

LA HISTORIA DE UN GALEÓN MILITAR

RESUMEN

El tema que se pone a consideración de los lectores es un extracto de un documento más extenso, y corresponde a la construcción de galeones y al naufragio de la Capitana *Jesús María de la Limpia Concepción*, tema que ya ha sido tratado por diferentes investigadores en base a documentación de primera mano. Esta vez se incluyen hipótesis sobre el manejo político soslayado para el aprovechamiento y beneficio personal en la construcción de galeones en las zonas del Corregimiento de Guayaquil y del Virreinato de Lima.

LAS CIRCUNSTANCIAS HISTÓRICAS: CORTE SECCIÓN DEL CASCO DE UN GALEÓN

En términos globales, no hay duda que las continuas incursiones de piratas europeos, es entre otros, uno de los disparadores para el incremento y desarrollo de la industria naval en América. Hacia 1552 las ordenanzas españolas para la construcción de galeones fijaban como límite mínimo de 100 toneles (Colón de Carvajal, A. s. f.).

Francis Drake es quien creó en Europa la expectativa de que navegando hacia el Perú es posible alzarse “...con un botín que valía casi medio millón de pesos, o sea más que los ingresos anuales de la hacienda real y suficiente para pagar la deuda externa de la nación.” (Bradley, P., 1995). Este avezado inglés inició su periplo alrededor de 1577 hasta 1580.

En la España del siglo XVII se estimaba que para construir un galeón de 500 toneladas se necesitaban cerca de 500 robles (Fernández, F. 1992); este parámetro muestra la incidencia sobre el incremento a gran escala de la desertificación de las grandes extensiones de selva húmeda tropical de la cuenca del Guayas, de las zonas de manglar inmediatamente circundante a la ciudad de Guayaquil y de Puná, así como de las áreas del bosque seco Tumbésico Peninsular.

La noticia de F. Drake llegó a los oídos del virrey Francisco de Toledo, quien ordenó la construcción de dos galeras en los astilleros de Guayaquil y en esa misma época es botado al agua la primera galera de 17 bancos que se llamó “Santísima Trinidad” y fue capitaneada por el mismo Corregidor Dn. Hernando de Zúñiga (L. Clayton 1974). En 1587 llegan al Perú los ingleses Thomas Cavendish y en 1594 Richard Hawkins, a quien se lo captura y encarcela hasta 1602 (Bradley, P., 1995). En pocos años comenzaron a llegar más ingleses,



holandeses y franceses; para el caso de esta historia, el dominio lo tuvieron los holandeses con *pie de palo*, quien mantuvo en jaque hasta 1644 a la flota española.

Para la defensa de las costas del virreinato de Lima, hasta 1615 habían solamente seis naves: cuatro galeones con tonelajes que iban entre 250 a 600 toneladas y dos pataches de 80 a 150 toneladas, naves que a veces iban hasta Chile en busca de piratas, así como para llevar el azogue a Arica y la plata a Panamá (Bradley, P. 1989); la estrategia usada era que tenían que dividirse en dos grupos de navíos (op. cit.). El virrey de Lima conde de Chinchón ordena y manda el 22 de junio de 1630 que los navíos mercantes “puedan portar y ponérseles artillería” (Actas de Cabildo 1972: 14), pero también ordena que sin su licencia no se puedan fabricar naves en los astilleros de Puná, Guayaquil “ni en otras partes de este Gobierno” (Ídem.); esto parecería implicar que en estos astilleros se construían naves sin autorización ¿de mercaderes?

Además, es probable que otro de los antecedentes para reforzar la Flota de la Mar del Sur debió ser lo que le había sucedido a la Flota de Tierra Firme a fines de agosto e inicios de septiembre de 1638 en la zona del Caribe, cuando los piratas holandeses quisieron asaltarla con 14 navíos y



la flota que estaba comandada por don Carlos de Ibarra sólo lo constituían 9 navíos (Rault, D. 2002), el botín era llevarse siete millones de escudos y mercancías preciosas que se transportaban a España, Ibarra viendo que la escuadra holandesa les superaba en número, decidió ir hacia Veracruz para zarpar junto a la Flota de Nueva España pero una vez que haya pasado el invierno, ambas flotas logran llegar al puerto de Cádiz en el verano de 1639 (cfr. Rault, D. 2002).

En la cotidianidad de Guayaquil previo a la decisión de que se construya los dos galeones, entre mayo de 1640 y julio de 1641, ya habían fallecido en términos de once meses dos alcaldes ordinarios (Alonso de Vargas y Pedro de Herrera); el contador Joan de Arriola Peñarrieta con poder de Lima pedía al Cabildo de Guayaquil *muchas cosas, por particulares, de algunos Regidores*; la cárcel de la parte alta estaba inservible por muy vetusta, también había ocurrido el *milagro* de que habían sudado los *niños Jesuses y San Sebastián en la Iglesia Mayor y San Francisco* por lo que se pedía que se realizaran rogativas y procesiones; además ya había pasado la fiesta de Santiago; todas estas situaciones están reportadas en las primeras cuarenta páginas de la Actas de Cabildo (1972), que de algún modo marcan la pauta del estado socioeconómico de Guayaquil, y de la pertinencia del tema que aquí se trata.

Además, durante la construcción de las naves (1643) los curas agustinos de Baba Pedro de Villegas y Fray Pedro de San Nicolás usaba las tierras de los Propios de Guayaquil por orden del príncipe de Esquilache para negociar cacao y ganado y no pagaba lo que se debía a los Propios (Actas de Cabildo op. cit.: 70 y 75); cuando llegaba alguna autoridad había la costumbre de festejarlo con fiesta de toros (op. cit.: 72); también se solicitaba al virrey Pedro de Toledo y Leyva que les provea a Guayaquil de seis piezas de artillería como arcabuces, mosquetes, pedreros, sacres y medias culebrinas (op. cit.: 73).

Es posible que la reciente amenaza de asalto de *pie de palo* a la flota de Tierra Firme, hiciera que el marqués de Mancera don Pedro de Toledo y Leyva urgido por este antecedente, decide en Lima el 15 de mayo de 1641 mediante un acuerdo de Hacienda que se construyan dos galeones en los astilleros de Guayaquil (Actas de Cabildo 1972: 48). La empresa comienza a ser llevada adelante cuando en España, por esta misma época, se vivía una situación inflacionaria conforme aparece en el memorial de 1640: *"...ninguno ha querido fabricar navíos grandes por el mucho caudal que es menester para ello y por estar el tiempo muy trocado y los materiales y los jornales muy subidos de precio y las haciendas menos caudadas..."* (Rivera, A. 1998: 65)



Era costumbre de la época el que la corona celebrara contratos con particulares para que se hagan cargo de la obra; pero la construcción de la Capitana fue “por administración y cuenta de Su Majestad...aunque por asiento y remate hubiesen de costar menos” (Actas de Cabildo 1972: 44, 45). Este fue el caso que le tocó al General Martín Valenzegui, a quien en actas de cabildo de Guayaquil del 27 de julio de 1641 se acuerda que se le consiga una casa para que viva, para lo cual el cabildo embarga la casa de Joan Sánchez Martínez que fue del vicario que quedaba cerca del astillero (actual calle Mejía), para que se la aliste, se le “de la comida y cena acostumbrada, y se gaste lo necesario de los Propios de la ciudad” (Actas de Cabildo 1972: 42), y finalmente también se acuerda que el 12 de agosto se lo vaya a recibir a la isla Puná “con el regalo que se pueda” (Ídem.); Valenzegui debió salir del Callo pasado el 8 de agosto.

