégates, un quart, des « navires », et moins d'un quart, des barques, soit des proportions proches de celles constatées par les registres de l'*almojarifazgo* – les *chinchorros* en moins –. Ces ventes seraient donc représentatives de la flotte en générale, exception faite des plus petites embarcations, qui n'y étaient probablement pas enregistrées. Sans surprise, la moyenne du prix de vente des barques était le plus faible – près de 3 400 pesos – ; celle du prix de vente des frégates, d'un peu moins de 15 000 pesos, était légèrement inférieure à celle des *navíos*, de 16 400 pesos environ. Sur les quatre décennies documentées, la transaction

<sup>26</sup> Archivo Histórico Nacional de España (AHN), Diversos – Colecciones, 32, N.43 – 1. Voir annexe 6.

moyenne s'élevait à près de 13 000 pesos. Bien sûr, au cours de ces décennies, la moyenne et la fréquence de ces transactions évoluèrent.

Entre 1711 et 1718, par exemple, les livres de l'*alcabala de escrituras* dénombrent 18 ventes de navires, soit un peu plus de deux ventes par an, depuis la frégate *Nuestra Señora de la Soledad*, acquise pour 2 000 pesos seulement par le capitaine Francisco Alday en février 1711, à la frégate *La Sacra Familia*, achetée par le capitaine don Luis Carrillo de Cordoba en août 1714 pour 21 500 pesos<sup>27</sup>. La moyenne des transactions s'élevait alors à un peu plus de 10 000 pesos par embarcation.

Durant les premières années de la décennie 1720, les cessions d'embarcations furent peu nombreuses. Ainsi, un seul navire changea de propriétaire, en 1723. En revanche, à partir de 1726, on observe une nette augmentation des ventes, dans une longue série de registres presque complète. Cette augmentation des cessions est probablement due à la crise du transport maritime, provoquée par la reprise des cultures de blé autour de Lima, qui concurrencent les importations chiliennes. En 1729, par exemple, les registres font état de 7 ventes de navires (certaines ventes dataient de 1726, cependant) ; en 1735, 6 navires furent vendus ; 7 pour 1741. Avec une moyenne de plus de quatre cessions par an au cours de cette époque, pour une flotte numériquement comparable comme nous le verrons, le taux de rotation des embarcations avait doublé depuis les années 1710. Au cours des décennies 1720 et 1730, par ailleurs, la valeur moyenne des ventes d'embarcations se situèrent un peu au-dessus de 12 000 pesos. Quelques-unes des plus importantes transactions s'effectuèrent au début des années 1730, à la suite de la faillite des armateurs Joseph de Frías et Esteban de Rucoba. La plus importante fut celle du vaisseau *El Santo Cristo del Buensuceso*, le deuxième en capacité de transport, avec près de 12 000 quintaux de jauge, que don Pedro de Garay Secadura – pour le compte de la succession de Joseph Guerrero – céda à don Joachin Manuel del Rio, pour 40 000 pesos, en novembre 1728.

A partir de 1740, la valeur des embarcations cédées augmenta considérablement. Au cours de la seule année de 1741, les six bâtiments qui changèrent de propriétaire cumulèrent une valeur de 133 000 pesos, soit en moyenne de plus de 22 000 pesos par embarcation. Cette année-là, le Santa Rosa, alors le plus gros navire de la flotte avec 16 569 quintaux, fut acquis par don Francisco Pimentel pour le montant record de 47 000 pesos.

---

<sup>27</sup> AGNP, TC-GO4, caja 27, doc. 57.

**Tableau 5 : Les plus importantes acquisitions d'embarcation durant la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle selon l'*alcabala de escrituras*.**

Type	Nom	Acquéreur	date	prix
Navío	Santa Rosa	Don Francisco Pimentel	23-08-1741	47 000
Navío	El Santo Cristo del Buensuceso	Don Joachin Manuel del Rio	22-11-1728	40 000
Fragata	Nuestra Señora de Begoña	Don Geronimo Gonzales Ortiz	8-10-1733	38 500
Fragata	Nuestra Señora del Socorro y las Animas	Don Balthasar Gonzales Borbollon	3-08-1733	29 411
Fragata	El Santo Cristo de Leso	Don Pedro Gonzales de la Peña y Lillo	6-08-1744	28 000
Fragata	Nuestra Señora del Carmen	Don Antonio de Jauregui y don Esmereildo de Prado	6-10-1727	26 000
Navío	El Santo Cristo del Auxilio	Marqués de Soto Hermoso	9-02-1731	26 000
Fragata	La Santísima Trinidad	-	6-03-1732	25 000
Navío	Nuestra Señora de Aránzazu	Don Martin de Olavide	11-01-1738	23 333
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad	Doña Ysabel Carrillo de la Presa	11-04-1741	23 000
Navío	San Jorge y Santo Domingo	Don Juan de Silva y Santiesteban	17-07-1727	22 000
Fragata	La Sacra Familia	Capitán don Luis Carrillo de Cordova	18-08-1714	21 500
Navío	San Miguel	Don Pedro de Murga	19-9-1726	21 500
Fragata	Nuestra Señora del Socorro	Don Domingo Unazumuraga	15-12-1741	21 000

Source : AGNP, Cajas Reales C7, leg. 717-752.

(A noter que des registres manquent pour certaines années)

Au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, dans leur *Noticias Secretas de las Américas*, Juan et Ulloa estimaient que le coût de fabrication des navires dans les mers du Sud était élevé comparé à l'Espagne<sup>28</sup>. Mais leur appréciation se basait probablement sur les dépenses réalisées par le vice-roi lors de la construction du San Fermín, en 1730. La fabrication de ce navire du Roi, de 29 mètres de quille, et le préalable démantèlement de son prédécesseur, le *Brillante*, coûtèrent en effet 81 151 pesos aux arcanes royaux. Selon les sources fiscales, cependant, rares étaient les bâtiments marchands qui atteignaient les dimensions signalées par Juan et Ulloa, et encore moins les prix qu'ils leur attribuaient. Ce constat de cherté était d'ailleurs réfuté par Francisco Requena, vers 1765, lorsqu'il vantait les mérites des chantiers de Guayaquil, ajoutant que les prix élevés des navires fabriqués pour le roi au 18<sup>e</sup> siècle n'étaient pas directement liés aux coûts de fabrication.

Dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, l'*alcabala de escrituras* nous fait malheureusement défaut pour vérifier exhaustivement ces appréciations. Mais quelques ventes, relevées dans les livres de notaires, et la liste des constructions de navires, entre 1777 et 1788, montrent que l'augmentation de la taille des bâtiments s'accompagnait d'une « inflation » de leur valeur. Le coût des huit bâtiments qui sortirent des chantiers de Guayaquil vers 1780 s'élevait, en effet, à près de 58 000 pesos en moyenne par embarcation, soit entre 5 à 6,5 pesos par quintal de capacité de charge. Or, comparé avec le prix de vente des navires et frégates à Lima en 1740, cela correspondrait à une augmentation notable de 50 à 100% de la valeur des grands bâtiments.

<sup>28</sup> « Sin embargo de esto y de ser la madera tan barata como se ha dicho antes, es muy crecido el costo que tiene allí cualquiera embarcación, pues un barco del porte de diez y seis a diez y siete mil quintales, esto es de ochocientas a ochocientas y cincuenta toneladas, cuesta de sesenta a setenta mil pesos ». Juan et Ulloa, *Noticias secretas de América*, p. 57.

L'absence de représentations des navires de la flotte marchande du Pacifique ibérique au 18<sup>e</sup> siècle ne nous permet pas d'avoir une idée précise de leur architecture<sup>29</sup>. Seuls les commentaires de Juan et Ulloa nous dessinent un tableau – peu flatteur toutefois – des embarcations marchandes fabriquées à Guayaquil. Comme déjà évoqué, ces zélés réformateurs insistaient sur leur aspect difforme, peu régulier, et leurs côtés « droits comme des murs » où proue et poupe auraient été pour ainsi dire indifférenciées<sup>30</sup>.

Inventaires et évaluations permettent cependant de suppléer en partie à ce manque et de corriger les affirmations tendancieuses de nos deux envoyés de la Couronne espagnole. Ils nous aident à comprendre quels étaient les éléments les plus valorisés de ces voiliers, et offrent quelques indices quant à une autre façon usitée de classer la flotte marchande, par le biais du nombre de mâts de chaque embarcation.

Généralement, les inventaires soulignent la grande importance de la coque dans le calcul de la valeur du navire. La coque représentait entre un tiers et la moitié du prix des bâtiments, parfois davantage lorsque la mature était mentionnée sous la même rubrique. Pour le *Santo Cristo de Leso*, vaisseau important de la flotte dans la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle (10 000 quintaux), la coque seule constituait 44% de sa valeur totale ; dans le cas de la frégate San Miguel, 48% de cette dernière, en 1729 ; et pour le Santo Domingo, 53%, en 1736. Dans le cas de la Santa Trinidad, mâts compris, cette rubrique atteignait même 65% de la valeur totale de la frégate.

<sup>29</sup> Seuls les plans un peu plus détaillés d'une barque (*barco arbolado de Bergantín*) et d'un *chinchorro* (*destroncado sin cubierta*) établis à Panama le 1<sup>er</sup> avril 1766 ont pu être recensés jusqu'à présent. La légende de la barque indique: *Quilla de 14 varas [...], Puntal de 2 varas y un pie. El abertor de este Barco deve ser de 5 varas y 1 pie ; sus dos Gavias cargaderas ; su equipage, un Piloto, un contra-maestre, y 8 marineros. Puede cargar en buena diligencia 700 quintales. Tendrá de Costo en Guayaquil 3500 pesos.* La légende du *chinchorro*: « *Quilla de 9 varas,[...] Puntal de 1 vara y 2 pies ; su abertor deve ser de 3 varas y 2 pies ; Puede cargar 180 quintales en buena diligencia ; Gastará un Piloto y 4 marineros ; tendrá de costo 1000 pesos, y con cubierta 1300* ». Archivo General de Indias (AGI), MP, Ingenios, 302 – 1769.

<sup>30</sup> « *Ya se ha dicho que la construcción de los navíos del Perú, tanto marchantes como de guerra, hace unos vasos de desproporcionadas medidas y figura monstruosa, de suerte que, a poca diferencia, les viene bien a todos lo que un inglés constructor, que pasó a aquel mar pocos años ha, le dijo a un sujeto con quien tuvimos conocimiento, proponiéndole que le carenase y compusiese una fragata. Uno y otro, dueño y constructor, estaban en Guayaquil, y habiendo pasado a bordo de la embarcación, después de haberla reconocido, empezando a tratar entre los dos de la obra que necesitaba, dijo el inglés al interesado que lo primero de todo era ver hacia qué parte se le había de poner la proa, porque respecto de hacer toda la embarcación una misma figura, por cualquier parte podía, como dueño de la alhaja, determinar lo que le pareciese, que allí se la haría ; dando a entender lo irregular de aquellos navíos, fabricados con tal desproporción con el fin de que carguen mucho, que es a lo que se reduce toda la idea de los que los mandan hacer.* » Juan et Ulloa, *Noticias secretas de América*, p. 632.



**Tableau 6 : évaluation du vaisseau *Santo Cristo de Leso*, 1724**

	Valeur en pesos	%
<i>Casco</i>	7 000	44%
<i>4 anclas con 45 quintales</i>	2 450	15%
<i>6 esclavos</i>	2 400	15%
<i>4 palos principales</i>	1 500	9%
<i>Jarcia</i>	950	6%
<i>3 cables</i>	680	4%
<i>Vergas, mastelero</i>	650	4%
<i>Belambre</i>	350	2%
	15 980	100%

Source : AGNP Escribano Francisco Escudero Sicilia, prot. 235, f.592, 1720-1726

Le deuxième poste en valeur était constitué par les trois ou quatre ancres nécessaires aux manœuvres du navire. Pour le *Santo Cristo de Leso*, les quatre ancres cumulaient 45 quintaux (2 tonnes) de fer, d'une valeur de 2 450 pesos, soit 15% de la valeur totale de l'embarcation. Sur la *Santísima Trinidad*, quatre ancres, dont deux moins importantes « à jet », pesaient ensemble 47 quintaux de fer et valaient 2 350 pesos, représentant 10% de la valeur de l'embarcation en 1722. Sur le *Nuestra Señora del Carelmapu*, trois ancres et une ancre à jet, d'un poids total de 33 quintaux, étaient valorisées à 1 650 pesos, représentant même 18% de la valeur du bâtiment. Enfin, sur le *Santo Cristo de León*, en 1720, quatre ancres pesant 40 quintaux valaient 1 600 pesos et constituaient 9% du prix du vaisseau.

