

## L'ORGANISATION DES RESPONSABILITÉS NÉCESSITÉS ET FAIBLESSES.

Deux questions importantes se posent sur le système de gouvernance développé par l'Espagne à Manille et Acapulco, les deux pôles de la ligne transpacifique: l'un des deux ports jouissait-il d'une sorte de primauté sur l'autre, et comment les actions de l'un se répercutaient elles sur le second?

Pour apporter des éléments de réponse, il est avant tout nécessaire de rappeler les motifs et les priorités de la Couronne, et ensuite examiner comment se passait réellement le transport à bord du galion et quelle était l'organisation du commerce tant à Manille qu'à Acapulco. Ceci nous fournira des éléments pragmatiques sur l'application faite des ordres Royaux originaux qui de fait furent largement modifiés.

Pour essayer d'expliquer ce système de gouvernance qui créa la relation si particulière que la Couronne eut avec sa colonie la plus éloignée de *las Indias* et d'Espagne au XVIIème siècle, nous avons développé ce schéma qui, nous l'espérons, devrait permettre de comprendre les connexions et inter dépendances qui s'installèrent à la fois entre l'Espagne et Manille, entre la Nouvelle Espagne, Manille et Acapulco, et d'une manière indirecte entre Manille, le Pérou et Acapulco, tous réunis par le galion, vecteur unique qui acheminait les nouvelles, les produits du commerce avec la Chine, et l'aide nécessaire au soutien des Philippines.

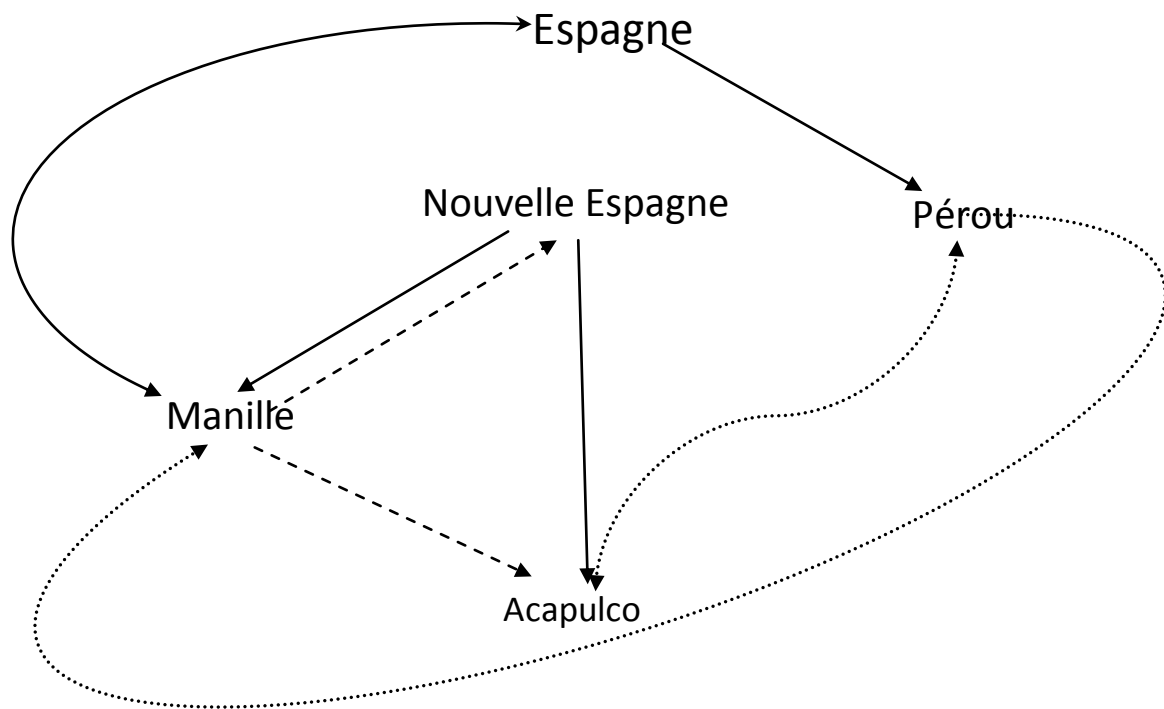


Fig. 54 : Schéma des relations et inter dépendances dans le commerce du galion de Manille.

Il faut prendre en compte les buts principaux que la couronne espagnole se fixa et qui l'ancrèrent contre vents et marées aux Philippines, colonie si lointaine.