Valenzegui fue Caballero de la Orden de Santiago con basta experiencia de “haber servido de Proveedor General de Armadas en la Provincia de Guipúzcoa (sic)” (Actas op. cit: 45), quien con este aval presenta en el Cabildo de Guayaquil el 29 de agosto de 1641 el título de Corregidor, Gobernador y Superintendente de las fábricas de dos galeones, así como el título de Teniente de Capitán General de esta provincia de Quito “con testimonio de haber dado las fianzas en Lima”, y finalmente ese mismo día de agosto de 1641 tuvo que hacer el pago de la “décima parte del salario de un año, que son dos mil pesos ensayados” (Actas op. cit.: 50) en la Caja Real de Guayaquil de 321 pesos y 6 reales “de a ocho el peso”, esto indicaría que se trató de pesos devaluados, ya que hubo un 16,08% de exceso, ya que sólo debía pagar 200 pesos. En forma coincidente el mismo 29 de agosto de 1641, Diego de Castro queda posesionado como Tesorero de la Real Caja (Actas op. cit.: 43).

Una vez terminados todos los trámites burocráticos ya fue posible iniciar a partir de agosto-septiembre de 1641 en los Astilleros Reales de Guayaquil y Puná la construcción del galeón más grande que haya navegado por la Mar del Sur, la Capitana *Jesús María de la Limpia Concepción*, al que se lo conoce también como “Jesús Maria II” (Pérez -Torres 1987:44; 200), y la Almiranta “Santiago”. Los diferentes tipos de maderas empleadas en esta magna obra naval fue una previsión que también se había calculado en Lima

“...para que se pueda enviar y envíe las personas de satisfacción que le pareciere a cualquier parte de aquella provincia a sacar indios y demás cosas y peltrechos necesarios para dicha fábrica” (Actas de Cabildo 1972: 48)

Las maderas fueron traídas de la zona de los dominios de la cacica Dña. María Cayche (Lenz-Volland 1985: 193); las mismas que después del naufragio, se

cuestionó la mala sazón de las maderas que se había empleado (maderas verdes) que motivaba una constante carencia; lo cual encarecía enormemente su mantenimiento, que se acercaba al mismo costo de su fabricación (Pérez Mallaina-B. Torres 1987:286), es posible que para 1640 ya no haya sido mucho problema conseguir personal técnico adecuado como los aserradores, carpinteros: de monte, de ribera y de cámara, calafates, aparejadores, barrenadores, toneleros, costureros y costureras de velas, costureras de banderas, peones, etc., aunque si debió serlo para los ancoreros, y quizás algo menos para los fundidores para la clavazón naval.

Una de las primeras acciones emprendidas por Valenzegui entre septiembre y octubre de 1641 debió ser mandar a conseguir las maderas adecuadas para la construcción; ahora, si Valenzegui ordenó que se corte la madera conforme a lo establecido en las ordenanzas de Felipe II, que era en el menguante europeo (noviembre a enero), y dada la premura, es a partir de esta época en que la madera recién debió comenzar a ser seleccionada y cortada, y las trozas transportadas en pleno invierno por los ríos (cfr. Laviana Cuetos, M. 1987), lo que no dejaba de ser un gran problema; aunque lo más probable es que se lo haya hecho pasado la época de lluvias. Otro paso muy importante debió ser el largo proceso del secado de la madera aserrada, que un clima húmedo y lluvioso como el de Guayaquil debió ser un verdadero problema.

De manera que la culpa de haberse construido los galeones con maderas verdes habría que achacarle, en primer lugar a la corona, por su desesperada obsesión de recibir en el menor tiempo posible los cargamentos de metales, y en segunda instancia a M. Valenzegui, quizás por no haber dejado secar bien la madera. En este punto, ante la urgencia de terminar lo más pronto posible este galeón, lo más seguro es que tampoco se le haya dotado de la gran cantidad de adornos en la proa, popa, bordas y portañolas, que por lo general éstas naves llevaban en el siglo XVII (cfr. Torres, A. 2005). Por otra parte, Valenzegui debió conocer que estos dos galeones nunca iban a navegar por la Mar del Norte y por eso no importó haberlos construido con maderas verdes, ya que se les podía dar mantenimiento de calafateo en los puertos de la línea de costa, ya que el alquitrán es abundante; seguramente también conoció, que a lo mucho, sólo iban a realizar viajes oficiales hasta el puerto de Panamá, y ahí esperar para retornar con las mercaderías de contrabando de Oriente que llegaban a Acapulco.

En esta importante historia se muestra que oficiales reales como Diego de Castro (hijo de Toribio de Castro Guzmán) que el 1 de enero de 1642 pide audiencia y con "un título del señor Virrey, Marqués de Mancera" y así logra que lo nombren Alférez Real (Actas de Cabildo 1972: 55). Hacia el mes de julio



de 1643 el Cabildo le notifica a Diego de Castro que su padre había renunciado en él una cuenta pendiente por haber proveído “setecientos quintales de jarcia que había dado para mi servicio, a razón de diez y ocho y a veinte pesos que valía cuando la entregó,” (Actas op. cit.: 77).

La cantidad aproximada de jarcia para un galeón oscilaba en alrededor de 250 quintales; del documento citado se entiende que el valor inicial tasado era de 15 pesos, pero al ser entregado ya fue de 18 y 20 pesos, por lo que Diego de Castro pidió al virrey Luís de Velasco que le pagara la demasía (el exceso), no se conoce si D. de Castro también continuaba con este tipo de negocios con la corona; en una publicación anterior, este asunto de la jarcia el autor le atribuyó equivocadamente a Diego de Castro (cfr. Tobar, O. 2009: 130). Otro personaje que podría haber estado vinculado en el asunto de Chanduy, es Don Martín Ramírez de Guzmán que el 1 de enero de 1643 estaba terciando para alcalde de Guayaquil; quien ya había comprado hace tiempo la encomienda de Chanduy (AN/Q caja 3), y en enero de 1644 terciaba con Diego de Castro para Alcalde Encomendero, pero ganó Martín Ramírez (Actas op. cit.: 83).

Respecto al tonelaje de la Capitana no hay acuerdo, algunos autores dicen que el arqueo fue de 1200 toneladas (Pérez Mallaina-B. Torres op. cit.:44); de 1150 toneladas (P. Bradley 1989:383); y hasta de 1000 toneladas (Clayton, L. 1974:70); su arboladura debió tener no menos de tres palos, y dos jaretas. En España desde 1618 ya había prohibiciones de que existan naves muy grandes para la Carrera, pues había problemas para el ingreso o la salida de Sevilla por el río Guadalquivir debido a la barra de Sanlúcar de Barrameda, pero también fue para proteger a su industria naval (Fernández, F. 1992); pero en América este gran tamaño no debió causar ninguna molestia en la Mar del Sur, en el sentido de poder entrar o salir de los puertos.

Lo que si era viejo y conocido, era que desde 1619 ya existía una orden de la corona, donde se indicaba que cuando la flota armada regrese desde Panamá (al Callao), los oidores de Lima debían realizar investigaciones a todos los mandos de la Armada debido a las arbitrariedades que ésta realizaba sobre “...los grandes excesos y desórdenes que los generales y demás oficiales de la Armada en que se baja mi real hacienda y de particulares a Tierra Firme han hecho y hacen...” (Pérez-Mallaina, P. y B. Torres 1987: 42).