Les marins esclaves, lorsque comptabilisés dans les inventaires, pouvaient parfois représenter une autre part très importante du prix des embarcations. Mais parce qu'ils sont souvent mentionnés séparément de l'inventaire principal et leur nombre varie beaucoup selon les conditions dans lesquelles était effectué l'inventaire, il est difficile d'établir une règle à leur sujet. Dans les évaluations où les esclaves étaient présents, leur « coût » représentait entre 8 et 16% du total de l'embarcation.

**Tableau 7 : Inventaire du vaisseau *Nuestra Señora del Socorro y las Ánimas* en 1733**

	Valeur en pesos	%
<i>Casco</i>	22 000	51%
<i>15 esclavos</i>	6 450	15%
<i>4 anclas</i>	3 600	8%
<i>Jarcia</i>	2 700	6%
<i>Palo mayor + palo de trinquete</i>	2 000	5%
<i>Lancha + bote (nuevos)</i>	1 400	3%
<i>Autre...</i>	5 128	12%
	43 278	100%

Source : AGNP Escribano Pedro de Espino Alvarado, prot. 287, f. 635, 1733

Les mâts, lorsqu'ils n'étaient pas inventoriés avec le *casco*, venaient régulièrement en quatrième position dans l'estimation du prix d'un bâtiment. Ainsi, les quatre mâts principaux du *Santo Cristo de Leso* (beauprés, mât de misaine, mât principal et mât d'artimon) étaient évalués à 1 500 pesos, soit 9% de la valeur de l'embarcation. Dans le cas du *San Miguel*, les trois principaux mâts étaient estimés à 2 700 pesos, soit 8%

de sa valeur total, sans compter un petit mât d'artimon comptabilisé parmi les mâts de hune et vergues. L'inventaire du Santo Domingo, en 1736, et l'évaluation du *Carelmapu*, en 1721, n'énuméraient que les mâts principaux, de misaine et beauprés, les estimant respectivement à 625 pesos, soit 7% de la valeur totale, et à 1 300 pesos, soit 15% de la valeur de l'embarcation. Ces frégates de moindre importance semblaient donc être de deux mâts, si l'on écarte le beaupré, le mât incliné de la proue. D'une manière générale, ces inventaires montrent que c'est pour des ports supérieurs à 6 000 quintaux qu'un mât d'artimon venait s'ajouter à la mature des frégates.

Les amarres et le gréement représentaient eux aussi une certaine valeur. Les trois grands câbles et l'équivalent de 70 quintaux de gréement valaient 2 130 pesos sur le *Carelmapu*, un quart environ du prix du bâtiment. Sur le San Miguel, 80 quintaux de *jarcia* (soit plus de 3 tonnes et demi) et les amarres constituaient environ 10% de la valeur de la frégate, comme les trois câbles et le gréement du *Santo Cristo de Leso*, qui valaient 1 630 pesos. Force est de le constater, ces exemples contredisent les affirmations péremptoires de Juan et Ulloa sur la carence de câbles à bord des embarcations des mers du Sud, qui aurait été à l'origine de naufrages<sup>31</sup>. Enfin, chaloupes et gondoles qui équipaient ces voiliers pouvaient elles-aussi, le cas échéant, dépasser les 1 000 pesos en valeur, occupant ainsi une place significative dans l'inventaire.

Comme le soulignaient Juan et Ulloa vers 1740, la presque totalité des bâtiments composant la flotte des mers du Sud de 30 à 40 selon les deux envoyés du roi – provenaient des chantiers de Guayaquil. L'abondance et la qualité du bois en faisait un arsenal de choix, autorisant la construction d'embarcations d'une solidité à toute épreuve<sup>32</sup>. Pour autant, la carrière des navires du Pacifique était-elle plus longue que celle des bâtiments construits en Europe ou dans d'autres arsenaux de l'Atlantique ?

### Durée de vie des embarcations

Citant le cas du *Cristo Viejo* – vaisseau si ancien que l'on en avait oublié l'année de construction –, Juan et Ulloa affirmaient que la durée de vie des navires des mers du Sud était couramment de 50 années et plus<sup>33</sup>. D'après Ramos Gómez, Alsedo

<sup>31</sup> « *Se sigue que se pierdan los navíos en las costas, hallándose empeñados en algún cabo, por no poderlo montar, ni tener cables suficientes para mantenerse fondeados al abrigo de alguna ensenada mientras pasa la contrariedad del tiempo o de la corriente* » [...] « *las amarras se reducen a un cable y a un calabrote para amarrarse en cualquier puerto...* » Juan et Ulloa, *Noticias secretas de América*, p. 632- 633.

<sup>32</sup> « *No solamente da Guayaquil los navíos que navegan en aquellos mares, porque, a excepción de tal o cual, son todos los que mantienen el comercio de sus costas, en número de treinta a cuarenta que hay existentes entre chicos y grandes, hijos de aquellas montañas, sino que da maderas para que se carenen y reparen de los percances del tiempo, tanto dentro de aquel río como en el puerto del Callao. A cuyo fin no cesan en todo el discurso del año las embarcaciones de acarrear maderas, unas para el fin de la marina y otras para el de las fábricas de casas de Lima, del Callao y de todas las ciudades y poblaciones grandes de valles, donde casi todo el edificio se empieza y se concluye con madera* », *ibidem*, p.579

<sup>33</sup> « [...] y los navíos que se fabrican con ella son de una duración nunca oída en Europa, como se experimenta allí, pues dejando aparte los navíos que hay en aquella mar con cincuenta o más años de servicios, todavía alcanzamos uno a quien llamaban el "*Christo Viejo*", cuyo nombre le habían puesto por ser tal su antigüedad que se había perdido la memoria del tiempo y constructor que lo fabricó,

soutenait également, dans son *Compendio histórico* sur Guayaquil, que de nombreuses embarcations du Pacifique ibérique « avaient survécu soixante et soixante-dix ans, malgré les mauvais traitements qu'elles subissaient. »<sup>34</sup>.

Le corsaire Anson, commentant la prise du Monte Carmelo en 1741, une embarcation âgée de plus de trente ans selon lui, expliquait le bon état du vaisseau en indiquant qu'« on ne navigue dans ces mers que pendant la belle saison et [...] le climat y est très doux » (Anson, p. 152). Plus que la « douceur du climat », ce fut aussi et avant tout l'absence de la *broma* – un mollusque qui ronge les coques –, du moins à partir des latitudes au sud du port de Guayaquil, qui permirent à ces bâtiments d'atteindre une durée de vie aussi élevée. Mais la question de la durée de vie réelle de ces bâtiments reste posée, à laquelle quelques exemples de « biographies » d'embarcations, dont il a été possible de retracer un tant soit peu le parcours, apportent des éléments de réponse.

### La frégate *Nuestra Señora de la Encarnación*

Cette frégate apparaît dans les archives lorsqu'elle fut évaluée, en 1736, à 16589 pesos, à l'issue de la faillite de son propriétaire, don Antonio Marselino de Arechua. Endommagée après s'être échouée sur un banc de sable à Guayaquil, elle fut entièrement carénée à neuf à la fin de l'année 1745 et au début de 1746. Le Marquis de Negreiros en fit alors l'acquisition pour 16 000 pesos<sup>35</sup>. Comme nous l'apprend l'affaire sur la nouvelle jauge des embarcations et la *media anata*, la frégate n'avait encore jamais effectué de traversée depuis le Callao, en août 1745, lorsqu'elle mit les voiles pour le Panama. Elle mesurait 32 *codos* de long hors tout (soit plus de 18 mètres); avait une quille de 26 *codos*, et une largeur de 9 *codos* déplaçant quelques 3 733 arrobes ; c'était donc une embarcation de taille moyenne, bien inférieure aux principaux navires, trois fois plus gros, qui reliaient Valparaíso au Callao<sup>36</sup>.

A son départ pour Sonsonate en 1747, elle comptait un équipage de 18 hommes. Le maître don Joseph Goyenechea faisait office d'*escribano*. Francisco Rodrigues en était le pilote, Domingo Alarcon le contremaître, et Thomas Alvarado le gardien. Ces officiers commandaient huit marins et six mousses (*grumetes*).

Entre 1745 et 1762, elle effectua au moins huit voyages vers Sonsonate, le port du Guatemala, entrecoupés, jusqu'en 1751, de relâches et d'excursions vers Guayaquil. Au début de l'année 1751, l'embarcation réalisa une première traversée vers Chiloé, l'extrême sud du rayonnement espagnol dans le Pacifique ibérique, puis elle reprit la route du Nord, d'abord vers Guayaquil, avant de relater de nouveau Sonsonate. A partir du milieu de l'année 1753 et jusqu'en 1756, la frégate effectua trois traversées vers le Panama. Au cours de l'année 1757, elle effectua sa sixième traversée vers l'Amérique centrale, avant de relater, en 1758, Arica, Aranta et les ports « intermédiaires » du Nord du Chili. Entre 1760 et 1762, elle réalisa de nouveaux voyages vers le Guatemala. Enfin, elle effectua un deuxième mais fatal voyage vers Chiloé : un mois après son

---

*siendo así que la hay de los constructores que han conocido en Guayaquil desde ochenta o más años a esta parte, entre los cuales ninguno lo había fabricado, y era anterior a todos », ibidem, p.571.*

<sup>34</sup> Alsedo y Herrera, [1741] 1946 : 28-29 dans Ramos Gómez, 1985

<sup>35</sup> AGNP Francisco Escudero Sicilio, prot. 238, 1745-1746, f. 75 vta. *Remate de la fragata Nuestra Señora de la Encarnación*.

<sup>36</sup> AGNP C7, leg. 756, cuad. 373, 1745.

départ du Callao, le 25 novembre 1762, la *Nuestra Señora de la Encarnación* fit naufrage sur les côtes de l'île de Chiloé, face à Tilduco<sup>37</sup>. Sa carrière de vingt années, plutôt courte pour une embarcation des mers du Sud, reste néanmoins remarquable : elle fut l'une des rares frégates à relier régulièrement les extrêmes de la façade pacifique de l'Amérique ibérique, avec une vingtaine de traversées, dont la moitié vers le Guatemala.

### **La frégate *Nuestra Señora de la Ermita y San Ramón, alias el Marfil***

Cette frégate, probablement construite en 1750 à Guayaquil, fut destinée au commerce avec le Chili. Lorsqu'elle mit voile vers La Concepción, en 1756, elle comptait 38 membres d'équipage, dont 4 esclaves, et sa capacité de charge dépassait les 9 000 quintaux selon le *derecho de balanza*. Elle comptait ainsi parmi les plus gros navires des mers du Sud.

Après son incorporation à la flotte marchande, en 1751, elle relia d'abord La Concepción au Callao pendant cinq années. En 1757, elle effectua une traversée vers Chiloé, puis, à partir de 1759, elle engagea des rotations constantes avec Valparaíso, entrecoupées, une seule fois en 1764, par une descente à Guayaquil. Le 28 septembre 1769, elle fit naufrage dans la rade de Valparaíso. Au cours de ses 19 années de navigation, elle effectua près d'une trentaine de traversées vers les ports chiliens.

### **Le navire *Nuestra Señora de las Caldas***

Le *Nuestra Señora de las Caldas* apparaît pour la première fois dans les registres du Callao au cours de l'année 1734, en provenance de Panama, mais en disparaît aussitôt, pour resurgir trois années plus tard, en 1737, en provenance de Guayaquil. Avant 1746, ce navire était connu pour charger 11 500 quintaux, puis il fut ensuite réévalué à 14 711 quintaux, ce qui fit de lui, longtemps, l'un des plus gros navires des mers du Sud. En février 1755, sur la route Valparaíso-Callao, son rôle d'équipage comptait 6 officiers, 22 marins et 35 esclaves, soit 63 membres au total. Il fut la propriété don Pedro Velarde jusqu'en 1737, puis de Gaspar de Velarde entre 1738 et 1739, avant d'être au nom du Conde de Torre Velarde, au moins jusqu'en 1756.

Ce navire fut lui aussi essentiellement destiné au commerce avec le Chili, même si, ponctuellement, il effectua des liaisons avec le Panama. Sa durée de vie fut longue, puisqu'en 1776, il était encore actif, relâchant au Callao en provenance d'Acapulco, pour repartir sur Valparaíso. Selon les registres, pendant ce demi-siècle de tribulations, le navire effectua près d'une trentaine de traversée vers le Chili, une douzaine vers Guayaquil et trois voyages vers le Panama. Entre 1737 et 1772, en tenant compte des huit années manquantes dans les registres, le navire effectua donc, au départ du Callao, une moyenne de presque deux traversées par an.