Derrière le désir déçu du contrôle des épices et de la conquête de la Chine, l'unique justification de la présence de l'Espagne aux Philippines résida dans l'expansion de la Foi catholique; à ce motif, elle réussit à posséder cette colonie située au cœur de l'Extrême-Orient, et il lui fut possible de maintenir le marché et de profiter du commerce qui durant des siècles avait été piloté par les arabes, les Italiens, et disputé par les Portugais: finalement, l'Espagne l'avait entre ses mains. Les Philippines, en sus des possessions en Amérique, apportèrent à l'Empire espagnol la reconnaissance des pays européens et lui procurèrent les moyens pour obtenir la suprématie en Europe, ce qui la força à entrer dans des conflits importants qui malgré tout ne purent l'empêcher de poursuivre son action dans les Îles; le leadership et le commerce faisaient ainsi partie de ses objectifs.

Trouver une route plus courte vers les Philippines à partir de la Nouvelle Espagne et chercher la *tornavuelta* influèrent considérablement sur le comportement de la Couronne, puisque, une fois la colonie établie, le Roi délégua à la Nouvelle Espagne la responsabilité politique, administrative et économique des Philippines. Ces Îles étant sujettes de la Nouvelle Espagne, il serait normal de penser que la relation demeurerait entre le Vice-Roi et le Gouverneur de cette Capitainerie Générale.

Néanmoins, l'importance, stratégique pour l'Espagne, de cette possession en Extrême-Orient conduisit à ce que le gouverneur s'entende en réalité directement avec le *Supremo Consejo de Indias* et le Roi, qui de son côté était toujours au courant de ce qui se passait aux Îles, et trouvait que de toutes ses possessions, celle-ci était la plus précieuse.

Depuis ses débuts, le commerce du galion de Manille fut un succès. Approvisionner des articles de luxe à prix plus bas que ceux qui étaient distribués à toute l'Amérique espagnole par le monopole des commerçants espagnols, ouvrit une nouvelle voie de commerce, de concurrence, qui arriva au moment du réarrangement interne des colonies américaines.

Dans le cas de la Nouvelle Espagne, les problèmes de main d'œuvre causés par la diminution de population indigène avaient poussé les Novohispanos, Espagnols et créoles, à améliorer leur autosuffisance. En gardant entre leurs mains l'exploitation de leurs ressources, ils diversifièrent leur économie, améliorèrent la productivité, les capitaux furent investis dans la Nouvelle Espagne, et on fit moins de cas aux demandes de la métropole<sup>576</sup>.

Quand la Péninsule vit son commerce diminuer, elle essaya de résoudre les problèmes de concurrence par un recours à la Couronne et en utilisant des arguments comme ceux de la soie et de la fuite de l'argent; pendant ce temps-là, au Nouveau Monde, on initiait de nouvelles façons modernes pour faire du commerce avec le galion de Manille.

Aux Philippines, la Couronne avait apparemment implanté un système de gouvernance identique, s'appuyant sur un schéma similaire d'ordre hiérarchique, qui lui permettait, avec les *Leyes de Indias*, de conserver le monopole et d'être le centre de ses colonies.

Roi, Vice-Roi, gouverneur furent les niveaux de pouvoir et de commandement qui lui permirent de gouverner à distance, de conserver le contrôle politique et de limiter le pouvoir des fonctionnaires. Mais pour les Philippines, l'éloignement, l'urgence des problèmes et l'importance donnée à cette colonie purent être quelques-unes des causes qui menèrent le Roi à déroger à sa propre formulation d'organisation. En passant par-dessus la hiérarchie et en donnant une sorte de préférence à la relation avec le gouverneur, le pouvoir central diminuait celui du Vice-Roi et augmentait la possibilité de ne pas appliquer ses ordres. Le Roi, responsable, ne pouvait certainement pas se faire comprendre ni obéir par un subordonné direct comme le Vice-Roi.

Les motifs et les priorités qui conduisirent la Couronne à développer l'organisation qu'elle implanta entre Manille et Acapulco la menèrent à édicter les *Leyes de la navegación y*

---

<sup>576</sup> FLORESCANO Enrique. Isabel, GIL SANCHEZ. *La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico 1750-1808*. Historia general de México. Tomo I/ed. par Daniel, COSÍO VILLEGAS. México: COLMEX, 1986, p.476-477.

*comercio de las Islas Filipinas, China, Nueva España y Perú*: nées de l'expérience mais conçues d'un point de vue européen, elles essayaient en théorie d'établir un ordre systématique et rationnel, hautement protectionniste. Mais dans l'équilibre proposé, les réalités et les intérêts propres de la Nouvelle Espagne, des Philippines et du Pérou n'étaient pas prises en compte.

Gouverner ainsi eut son prix: en rapprochant les deux niveaux de responsabilités, on donnait au gouverneur une plus grande liberté d'action par rapport au Vice-Roi, lui permettant de concentrer son attention sur les difficultés financières de l'Archipel et sur les problèmes et calamités qui frappèrent les Îles durant tout le siècle. Mais en même temps, il disposait de la possibilité d'interpréter la loi dans son sens, prenant des décisions favorables à Manille quand il s'agissait d'organiser l'embarquement de la cargaison à bord du galion, sans penser aux conséquences: à l'arrivée à Acapulco, ces décisions entraînaient un grand désordre, car elles ne respectaient pas l'application faite à Acapulco de la *permission*.