La construcción de las capitanas obedeció a las exigencias del cuidado que había de tenerse con la plata y oro del rey y de los particulares, montos que venían bajo la custodia y el ojo avizor de un maestro de plata (C. Rossell 1984:193) en este

caso Bernardo de Campos, en razón de estas circunstancias y sobreabundando en seguridades, las capitanas debía tener artillaje de bronce (Pérez-Mallaina, P. y B. Torres op. cit.:48) se desconoce de donde fue traída o fundida esta artillería; lo más seguro es que debió ser en España.

La cantidad de cañones con que estuvo artillada la Capitana es un dato inseguro, ya que en una Publicación se indica que trajo 44 (P. Bradley op. cit.:389), en otra se indica que traía 46 (Pérez Mallaina-B. Torres 1987:287). En cualquier caso, el artillaje debió estar ubicado en dos cubiertas y tener dos hileras en cada borda; su línea de flotación debió ser alta para evitar que el agua ingrese por las portañolas por el sobrepeso.

Era costumbre de la época que los cañones de los galeones debían bajarse a tierra mientras la nave estuviera parada, y hasta quizás los quintales de la pólvora. Las municiones para los cañones eran generalmente balas de hierro, no sabemos en realidad si las esferas de cobre halladas en Chanduy en Abril de 1997 hayan sido proyectiles. Si esto fue así, fue una manera por demás inteligente de transportar materia prima ¿para falsificar monedas?, la misma que podía ser utilizada como proyectiles en una emergencia de asalto de piratas. Una obra de esta envergadura no podía haber sido ejecutada sin planos, y es probable que Martín Valenzegui pudiera haber optado por dos posibilidades: A. Trajo un modelo de Guipúzcoa, o B. Usó un modelo más cercano copiado de los diseños basados en las ordenanzas de 1628 de los armadores cubanos de la época como los que llevó a España el marqués de Cadereyta (virrey de Nueva España).

El incremento del tonelaje ya era una usanza desde mediados del siglo XVI, particular que se conoció como el “gigantismo de las embarcaciones” (Alfonso Mola, M. 2002), aquí lo que aún falta conocer es si en la construcción de la Capitana se aprovechó esta situación para entorpecer las operaciones en los galeones de las flotas, con lo que habían en juego poderosos intereses privados, cuyo propósito era lograr especular en los mercados retrasando deliberadamente la partida de las flotas, de modo que la carestía inflaría los precios de los productos (ídem).

No sería nada raro que este mismo sistema se haya institucionalizado en los virreinos americanos; ya que al complicarse los tiempos de carga y descarga del alijo de las naves de gran tonelaje, muy común en España, ya que toda esta irregularidad estaba respaldada decididamente por la Casa de Contratación, que era la que tenía la última palabra sobre la prelación y orden para la conformación de los convoyes de la expedición (Alfonso Mola op. cit.).



ALIMENTOS E INSUMOS			
PRODUCTOS SECOS	CANTIDADES Kg.	LIQUIDOS	CANTIDADES
Arroz	657	Vino	20.500 Lit.
Garbanzos	657	Aceite	200 Kg.
Tocino/cecina	2180	Vinagre*	455 Kg.
Biscocho	14000	Agua	
Queso	344		
Bacalao	1032		
Carbón			
Leña			
Mechones			
Velas			
* El vinagre también se usaba para enfriar los cañones			
PRODUCTOS MEDICINALES			
SECOS	CANTIDADES	LIQUIDOS	CANTIDADES
Emplastos		Aceites	
Conservas		Elixires	
Ungüentos		Jarabes	
Píldoras		Zumos	
Gomas		Espíritus	
Polvos		Vinos	
Sales		Extractos	
Bálsamos		Tinturas	
Raíces		Mercuriales	
Hojas		Aguas	
Flores			
Semillas			

Fuente: Sidoli, O. 2007

En cuanto al cálculo del tonelaje de los galeones, es probable que Valenzegui no desconociera lo que pasaba en Guayaquil, en función de lo cual debe haber tenido conocidas y calculadas, sino todas, al menos las más importantes variables que implicaban equipar una nave de ese tamaño. Por ejemplo, si comparamos las necesidades para un galeón de 500 toneladas para un viaje de tres meses; tanto en cantidades como en espacio para la distribución de los paños de almacenaje, así como percatarse de que en realidad exista lo que se había planificado como la madera, hierro, cobre, jarcia, alimentos, etc.

Respecto a la dotación de las anclas, no hay datos para saber si éstas fueron fundidas en Guayaquil; aunque lo más seguro es que las principales de proa debieron ser pedidas con tiempo probablemente a la fábrica "La Estufa" de Bilbao en España (Rivera, A. 1998: 86) y los anclotes hayan sido conseguidos de alguna nave en proceso de desguace en algunos de los puertos del istmo. Las anclas ocupan espacio en la cubierta así como en las mesas de guarnición; es posible que la Capitana debió tener no menos de 9 anclas: 4 de leva (2 en cada borda) que debían estar listas para fondear, cada una probablemente con un peso de algo más de 20 quintales; 4 de respeto (en la cubierta o en las mesas de guarnición); 1 de caridad (para popa) para evitar los giros (gareteo), y un par de anclotes de atoar y otros tantos arpeos o rezones. Los brazos de las anclas eran rectos o ligeramente curvos y con dos uñas soldadas (Carrión, I. 1995: 200), estas anclas eran mejores y más livianas que las de Flandes ya que eran forjadas con un hierro más dulce y maleable, con una caña no menor a los 3.50m., que podían doblarse pero no quebrarse (Ídem.). Las anclas de brazos curvos aparecen recién a partir de fines del siglo XVII (Vairo, C. s. f.).

Entre otros elementos que ocupaban espacio en la cubierta de bodega, estaba la misma carga de las monedas del rey y de particulares, baúles, badanas, botijas para: agua, vino y vinagre, los quintales de pólvora, balas de cañón, toneles y vasijas con brea, motonería, hierro de clavazón, el velamen, la jarcia, los camarotes para los pasajeros y la marinería, y finalmente en el fondo de la nave el lastre (arena, guijarros, piedras), inclusive gatos para controlar la plaga de los ratones; además debía existir un adecuado espacio libre para cada tipo de actividad: circulación, alijado, almacenamiento, zafarrancho.

Como podrá notarse, dependiendo el tonelaje que se acepte para la Capitana, el volumen que debió calcular Valenzegui, debió ser mucho más que el doble; además, debió calcular un exceso, ya que en el Perú del siglo XVII la costumbre de estas naves de guerra era la de salir con exceso de carga y de personas a vista



y paciencia de las autoridades virreinales con una experta tripulación a medias, que para el caso de la capitana real fue de 248 en total divididos en: Plana Mayor 23, Artilleros 51, Marineros 59, Grumetes 51, personal de Infantería 64 (Pérez Mallaina-B. Torres op. cit.:46), la otra mitad la constituyeron criados y esclavos con plazas de marineros.

Con los antecedentes de 1619 sobre el contrabando, queda claro que la Capitana *Jesús María de la Limpia Concepción*, mitad mercante y mitad de guerra, cuando no tenía que llevar los valores de la corona, estuvo trayendo contrabando que venía en la ruta clandestina con productos del Oriente Filipinas-Acapulco-Panamá, y del Callao se redistribuía a través de la ruta oficial del comercio inter colonial y de cabotaje hacia Trujillo, Paita, Guayaquil, Tumaco y Panamá. Así era como en esa época una nave de guerra se convertía en un barco mixto de guerra-carga-pasajeros (Ibdem.:45).