### **La frégate *Santísima Trinidad***

La frégate *Santísima Trinidad* apparaît pour la première fois dans les registres fiscaux au cours de l'année 1714. Le *derecho de balanza* du port de Valparaíso fixa d'abord son tonnage à 8 000 quintaux, puis plus précisément à 9 474 quintaux, après

---

<sup>37</sup> Archivo Histórico de Chile (AHC), Capitanía General, vol. 890, *Pérdida del Real Situado de Chiloé*, 1762 ; Bascuñan, Eichholz, Hartwig, 2012 : 474.

l'année 1746. Le premier propriétaire de ce navire semble avoir été le capitaine don Nicolas de Cardenas. En 1722, au moment de la dispersion des biens de Cardenas en faillite, ce navire était estimé à 24 500 pesos, et, dix ans plus tard, en 1732, à 25 000 pesos. A Valparaiso en novembre 1729, alors que l'embarcation s'apprêtait à faire voile pour le Callao, son équipage se composait de 6 officiers, 12 marins et 10 esclaves, soit 28 membres au total.

Le 7 septembre 1754, la frégate fut prise dans un coup de vent peu après son départ de Valparaiso et fit naufrage à la hauteur de Quillota ; selon la *Gaceta de Lima*, 18 des 43 personnes à bord périrent dans le naufrage. Elle avait navigué pendant quelque quarante années sur les mers du Sud. D'après les registres fiscaux, hormis quelques traversées vers Panama jusqu'au début des années 1730, l'essentiel de ses voyages furent à destination du Chili, pour les deux tiers vers le port de Valparaiso. À partir de 1745, elle effectua aussi régulièrement des traversées vers Chiloé, notamment, comme en septembre 1747, pour convoyer le *situado* de la place forte de Valdivia et celui de l'île<sup>38</sup>.

### **Le vaisseau *La Sacra Familia***

Le vaisseau *La Sacra Familia* fut construit entre 1747 et 1749<sup>39</sup> pour un coût élevé, supérieur à 84000 pesos. Il était, du moins jusqu'en 1772, la plus grosse embarcation de la marine marchande des mers du Sud, avec une capacité de charge initialement fixée à 15 503 quintaux, puis ramenée à 14 500 quintaux, et un volume de 11 830 arrobes, selon la *media anata*. En 1761, sur la route Valparaiso-Callao, son équipage comptait 54 hommes : 6 officiers, 28 marins et 20 esclaves. Propriété du Conde de San Isidro, l'embarcation fut exclusivement employée en alternance sur les destinations de Valparaiso et de Guayaquil, dans un rapport de 4 à 1 environ. En 1776, le registre de l'*almojarifazgo* mentionne cependant une traversée vers Valdivia. *La Sacra Familia* naufraga devant Colán en 1779, environ trente années après sa construction, entraînant – cargaison comprise – une perte de 45 000 pesos.

### **La frégate *Nuestra Señora de Belén, alias la Estrella***

La frégate *Nuestra Señora de la Estrella* est mentionnée pour la première fois dans les registres fiscaux de l'année 1691. D'après les livres de *media anata*, sa jauge était estimée à 3 372 arrobes, durant la première décennie du 18<sup>e</sup> siècle. Elle fut la propriété des Carrillos entre 1700 et 1730. Employée au début de sa carrière sur la route nord, Zaña et Panama, elle fut ensuite, comme beaucoup d'embarcations, affectée au transport du blé du Chili au début du 18<sup>e</sup> siècle. Entre 1708 et 1723, elle fut utilisée pour le petit cabotage entre Nazca, Pisco et le Callao. À cette époque, lors d'une traversée depuis Nazca, elle enregistrait un équipage de 13 hommes seulement.

À partir de 1727 et jusqu'en 1744, elle reprit une navigation à plus long cours entre le Callao, Guayaquil, Panama et Sonsonate, toujours avec le même propriétaire. Cependant, à cette époque, son nom est modifié ; de *Nuestra Señora de la Estrella*, il devient *Nuestra Señora de Belén alias el Fénix de la Estrella*, ce qui laisse planer un

<sup>38</sup> AGNP, C7, leg. 758, *registros de salida*, 15 de setiembre 1747.

<sup>39</sup> AGNP. TC pleitos, leg. 183, 04-07-1761, leg. 184, 18-09-1765, *sobre rendición de cuentas de la fábrica del navío La Sacra Familia*.

doute sur la continuité de la vie de l'embarcation. Son propriétaire l'avait-il caréné à neuf ou bien l'avait-il désossé pour construire un nouveau bâtiment dont il changea ensuite légèrement le nom ? Toujours est-il que l'embarcation continua sa carrière sous la dénomination principale de *La Estrella*. En février 1745, elle s'échoua sur un banc de sable du Guayas et fut mise en pièce. Son propriétaire était alors don Damian Luis de Rivas, un armateur vivant à Lima<sup>40</sup>. En supposant que la frégate de 1727 n'était pas une nouvelle fabrication, l'embarcation aurait donc navigué dans les mers du Sud pendant plus d'un demi-siècle.

### **La frégate *Nuestra Señora de las Mercedes***

Au cours de l'année 1745, le capitaine don Joseph A. de Ugarte et le général don Antonio del Villar construisirent à Guayaquil une embarcation baptisée *Las Mercedes*, qui apparut dès 1746 au Callao et relia exclusivement, à partir de cette date, le Callao à Valparaiso, effectuant avec une remarquable régularité au moins trois traversées par an.

Le *derecho* de *balanza* fixa, pendant les sept premières traversées, à 13 821 quintaux la capacité de charge du navire. En 1750, cette capacité fut ramenée 12 963 quintaux. Parallèlement, le volume du navire était précisément calculé à 9 419 arrobes pour une longueur hors tout de 47 *codos*, soit près de 27 mètres. En mai 1751, l'équipage se composait de 6 officiers, 30 marins et 10 esclaves, soit un total de 46 membres.

Après quelques quarante années de navigation et donc certainement au bout d'une centaine de traversées vers Valparaiso, le *Mercurio Peruano* relève que *Las Mercedes* avait été retirée de la circulation, pour être, en 1789, sur le point d'être désossée dans les chantiers de Guayaquil. Deux ans plus tard, un nouveau bâtiment du même nom sortait de ces chantiers ; il était rangé dans la catégorie des navíos, car capable de charger entre 15 000 et 18 000 quintaux.

Si les grandes embarcations sont relativement bien décrites par les sources fiscales, il n'en va pas de même pour ces *chinchorros* et barques qui reliaient Pisco au Callao, bien qu'ils représentassent une bonne partie de l'activité du principal port du Pacifique ibérique. Quoiqu'enregistré par les livres d'*almojarifazgo* et d'*alcabala*, ce cabotage à faible rayon n'était pas soumis aux mêmes procédures que la navigation au long cours ; avec un registre allégé, sans rôle d'équipage à fournir, exonéré de *media anata*, ces embarcations sont moins bien saisissables. Voyons cependant quelques exemples de ces *peruleros* aux équipages réduits, de 5 à 10 hommes, qui, au 18<sup>e</sup> siècle, convoaient principalement l'*aguardiente* et le vin de la région de Pisco, Ica et Nazca vers le Callao.

### **Le *chinchorro* Jesús Nazareno**

Le *chinchorro* Jesús Nazareno, propriété des Ramos, apparaît dans les registres de l'*almojarifazgo* en 1731. Pendant une quinzaine d'années, cette embarcation relia

---

<sup>40</sup> Archivo Histórico del Guayas (AHG) EP / J 3058. *Don Esteban Domingo Yepe contra don Damian Ruis de Rivas propietario del navío la Estrella perdido en el puerto de las Balsas en el rio de Guayaquil por los despojos de ella*. 11-11-1745, 477 fls.

principalement Paita et Sechura, occasionnellement Guayaquil et Trujillo au Callao. Mais à partir de 1748, devenue propriété des Fernandez, elle effectua essentiellement des rotations vers Pisco, à raison de 6 à 7 par an. Au départ de Pisco, en avril 1753, huit marins accompagnaient le maître et propriétaire don Francisco Fernandes dans le convoyage de près de 500 jarres d'eau de vie (*botijas de aguardiente*), dont 316 pour le compte de la Compagnie de Jésus. Trois mois plus tard, toujours au départ de Pisco, son équipage ne comptait que 6 marins<sup>41</sup>. En 1772, cette embarcation continuait toujours d'opérer entre le Callao et Pisco.

### Les barques San Joseph

Pléthores sont les embarcations baptisées San Joseph ainsi que leurs variantes : *Señor San Joseph*, *San Joseph y las Ánimas*, *San Joseph y San Francisco* sont des noms récurrents dans les registres portuaires, tout au long du 18<sup>e</sup> siècle. Il devient alors difficile de suivre une barque portant ce patronyme. Un registre au départ de Pisco nous informe cependant sur l'une de ces petites embarcations. En avril 1729, la barque *San Joseph y las Ánimas* se préparait à faire voile pour le Callao avec son maître Cipriano de Torres et quatre mousses à bord, soit un équipage de cinq hommes seulement. Un commentaire dans le registre précise que l'embarcation était nouvelle, qu'elle avait été construite sur les berges de Lurín Chíncha, à quelques encablures du port de Pisco, et qu'avec sa voile « de gavia », elle n'était pas considérée comme un *chinchorro*<sup>42</sup>. Dans les registres d'*almojarifazgo* en tout cas, le San Joseph et son maître, Cipriano de Torres, apparaissent dès 1728 comme se consacrant exclusivement à des traversées entre Pisco et le Callao, au moins jusque vers la fin des années 1730.

A la même époque toutefois, une autre barque homonyme, sous le commandement de Felipe Gonzales, s'activait, elle aussi, dans le transport des alcools du *corregimiento* de Ica. En février 1729, par exemple, elle effectuait également une traversée entre Pisco et le Callao, mais avec à son bord un équipage de sept hommes. Pendant au moins une quinzaine d'années, et ce environ jusqu'en 1740, ces deux embarcations opérèrent parallèlement sur la route de Pisco.

### Les *chinchorros* San Antonio

Entre 1725 et 1750, trois barques ou *chinchorros* au moins portèrent le nom de *San Antonio*. Ces trois embarcations indissociables naviguèrent généralement de concert sur la ligne Callao-Pisco. Un registre d'avril 1725 précise, par exemple, que le *chinchorro* *San Antonio* commandé par Pedro Pineda, avec, comme à son habitude, quatre *mozos* (mousses), voguait vers Cañete et Pisco pour y charger du ravitaillement pour la capitale. En septembre 1726, en revanche, il cinglait vers Guayaquil en projetant un arrêt à Huarmey. Mais c'était là une exception pour ces barques qui, dans plus de 90% des cas, arrivaient au Callao en provenance de Pisco. D'après le nombre des entrées de ces embarcations au port de la ville des Rois et les noms des maîtres enregistrés, c'est au cours des années trente qu'elles furent les plus nombreuses – trois

<sup>41</sup> AGNP C7-769-465. *Registros de entrada*, 1753.

<sup>42</sup> « dicho varco es nuevo y de vela de gavia fabricado en las riveras de Lurinchíncha y no chinchorro que son prohibidos por el real acuerdo de justicia... ». C17 Cajas Reales Lima, leg. 723, 1729, cuad. 181

certainement –, avant probablement de revenir au nombre de deux dans les années 1740, pour finalement disparaître des registres durant les premières années de la décennie de 1750. Par approximation, ces informations laissent supposer des durées de vie d'une vingtaine d'années pour ces embarcations plus petites de la marine marchande du Callao.

Globalement et toutes tailles confondues, la longévité des embarcations des mers du Sud pouvait donc être remarquable, même s'il faut considérer que les bâtiments qui, régulièrement, se faisaient caréner pendant un demi-siècle n'avait parfois plus rien en commun avec la construction initiale. Accidents et naufrages furent certainement la principale raison d'une carrière courte. De manière récurrente, des voix dénonçaient le peu de « professionnalisme » des armateurs et des maîtres de navire. Je l'ai déjà évoqué, un tableau particulièrement critique fut dressé par Juan et Ulloa au milieu du 18<sup>e</sup>, narrant maintes anecdotes sur les manquements des pilotes et maîtres de frégates qu'ils rencontrèrent lors de leurs voyages le long des côtes péruviennes. Ils ne furent pas surpris, par exemple, que le *San Cristóbal*, sur lequel ils avaient effectué la traversée de Panama à Guayaquil en 1736, alors propriété de Juan Manuel Morel, fit ultérieurement naufrage devant Huanchaco, naufrage qu'ils imputèrent à l'insouciance du pilote et de l'équipage.

La Gazette de Lima relate les grands naufrages des mers du Sud au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, une liste que reprend Vidal Gormaz pour le Chili. Selon son décompte, près d'une quinzaine d'embarcations disparurent entre 1725 et 1780 sur les côtes du Chili. Parmi les plus importantes, citons le *Nuestra Señora de Loreto* (8 200 quintaux) en 1729 et le *Santísima Trinidad* (9 474 quintaux) en 1754, certainement l'un des désastres majeurs du 18<sup>e</sup> siècle<sup>43</sup>. Ce bâtiment naviguait pourtant dans les mers du Sud depuis 1714 au moins. Citons encore, en 1757, le *Jesús Nazareno*, une frégate de 4 000 quintaux ; en 1762, la frégate *Nuestra Señora de la Encarnación*, qui fit naufrage devant Chiloé ; en 1769, la *Nuestra Señora de la Ermita* (9 891 quintaux), devant Valparaíso, après 18 années de traversées entre le Callao et le Chili.