Le Roi tenait un double discours: apparemment, il comprenait les problèmes de Manille, mais il utilisait le Vice-Roi pour faire appliquer les lois. Pour régler ses conflits européens, il le poussait à augmenter les impôts; ainsi, par l'intermédiaire du *Castellano* et des Officiers Royaux d'Acapulco, des restrictions étaient vigoureusement imposées, ce qui ne se faisait pas sur l'Atlantique. Les irrégularités de ce commerce n'étaient ni extraordinaires ni différentes de ce qui se passait dans la flotte de la *Carrera de Indias*<sup>577</sup>, mais la politique royale de différenciation entre les vassaux de la Péninsule et ceux des Philippines ou des possessions américaines entraîna le mécontentement de ces derniers.

Le galion portait en lui-même la réalité de Manille qui chiffrait ses espérances dans le chargement qui se vendrait à la foire; à l'arrivée à Acapulco, celle-ci s'affrontait aux vérités des Novohispanos et des Péruviens.

On pourrait croire que les intérêts des trois groupes étaient distincts, mais en fait, ils étaient les mêmes: investir son patrimoine, gagner, réinvestir aux mêmes endroits; leurs raisonnements et leurs attitudes étaient homogènes et caractéristiques de ce siècle du *Barrocco*.

La limitation protectionniste de ce commerce ne fut pas comprise, ce qui entraîna l'absence de respect de la loi: les commerçants novohispanos cherchèrent la manière pour participer

---

<sup>577</sup> GRAU Y MONFALCÓN, Juan. Mémoire pour le Commerce des Ifles Pilipines. Par Don Juan Grau y Monfalcón, Procureur des Ifles Philipines. Dedié a Don Juan de Palafox y Mendoza, Evêque de la Puebla de los Angeles. Relation de divers voyages curieux qui n'ont pas été publiées...données au public par les soins de feu Melchisedec Thevernot. Chez Tomas Moette. Paris, 1663, p. 35.

directement à ce commerce, les Péruviens trouvèrent de nouvelles méthodes, dans le cadre de la loi, pour continuer d'aller à la foire du port, les fonctionnaires d'Acapulco, du vice-royaume, les officiers et équipages du galion, persistèrent pour améliorer leurs situations et participèrent au commerce, la communauté de Manille continua à apporter ses marchandises orientales utilisant le capital douteux qui revenait par le galion. Tous donnèrent la primauté à leurs besoins personnels immédiats, et ne contribuèrent qu'ensuite aux intérêts locaux.

La Nouvelle Espagne, les Philippines et le Pérou supplièrent la Couronne d'autoriser à nouveau le Pérou à participer à ce commerce, d'augmenter la quantité autorisée de la *permission*, mais l'Espagne n'accepta pas. Devant les attitudes commerciales modernes et innovatrices, la Couronne continua à agir selon des pratiques médiévales, donnant des consignes imprécises, causant des imbroglios; les actions des uns se répercutèrent sur les autres, mais on ne peut pas dire exactement en faveur de qui la balance penchait en matière de primauté, tout dépendait du fragile équilibre des réalités.

## 1.1. Les marins, navigants et commerçants sur la route transpacifique.

Dans une première partie, on a expliqué l'influence que Manille eut sur le développement du port d'Acapulco, et au fur et à mesure de la présentation de ces différents points, il fut nécessaire de parler du galion de Manille. Nous avons pu ainsi clairement sentir l'étroite relation du port et de la ville d'Acapulco avec le bateau, lien qui unissait aussi fortement Manille et Acapulco.

Ainsi, lorsque nous avons parlé de l'administration et des lois qui réglementaient le trafic, nous avons indiqué comment celles-ci régulaient la taille et le nombre de bâtiments qui devaient faire le voyage; nous avons développé le même sujet quand nous avons expliqué la relation entre les deux ports nécessaire à la construction du bateau dans les arsenaux des Philippines, et avons montré que la ville de Manille avait adapté ces lois selon ses besoins.

Pour exposer les motifs qui amenèrent à la création de l'hôpital d'Acapulco, une fois encore nous rencontrâmes la nécessité d'exposer la question des dates de départ du galion, tant à partir de Manille que d'Acapulco, en raison des difficultés qu'il pouvait rencontrer durant le voyage et qui se répercutaient sur les personnes, sur le navire, et finalement sur l'Archipel: les conditions climatiques, l'expérience et la difficulté pour conserver le rythme obligèrent Manille à imposer les dates du voyage.