Mientras Martín Valenzegui estuvo en este trabajo de construcción, participó intermitentemente cinco veces como miembro del Cabildo de Guayaquil; la primera vez fue el 29 de agosto de 1641 cuando se nombra como Tesorero de la Caja Real de Guayaquil a Diego de Castro, y su última intervención fue en enero de 1644 para las elecciones de Alcalde Encomendero del Cabildo de Guayaquil, que la ganó don Diego de Castro (Actas de Cabildo 1972: 83), esta última participación de Valenzegui debe corresponder a la terminó de la construcción de los galeones; ya que el Virrey Mancera ya había enviado del 14 de febrero de 1644 una misiva para que Valenzegui vaya al Callao, pues le habían avisado que los holandeses se habían tomado el puerto chileno de Valdivia (op. cit.: 93); por lo que Valenzegui zarpa de Guayaquil el 25 de abril de 1644 hacia el Callao (op. cit.:86) quedando en su lugar Miguel Navarro Goyonete, luego de lo cual ya no se vuelve a saber de él en la Real Audiencia de Quito ¿es coincidencia esta relación administrativa Valenzegui-Castro?, o quizás se inició una nueva alianza Diego de Castro-Martín Ramírez.

La Capitana ya tenía unos seis años navegando cuando Santiago Tesillos el 26 de abril de 1650 acusa a varios oficiales de la plaza de Guayaquil por dar permisos para contrabandear, de quienes se dijo que “en que las demás veces o todas cooperan los Oficiales Reales de Guayaquil y demás Ministros que allí hay... llevando algunas veces cantidades de plata contra la voluntad de los dueños” (op.cit.: 64); Castro pidió licencia 8 mese “para ir a Lima en seguimiento de la apelación que hizo a la sentencia que le dio Santiago Tesillos” (Actas de Cabildo 1973: 92). Los registros del Cabildo guayaquileño muestran que en julio de 1654 Diego de Castro ya era Tesorero de la Caja Real de Guayaquil (Actas de Cabildo op. cit.: 142).

Los galeones de la plata partían del puerto del Callao, que para 1639 era una zona que estaba poblada por pescadores *Pitipiti* que vivían en chozas (A Wikimedia Projet), cuando aún no se había terminado el amurallamiento perimetral de piedra del puerto, lo que ocurrió recién hacia 1647 (Bradley, P. 1995). Es desde este puerto que un domingo 18 de octubre de 1654 se inicia el último y trágico periplo de la real Capitana, luego de haber navegado por unos 10 años en la Mar del Sur.



Detalle de restos cerámicos encontrados en la Capitania

El naufragio de la Capitana pone en evidencia que las 100 o 200 toneladas de la incertidumbre estuvieron siendo manejada muy convenientemente para aprovecharlas metiendo sobrepeso para el contrabando, ya que se sabía que la corona permitía cargar hasta 200 toneladas de mercancías “en cada embarcación de guerra en las flotas de Nueva España” (cfr. Pérez-Mallaina-Torres 1987: 46; Pérez-Reverte, A. 2000: 65). Variable que se debió utilizar para encubrir el arqueo del tonelaje cuando los oficiales reales hacían sus revisiones, luego de lo cual procedían al prohibido alijo nocturno; de modo que siempre iba a quedar un espacio extra a más del ya permitido para la carga no declarada, quizás aquí se puede entender cuando en los documentos del naufragio se indica que la capitana venía “con la ultima clave debaxo del agua...sobrecargada y metida hasta la segunda çinta y así no venia naviera (navegable)” (Bradley, P. 1989: 392, subrayado mío). Lo que habrá que investigar en el futuro, es si Martín Valenzegui lo hizo para favorecer a las autoridades limeñas y del Callao, y muy probablemente para Diego de Castro; trabajo que queda para los expertos en manejo de archivos.

La historia del naufragio de la Capitana cuenta que para el sexto día de navegación (Sábado 24 de Octubre) se reportó una “cerraçòn del oriçonte que no aclaró” (P. Bradley 1989: 384), y es probable que a estas alturas de la navegación no se tuviera referencias visuales de tierra hacia Cabo Blanco o de la Punta de Santa Elena. Resulta por demás sospechoso que el general Sosa haya decidido enviar a Panamá al chinchorro que siempre debió acompañarlo, cuya función era la de dar aviso de cualquier anomalía marina (arrecifes, bajos, piratas, etc.) ¿acaso el general Sosa mandó a Francisco Tello para que de pasada avise en Chanduy y en la Isla de la Plata que ya estaba en camino a Chanduy para saltar la mercadería que llevaba de contrabando?

En la nave, F. Tello traía además de 8 baúles con monedas, 40 lingotes de plata marcadas sin indicar el peso, (Contratación 2425), cuyo monograma es muy parecido al de Morales quien también traía un cargamento de plata en este mismo galeón. En la Real Audiencia de Quito en julio de 1654 el oidor Dr. Juan de Morales Arámburu actuaba como parte “del Consejo de Su Majestad” (Actas de Cabildo 1973: 49) ¿habrá sido familiar de Lorenzo de Morales, o es pura casualidad?

Así, es como llega el día domingo 25, e inexplicablemente la Capitana “no sigue el rumbo que de ordinario se tomaba para Tierra Firme” (P. Bradley op. cit.: 384) y el navío se extravía en la punta del Carnero, y comienza así la desorientación en la peligrosa zona, derrotando hasta los bajos de Chanduy. El Lunes 26 de Octubre el naufragio comenzó a eso de las 11 de la noche “con luna clara” (Ibdem.:384) pese a que la Capitana fue advertida con dos señales de fuego.

“Tocó la nao otras muchas veces dando trompadas en lo mas peligroso del baxo, con que despidió mui gran parte de la quilla, dieron fondo y fuese el ancla y cable por las manos y salió el galeón a once braças de agua, y allí se dio fondo” (Ibdem.:384).

Luego de que la nave se fondeó a una profundidad de unas cuatro y media (8.10m) o cinco brazas de agua (9m); la tripulación se pasó el resto de la noche achicando el agua de la sentina con las bombas. A la mañana siguiente del Martes 27, se dio inicio la recuperación de los caudales y de las mercaderías (P. Bradley op. cit.:384). En la recuperación del naufragio en las costas de la antigua Real Audiencia de Quito no hubo necesidad de un asentista privado, sino que fue ejecutado por autoridades locales; a este sistema se lo conoció como administración, que consistía en ser “una operación totalmente gubernamental, llevada a cabo por oficiales de la Corona y de la que se rendían cuentas hasta del último maravedí en la real contaduría” (F. Serrano 1991:55-56), método totalmente adverso al sistema de asiento.

Evidencias de este naufragio fueron halladas por el autor en 1992, donde se logró recuperar restos de material cerámico, y fragmentos metálicos en el sitio M5C2-099, que se ubica en la parte alta del farallón entre el faro de Punta Tintina y el poblado del Real (cfr. Tobar, O. 1993). En el lugar del accidente estuvieron casi de inmediato el Corregidor de Guayaquil Don Jorge Ribera (Actas de Cabildo 1973:151), y el Sargento Mayor de indios Don Juan Cayche. El Oidor Don Pedro Vásquez de Velasco llegó de Lima a fines de Noviembre (F. Serrano op. cit.:57), quién ante tamaña tragedia para la Corona, ofreció la libertad al primer buzo (esclavos negros) que hallase las barras de plata de

la Capitana, es probable que no había tiburones, ya que de haberlos esto hubiera sido reportado, lo cual habría dificultado el rescate; además, para que los buzos pudieran tener acceso y claridad al sitio donde estaba la artillería de bronce, el oro y la plata del Rey

"Don Pedro Vázquez de Velasco no dudó en quemar la proa y la popa del galeón...y que caiga la artillería en el fondo, que de pleamar está a cuatro brazas y media y de bajamar están en algo menos"
(F. Serrano op. cit.:124)

Don Jorge Ribera llegó a la zona del desastre con "cuatro embarcaciones, 300 calafates, carpinteros y peones, con todos los pertrechos necesarios, y sacó a la superficie 1`600.000 ducados y 18 piezas de artillería" (op. cit.:57); luego de casi dos meses de trabajo, llegó el Presidente de la Audiencia de Lima "que le arrebató los frutos de sus desvelos" (Ídem.). Al tiempo del arribo del Oidor Vázquez de Velasco a Chanduy (fines de Noviembre de 1654), ya se habían removido del pecio algunos lingotes de plata, cajas con monedas y otros, lo cual se envió por primera vez a Panamá el 20 de Enero de 1655.