Les naufrages devant les côtes du Chili, certes les plus dangereuses au Sud, ne furent pas les seules causes des pertes d'embarcations : le 28 août 1759, ce fut le feu qui détruisit la frégate *El Michilot* pourtant à l'ancre au Callao. Cette embarcation connut une durée de vie brève, puisqu'elle était apparue pour la première fois dans les registres en juin 1750.

A la fin du 18<sup>e</sup> siècle, don José de Moraleda établit une liste de 33 embarcations naufragées dans les mers du Sud entre 1773 et 1791, soulignant également l'incompétence des maîtres et pilotes locaux et réclamant l'instauration d'une tutelle sur le corps des armateurs. Son argumentaire provoqua un tollé parmi ces derniers qui réfutèrent toutes les accusations portées comme étant infondées. Pour les armateurs,

---

<sup>43</sup> *La Santísima Trinidad* quitta Valparaíso le 7 septembre 1754, dans la matinée, en pleine tempête, et naufraga le soir même, trop chargée selon les marins, et alors que le contremaître et le gardien s'étaient opposés au départ ordonné par le maître. Des 52 marins et passagers que comptait le bâtiment à son départ, 36 seulement échappèrent à la noyade en parvenant à regagner la côte avec la chaloupe, deux jours après le naufrage. AHC, Capitanía General, vol. 362, exp. 5286, 1754. *Naufragio del navío la Trinidad*.



seule une quinzaine de naufrages concernait des bâtiments d'envergure, accidents par ailleurs rarement imputables à leur maître ou pilote. Parmi ces accidents, mentionnons ceux de *La Sacra Familia* en 1779, qui valait 45 000 pesos avec sa cargaison ; de *La Soledad de Parra*, 30 000 pesos à vide ; de la frégate *Balbaneda*, 29 000 pesos avec la cargaison du roi, en 1788 ; de la frégate *La Fama*, avec sa cargaison de tabac, de 50 000 pesos elle aussi, en 1788 ; du vaisseau *San Pablo*, à vide, de 60 000 pesos, en 1789 ; et la catastrophe majeure, en 1789 également, du naufrage de *La Santa Ana*, pourtant sans cargaison importante, qui signifia une perte de 100 000 pesos. L'ensemble des naufrages aurait ainsi représenté une perte de quelque 568 000 pesos pour les armateurs<sup>44</sup>.

Environ deux ou trois bâtiments importants de la flotte des mers du Sud se perdaient par naufrage chaque décennie. Mais, pour autant, peut-on juger élevé le nombre des accidents dans les mers du Sud ? Ce fut en tout cas ce que soutinrent tant Juan et Ulloa ainsi que José de Moraleda qui défendaient la nécessité de réformes politiques urgentes.

Pour résumer, il est possible, de caractériser la flotte marchande des mers du Sud selon trois principaux types de bâtiments.

- Le terme *navío* qualifiait les embarcations les plus importantes, une catégorie de vaisseaux définissable par une taille de quille supérieure à 20 mètres, avec un tonnage moyen d'au moins 10 000 quintaux qui alla en augmentant durant la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle. Ces bâtiments transportèrent régulièrement des charges de 10 000 *fanegas*, soit plus de 14 000 quintaux de blé en provenance du Chili. A partir du milieu du 18<sup>e</sup> siècle, ils furent aussi utilisés pour convoyer d'imposantes charges de cacao depuis Guayaquil, cargaisons qu'ils transféraient ensuite au Callao sur les bâtiments à destination de l'Espagne.

- Les frégates des mers du Sud – ou du moins les embarcations ainsi qualifiées – avaient une longueur de quille entre 15 et 20 mètres, et un tonnage moyen de 5 000 quintaux. Mais ce terme général renvoyait à une indication d'architecture, davantage que de volume, car il englobait parfois des bâtiments entrant, pour la taille, dans la catégorie des *navíos*. Durant la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle, la plupart des embarcations effectuant des traversées au long cours étaient qualifiées de frégates. Elles réalisaient l'essentiel du trafic inter-colonial. Nous verrons que, dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, en partie décimées par le raz de marée de 1746, les frégates cédèrent la place aux *navíos*, dans la liaison régulière avec le Chili, et aux barques et *paquebotes*, pour le petit cabotage.

- La catégorie des *chinchorros* et barques, bien moins présente dans les sources fiscales, comprenait toutes les embarcations inférieures en taille aux précédentes<sup>45</sup>. Le

<sup>44</sup> CDIDP, tomo VII, La Marina 1780-1822 : 337-338.

<sup>45</sup> Une affaire de justice opposant un maître de navire et son armateur décrit quelques catégories de barques : « *el apelativo de barco tasquero en el bulgo de marineros se le aplica indistintamente a cualquiera embarcacion que no tenga el de Fragata o Navio pero en el concepto de los que viven de vuen origen las cosas y distinguen entere lepra, y lepra, no es assi porque barco se llama qualquiera navegacion de dos velas, que los nauticos dizen de dos rodas, y en esta misma claze de embarcaciones se ban minorando tanto segun los tamaños hasta llamarles canoa o bunque entro de esta graduacion estan los Barcos que en este puerto yaman salineros ; en el del Callao yaman guaneros ; en el de Pisco* ».

manque d'informations sur ces *chinchorros* effectuant pour l'essentiel la navette entre le Callao et Pisco, aux procédures de registre simplifiées, ne permet pas d'apprécier l'évolution de leur taille moyenne. Néanmoins, un indice peut être l'évolution sémantique des termes les qualifiant : de 1720 à 1740, l'essentiel du petit cabotage est assuré par des « barques », mais après 1740 et plus encore après 1750, ce sont des *chinchorros* qui assurent la liaison entre le Callao et Pisco. Or, si l'on en croit les normes fixées pour les chantiers navals de Guayaquil en 1770, la taille des *chinchorros* s'avère sensiblement plus petite que celle des barques, les premiers allant de 12 à 16 *varas* de quille, les secondes de 15 à 18 *varas* ; caractéristique confirmée par la légende de deux croquis de ces bâtiments datés de 1769 qui montrent par ailleurs que les barques à la différence des *chinchorros* sont grées avec des huniers<sup>46</sup>. Notons toutefois que les registres pouvaient qualifier une même embarcation tantôt de barque, tantôt de *chinchorro*.

## II. Envergure de la flotte mercantile

L'un des objectifs principaux de cette étude est de déterminer l'importance de la flotte mercantile des mers du Sud. Quelle en fut l'évolution au 18<sup>e</sup> siècle, alors que soixante-douze bâtiments sont comptabilisés par Monclova en 1695<sup>47</sup> et qu'un siècle plus tard les listes des années 1791 et 1792 mentionnent une quarantaine d'embarcations ? Le recoupement des diverses sources et les informations rassemblées sur chaque embarcation nous permettent d'effectuer un comptage précis, année par année depuis 1726, de chaque navire ayant relâché au Callao. Ce décompte nous informe-t-il pour autant sur la dimension de la flotte marchande des mers du Sud ? La réponse est négative, si celui-ci se limite aux embarcations fréquentant le Callao au cours de l'année, certains bâtiments aux destinations lointaines pouvant très bien ne pas y revenir pendant deux années de suite. Il est fort probable, d'autre part, que

---

*peruleros ; en el de Guanchaco tasquero y aunque entre los otros ay su mas o su menos con poca diferencia segun sus destinos respecto del tasquero es muy notable porque esto se entiende por un barquillo como esos que en este puerto yaman chatas que demandan poca agua y pueden nadar sobre la tasca que es un vaxo de arena que esta enfrente de el puerto donde iriendo el olaxe de el mar por elevarse mucho de el fondo haze una rebentazon que por otro nombre yaman el Buey. Este malpaso que esta en el medio de donde dan fondo las embarcaciones pequeñas que han de pasar cargadas, y para evitarlo se a imbentado un barquillo mayor que ellas y mucho menor que los barcos de dos rodas, capaz de manexarse con tres hombres y este es el que se yama tasquero.*

*Para esta laya de embarcacion y corto buque no ai nesidad de capitan y maestre : de mucha jente, pues como ya e dho sobran tres y estos cholos : de muchos viveres porque estos se pueden mantener con un real o dos de carne segun su mayor o menor aprecio ; uno de estos hace caveza y lleva el oficio de maestre que puede comer en le caldero con los otros, vivir en una barraca : dormir a la luna, y andar a pie quando se ofresca y no el maestre de un barco de dos rrodas que es de otra clase que los yndios ; que sale a navegar mar afuera y no a de serrar el viage en dos o tres dias ; que lleva mas de sinco o seis hombres de tripulacion ; algunos pasaxeros, y no se save si tardara en el viage que regularmente se haze en un mes, dos, o tres meses segun lo favorable o adverso de los tiempos lo que no puede aconteser ni con los salineros en este puerto que hasen su viage en tres o quatro dias ; ni con los guaneros en el Callao ; ni con los peruleros en Pisco que navegan en popa ; ni con los tasqueros en Guanchaco, y la Villa... » AHG EP / J 3686. El Capitán don Juan Miguel Perez de Villamar contra Antonio Fuentes administrador y maestre del barco nombrado Nuestra Señora del Rosario. 8-6-1765, 33 fls.*

<sup>46</sup> Archivo General de Indias, MP, Ingenios, 302 – 1769. Voir note 28.

<sup>47</sup> Moreyra y Paz Soldán ; Céspedes del Castillo, 1954 : 72. Voir annexe 1.

certaines petites embarcations dédiées au cabotage le long de la côte d'Amérique centrale n'effectuaient jamais de traversée vers le Callao. En 1695, Monclova indiquait qu'une douzaine de bâtiments de sa liste était principalement affectée à la *Otra Costa*, c'est-à-dire l'Amérique centrale. Pour autant, cela ne veut pas dire que tous ces bâtiments n'apparaissaient jamais au Callao. A un moment ou autre de sa carrière, toute embarcation des mers du Sud d'une certaine importance – sauf peut-être le galion de Manille – se trouvait à l'ancre au Callao. De ce fait, la liste des relâches de ce port, sur une période de trois à quatre ans, est l'un des meilleurs moyens d'établir un décompte des navires de la flotte des mers du Sud.

Pour le tout début du 18<sup>e</sup> siècle, Moreyra Paz Soldán comptabilise ainsi 53 bâtiments différents ayant relâché au Callao selon les registres de départ de 1701 à 1704 : 13 navires, 29 frégates, 9 barques, auxquels il faut ajouter deux navires français du commerce interlope<sup>48</sup>. Trois décennies plus tard, vers la fin des années 1720 et au début des années 1730, une analyse détaillée des registres d'*almojarifazgo* d'entrée et de sortie, recoupée avec les registres du *derecho de balanza* de Valparaíso, montre que moins de 45 embarcations différentes relâchaient annuellement au Callao mais que plus de 60 bâtiments distincts jetaient l'ancre dans le port sur une période consécutive de 3 années. Entre 1729 et 1731, une douzaine de navires, une trentaine de frégates, une quinzaine de barques et quatre *chinchorros*, au total 63 bâtiments, fréquentèrent le port du Callao. Seule une dizaine des navires avaient un tonnage supérieur à 10 000 quintaux (500 tonnes).

La capacité additionnée des 12 navires s'élevait à un peu plus de 130 000 quintaux, et celle des 31 frégates, à plus de 170 000 quintaux, pour une moyenne d'environ 6 000 quintaux par frégate, calculée à partir des données de la moitié d'entre elles, dont la capacité est connue. Une estimation de 1 500 quintaux maximum en moyenne, pour la vingtaine de barques, *chinchorros* et autres petites embarcations qui relâchèrent au Callao vers cette époque, ajouterait encore quelques 30 000 quintaux à ce total. On peut donc chiffrer la capacité de charge de la flotte des mers du Sud entre 330 000 et 340 000 quintaux vers 1730. A cette époque, l'essentiel des gros bâtiments et la majorité de cette capacité de charge étaient consacrés au transport du blé chilien vers le Pérou.

Dix années plus tard, avant même les catastrophes de 1741 et de 1746, la crise du trafic maritime avec le Chili et la perturbation engendrée par la *feria* avortée de Panama en 1739 eurent un premier effet négatif sur la flotte marchande des mers du Sud<sup>49</sup>. L'analyse des registres fiscaux montre que seules 55 embarcations différentes relâchèrent un temps au Callao, entre 1738 et 1740, soit huit embarcations de moins qu'une décennie auparavant. Dans la catégorie des vaisseaux, quatre bâtiments furent retirés entre 1730 et 1740, dont le *San Luis*, le plus gros navire de l'époque. Mais leur perte fut en partie compensée par l'arrivée de trois nouvelles unités : le *Las Caldas*

<sup>48</sup> Moreyra Paz Soldán, 1994, T1:61

<sup>49</sup> L'armada qui leva l'ancre pour le Panama, le 27 de juin de 1739, se composait de la Capitana, la Almiranta et des navires marchands nommés *Nuestra Señora de Belem*, *Nuestra Señora del Carmen*, *Santa Teresa de Jesús* et *Nuestra Señora de las Caldas* ; au total six bâtiments. AGNP. H3, libros manuscritos n° 595.

vers 1734, le *Belén* vers 1736 et le *Santa Rosa* qui effectua son premier voyage vers Valparaíso en 1738<sup>50</sup>. Cependant, 10 000 quintaux de capacité furent perdus dans cette catégorie d'embarcation qui ne comptait plus que 11 unités.