La Santa Potenciana, la Nuestra Señora del Rosario, le Espíritu Santo, le San Antonio de Padua, le Santo Niño, le San Joseph, le Santo Cristo de Burgos, le San Francisco Javier<sup>578</sup>, firent ce voyage. Durant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle, tous les navires eurent des noms de saints: suivant la coutume espagnole, les galions, comme les villes, se mettaient sous la tutelle et la protection divine<sup>579</sup>, ce qui montre bien la difficulté et les risques de cette dangereuse route de navigation, la plus longue de l'époque.

Dans cette seconde partie, nous verrons le galion de Manille sous un autre angle: nous traiterons des exigences que ce bateau, moyen de survie des Philippines, union avec l'Empire espagnol par l'intermédiaire de la Nouvelle Espagne et d'Acapulco, devait suivre quand il se

---

<sup>578</sup> Nous avons observé qu'à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, un galion portait en même temps deux ou trois noms, comme dans le cas du « Santo Niño y Nuestra Señora de Guia » par lequel arriva à Manille le gouverneur Fausto Cruzat. A partir de ce navire, il en construisit un nouveau qu'il appela « Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Santa Rosa ». Nous constatons ainsi que durant le XVII<sup>ème</sup> siècle, les bâtiments reprenaient les noms des galions qui avaient déjà fait la ligne et n'étaient plus en service, pratique qui est poursuivie dans les marines militaires. Cependant, reste le doute pour déterminer si l'emploi de certaines parties importantes d'anciens galions -ferrures, cabestan,...- influençait aussi le choix du nouveau nom. AGI. Filipinas, 14, R. 3, N.38/1681.

<sup>579</sup> RAGON, Pierre. « Los Santos Patronos de las Ciudades del México Central. (Siglos XVI–XVII) », *Historia Mexicana*, vol. LII, n° 2, Oct.-Dic., 2002, p. 361.

trouvait en mer, durant le trajet aller comme au retour, et des hommes qui menèrent à bien cette navigation transpacifique, apprise et dominée grâce à d'énormes efforts et de nombreuses larmes durant tout le XVIIème siècle, ce qui nous amènera à découvrir les raisons des exigences liées à l'utilisation du galion qui se répercutèrent sur Manille tout comme sur Acapulco.

### 1.1.1. Les préparatifs au départ de Manille.

L'équipage embarqué avec *sus cajas de marinero*, les logements affectés, l'armement terminé, les canons sur leurs affûts, les munitions, les provisions, le bois et l'eau à bord, le galion, mouillé au lieudit *el Pozo* de la pointe de Cavite à l'intérieur de la grande baie de Manille, se préparait à recevoir son chargement.

A l'aube, aux trois sonneries de cloche de la garde, la manœuvre commençait, surveillée par deux officiers désignés par le capitaine du galion et un Officier Royal.

Sur le pont de quelques grandes embarcations appelées *champanes*<sup>580</sup>, comme celles que l'on utilisait en Chine et au Japon, on disposait un filet ou un *palanquín* sur lequel on arrangeait le chargement *del permiso* composé de *cajones*, *fardos*, *medios fardos*, *medios cajones*, *fardillos*, *de tancalillos de loza*, *d'escribanía*, *camas*, *biombos*, *escitorios*, *churlas*<sup>581</sup> *de canela*, *de saquetas de especias*, etc.

Les *champanes* se rapprochaient et s'amarraient le long de la coque. Commençait alors le processus d'embarquement: pour pouvoir hisser la charge sur le bâtiment, on apiquait<sup>582</sup> une vergue de voile principale ou un bourdon<sup>583</sup> particulier, qui, inclinée, était utilisée comme une grue orientable vers l'embarcation accostée, faisait descendre une corde jusqu'au *champan* pour attacher le filet qui contenait les marchandises et le monter à l'aide du cabestan mis en

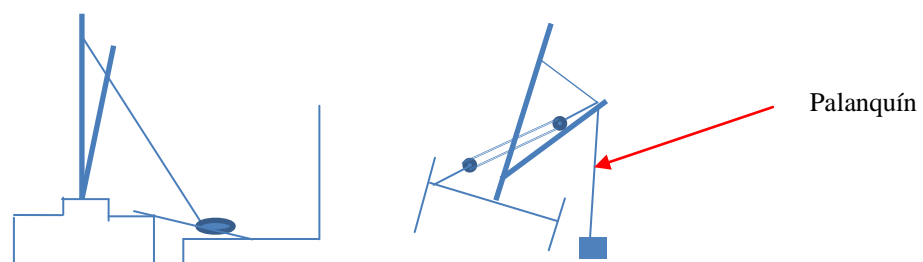


Fig. 55 : Appareillage pour embarquer le chargement.

<sup>580</sup> *Champan*: du chinois sampan qui signifie bateau. Observation Jacques Mazars.