Un segundo embarque ocurrió luego de un año de labores de rescate, y también fue enviado a Panamá a mediados de Febrero de 1655; donde se mandó lo rescatado que fue de 40 (de las 44/46) piezas de artillería, con un valor de 200.000 pesos. Posteriormente se rescató 1 pieza mas en Enero de 1656 (P. Bradley 1989:389); de manera que deben quedar todavía entre 3 y 5 cañones mas, junto a las balas; no se conoce si uno o algunos de estos cayeron al agua cuando la nave chocaba constantemente contra los escollos. Siendo las anclas uno de los elementos importantes en los galeones, no se indica nada de si había la costumbre de rescatar las anclas cuando los cabos (cables) que las sostenían se pudrían, es probable que las anclas de este naufragio si hayan sido rescatadas.

Como producto de esta tragedia hubo unos 20 ahogados, y varios torturados en la misma zona de Chanduy (Bradley 1989:385-386), no se sabe si algunos hayan quedado enterrados en algún lugar cercano al Real. Luego de las averiguaciones de rigor, al Comandante de la nave Francisco de Sosa, quien ya tenía 37 años de servicio en las aguas de la Mar del Sur, fue puesto bajo guardia en las Casas de Cabildo de Panamá por haber permitido viajar a unos 550 pasajeros, con exceso de carga, así como cobrar por rol los sueldos de una tripulación inexistentes (Pérez-Torres 1987:45-46 respectivamente). No se conoce si alguna cantidad de pasajeros iban a Paita o Guayaquil, aunque es de suponer que la totalidad de los pasajeros iban hasta Panamá.



Luego de las averiguaciones técnicas y legales del caso, al Capitán Miguel Benítez, y a su ayudante Juan Caballero fueron sentenciados a muerte por *"hauer dado lugar al descuydo del piloto mayor"*; ambos fueron puestos bajo custodia, pero lograron escabullirse y esconderse en una iglesia (P. Bradley 1989.:394). Francisco Barragán enloqueció al escuchar la sentencia que le impusieron, y tuvo que ser asilado en el manicomio de San Andrés de Lima (op. cit.:395). A Francisco Tello de Guzmán se lo sentenció a pagar 30.000 ducados y a servir durante 10 años (a media paga), Tello fue el Capitán del Chinchorro "San Pedro" que previo al viaje de la capitana fue enviado a Tierra Firme (Ídem.).

Entre una de las causas indirectas del hundimiento de la nave, está el descuido cometido por el virrey García Sarmiento de Sotomayor y Luna conde de Salvatierra (Superintendente General de la Real Hacienda) y pariente del conde de Alba de Liste, el virrey era la persona que debía hacer llegar anualmente el tesoro real a la Nueva España, junto a una Carta cuenta ajustada, la que consistía en datos sobre los diezmos, quintos, almojarifazgos, penas de cámara, pastel, etc., hecha por los funcionarios del fisco y testimoniada por el escribano. Despacho que de ordinario y prudente debía ser entre agosto y septiembre; y por eso se le achaca la tardía partida del Callao (domingo 18 de octubre).

"si el Virrey Conde de Salvatierra huuiera cumplido y executado sus Rls ordenes en el despacho desta armada y huuiera con tiempo y sazón y no con la apresuración q fuerza ir...podiera ser no auer sucedido un fracaso tan lamentable y tan digno de sentimto" (P. Bradley 1989:391).

Quizás la demora en el zarpe de un mes pudo haberse debido a que los responsables estaban esperando que se llenara las 100 o 200 toneladas de capacidad de carga en exceso del galeón, con lo que esta vez, debido al naufragio, se frustraron las expectativas económicas de algunos de los responsables del gigantismo calculado. También es posible que haya sido una reacción en contra de la corona por parte de la resentida clase de mercaderes que sabían que la corona se negaba a ofrecerles su protección, ya que traficaban con Panamá o con los puertos secundarios del comercio de cabotaje; inclusive, era común desde 1618 que los virreyes pidieran retirar la artillería de Arica o Pisco para llevarla a la capital y para las armadas (cfr. Bradley, 1995), así, los mercaderes quedaban totalmente desprotegidos. Otras posibilidades concretas fueron que, aparte de la sobrecarga de la Capitana, fue la impericia de la tripulación, ya que la mayoría eran esclavos y siervos del mismo Sosa, a quienes no les pagaba pero éste si cobraba por ellos; además, sólo viajaba con la mitad de una tripulación bien adiestrada.

Una parte de esta historia del naufragio, aparte de lo que ya se ha dicho sobre la corrupción imperante en el virreinato, se podría agregar la hipótesis de que la construcción por administración y cuenta de la corona fuera intencionalmente calculada para justificar el tonelaje extra, ya que nadie sospecharía que un alto contrabando; además, se aprovechó la circunstancia del terror que causaban los piratas y corsarios, con los asaltos a los puertos y las flotas que llevaban a España el oro, la plata y los productos traídos de Oriente.

Una historia de asedio pirata está reportado por el testigo ocular predicador y Comisario Provincial de la provincia de Lima padre Juan Laínez lo que sucedió en septiembre de 1638 con el fallido asalto a la flota española, por parte de la flota holandesa de *pie de palo*, lo cual se evitó gracias a las redes de agentes informantes que la corona española mantenía en Flandes en el siglo XVII, es así como el Consejo avisa a Ibarra mediante una Real Cédula el 8 de abril de 1638 (cfr. Rault, D. 2002: 98 en adelante). Por otro lado, los piratas europeos también ejercieron esta misma táctica, los ingleses en el siglo XVII ya tenían como base de operaciones a Jamaica, por otra parte los piratas también sabían que una vez que la flota salía, las costas quedaban navalmente desprotegidas (op. cit.: 99); de modo que la zonas costeras de la Mar del Sur no estuvo exenta de este tipo de eventualidades, que de hecho ocurrieron en Valdivia, el Callao, Paíta y Guayaquil.

En cuanto a la fuga de información, en Lima y Potosí entre 1601 y 1685 ya existía una amplia red de europeos que también podrían haber estado enviando plata y noticias a sus países de origen. Una de las razones es que la composición étnica europea fue tan variada y numerosa que llegaron a vivir unos 287 europeos que procedían de Italia, Flandes, Portugal y Francia (Bradley, P. 2001: 658; citando a María E. Rodríguez), inclusive algunos como el veneciano Tomás de Rodamonte “difunto, que tenía licencia de V. M. para tratar en Indias” (op. cit.: 658; citando al AGI, Lima, 73). Además, fue una práctica muy común de los extranjeros de esa época el cambiarse los nombres y apellidos para poder vivir en estas mismas ciudades o en otras del reino (op. cit.: 659). De manera que no fue exactamente cierto que no era permitido el ingreso de extranjeros a las Indias. No se ha buscado datos en este sentido para conocer que pasaba en la Real Audiencia de Quito.