De même, les registres ne mentionnent plus que 26 frégates différentes vers 1740, soit 5 de moins qu'en 1730. Notons en particulier la disparition de la *Nuestra Señora de la Concepción alias la Urca*, qui, après une longue carrière dans le commerce avec le Chili, disparut des livres de l'*almojarifazgo* en 1733. Ces pertes ne furent pas compensées par des arrivées notables, sauf peut-être par l'incorporation d'une deuxième *Nuestra Señora de la Soledad*, de quelques 7 000 quintaux apparemment. La baisse en nombre des frégates non remplacées représenta environ 30 000 quintaux de capacité de transport en moins.

Enfin, le nombre des petites embarcations lui aussi diminua légèrement, puisqu'on ne compte plus que 18 *chinchorros*, *barcos* et *balandras* différents vers 1740, contre une vingtaine en 1730<sup>51</sup>.

Au total donc, la flotte s'appauvrit et perdit plus de 10% de capacité de transport ; vers 1740, elle ne représentait plus que 300 000 quintaux.

Entre 1740 et 1750, la marine marchande fut, nous l'avons vu, particulièrement malmenée, puisque trois ou quatre vaisseaux, plus d'une vingtaine de frégates et barques, soit près d'un tiers de la flotte, sans compter le *San Fermín*, navire du Roi, furent perdus en raison des attaques du corsaire Anson et du raz de marée de 1746. Pourtant, dès 1750, les registres fiscaux mentionnent de nouveau une soixantaine d'embarcations relâchant régulièrement au Callao. Même le nombre des gros bâtiments avait augmenté : 13 vaisseaux en dehors des bâtiments en provenance d'Espagne peuvent être dénombrés vers cette époque. Ainsi, les pertes de l'*Aránzazu*, du *Montecarmelo*, de la *Santísima Cruz* furent largement compensées par la fabrication de quatre nouveaux navires importants : le *Valdiviano*, le *La Perla*, le *Fénix* et le *La Sacra Familia* qui, à eux seuls, totalisaient plus de 50 000 quintaux, soit un sixième de la capacité totale de la flotte ; tous construits, comme nous l'avons souligné, entre 1748 et 1750.

En termes de frégates moyennes, la flotte ne s'était pas encore totalement remise du raz de marée de 1746, puisque seules vingt embarcations de ce type sont repérables dans les registres. En revanche, les petites embarcations, en particulier les *chinchorros*, proliférèrent.

Globalement, la capacité de transport totale de la flotte ne revint donc pas à son niveau de 1730, mais l'incorporation de très gros vaisseaux compensa la forte diminution du nombre des bâtiments de taille intermédiaire. Alors que vers 1730, les gros bâtiments constituaient plutôt le tiers de la capacité de transport, en 1750, les treize vaisseaux cumulaient plus de 150 000 quintaux, soit près de la moitié de la capacité totale de transport de la flotte marchande.

<sup>50</sup> AGNP TC-JU2 leg. 258, 1735-1738. *Cuentas del navío Santa Rosa*.

<sup>51</sup> Ici, on peut émettre des doutes sur l'identité de quelques embarcations. Par exemple, la barque *Nuestra Señora de Guadalupe*, qui arrive du Nicaragua en mars 1740, pourrait être, en réalité, la petite frégate qui quitta le Callao pour Guayaquil en 1730. Mais son absence pendant plus de dix années des registres du Callao et son changement de dénomination laissent penser qu'il s'agirait d'un nouveau bâtiment.

Entre 1750 et 1760, la composition de la flotte n'évolua guère. Le vaisseau *Nuestra Señora de Santa Bárbara y Allende* vint remplacer le *Santo Cristo del Buensucceso*, actif depuis 1728, ce qui permit de conserver le même nombre d'embarcations de la catégorie des vaisseaux d'une décennie à l'autre. Plus généralement, le nombre total d'embarcations – un peu moins de soixante unités – resta stable tout au long de cette période.

Une dizaine d'années plus tard, vers 1772, la flotte avait légèrement augmenté en nombre, mais ressemblait toujours beaucoup à celle de 1750, avec toujours un peu plus d'une soixantaine d'embarcations, dont treize ou quatorze vaisseaux importants, en l'occurrence des bâtiments dépassant ou approchant les 10 000 quintaux. Mais alors que le nombre des frégates continuait à diminuer, apparaissait une nouvelle catégorie, celle des *paquebotes*, intermédiaire entre ces premières et les barques.

L'activité du principal chantier naval du Pacifique Ibérique, Guayaquil, révèle d'ailleurs une certaine stagnation de l'activité maritime : selon María Laviana Cuetos, la quantité d'embarcations construites ou carénées sur les rives du Guayas avait considérablement baissé après 1755, et les mises en chantier pratiquement cessé au cours de la décennie de 1770. Après le vaisseau *Santa Ana* de 876 tonneaux, qui effectua son premier voyage vers Guayaquil en novembre 1771, aucun bâtiment d'envergure ne sort des chantiers de Guayaquil au cours de la décennie. L'année 1775 fut pourtant un moment d'apogée du trafic maritime du Callao au 18<sup>e</sup> siècle. Au cours de cette année, quelque 45 navires différents y firent relâche, pour 113 entrées au total. Une majorité était les barques et *chinchorros* (22), puis venaient les navires (12) et les frégates (10). S'y ajoutaient encore un *batel* et un *paquebote*.

Dans les années 1780, la construction et la réfection de la flotte marchande sont un temps relancées. Huit bâtiments, sans compter quatre réalisations mineures, des barges et chaloupes de vaisseaux, sortent alors coup sur coup des chantiers de Guayaquil : le vaisseau *San Juan Nepomuceno* (1780, 98 266 pesos, 19 000 quintaux), le *paquebote Copacabana* (1782, 27 000 pesos, 5 000 quintaux), la barque *San Agustín* (7 000 pesos), le vaisseau *La Piedad* (1784, 90 000 pesos, 18 000 quintaux), la frégate *El Sacramento alias la Guayaquileña* (1785, 67 000 pesos, 10 000 quintaux), le vaisseau *Nuestra Señora del Tránsito* (11 7000 pesos, encore en construction fin 1788, 18 000 quintaux), le *paquebote Nuestra Señora del Rosario* (6 000 pesos), la frégate *Nuestra Señora del Carmen* (1788, 50 000 pesos, 10 000 quintaux)<sup>52</sup>. A cela s'ajoute le navire *Las Mercedes*, en cours d'achèvement en 1789, construit en remplacement de la frégate du même nom qui venait d'être désossée.

En dépit de cette reprise, la liste des bâtiments de la flotte des mers du Sud publiée par le *Mercurio Peruano* à cette date ne dénombre plus que 33 unités. Il est vrai que cette liste n'incluait pas les plus petites embarcations : aucun *chinchorro*, aucune barque n'y sont mentionnés. Navires, frégates et *paquebotes* totalisent alors une capacité de transport de 327 500 quintaux. Mais, nous l'avons vu, les estimations du

---

<sup>52</sup> Laviana Cuetos, 1987 : 284-295.

tonnage avancées par le *Mercurio Peruano* sont de 20 à 25% trop élevées: le tonnage de toute la flotte devait donc être inférieur à 300 000 quintaux<sup>53</sup>.

Deux énumérations établies un peu plus tard, en 1791 et 1792, censées inclure toutes les embarcations, confirment globalement ces chiffres. La première, en 1791, dénombre avec précision quarante bâtiments entre navires, frégates et *paquebotes*, auxquels il fallait ajouter entre six et huit embarcations mineures qui ne faisaient pas relâche au Callao. La flotte marchande du Pacifique ibérique, dans son ensemble, ne comptait donc pas cinquante bâtiments, mais était estimée cette fois à un tonnage total de 395 000 quintaux<sup>54</sup>. Un an plus tard, à l'occasion d'une affaire de justice sur l'indemnisation d'un navire réquisitionné pour convoyer le *situado*, une autre liste, où sont détaillés les propriétaires, les destinations et les capacités de charges des navires, ne répertoriait plus que 31 bâtiments bien identifiés, plus six ou sept embarcations mineures occupées dans le transport du guano à Chancay, un nombre équivalent dans les ports « intermédiaires », auxquels s'ajoutent quelques unités appartenant à des propriétaires de Paita et Guayaquil. Soit moins de cinquante embarcations dans l'ensemble et une capacité de transport totale revue à une fourchette comprise entre 277 000 et 317 000 quintaux seulement<sup>55</sup>, des chiffres proches de ceux avancés par le *Mercurio Peruano*.

**Tableau 8 : évolution en nombre et distribution des catégories dans la flotte marchande**

	1695	1730	1740	1750	1760	1770	1789	1791	1792
<i>Navíos</i>	13	12	11	13	13	13	8	12	7
<i>Fragatas</i>	25	31	26	20	24	13	11	13	12
<i>Paquebotes</i>	-	-	-	-	-	4	14	15	12
<i>Barcos/Chinchorros</i>	34	20	18	26	20	35	?	6-8	12-14
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>59</b>	<b>58</b>	<b>65</b>	<b>?</b>	<b>46-48</b>	<b>43-45</b>

Source : AGNP C-7 Leg. 724 C. 186; AGNP C-7 Leg. 746 C. 288 ; AGNP C7 Leg. 761 C. 416 ; AGNP C-7 Leg. 787 C. 597 ; *Mercurio Peruano*, I 1791, 24, 228, estado num.3 ; AHN, Diversos – Colecciones, 32, N.43 – 1, 1791 ; AHN, Concejos, 21275, Exp.1,216r, 1792.

Malgré la diminution du nombre des bâtiments, le *Mercurio Peruano* estimait encore à 30% la surcapacité de la flotte des mers du Sud, en 1789. Moteur de l'activité de Guayaquil au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, et en dépit de la courte reprise de la décennie de 1780, la construction et le carénage des embarcations du Pacifique ibérique semblaient, vers la fin du 18<sup>e</sup> siècle, relégués à un second plan face à l'économie du cacao, signe du déclin de la flotte mercantile dans les mers du Sud. Certes, Chiloé au Sud était devenu un lieu concurrent de construction navale ; toutefois, les arsenaux de Chiloé n'égalèrent jamais ceux de Guayaquil, même si d'importants navires y furent

<sup>53</sup> *Mercurio Peruano*, I, 24, 228, estado num.3. *Lista de los navíos, Fragatas, y Paquebotes, que existen y navegan en esta Mar del Sur en fin de Diciembre de 1789*. Voir annexe 5.

<sup>54</sup> *Razón de los Navíos Fragatas y Paquebotes que navegan en este Mar del sur hoy 20 de Junio de 1791 y los quintales que carga cada uno*. Archivo Histórico Nacional de España (AHN), Diversos – Colecciones, 32, N.43 – 1. Voir annexe 6.

<sup>55</sup> AHN, Concejos, 21275, Exp.1 – 216 recto. Voir annexe 7.

réalisés au cours de ces années, notamment la plus grosse embarcation jamais construite dans les mers du Sud, le *San Miguel*<sup>56</sup>.

En conclusion, il faut souligner la faiblesse numérique de cette marine marchande dans l'énorme espace du Pacifique ibérique au 18<sup>e</sup> siècle. Que représentaient, en effet, quelque 60 à 70 embarcations que l'on compte tout au plus à cette époque pour relier des points aussi éloignés qu'Acapulco et Chiloe ? Un seul port des côtes françaises, comme Saint Malo ou Nantes, armait à la même époque plus de bâtiments en un an que tout le commerce maritime des mers du Sud. E. Hobsbawm affirme même que la seule marine marchande anglaise comptait alors près de 6 000 embarcations<sup>57</sup>.

De même, alors que les échanges explosent dans l'Atlantique et que la population des littoraux du Pacifique ibérique est en nette récupération, la structure de la flotte mercantile, elle, n'évolue guère au cours du 18<sup>e</sup> siècle. Si les plus gros navires augmentent considérablement de taille, parallèlement le nombre de bâtiments intermédiaires – les frégates – diminue ; effectué par une majorité d'embarcations de taille moyenne vers 1700, le commerce maritime se regroupe autour d'une dizaine de très gros bâtiment vers 1780 : une certaine concentration de l'armement est donc perceptible. Néanmoins, la capacité totale de charge de la flotte des mers du Sud resta stable tout au long du siècle. Cette stabilité fut-elle le reflet d'une certaine continuité dans le commerce maritime et dans le rythme des échanges ? Pour le comprendre, il conviendra de nous pencher plus attentivement sur le mouvement du Callao et les cargaisons des navires au cours de cette période.