<sup>581</sup> *Churla*: RAE. Sac de toile d'agave recouvert de cuir destiné à transporter la cannelle ou d'autres épices en conservant leurs propriétés.

<sup>582</sup> Apiquer : Terme maritime. Placer une vergue en direction oblique par rapport à l'horizontale.

<sup>583</sup> Bourdon : sorte de mât de charge oblique.

œuvre par l'équipage. Chacun des mouvements et des manœuvres était dirigé par un contremaître qui donnait ses ordres au *chifle*, un sifflet en argent, le même qui était utilisé pour rendre les saluts et les honneurs aux personnalités<sup>584</sup>.

L'espar apiqué était manœuvré par l'équipage au moyen de manoeuvres: en le brassant<sup>585</sup>, on pouvait orienter la vergue pour faire passer directement le chargement des embarcations jusqu'au fond de la première soute, descendre le filet à travers les écoutilles, et ranger les marchandises de telle manière que le bateau garde sa stabilité. Une fois le filet vide et le palanquin libéré, on répétait l'opération en sens inverse pour le renvoyer sur le *champan*.

Les opérations se continuaient jusqu'à la montée de la garde du second quart. Ensuite on sonnait la soupe composée de légumes secs, *la menestra*, et de viande; suivait une période de repos, et on reprenait les opérations jusqu'à la sonnerie de la prière qui marquait l'heure de l'arrêt du travail. Si on travaillait le dimanche, on autorisait la double ration de vin et on célébrait la messe<sup>586</sup>. En général, durant tout le XVIIème siècle, le galion de Manille partait surchargé, malgré la loi qui limitait la valeur autorisée de la charge à 250.000 pesos. Comme on a déjà mentionné, les marchandises étaient rangées dans les coursives sous le pont couvert, avec les caisses des marins, les provisions, les gréements et les voiles de rechange. Ainsi, l'espace qui restait pour les passagers était toujours réduit.

Une fois prêts pour le voyage, devant les murailles de Manille, alors que la *capitana* arborait le pavillon de *l'Amiral y General*, les navires envoyaient le pavillon distinctif de l'Empire espagnol, blanc avec l'écusson du Roi en son milieu. Les équipages mis à la bande saluaient par trois fois en poussant les vivats *Viva el Rey*. La *capitana* tirait onze coups de canon à l'embarquement du *General de Mar y Guerra*. Tous confessés et ayant reçu la communion, sous la protection de la patronne des voyages du galion, la vierge de *la Paz y el Buen Viaje*, avec la bénédiction de l'archevêque et le carillon des cloches de la ville, le galion de Manille devait appareiller comme le demandait la Loi, vers le mois de juin, quand soufflaient les vents favorables au navire jusqu'à l'embouchure; il était certain que ceux qui partaient en juillet ou en août rencontreraient une période de tempêtes durant leur voyage.

Pedro Cubero Sebastián mentionne l'inquiétude intérieure avec laquelle on entamait le voyage :

---

<sup>584</sup> GARCIA PALACIO, Diego, de. *Instrucción Náutica para Navegar. Por el doctor Diego García de Palacio del Colegio de su Majestad y Oidor en la real Audiencia obra impresa en México por Pedro Ocharte en 1587*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid: 1944, p.138. (Colección de incunables americanos siglo XVI volumen VIII).

<sup>585</sup> Brasser : *Mar*. Haler à la main pour faire tourner les vergues.

<sup>586</sup> GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, Jesús. *Retrato de un Navío Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de la carrera Manila- Acapulco (1733-1750)*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 72.



*Al partir todos los que van en el, dicen en alta voz, como si se echaran casi a morir: en vuestras manos Nuestro Señor, nos encomendamos, cuidado vuestro ha de ser esta mísera barquilla, que se expone a navegar este tan dilatado Archipiélago, y todos a una vos dicen: así lo esperamos, y dando la vela a los vientos comienzan a navegar*<sup>587</sup>.

La réalité des dates montre l'importance d'un départ à temps: Antonio de Morga partit un 20 juin, Pedro Cubero Sebastián un 24 juin et ils arrivèrent à l'heure malgré les problèmes rencontrés. Mais pour Pedro Texeira, qui partit le 18 juillet 1600 sur l'un des quatre navires qui allaient à la Nouvelle Espagne, nous savons que l'unique bateau qui mouilla à l'heure fut le sien, que deux se perdirent près de l'île des *Los Ladrones*, et que le quatrième mit sept mois pour toucher Acapulco<sup>588</sup>. Il importe d'apprécier la difficulté au XVIIème siècle pour connaître la position d'un navire durant cette traversée risquée : pour la navigation, les pilotes ne disposaient que des instruments scientifiques de l'époque peu sophistiqués et devaient bien connaître l'utilisation de la boussole, du quadrant, de l'astrolabe, de la *ballestilla*, de la sphère, des montres sabliers et du loch à nœuds.