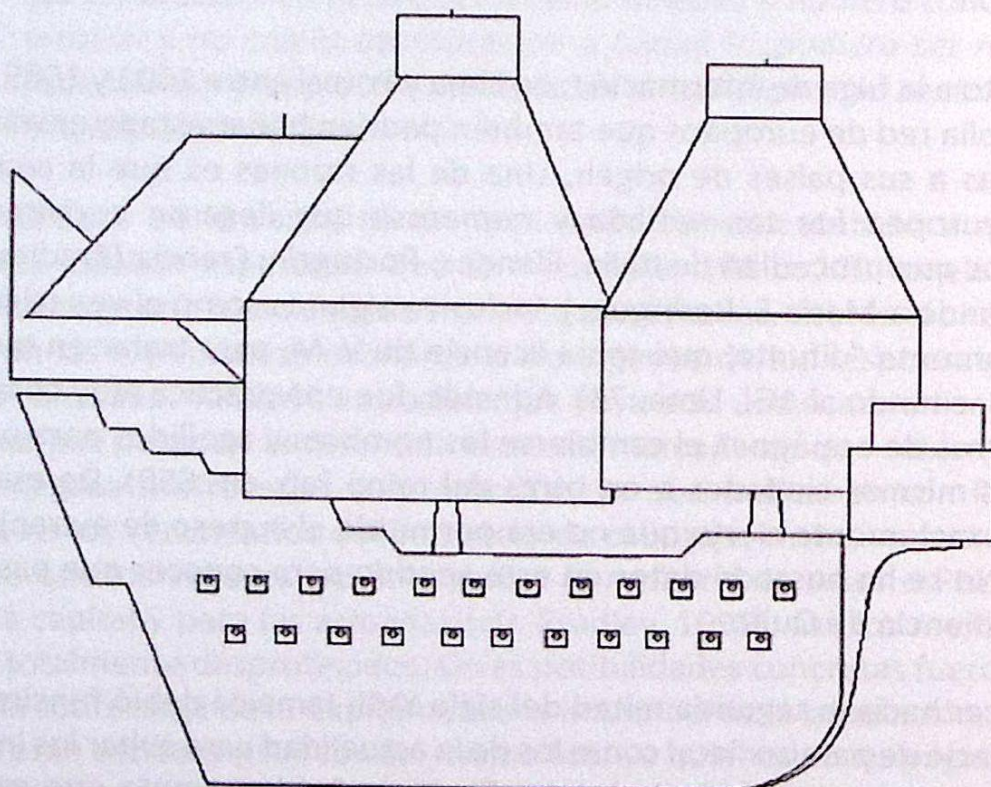
Al parecer hacia la segunda mitad del siglo XVIII Jamaica debió funcionar como una especie de paraíso fiscal como los de la actualidad para evitar los impuestos, es lo que se puede inferir de lo que Gregorio Robles cuenta que en Jamaica hacia 1687 en la estancia del judío Julio Juan Cardoso halló que



"...unas judías y unos muchachos separaban la moneda española gruesa de la menuda: esto es, los reales y medios reales, de los reales de a ocho, de a quatro, y de a dos, y que allí en sus balanzas reconocían también los faltos de peso. Y habiendo preguntado porque se hacía aquella diligencia, le fue respondido que la moneda gruesa enbiava a Inglaterra, y que la menuda y falta se comerciaba con los indios, mulatos y mestizos." (Suárez, L. 1991: 33)

En cuanto a la circulación de monedas acuñadas en América, pese su la alta producción, éstas prácticamente no circularon en este Continente debido a que las remesas eran enviadas cada año a España "para ser encauzadas a pagar las deudas fuera de allí" (C. Rossell 1984:204), para finalmente ir a parar a manos "de los banqueros extranjeros que se encargarían de llevarlos al norte de Europa" (op. cit.:16). Desde el siglo XVI esto no era raro, ya que vivían en Sevilla

"gran número de extranjeros, alemanes, franceses, flamencos e italianos, principalmente de Génova y Córcega, los que adquirieron en ella grandes propiedades territoriales, suntuosas casas para su morada, quintas de recreo y buen número de navíos de los que, con las flotas y galeones, hacían comercio con las Indias." (Bermúdez, C. s. f.:13)



Esquema según Díaz Pimienta 1645

Por lo tanto, no sería nada raro que desde el siglo XVII los extranjeros que vivieron en Lima y Potosí entre 1601 y 1685 también estuvieran enviando sus remesas y con seguridad los *chismes del Perú* a Sevilla, y de ahí a sus respectivos países, que quizás luego se filtrara hacia Holanda e Inglaterra, por otra parte, hacia 1690 ya los ingleses y holandeses comerciaban con el mundo americano, y de seguro se comenzaron a sembrar ideas y oportunidades para que paulatinamente se vayan alejando del dominio español. Así es como continuó consolidándose la capitalización económica de la vieja Europa (vía España) y el acelerado subdesarrollo del Nuevo Continente (W. Paredes 1991:181).

Otro asunto ilegal fue la implantación, tanto en México como en el Perú, el “repartimiento de efectos o reparto de mercaderías” (J. Golte 1991:50), pero que se legalizó en 1751 (Ibídem.). Esta actividad consistió en un comercio forzoso en el que

“las autoridades provinciales, los corregidores, financiados por el capital comercial, repartían mercancías de origen europeo o provenientes de otras subregiones del virreynato a los campesinos... mercancías que se les había repartido a la fuerza” (J. Golte op. cit.:50).

La política española en las colonias americanas de 1758, era la de no permitir que el comercio interior de las Indias sea efectuado por Criollos, peor por los indígenas; pues éste debía ser practicado por “españoles domiciliados en España, no en las Indias” (J. Fontana 1991:308); y ni se diga de las manufacturas a las que se puso trabas para que “los naturales de las Indias no se acostumbren a vivir independientes de esta monarquía para el socorro de sus necesidades” (Ibídem., citando el descubrimiento de J. M^a Delgado).

“La política colonial española era administrada por un Consejo Real y Supremo de las Indias notoriamente parcializado hacia un grupo de comerciantes e influyentes personajes peninsulares que, con criterio estrecho, habrían de crear todo género de trabas y rémoras al desarrollo de las colonias” (J. Estrada 1990: 36).

Esta política parece tener relación con el cambio de la Casa de Contratación que inicialmente estuvo en Sevilla, y en 1717 se la traslada a Cádiz (Bermúdez, C. s. f.: 12). De modo que la brecha que ya se había abierto en el siglo XVIII se fue agravando con el pasar del tiempo, y que termina estallando en el primer tercio del siglo XIX.



Los principios que rigen las actuales políticas de comercio se parece un poco a la de esos lejanos tiempos, ya que si un país no es miembro de uno ú otro de los grandes gremios comerciales internacionales (G8, G20, TLC, Merco Sur, Grupo Andino, etc.), éste no podrá exportar ni importar. Igual cosa está ocurriendo con el manejo de la tecnología nuclear, que al parecer, se está escapando del control de los poseedores de la misma (cfr. Rathjens; G. y M. Miller 1993:31; C. Maclachlan 1993:145). Recuérdese que en los inicios de la colonia, el uso de las armas blancas y de fuego les era prohibido portar a los indígenas, de manera que es obvio el actual paralelismo de esta vieja política de control que quiere manipular la conciencia planetaria en base a crear una especie de psicosis colectiva en contra del mundo musulmán y coreano.