## ***Bibliographie***

ALBEROLA, Samud. *“Panama au XVIIIème siècle (1739-1810) : évolution économique et sociale d'une zone stratégique de l'empire espagnol”*, Thèse, Ecole Pratique des Hautes Etudes - Université de Paris X, 1975.

ANSON, Georges. *A voyage round the world in the years MDCCXL, I, II, III, IV*. London, 1748.

BASCUÑAN, Carlos ; Eichholz, Magdalena ; Hartwig, Fernando. *Naufragios en el Océano Pacífico*, Tomo 1. Santiago de Chile, 2012.

---

<sup>56</sup> Le vaisseau aux dimensions disproportionnées, initialement prévu pour 24 000 quintaux, termina par être une embarcation de 36 000 quintaux, dont les structures restèrent trop faibles pour une telle taille. Malgré un carénage complet à Guayaquil peu après sa construction, le navire termina rapidement et désastreusement sa carrière.

<sup>57</sup> « *Around the middle of the eighteenth century the country owned perhaps six thousand mercantile ships of perhaps half a million tons, several times the size of the French mercantile marine, its main rival. They formed perhaps one tenth of all capital fixed investments (other than real estate) in 1700, while their 100 000 seamen were almost the largest group of non-agricultural workers.* » Hobsbawm, 1968 : 11.

HOBSBAWM, E. J. *Industry and Empire : An Economic History of Britain Since 1750*. London, 1968.

LAVIANA CUETOS, Maria Luisa.

- *La descripción de Guayaquil por Francisco Requena*. EEHA-CSIC, Sevilla, 1984.

- *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*. EEHA-CSIC, Sevilla, 1987.

LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Historia marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*. Tomo IV. Lima, 1975.

LOPEZ URRUTIA, Carlos.

- Apuntes para la Historia de la Marina a Vela en Chile. Primera Parte. In *Revista de Marina*, Vol 115, num 843, p. 195, 1998.

- Apuntes para la Historia de la Marina a Vela en Chile. Segunda Parte. In *Revista de Marina*, Vol 115, num 844, p. 294, 1998 .

MAZZEO DE VIVO, Cristina Ana. *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés, 1777-1815*. PUCP, Lima, 1994.

MAZZEO DE VIVO, Cristina Ana (ed.). *Los comerciantes Limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. PUCP, Lima, 1999.

MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel. El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII, in *Estudios sobre el tráfico marítimo*, pp.5-42. Lima, 1944.

MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel ; Céspedes del Castillo, Guillermo. *Virreinato peruano: Documentos para su Historia. Colección de cartas de virreyes. Conde de la Monclova*. Vol. II, 1954.

PARRON SALAS, Carmen. Perú y la transición del 'comercio político' al 'comercio libre', 1740-1778 in *Anuario de Estudios Americanos*, vol 54, nº 2, pp. 447-473. 1997.

PEREZ-MALLAINA, Pablo E. ; Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. EEHA-CSIC, Sevilla. 1987.

RAMOS GOMEZ, Luis J. *Las "Noticias secretas de América" de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*. CSIC, Madrid, 1985.

RUBIO SANCHEZ, Manuel.

- *Historia del Puerto de la Santísima Trinidad de Sonsonate o Acajutla*. San Salvador: Editorial Universitaria, 547 p. 1977.

- *Historial de El Realejo*. Notas de Eduardo Pérez-Valle. 2. ed. Managua: Fondo de Promoción Cultural, Banco de América, 843 p. 1977.



SCHLÜPMANN, Jakob.

- "Commerce et navigation dans l'Amérique Espagnole coloniale : le port de Paita et le Pacifique au XVIIIème siècle", in *Bull. Inst. fr. études andines*, 1993, 22 (2) : 521-549. IFEA, Lima. 1993,

([http://www.ifeanet.org/publicaciones/boletines/22\(2\)/521.pdf](http://www.ifeanet.org/publicaciones/boletines/22(2)/521.pdf)).

- "Le commerce maritime à Trujillo (Pérou) aux XVIIe et XVIIIe siècles", in *Histoire et Sociétés de l'Amérique Latine*, n° 3, pp. 26-33. Université de Paris VII. 1995 (<http://www.univ-paris-diderot.fr/hsal/hsal95/js95.html>).

- "L'émergence économique du Chili à la fin du 17ème siècle : le développement du trafic maritime avec le Callao", in *EpubIFEA n°1*, 06 - 2002. IFEA. 2002 (<http://www.ifeanet.org/epub/pdf/epubifea1.pdf>).

- *Cartas edificantes sobre el comercio y la navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII. Correspondencia y contabilidad de una compañía comercial (1713-1730)*. IFEA, IEP, BCRP, 2006.

(<http://books.openedition.org/ifea/4997>).

SOLÓRZANO, Juan Carlos. "El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: período 1690-1750", in *Anuario de Estudios Centroamericanos Vol. 20 No. 2* (pp. 27-39). Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1994.

TEPASKE, John; KLEIN, Herbert. *The royal treasuries of the spanish empire in America*, vol. I. Duke University Press, 1982.

**Annexes****Annexe 1 : embarcations marchandes des mers du Sud, 1695**

Nom	Propriétaire	Lieu de construction (1690-1695)
<b>Navíos</b>		
El Santo Cristo de los Milagros	capitán Juan Joseph	Guayaquil
San Francisco Xavier	capitán Pedro de Sosaya	Guayaquil
Nuestra Señora del Populo	doña Juana de Lusa	
Nuestra Señora del Viejo	doña Juana de Lusa	
El Santo Cristo de León	don Antonio Centeno	
Nuestra Señora de la Soledad	don Gregorio Peredo	Otra Costa
La Bendición de Dios	don Francisco de Figueroa	Guayaquil
El Santísimo Sacramento	capitán Martin de Garay Oro	Guayaquil
San Nicolás de Tolentino	capitán G. de Marulanda	
El Santo Cristo de Leso	que será de Martin de Ortega	
Santo Thomas	capitán Pedro Delso	Chiloé
San Juan Evangelista	don Pedro de Lazcurain	
Nuestra Señora de la Concepción de María (La Urca)	don Manuel de Silva	Guayaquil
<b>Fragatas</b>		
San Fermín	Francisco de Larraín	
San Cayetano	maestre don Joseph de la Oliva	
Nuestra Señora de Guadalupe	Nicolás de Medina	
Nuestra Señora de la Candelaria	don Joseph Morel	Otra Costa
Jesús María y Joseph	don Juan Joseph de los Ríos	Guayaquil
La Magdalena	Bartolomé Ruiz Calderón	
Jesús María y Joseph	maestre Diego Franco	
Nuestra Señora de la Soledad	capitán Roque Caero	
El Espíritu Santo	maestre Diego López	
San Ignacio y San Francisco Javier	don Diego Portales	Guayaquil
Nuestra Señora del Carmen	don Antonio Centeno	Otra Costa
Nuestra Señora de los Ángeles	don Juan Meléndez	Guayaquil
Nuestra Señora de Consolación	capitán Miguel de la Peña y Litto	
Nuestra Señora de la Estrella	don Juan de Contreras	Otra Costa
San Joseph	Pedro Delso	
Nuestra Señora de la Begoña	don Francisco Barrionuevo	
Nuestra Señora de los Ángeles	Domingo de Antepara	
El Santo Cristo de Burgos	Juan Gómez de Celis	
El Espíritu Santo y Rosa de Santa María	don Francisco Artieta	Otra Costa
San Gerónimo	Lucas de la Rabe	Otra Costa
Santa Rosa y San Juan	don Antonio de Cisneros	Guayaquil
San Fernando	don Rodrigo de Cavañas	Otra Costa
Una fragata nueva	Esquivel	Guayaquil
Una fragata nueva que viene de la otra costa	Pedro de Lucena	Otra Costa
Una fragata de Chiloé nueva que no ha llegado todavía		Chiloé

**Barcos**

San Diego del Milagro	Goicochea	
San Juan y Santa Cruz	Juan Rodriguez	
Nuestra Señora del Rosario	don Francisco de Lartiga	
Nuestra Señora de Aránzazu y el Sacramento	Gabriel de Escalante	
Nuestra Señora de la Soledad y Jesús Nazareno	Pedro Fernandez	Guayaquil
San Estanislao	don Francisco de Salas	
El Santísimo Sacramento	Juan de Urrutia	
San Juan Joachín	capitan Juan de Garay Secadura	
San Diego y San Francisco	Bernardo de Herrera	
San Joseph	capitan Francisco de Mesa	
San Francisco y la Santísima Cruz	que fue del capitán Marcos Martinez	Guayaquil
Nuestra Señora del Carmen y San Juan	Antonio Larondo	Guayaquil
San Telmo	que sera de don Pedro de Alarcon	
Santa Clara y San Nicolás	fulano Bochetto	Guayaquil
Nuestra Señora de la Victoria	Sebastian de Mendoza	
San Francisco de Asís	capitán Miguel de Garay Oro	Guayaquil
Nuestra Señora de la Concepción	?	
Nuestra Señora de Regla	don Pedro de Alarcon	Guayaquil
San Cristóbal	don Juan Antonio Duque de Estrada	Guayaquil
Nuestra Señora del Carmen	Juan Muñoz Ruiz	Guayaquil
Jesús María	don Alonso Mangas	
Santo Torivio	Mateo Albarez	
San Juan de Dios	don Francisco de Lartiga	
Nuestra Señora de la Soledad la Ginovesa	Pedro Gonzalez	
El Santo Cristo y las Animas	que era de Araujo	
El Santo Cristo y las Animas	Domingo Marquez	
Nuestra Señora de la Estrella	Francisco Rizo	
San Francisco	don Juan Contonente	Guayaquil
Nuestra Señora de Guapulo	Francisco Gonzalez de la Vega	
San Diego de Alcalá	Chicherebiche	
Santa Cruz y las Animas	don Francisco Hinoxosa	Guayaquil

**Chinchorros**

Nuestra Señora de la Soledad y Jesús Nazareno	Juan Granados	Pisco
La Santísima Trinidad	Bartolomé Ruiz Calderón	
Nuestra Señora del Rosario	Pasqual de Rivas pescador	

Source : Manuel Moreyra y Paz-Soldán; Guillermo Céspedes del Castillo. *Virreinato peruano documentos para su historia : Colección de cartas de virreyes*. Instituto Histórico del Perú (Lima), 1954, vol. II. p.72

**Annexe 2 : frégates et navires des mers du Sud vers 1730**

Type	Nom	Buque en @	quintaux
Navío	San Luis y San Antonio	6 000	14 608
Navío	El Santo Cristo del Buensuceso	3 500	11 899
Navío	San Francisco de Paula	4 200	11 706
Navío	Nuestra Señora de Begoña	3 000	11 500
Navío	San Juan Evangelista y Rosa de Santa María	5 500	11 000
Navío	Nuestra Señora del Monte Carmelo	2 500	10 723
Navío	Jesús María y Joseph alias el Zelarain	3 500	10 074
Navío	Nuestra Señora de Aránzazu	2 500	10 012
Navío	Nuestra Señora de la Aurora	3 000	10 000
Navío	El Santo Cristo de Leso	5 000	9 872
Navío	Nuestra Señora del Rosario	1 800	9 500
Navío	La Santísima Cruz alias el Patache	3 000	9 290
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción alias la Urca	3 300	8 720
Fragata	El Santo Cristo del Auxilio alias el Paquebot	1 200	8 040
Fragata	La Santísima Trinidad	2 500	8 000
Fragata	Nuestra Señora del Carmen	?	7 700
Fragata	San Miguel	2 300	7 500
Fragata	El Santo Cristo de León	5 000	7 189
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y San Francisco de Paula	?	6 613
Fragata	Nra. Señora del Carmen y San Francisco Javier alias el Chilote	2 000	6 020
Fragata	Nuestra Señora del Socorro	1 500	6 000
Fragata	San Joseph	?	6 000
Fragata	San Carlos	?	5 786
Fragata	Nuestra Señora de los Ángeles	?	5 650
Fragata	San Jorge	?	5 138
Fragata	Santo Domingo	?	5 088
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción	?	5 000
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad	?	4 900
Fragata	Santa Teresa	?	4 500
Fragata	Santa Gertrudis	?	4 018
Fragata	Nuestra Señora de los Reyes	?	3 072
Fragata	Nuestra Señora de Guadalupe	?	2 736
Fragata	Santiago	1 500	?
Fragata	Nuestra Señora de Belén y el Fénix de la Estrella	?	?
Fragata	El Santo Cristo del Auxilio y San Antonio	?	?
Fragata	Jesús María y Joseph alias la Calabaza	?	?
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción y la Bien Aparecida	?	?
Fragata	Nuestra Señora de las Mercedes y San Antonio	?	?
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y las Animas	?	?
Fragata	Nuestra Señora del Puerto Claro alias la Galera	?	?
Fragata	Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Paula	?	?
Fragata	Nuestra Señora del Viejo	?	?
Fragata	San Cristóbal	?	?