### 1.1.2. La navigation entre les îles et les détroits de l'Archipel.

Antonio Herrera y Tordesillas présentait les Philippines comme un archipel de trente à quarante grandes îles, et beaucoup d'autres plus petites, rassemblées sur une surface de deux cents lieues de long - huit cents kilomètres- et cent de large<sup>589</sup>, - quatre cents kilomètres-. Cette approximative description explique déjà la complexité de la navigation du galion depuis sa sortie de la baie de Manille jusqu'à son débouché sur l'océan Pacifique.

Dans ses Instructions, don Gabriel de Curucelaegui recommandait de disposer dès la sortie du port les appareils - mâts, vergues, cordes et voiles- et le chargement, de la manière la plus convenable pour naviguer ou résister aux coups de la mer et au vent, et ainsi pouvoir se déplacer avec précision et rapidité et utiliser sans encombre l'artillerie et les armes dans le cas où il y aurait à se défendre<sup>590</sup>.

De Manille à Acapulco, le cap moyen est Est. Durant le trajet complexe entre les îles de l'Archipel qui pouvait durer jusqu'à deux mois, on profitait du *vendaval*, un vent qui vient généralement du Sud et souffle au mois de juin. La navigation entre les îles, proches les unes

---

<sup>587</sup> Pedro Cubero Sebastián, *op. cit.*, p. 341.

<sup>588</sup> Manuel Romero de Terreros, *op. cit.*, p. 39.

<sup>589</sup> HERRERA y TORDESILLAS, Antonio de. *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano o "Décadas" de Antonio de Herrera y Tordesillas*. Tomo I. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, p. 218.

<sup>590</sup> AGI. Filipinas, 68, 1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Instrucciones de Gabriel de Curucelaegui para el almirante y general del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Guía Lucas Mateo de Urquiza.

des autres, présentait diverses difficultés. Le vent changeait de force et de direction au fur et à mesure que l'on avançait dans la journée, pouvant se transformer en de fortes bourrasques ou de brusques tempêtes, ce qui obligeait le navire à faire de nombreuses manœuvres et le maltraitait.

Progressant dans le vent, zigzagant, louvoyant, le galion courrait le risque de toucher les hauts fonds à son passage au large des côtes des îles où le fond était moindre. Fréquemment surchargé, son alourdissement augmentait son tirant d'eau: il s'enfonçait plus, demandant plus de fond pour progresser. Point augmentant la difficulté, les cartes n'étaient pas suffisamment précises pour naviguer en sécurité dans ces étroits canaux.

Les courants posaient un autre problème, rendu plus épineux par le manque de vent ou *la calma chicha*: à la différence de la haute mer où il n'y a pas de graves conséquences au courant puisque le navire entraîné continue à flotter, sans vent près des îles, il pouvait s'exposer à ce que le courant le pousse à la cote et le jette sur les écueils.

Cette partie du voyage n'était pas favorable pour cet éléphant de mer.

### 1.1.3. La progression sur la route.

Sortant de l'embouchure en naviguant à l'Est, il profitait encore du *vendaval* qui venait du Sud avec tendance à l'Ouest, mais à mesure qu'il avançait dans cette direction, les vents tournaient pour devenir les alizés, ces courants d'air qui gardent une direction constante et soufflent de l'Est Nord Est.

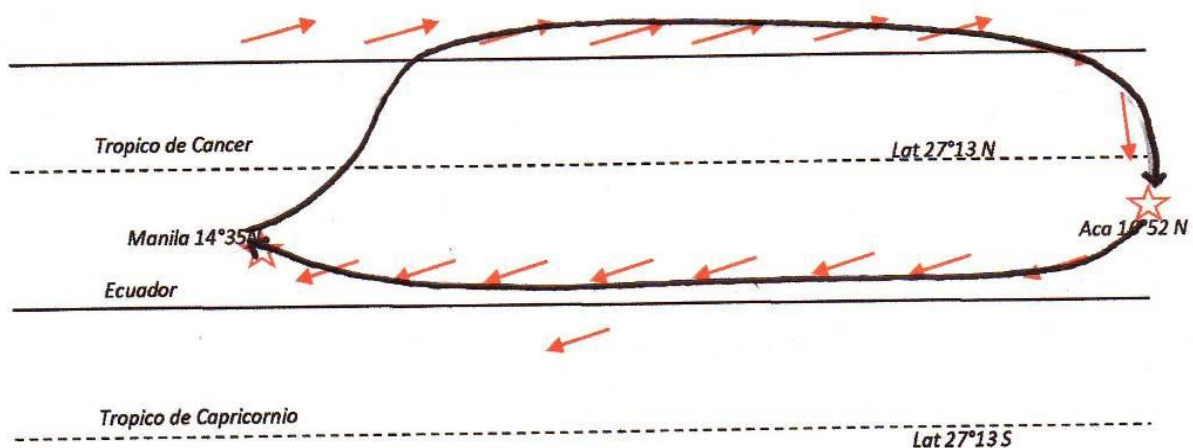


Fig. 56 : Utilisation des vents dominants par le galion de Manille.