En Guayaquil como cabeza de Corregimiento han existido a lo largo de su historia ejemplos de ilícitos de toda índole; pero la mayoría tenían que ver con el comercio naval de géneros prohibidos de China, y siempre ejecutados por las cúpulas gobernantes, secundadas por una extensa camarilla, como puede desprenderse del documento de 1789 "Informe en contra de las autoridades reales de Guayaquil" (transcripto por Luz M. Guapisaca 1992), he aquí una reedición de lo que ya pasó en 1650 en Guayaquil, en 1654 en Chanduy, y que en la actualidad se está intentando controlar.

Un ejemplo mas temprano ocurrió cuando el Corregidor General Don Manuel de la Torre y Berna en 1655, ya utilizaba al entonces Alcalde Mayor de indígenas y Cacique principal de Chanduy (Don Juan Cayche) como agente de ventas de los géneros de castilla y de botijas de vino (repartimiento de efectos); actividad que era considerada ilegal para la época, productos que también se comerciaban entre la Península de Santa Elena y la Sierra; pero que más tarde fue legalizado (cfr. J. Golte 1991: 51).

Otra cita que pinta de cuerpo entero a la época de 1741, es la que describiera Dn. Dionisio Alcedo y Herrera, con respecto a la residencia del Teniente que debía ejercer el centinelaje de la Punta de Santa Elena, no sólo para el control de la presencia de los piratas, corsarios y bucaneros, sino también, para el "control" del contrabando costero; era algo así como dejar que los gatos cuidaran el filete de atún

"Se requiere, que el Teniente que ha de celarla, sea sujeto de muy desinteresada fidelidad; lo cual es muy difícil, porque siendo las mas veces empleo comprado, o de concierto con el Corregidor, se compadecen muy mal el costo y el desinterés." (Dionisio Alcedo y Herrera 1987:60).

Como puede verse, los motivos de las independencias son un cúmulo de sumatorias que se inician con los resentimientos entre españoles, luego de las primeras guerras civiles entre conquistadores españoles y los oficiales reales controladores del siglo XVI. Lo que a su vez es consecuencia de la depredación en el Ecuador colonial desde el siglo XVI, que halla su clímax luego de que consolidaran la producción minera y de hacienda en el sector de la Sierra, más o menos a partir de 1550 (M. Miño 1984:31), donde inicialmente se vieron involucrados los españoles conquistadores y sus descendientes (novo hispanos) en perjuicio de los diferentes grandes señores étnicos que existieron en este mismo siglo (cfr. R. Pérez 1961; A. Szaszdi y D. León 1975; Volland y Volland 1985; G. Benzoni 1985; M. Hamerly 1987; J. Estrada 1987; W. Espinoza 988). Es así como los descendientes de los conquistadores se fueron consolidando económicamente mediante el sistema de las encomiendas (cfr. Bonilla, H. 1992: 106) y el comercio incipiente; y por otro lado, los miembros de la oficialidad real queriendo mantener el control político-social-económico sobre los primeros para comenzar a desmontar a través del tributo el poder económico que habían obtenido por el abuso de la "energía campesina" (Bonilla op. cit.: 109).

En la Real Audiencia de Quito, conforme avanzó el tiempo las contradicciones se fueron agudizando entre lo que sería la continuación de la oficialidad española realista que controlaba los negocios de la corona, con los españoles americanos (criollos) que ya habían generado una incuestionable bonanza económica, debido a que esta misma oficialidad real había ido deshaciéndose del control de varios componentes del sistema productivo para dejarlo en manos de los novohispanos a través del arriendo de las Rentas y Propios de la ciudad (cfr. Actas de Cabildo 1972: 84), esta oficialidad se conformaban con recuperar el valor neto de los impuestos, dejando el surplus a los novohispanos.

Desde el siglo XVII el movimiento mercante comenzó a ser gestado lentamente por la próspera clase de mercaderes españoles y criollos, quienes ya se habían desarrollado y crecido gracias al comercio naval de productos agrícolas (cacao, café, añil, etc.), textiles, así como de productos traídos del Oriente y de Europa; todo esto fue creando una gran red de contradicciones y profundos resentimientos sociales entre la explotada clase productora (indígenas, afrodescendientes y mestizos) con los criollos y españoles, y éstos con todo el aparato burocrático oficial; que andando el tiempo conllevó a una nueva estructuración sociopolítica y socioeconómica absolutamente desigual. Una parte de toda esta consecuencia también lo pagaron los navegantes de la flota de galeones que iban para España; quienes ante la tacañería de la corona, hizo que los mercaderes asumieran por su cuenta a fines del siglo XVII



la construcción de galeones y nacen así los dueños criollos de flotas mercantes civiles, dentro de un sistema de capital mercantil pre-industrial. Este proceso se fue consolidando y tomando rasgos característicos propios a todo lo largo de los siglos XVIII y XIX.

De una discusión entre historiadores surge una interesante explicación que tiene que ver con el origen de las fuentes utilizadas para explicar la inestabilidad existente en los precios del siglo XVII; conclusión, la responsabilidad recayó en el amplio proceso de contrabando realizado en el transporte naval, el mismo que no quedaba registrado en los documentos oficiales; esto explica el porqué nunca se llegará a develar cuanto mismo era lo que contenía el naufragio de la Capitana construida en Guayaquil.

Todo este conjunto de situaciones es en el fondo el hito referencial para entender porqué se desencadenaron los procesos de las independencias a inicios del siglo XIX (1809 para la Real Audiencia de Quito); en esta época es cuando el virus de las discordias se acentúa entre los descendientes de rancio abolengo de algunos pobres pero avispados nobles y los prósperos mercaderes españoles y criollos, y ambos grupos sociales, en contra de los españoles representantes de la corona, lo cual andando el tiempo desembocó en el primer proceso de independencia de América.

Así como en la época de los piratas, en la América del siglo XIX también corría paralelamente la planificada información de apoyo a la insurrección americana desde Francia e Inglaterra, y como consecuencia de ello comenzó el endeudamiento; pero cuando los pagos se fueron retrasando, la estrategia para cobrar parte de las deudas (independencia y del ferrocarril), fue que presionaron a los miembros de nuestros Congresos, para que se declare como tierras baldías a la zona amazónica (caso de Ecuador), y es así como nuestras independencias americanas entran en un ciclo de larga dependencia económica, hasta convertirse en deudas externas impagables; lo que ha determinado que ahora en este nuevo siglo XXI ya se haya iniciado un segundo proceso independentista en contra del capitalismo salvaje y del sistema globalizante.

BIBLIOGRAFÍA

- 1973 Actas del Cabildo colonial de Guayaquil. Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil, 1972, Tomos I, II y III.
- 1987 Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puertos de Guayaquil, en las costas del mar del sur. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil. Alcedo y Herrera, Dionisio
- 1985 La historia del Nuevo Mundo. Museo Antropológico y Pinacoteca del Banco Central, Guayaquil. Bermúdez Plata, Cristóbal s.f. La Casa de Contratación la Casa de Lonja y el Archivo General de Indias Publicaciones del Consejo de la hispanidad (fotocopia sin fecha ni lugar de edición) Benzoni, Girolamo
- 1992 "1492 y la población indígena de los Andes" en: Los Conquistados 1492 y la población indígena de las Américas, H. Bonilla comp., pp. 103-125, Tercer mundo-Flacso- Libri Mundi, Bogotá. Bonilla, Heraclio
- 1989 "The loss of the flagship of the armada del mar del sur (1654) and related aspects of Viceregal administration" en: the Américas, Vol. XLV, No 3, pp.383-404. Bradley, Peter
- 1974 Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil. Banco Central del Ecuador Archivo Histórico del Guayas, segunda edición, Guayaquil. Clayton, P.
- 1974 "Documentos en el Archivo General de Indias para el estudio de la historia marítima y Comercial de Guayaquil en el siglo XVII" en: Revista del Archivo Histórico del Guayas, Nº 6, Diciembre, pp.64-82, Guayaquil. Espinoza, Waldemar
- 1988 Etnohistoria ecuatoriana estudios y documentos. Ediciones Abya-Yala, Quito.
- 1990 El puerto de Guayaquil crónica portuaria. Publicación del Banco Central del Ecuador y el Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, Ecuador. Estrada, Julio
- 1987 Andanzas de Cieza por tierras americanas Publicaciones del Banco Central del Ecuador y Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, Ecuador. Fontana, J.