Source : registres de l'*almojarifazgo*, *media anata* et *derecho de balanza*.

**Annexe 3 : frégates et navires des mers du Sud vers 1750**

Type	Nom	Quintaux
Navío	Santa Rosa	16 569
Navío	La Sacra Familia	15 500
Navío	Nuestra Señora de Belén	15 415
Navío	Nuestra Señora de las Caldas	14 711
Navío	El Santo Cristo del Buensuceso	13 948
Navío	San Francisco Javier alias la Perla	13 215
Navío	Nuestra Señora de las Mercedes	12 963
Navío	Nuestra Señora de Begoña	12 029
Navío	Nuestra Señora del Carmen alias El Fénix	11 179
Navío	El Santo Cristo de Leso	10 985
Navío	Nuestra Señora del Carmen y Santa Ana alias el Valdiviano	10 000
Navío	Nuestra Señora del Rosario	9 891
Navío	Nuestra Señora del Socorro alias la Fe	?
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Presa	9 908
Fragata	El Santo Cristo del Auxilio alias el Paquebote	9 192
Fragata	La Santísima Trinidad	9 474
Fragata	Nuestra Señora de Balvanera	5 500
Fragata	Nuestra Señora de Belén alias la Venus	5 736
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción	?
Fragata	Nuestra Señora de la Encarnación	?
Fragata	Nuestra Señora de la Luz y Mercedes alias el Brillante	?
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Fortuna	6 000
Fragata	Nuestra Señora de los Ángeles	6 579
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores	3 500
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias el Fuerte	3 010
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias El Michilot	2 701
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores y San Buenaventura	?
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y San Joseph	?
Fragata	Nuestra Señora del Rosario alias el Rayo	?
Fragata	San Joseph	?
Fragata	Santa Gertrudis	?
Fragata	Santa Rosalía	?
Fragata	Santa Teresa de Jesús	4 320

Source : registres de *l'almojarifazgo* et *derecho de balanza*.

**Annexe 4 : les principales embarcations des mers du Sud vers 1770**

Type	Nom	Quintaux	Équipage
Navío	Santa Ana	17 520	50
Navío	Nuestra Señora de Belén	15 415	60
Navío	Nuestra Señora de las Caldas	14 711	?
Navío	La Sacra Familia	14 500	60
Navío	San Francisco Javier alias la Perla	13 215	61
Navío	Nuestra Señora de las Mercedes	12 963	52
Navío	Nuestra Señora de Begoña	12 029	?
Navío	Nuestra Señora de Allende y Santa Bárbara	12 000	62
Navío	Nuestra Señora del Carmen alias El Fénix	11 179	47
Navío	Nuestra Señora del Rosario	9 891	45
Navío	Nuestra Señora del Carmen y Santa Ana alias el Valdiviano	9 885	44
Navío	Nuestra Señora del Socorro	9 732	40
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Presa	9 908	43
Fragata	Nuestra Señora de Belén alias el Neptuno (Belencito)	7 000	?
Fragata	San Joseph alias el Costeño	6 500	?
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Fortuna	6 000	30
Fragata	Nuestra Señora de la Balbaneda	4 000	31
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores	3 505	?
Balandra	Nuestra Señora de la Concepción alias La Balandra	2 918	27
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias el Fuerte	2 000	?
Fragata	La Fama	?	22
Fragata	El Corazón de Jesús y Nuestra Señora de las Nieves	?	?
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción alias la Vizcaína	?	?
Fragata	Nuestra Señora de las Mercedes, alias la Invencible	?	?
Fragata	Santa Ana alias El Peregrino	?	?
Paquebote	San Judas Tadeo alias el Gran Poder de Dios	2 496	27
Paquebote	El Santo Cristo de Burgos alias El Feliz	?	20
Paquebote	Nuestra Señora de la Luz	?	?
Paquebote	Nuestra Señora del Rosario alias la Perla Chilena	?	?

Source : AGNP C16-595-92 à C16-597-101 1774-1775

**Annexe 5 : les embarcations des mers du Sud en 1789  
selon le *Mercurio Peruano***

<b>Navíos</b>	<b>Quintaux</b>
San Miguel	36 000
Hércules	24 000
Águila	20 000
Nepomuceno	19 000
Piedad	18 000
Bárbara	17 000
Begoña	15 000
Un navío nuevo de don Manuel Bejarano vecino de Guayaquil que últimamente ha botado al agua en aquel puerto	18 000
<b>Fragatas</b>	
Valdiviano	13 000
Rosario	12 000
Socorro	12 000
Sacramento perteneciente a dicho Bejarano	10 000
Carmen de don Joseph Ostolaza vecino de Chile	10 000
Dolores	8 000
Cordelera	8 000
Rosalía	7 000
Barca de don Francisco Urrutia de la Concepción de Chile	7 000
Belencito	7 000
Venturita	6 000
<b>Paquebotes</b>	
Rosa	8 000
Perlita	6 000
Santa Teresa	6 000
África	6 000
Copacabana	5 000
Aurorita de Venancio	4 000
Rosarito	3 000
Nepomucenito	3 000
Centella	3 500
San Antónito	2 500
Peña	3 500
Carmen	4 000
Ester	3 000
Venturoso	3 000

« En Guayaquil se excluyó la Fragata Mercedes Buque de 14 000 quintales y actualmente se está fabricando otra en su lugar. También está en aquel Astillero construyéndose una Fragata de 10 mil quintales de don Vicente Escudero, que brevemente navegará. A excepción de las embarcaciones que se nominan pertenecientes a Bejarano, Ostolaza y Urrutia, todas las demás toca a vecinos de este Virreynato; con que en él se refunde la utilidad de flete, que se considera como primer ramo de comercio. Según cálculo de hombres inteligentes, confirmado sobre los datos infalibles de la experiencia, se ha deducido, que para el actual comercio de este Mar del Sur, con inclusion de Goatemala, y Panama, pueden considerarse sobrantes 100 mil quintales de Buque, del que consta en la lista antecedente. »

Source : Mercurio Peruano, I, 24, 228, estado num.3. Lista de los navíos, Fragatas, y Paquebotes, que existen y navegan en esta Mar del Sur en fin de Diciembre de 1789.

**Annexe 6 : les embarcations des mers du Sud en 1791**

	Nom	Quintaux	Équipage
Navíos	San Miguel	34 000	70
	El Ercules	24 000	60
	San Juan Nepomuseno	20 000	50
	La Piedad	20 000	50
	El Aguila	19 000	50
	La Aurora	18 000	50
	La Barbara	18 000	45
	La Begoña	16 000	45
	Las Mercedes	16 000	40
	El Baldiviano	13 000	35
	El Rosario	12 000	35
	El Santiago el fuerte	22 000	45
Fragatas	Sacramento (alias) la Guayaquileña	10 000	25
	El Carmen	10 000	25
	La Rosita	8 000	25
	La Cordelera	8 000	25
	La Rosalia	9 000	25
	La Barca	9 000	25
	La Madre de Dios y Perales	9 000	25
	Los Dolores	8 000	25
	La de Escudero	8 000	25
	La Teresa	8 000	25
	La Venturita	7 000	20
	Belencito	6 000	20
	El Africa	7 000	20
Paquebotes	La Perlita	5 000	18
	Copacabana	4 500	18
	Carmencito	4 000	18
	Bergantin	5 000	16
	San Vizente	4 000	18
	Rosarito	4 000	16
	La Sentella	3 000	18
	El San Juanito	4 000	16
	San Miguelito	2 500	18
	El Sapallito	3 000	16
	El Marte	3 000	18
	El de Rocafuerte	3 500	16
	La Aurorita	3 500	18
	La Pantomina de trigo	3 000	18
	El de Villafuerte Loreto	4 000	18

Source : Archivo Histórico Nacional, Diversos-Colecciones, 32, N.43 - 1



**Annexe 7 : les embarcations des mers du Sud en 1792**

	Nombre de sus Dueños	Destino	Quintales	
Navíos			de	... a...
San Miguel	Don Juan Sabugo	Guayaquil	30 000	34 000
Águila	Don Francisco Fragua y Conde de San Carlos	Callao	17 000	20 000
Piedad	Señor Conde de Fuente Gonzales	Valdivia y Valparaíso	17 000	20 000
San Juan Nepomuceno	Don Luis de Santiago y Don Paulino Domínguez	Guayaquil	17 000	20 000
Santa Bárbara	Don Juan Miguel Mendivuro	Callao	16 000	18 000
Las Mercedes, aunque es nuevo y no está arreglado	Don Domingo Ramírez de Arellano	Valparaíso	15 000	18 000
Begoña	Don Joseph de Urrutia, vecino de Chile	Concepción	15 000	17 000
Fragatas				
Diamante (alias) El Valdiviano	Don Juan Miguel Castañeda	Valparaíso	12 000	14 000
Nuestra Señora del Rosario	Señor Conde de San Carlos	Chiloé	11 000	13 000
Nuestra Señora del Carmen	Don Joseph Hostolaza, vecino de Chile	Concepción	9 000	10 000
Nuestra Señora de Guadalupe	Don Bernardo Roca, vecino de Guayaquil	Acapulco	10 000	11 000
Sacramento (alias) la Guayaquileña	Señor Conde de Bejarano, vecino de Guayaquil	Panama	9 000	10 000
Madre de Dios	Don Javier María de Aguirre	Guayaquil	9 000	10 000
Santa Rosalía	Don Manuel Ausejo	Valparaíso y Coquimbo	8 000	9 000
La Barca	Don José de Urrutia, vecino de Chile	Valdivia	8 000	9 000
Dolores	Don Raymundo Mares	Valparaíso	7 000	8 000
Ventura	Don José María Verdugo	Realejo y Sonsonate	6 000	7 000
Belén	Don Domingo José Vázquez	Callao	6 000	7 000
Pastora	Don Vicente Escudero	Guayaquil	5 000	6 000
Paquebotes				
Santa Rosa	Don Miguel Rodríguez	Valparaíso	8 000	9 000
Santa Teresa	Don Bartolomé de la Parra	Chiloé	7 000	8 000
África	Don Domingo Orue	Guayaquil	6 000	7 000
Copacabana	Don Miguel Rodríguez	Callao	4 000	5 000
Misericordia	Don José San Martin y don Juan Mayola	Pisco	4 000	5 000
Eufemia	Señor Conde de Vejarano	Valparaíso	4 000	5 000
Marte	Don José Garira Vecino de Panamá	Guayaquil	3 000	3 000
San Juan	Don Domingo Zeleta	Callao	3 000	3 000
Josef	Don Josef de Plazada vecino de Sonsonate	Realejo	2 500	2 500
Rosario	Don Juan Miguel Marticorena	Callao	3 000	3 000
Aurorita	Ventura Laut(ar)a vecino de Paita	Paita	2 500	2 500
Balandra	De los cinco gremios	Realejo	3 000	3 000
			277 000	317 000

« Además de los paquebotes referidos, existen en Chancay, seis a siete en la provisión de guano para las haciendas de aquel valle, cuyos dueños son los mismos hacendados que por ignorarse el nombre de estos, y los buques no se individualizan. En Yntermedios a contese lo mismo con igual numero de Buques que se hallan destinados en el mismo giro. Los vecinos de Paita, y Guayaquil tienen algunos buques con que comercian a Panama Choco y demas puertos ; pero como su pequeños no los remiten a este Callao, se ignora sus nombres y el de sus Dueños. Lima y diziembre catorce de mil setecientos noventa y dos. » Source : Archivo Histórico Nacional, CONSEJOS, 21275, Exp.1 – 216 r.