Pour cela, afin de maintenir ses voiles carrées<sup>591</sup> pleines, ils étaient obligés de se diriger vers le Nord, ce qui leur permettait de rencontrer le courant de Kuro-Shivo en passant par le Japon, et d'augmenter leur latitude jusqu'à rencontrer de nouveaux vents favorables provenant de l'Ouest qui, en accord avec la théorie de Andrés de Urdaneta, soufflaient vers les quarante degrés de latitude.

Pour savoir qu'ils se rapprochaient des côtes de la Nouvelle Espagne, les pilotes cherchaient les *señas* en mer. Comme Gemelli l'expliquait, ne pas monter à ces latitudes élevées les faisait atterrir sur les côtes de Nouvelle Espagne beaucoup plus au Sud de l'excellente référence qu'étaient les *señas*: en raison des vents contraires, ils ne pouvaient alors pas remonter au Nord pour les trouver, courant le risque de se perdre en descendant vers le Sud. Le problème fut rencontré par le *patache* qui était parti à la même date que le San José et qui alla seulement chercher les trente-cinq degrés de latitude, sans trouver les *señas*: si le *patache* n'avait pas rencontré par dix-huit degrés de latitude une île inconnue où il put s'approvisionner en eau et en oiseaux, l'équipage serait mort de soif et de faim<sup>592</sup>.

Pour se protéger des pirates à la sortie des îles et près du cap de l'*Engaño*, ce qui pouvait durer de quatre à cinq jours, les instructions de Gabriel de Curucelaegui recommandaient de naviguer le jour sous faible voilure en passant par le canal entre la terre et l'île de *Catanduanes*, et de profiter de la nuit pour s'éloigner avec plus de voile le plus rapidement possible de ce danger.

Selon Pedro Texeira, à son passage aux îles des *Los Ladrones* ou des Mariannes, le galion mouillait, s'approvisionnait en eau et les îliens leur vendaient des cochons, des poules et des fruits<sup>593</sup>. Une fois passés les risques d'affrontement avec l'ennemi, le galion se préparait pour sa navigation hauturière, fermant les sabords d'artillerie et les écoutes pour empêcher l'eau de mer de rentrer, et plaçant les canons à fond de cale pour qu'ils servent de lest<sup>594</sup>.

Selon don Antonio de Morga, on supposait pouvoir rencontrer d'autres îles à trente-huit degrés de latitude, Rica de Oro et Rica de Plata, sur lesquelles dit Rizal : *Hernando de los Ríos Coronel daba incluso la medida*.

Gemelli Careri nous révèle la raison de la recherche de ces îles mythiques: un des galions, sur son trajet vers Acapulco par ces latitudes, fut poussé par une tempête jusqu'à la côte. En

---

<sup>591</sup> Juan Carlos Cádiz, Fernando Duque de Estrada, *op. cit.*, p. 93.

<sup>592</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.* p. 152. Dans: A voyage to the Philippines.

<sup>593</sup> ROMERO de TERREROS, Manuel. *Siluetas de Antaño*, México, Ediciones Botas, 1937, p. 39.

<sup>594</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 162. Dans: A voyage to the Philippines.

raison du mauvais temps, la terre des fours fut perdue et remplacée par d'autre en provenance de l'île touchée. A l'arrivée à Acapulco, en retirant la terre des fours, on trouva qu'ils étaient couverts d'or par l'action du feu qui avait séparé le métal de la terre<sup>595</sup>.

#### 1.1.4. Une navigation transpacifique à l'aveuglette : la position vraie et la position estimée.

Pour remonter jusqu'aux quarante degrés de latitude et maintenir le cap à l'Est, il était nécessaire que le galion connaisse sa latitude, position selon l'axe Nord Sud, sa longitude, position selon l'axe Est Ouest, et l'heure.

La latitude se déterminait par l'observation du soleil et des étoiles. Le quadrant et l'astrolabe<sup>596</sup> étaient utilisés pour l'observation du soleil qui se faisait d'habitude à midi: si le soleil n'était pas suffisamment visible, le galion de Manille pouvait passer plusieurs jours à attendre que le temps s'améliore pour voir le soleil réellement à son zénith. Les résultats de ces mesures étaient corrigés à l'aide des tables de déclinaison, permettant de calculer la latitude sur le globe terrestre, et le déplacement sur l'axe Nord Sud. Le connaître permettait de positionner la trajectoire réelle du galion sur les latitudes utiles pour rencontrer les vents favorables.