- 1991 "La crisis colonial en la crisis del antiguo régimen español" en: el sistema colonial en la América española." Editorial Crítica, H. Bonilla editor, pp. 305-320, Barcelona.
- Golte, J.
- 1991 "El impacto del reparto de mercancías en la economía colonial de México y Perú a partir de las diferencias de sus sociedades prehispánicas" en: el sistema colonial en la América española. Editorial Crítica, H. Bonilla editor, pp. 50-57, Barcelona, España.
- Guapisaca, L.
- 1992 "Informe en contra de las autoridades reales de Guayaquil" en: Revista del Archivo Nacional de Historia, Sección del Azuay, pp. 112-122, Cuenca, Ecuador.
- Hamerly, Michael
- 1987 Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil 1763-1842. Banco Central del Ecuador publicación N° 3, segunda edición, Guayaquil, Ecuador.
- Laviana Cuetos, María
- 1987 Guayaquil en el siglo XVIII recursos naturales y desarrollo económico. Publicación de la Escuela de Estudios Hispano Americano, Sevilla, España.
- Lenz Volland, Birgitt y Martín Volland
- 1985 "Algunas noticias acerca de los caciques de Daule durante el siglo XVIII. Estudio preliminar" en: Memorias del Primer Simposio Europeo sobre Antropología del Ecuador. Ediciones Abya-Yala, pp. 189-200, Quito.
- Maclachlan, C. (editor)
- 1993 "Tratado para la proscripción de las armas nucleares en la América Latina (tratado de Tlatelolco)" en: revista occidental (proliferación nuclear), Instituto de Investigaciones Culturales Latinoamericanas (IICLA), pp. 145-166, San José, Costa Rica.
- Miño, M.
- 1984 "La economía de la real audiencia de Quito (siglos XVII y XVIII)" en: la economía colonial relaciones socio-económicas de la Real Audiencia de Quito, Corporación Editora Nacional, pp.16-70, Quito.
- Paredes, Willinton
- 1991 Historia económica del Ecuador (de las sociedades comunitarias al siglo XVIII) Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
- Pérez Mallaina, P. y B. Torres
- 1987 La Armada del mar del sur. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, C.S.I.C, España.
- Pérez Pimentel, R.

- 1961 "Los Cayche-Chonana" en: Cuadernos de Historia y Arqueología Publicaciones de la Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo del Guayas, pp. 91-104, Guayaquil, Ecuador.
- 2000 El oro del rey. Grupo Santillana de Ediciones S. A., Madrid. Pérez-Reverte, Arturo
- 1993 "Proliferación nuclear después de la guerra fría" en: Revista Occidental (proliferación nuclear), Instituto de Investigaciones Culturales Latinoamericanas (IICLA), pp. 31-43, San José, Costa Rica. Rahjens, G. y M. Miller
- 1984 Cartas cuentas, la real hacienda en nueva España: 1557. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México. Rossell, Cecilia
- 1991 Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII. Ediciones Siruela, S.A., Madrid. Serrano, Fernando
- 1991 La expulsión de los judíos de España. Editorial MAFRE, Madrid. Suárez, Luís
- 1975 "Reconstrucción tentativa de la hidrografía de la provincia del Guayaquil en el siglo XVII". En: Anuario de estudios americanos, XXXII, Sevilla, España. Szaszdi, Adán y Dora León Borja
- 2009 "El oro y la plata de los naufragios que descansan en nuestros fondos marinos". En: Cuadernos de Historia y Arqueología, Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo del Guayas, pp. 88-176, Guayaquil, Ecuador. Tobar, O.
- 1993b Excavación arqueológica en los sitios la Tintina, Real Antiguo, y Eloy Alfaro Primer Informe Anual presentado al CONUEP, Quito.

DOCUMENTOS CITADOS

AN/Q caja 3. Contratación 2425.

- 1655 Traslado del registro que sacó del puerto del Callao La Capitana del Mar del Sur antes que se perdiera en el bajo de Chanduy. Armada del Mar del Sur, General Francisco de Sosa, 1654. 658 folios. 25 de Abril de 1655. 61 Hojas sueltas fotocopias.

OTRAS FUENTES UTILIZADAS

Alfonso Mola, Marina

2002 "Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración" en: Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, XXVI Jornadas de Historia, Vol. 41, pp. 105-129, Madrid.



Bradley, Peter

2001 "El Perú y el mundo exterior. Extranjeros, enemigos y herejes (siglos XVI-XVII)". En: Revista De Indias LXI (223). doi: 10.3989/revindias.2001.i223.49
revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/496/563

1995 La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII *derroteros.perucultural.org.pe/textos/armada.doc* –

Carrión Arregui, Ignacio

1995 "Tecnología tradicional y desarrollo de una industria pesada: la fabricación de anclas en Guipúzcoa (siglos XVI-XVII)". En: Revista de Historia Industrial, Nº7, versión pdf, España.

Colón de Carvajal, Anunciada

s.f. Mercancías y construcción naval en el tráfico Atlántico (siglo XVI)
http://www.ceha_madeira.net/canarias/hia4.html

Fernández González, Francisco

1992 "El Galeón español". Ee: Investigación y Ciencia, Edición española de Scientific American, pp. 54-63, Madrid
Usuarios.lycos.es/naviost/Galeones.pdf

Rault, Didier

2002 "La información y su manipulación en las relaciones de sucesos" en: Criticón 86, pp. 87-115, Toulouse, Francia.

Rivera Medina, Ana María

1998 "Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el Medioevo a la modernidad" en: Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2, pp. 29-92, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián

Sidoli, Osvaldo

2007 "Las Carrera de las Indias -10 -16 Los Galeones" en: Historia y Arqueología Marítima
<http://www.histarmar.com.ar/InfGral/AASidoli/carreraIndias-8.htm>

Torres, Antonio

2005 El bajel
http://arc.geocities.com/modelistasbrownianos_archivos/miscelaneas48/iiindex.htm

Vairo, Carlos Pedro

s. f. Historia de la navegación

<http://www.paranauticos.com/Notas/Tecnicas/Historia-navegacion/historia-ancla.htm>

Wikimedia Projet

2009 Historia y Arqueología Marítima

Oswaldo Enrique Tobar Abril, es licenciado en arqueología por la Escuela Superior Politécnica del Litoral y se desempeña como arqueólogo de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural del Ministerio de la Cultura y forma parte del grupo de investigadores del Proyecto Qhapaq Ñan-Ecuador. Ha participado en diversos proyectos de investigación, tanto en la región del litoral ecuatoriano, como en el la regiones andina y amazónica. Es docente en la Escuela Superior Politécnica del Litoral ha cursado estudios en la Universidad Autónoma de Barcelona, España, habiendo obtenido una beca concedida por el Proyecto "Dating by thermoluminiscense and geological study of archaeological material source areas".