### Annexe 8 : inventaire du navire El Santo Christo de Leon, 1720

AGNP, Escribano Francisco Escudero Sicilia, prot. 235, 1710-1726, f.177vta. Remate del navio el Santo Christo de leon... de los bienes del capitan Martin de Ortega dueño que fue... en don Marcos de Sanz que declaro haberlo comprado para don Juan Lucas Camacho” 13-08-1720

Primeramente el casco de dicho navio con toda su arboladura que esta de dar y resibir, cabrestante barras de el, bombas, camarotes y demas cosas que pertenesen al dho casco en 4200 pesos  
 Yten por su barca y chalupa nuevas y que solo an servido un viaje en 1300 pesos  
 Yten por quatro anclas de fierro que según el juicio que se a echo pesaran 40 quintales todas ellas que a quarenta pesos quintal = 1600 pesos  
 Yten por 2 rezones el uno de la barca y el otro de la Chalupa = 120 pesos  
 Yten por una bela mayor y una zebadera nuevas que solo an echo un biaxe = 200 pesos  
 Yten por el resto de todo su belambre que se compone de trinquete, dos gabias, una mesana, 3 mantes y vela de estay que esta todo mui maltratado en 120 pesos  
 Yten por 2 cables nuevos el uno alquitranado y el otro aunque a echo un biaje esta nuevo por no haber caido mas de una bes al agua en Valparaiso que a el pareser pesaran ambas 36 quintales a 60 pesos quintal = 2160 pesos  
 Yten por otro cable mas que pertenesa a dicho navio y pidio por la justicia prestado don Juan Lopes Molero para amarrar a la fragata nombrada San Cayetano en cuio poder esta a el presente ; y quando se le presto solo avia caido dos beses al agua en Valparaiso según relacion del contraestre y gente del dho navio y que pesa dicho cabla 18 quintales a 45 pesos = 810 pesos  
 Yten por un calabrote nuevo que tendra 7 quintales a 55 pesos al quintal qual calabrote esta a el presente sirviendo de amarrar a el dicho navio y al dicho precio importa = 385 pesos  
 Yten por otro calabrote de mas de media vida que pesara otros siete quintales a veinte pesos cada uno ciento y quarenta pesos =  
 Yten por un cable viejo y demas de media vida que pesara dies y seis quintales a veinte pesos cada quintal trescientos y veinte pesos  
 Yten por ciento y sinquenta quintales que a buen juicio se discurre abra en todos los demas cabos de labor o bencadura; y brandales que unos con otros se ponen por de media vida a quinse pesos quintal; vale la dha jarcia dos mill doscientos y sinquenta pesos  
 Yten por dos achas a tres pesos cada una son seis pesos  
 Yten por una sierra tres pesos  
 Yten por un serrucho dos pesos  
 Yten por quatro pernos de bomba; un asador y un sacanabo ocho pesos  
 Yten por dos pares de grillos, una asuela, un martillo, y un pie de cabra dies pesos  
 Yten por dos barrenas un mauxo y quatro fierros de calafate siete pesos  
 Yten por tres escoplos una gurbia; tres arcaiatas, unas tenasas, un pasador de fierro; y otras menudencias que constan de una memoria del contraestre del dicho navio dies pesos  
 Yten por una campana pequena y una jeringa treinta y cinco pesos  
 Yten por cien botijas basias a dos reales cada una veinte y cinco pesos  
 Yten por cien costales de lona tratables de mas de media vida a seis reales; setenta y cinco pesos  
 Yten por otra ancla mas fuera (de las expresadas) que esta en la herreria de Gregorio Extroso ; y costead a su adreso que pesara dies y seis quintales a quarenta pesos cada uno importa su balor seiscientos y quarenta pesos  
 Yten por quatro pisesitas de bronse que estan en casa de D<sup>a</sup> Josepha de Arrieta; Biuda del difunto que se considera pesaran entre todas ellas dies quintales a treinta pesos ; trescientos pesos  
 Yten por toda la motoneria quadernales poleas, liebres, bertellos; y bigotas; doscientos pesos  
 Yten por ocho negros esclabos en que entra un sambo cuyos nombres castas y hedades son los siguientes  
 Pedro Congo, de treinta y cinco años, a el pareser  
 Luis Congo; de la mesma edad  
 Antonio Mina que esta huido y es de edad de veinte años  
 Lorenzo; Congo de viente y cinco años  
 Agustin Sambo Coxo de quarenta años según parese  
 Agustin de casta Saca el agua de veinte y dos años  
 Y Ventura Congo de treinta y seis años  
 Según paresen por sus aspectos que uno y otros esclabos apresiados a trescientos y sinquenta pesos; importa el balor de ellos dos mill y ocho cientos pesos

Las quales dichas partidas suman y montan la cantidad de dies y siete mill setecientos y veinte y seis pesos de a ocho reales y en dicha cantidad dixerón los dichos tasadores asian e hisieron la tasacion del dicho navio con sus peltrechos esclabos y demas cosas que le pertenesen sus referidas y que la an echo bien y fielmente a su leal saber y entender según reglas de sus artes y ofisios y conosimiento y practica que tienen en ello y sin agravio de partes so cargo de juramento que tienen fecho en la dicha azeptasion y lo firmaron...

### **Annexe 9 : inventaire de la frégate La Aparecida, 14 février 1729**

AHG EP / J 1889. Don Manuel Saenz contra don Ignacio Salinas dueño de la fragata Nuestra Señora de la Aparecida sobre cargo de cantidad de pesos. Trujillo 7-10-1728 a Guayaquil 13-10-1729. 84 fls.

Lunes 14 de Febrero de 729 entro de contra maestre Bicente de Malta en mi varco la Aparesida que recibio en el estero de Morillo ganando 15 pesos de zalarío en cada mes, hasta el dia de la vela, desde quando le correra plaza entera de 20 pesos cada mes = y recibio el dho varco con los aparejos siguientes =

Primeramente el dho varco con 15.. cadenas de fierro por cada vanda =  
 Mas los quatro palos principales de arbol mayor, trinquete, baupres, mezana, y dos masteleros de Gavia y Belacho todos nuevos =  
 Mas su jarcia principal, y una cano con dos remos y su timon =  
 Mas un cajon de despenza, un fogon, y una vitacora =  
 Mas quatro cuarteles de la voca de escotilla, y un lavadero de lavar carne  
 Mas 2 cables con dos anclas grandes y una pequeña =  
 Mas el timon varado en sierra con sus machos =  
 Mas una guindaleza en dos pedasos =  
 Mas unos pedazos de cavos delgados y un aparejuelo de combes =  
 Mas el enserado de la voca de escotilla y la guindola =  
 Mas una tinaja de barro, y dos ruedas de carreta =  
 Mas 5 quadernales cons sus gasas, tres polcas y ganchos de fierro=  
 Mas una dosena de motones con roldanas y sin ellas=  
 Mas las galeotas de la voca de escotilla=  
 Mas dos pedasos de calabrotes de 7 brasas =  
 As las dos bombas con sus dos sunchos nuebos =  
 Mas el zurron de valas de fierro =  
 Mas 43 motones grandes y chicos =  
 Mas 12 motones nuebos =  
 Mas 2 aparejos cons polcas y quadernales =  
 Mas las tachuelas y serrada =  
 Mas dos tamboretas con sus sinchos de fierro=  
 Mas tres velas, la de gavia, belacho, y zevadera =  
 Mas todos los motones que esta puestos a bordo con pasas nuebas =  
 Todo lo qual tengo resivido en esta ciudad de Guayaquil de que me hago cargo, y lo firme en dho dia mes y año dhos =

Mas las dos velas mayores Papaygos [...] enuyar y trinquete que asimismo se entregan al Comissario don Francisco de Espejo.

Y todas las vergas mayores y las de los [...]

### **Annexe 10 : inventaire et évaluation du navire Santo Domingo, 1736**

AGNP, Escribano Alejo Melendez de Arce, leg. 704, f.320, 19/02/1737. Remate del navio Santo Domingo. Évaluation effectuée le 29 février 1736.

“Primeramente el casco de dha fragata con camara, camarote, chopa haciendo juisio de la perneria cadenaje y clavason que pueden salir del sesenta quintales de fierro viejo y estos regulados a razon de veinte pesos quintal y los palos que pueden aprovecharse de dho casco por tener muchas estamenaxas rotas y su arboladura prinsipal yncapas de servir todo se regula uno con otro en sinco mill pesos = ytt el

palo mayor con su canasta Baos y tamborete que dho palo esta maltratado con remiendos y incapas de servir en sientos y sinquenta pesos = ytn el palo de trinquete con sus Baos Canasta y tamborete por estar mas bien operado su remiendo se tasa en tresientos pesos = Ytn el palo del Baupres con su curba y Cacholas todo nuevo se tasa en sientos y setenta y cinco pesos = Ytn la Verga Mayor engimelgada por estar maltratada y raxada en sientos pesos = Ytn la verga del trinquete nueva de alerse en sientos y sinquenta pesos = ytt masteleros de gavia y velacho y otro dho del mesmo tamaño con sus Baos y tamborete a ochenta pesos cada uno montan dosientos y quarenta pesos = Ytn la verga de gavia y la verga de serradera y la del velacho y la verga seca que son quatro piasas a sinquenta pesos cada una montan dosientos pesos = Ytn por tres masteleros de guanetes con sus vergas que hasen seis piasas a dies pesos unas con otras montan sesenta pesos = Ytt por dos anclas que disen tener catorse quintales a siete cada una regulado el quintal a razo de setenta pesos montan nobesientos y ochenta pesos = Ytn por otra ancla que disen pesar cinco quintales a sesenta pesos quintal monta tresientos pesos = Ytn treinta quintales de jarcia de seniquen de media Vida en su aparejo pendiente de coronas y entayes a quatro pesos quintal monta sientos y veinte pesos = por quarenta quintales de jarcia de labor de chile a seis pesos quintal monta dosientos quarenta pesos = Ytn un calabrote de dies pulgadas que disen tener quinse quintales regulados a ocho pesos quintal monta ciento y veinte pesos = Ytn otro calabrote de seis pulgadas que disen tener dies quintales de media vida a ocho pesos quintal monta ochenta pesos = Ytn otro cable de dies pulgadas que disen tener veinte quintales que solo sirbe para estopa a quatro pesos quintal monta ochenta pesos = Ytt otro calabrote viejo [...]

Las dhas partidas se montan 9442 pesos y seis reales.

**Annexe 11 : équipages de quelques navires des mers du Sud au 18<sup>e</sup> siècle**

	<i>Maestre / arraez</i>	<i>Piloto</i>	<i>Escribano</i>	<i>Capellan</i>	<i>Contra- maestre</i>	<i>Guardian</i>	<i>Compa- ñero/marineros</i>	<i>Grumetes</i>	<i>Esclavos del navío</i>	<i>Total</i>
Fragata Nuestra Señora de la Aurora (16-05-1726, de Valparaíso)	1	1	1		1		1	20	8	33
Fragata Nuestra Señora de la Concepcion alias la Urca (6-02-1726 de Valparaíso)	1	1	1	1	1	1		14	12	32
Fragata La Santísima Trinidad (5-01-1726 de Valparaíso)	1	1	1		1		1	12	12	29
Fragata San Joseph (22-05-1726 de Valparaíso)	1	1	1		1		1	11	12	28
Fragata Santa Cruz (18-10-1726, de Valparaíso)	1	1	1		1		1	13	8	26
Fragata Santiago (2-12-1726 de Valparaíso)	1	1	1		1	1		12	8	25
Fragata San Miguel (17-05-1726 de Valparaíso)	1	1	1		1		1	11	6	22
Fragata Santa Gertrudis (11-02-1726 de Panama)	1 + 1 dueño	1	1		1	1 arraez	8		7	21
Fragata El Dulce nombre de María y San Francisco Javier (2-11-1722 de Valparaíso)	1 (piloto)		1		1		1	12	2	18
Fragata Nuestra Señora de los Reyes (18-10-1725 de Panama)	1	1	1		1	1		10		15
Fragata Nuestra Señora de los Dolores (22-01-1724, para Paita y Guayaquil)	1	1			1			10		13
Fragata Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco Javier (17-04-1726 de La Concepción)	1	1	1		1			8		12
Chinchorro Nuestra Señora del Rosario y San Andrés (17-04-1725 para Pisco)	1							4		5
Fragata Nra Sra de Balbaneda (2-11-1775 de Guayaquil)	1		1	1	1	1	24		2	31
Navío El Belem (10-11-1775 de Valparaíso)	1	1	1	1	1	2	13/31	5 pajes	5	61
Chinchorro San Juan Baptista (11-11-1775)	1				1		14			
Fragata El Rosario (25-11-1775) de Valparaíso)	1 (piloto)		1	1	1	1	10/23	3 pajes	4	45
Navío Santa Ana (2-12-1775 de Guayaquil)	1	1	1	1	1	2	43			50
Fragata Nuestra Señora del Socorro (4-12-1775 de Valparaíso)	1	1	1	1	1	1	10/15	4 pajes	5	40
Fragata la Concepción (6-12-1775 de Guayaquil)	1	1	1		1	1	8/14		5	32
Fragata La Soledad de Parra (1775)	1	1	1	1	1	1	8/10	3	16	43
Barco El Corazón de Jesús (6-02-1775 de Valparaíso)	1 (piloto)		1		1	1	8/9		1	22
Chinchorro Nuestra Señora de las Mercedes y San Vicente alias la Paitaña (en Guayaquil)	1 (piloto y escribano)						5	1 cocinero		7
Barco San Antonio 16-02-1775 de Guayaquil										
Barco Nuestra Señora de los Dolores 12-10-1749 para la Concepción y sus intermedios	1 (piloto)		1		1	1	8	6		18

Source : AGNP, Cajas Reales Lima, C7, leg. 717-752.