La connaissance et l'emploi de la sphère était primordiaux pour comprendre les mouvements des astres et les utiliser pour se positionner grâce à l'observation des étoiles visibles sur le trajet. A l'aide du quadrant et de la sphère, on mesurait la hauteur des étoiles quand elles passaient à la culmination de leur trajectoire, surtout celles qui paraissaient fixes, comme l'Etoile Polaire dans l'hémisphère Nord et la Croix du Sud dans l'hémisphère Sud. Néanmoins, la sphère était un instrument encombrant et lourd, ceci étant probablement une des raisons pour lesquelles il semble qu'on ne l'embarqua pas pour la navigation du galion de Manille.

La navigation durant le XVIIème siècle fut grandement affectée par le calcul du temps: l'embarquement de montres de marine ou de chronomètres suffisamment précis pour arriver à connaître à la mer la longitude où se trouvait le navire, ne se faisait pas parce que l'instrument n'avait pas été encore inventé. A la fin du XVIème siècle, les montres terrestres perdaient en général quinze minutes par jour<sup>597</sup>, ce qui aurait occasionné des erreurs de navigation de plus de mille kilomètres par jour. L'heure se mesurait au moyen des

---

<sup>595</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 150. Dans: A voyage to the Philippines.

<sup>596</sup> Il y eut deux types d'astrolabe : l'astrolabe sphérique, très volumineux, laissa la place en particulier sur les bateaux à l'astrolabe plan. L'astrolabe était plus précis que le quadrant.

<sup>597</sup> SOBEL, Dava. *Longitude*, Paris, J.C.Lattès, 1996, p. 45. (Pointes; s°126).

ampoules<sup>598</sup> ou des montres sabliers, très imprécises car elles nécessitaient une action humaine systématique pour être retournées. Sur cette route, le manque de montres et de chronomètres suffisamment précis à bord du navire interdit tout calcul de la longitude qui ne put qu'être estimée jusqu'en 1785<sup>599</sup>.

Mais tout cela permettait seulement de résoudre une partie du problème: la détermination de la latitude.

La position estimée était obtenue à l'aide de la boussole ou *aguja de majear*, du loch à nœuds et du temps.

Sous l'aiguille aimantée de la boussole qui tourne sur son axe et signale le Nord magnétique, étaient dessinés les trente-deux secteurs de la rose des vents, ce qui permettait de connaître la direction du vent, d'un objet quelconque comme une île signalée sur la carte, ou celle d'un astre. Mais, même le simple outil de la boussole pouvait être particulièrement imprécis tant par les variations rencontrées que par les anomalies magnétiques qui la rendaient folle, phénomène observé pour la première fois par Christophe Colomb lors de son premier voyage de découverte le 13 septembre 1492. Gemelli évoque ce même point quand le galion arriva par trente-six degrés et trente-sept minutes de latitude, l'aiguille pointait vers l'Est mais la variation était parfois plus grande et parfois plus petite.

Pour connaître le déplacement estimé par rapport à sa position initiale, on utilisait le loch à nœuds. Cet instrument avait été introduit en 1567 par l'anglais William Bourne; la *corredera de barquilla* consistait en une planche de bois attachée à un bout qui comportait une série de nœuds à intervalles réguliers<sup>600</sup>. Larguée de la poupe du bateau, on pouvait mesurer la vitesse du galion par rapport à l'eau, en utilisant une ampoule de courte durée. Mais rappelons que le résultat final ne pouvait être qu'estimé: la vitesse n'était connue que de manière imprécise, les courants étaient connus mais n'étaient pas mesurés, et la dérive du galion ne pouvait être appréciée en haute mer. L'inexactitude totale augmentait du fait que l'on ne prenait pas en compte le courant.

Le pilote, homme clé pour diriger le voyage, devait posséder de nombreuses connaissances avant de partir en mer: il étudiait les cartes, les tables astronomiques, les traités de navigation.

---

<sup>598</sup> Les différentes ampoules marquaient la demi-heure, ou les minutes, appelées dans ce cas *minuterros*, ou les secondes, appelées alors *segunderos*.

<sup>599</sup> BRAND, Donald. *Geographical Exploration by the Spaniards. European entry into the Pacific Spain and the Acapulco-Manila galleon*/ ed. par Ashgate Publishing Limited. Hampshire: p. 111. (The Pacific World Series, n° 4).

<sup>600</sup> GONZÁLEZ, Francisco José. *Astronomía y Navegación en España siglos XVI-XVIII*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, p. 64. (Colección Mar y América; No. 3).

La bibliographie nautique espagnole, si abondante au XVI<sup>ème</sup> siècle, avait diminué au XVII<sup>ème</sup> siècle malgré les nouvelles actualisations disponibles<sup>601</sup>.

Dans son discours de 1669, Francisco de Ruesta donne son opinion sur les qualités nécessaires d'un pilote: était demandée l'étude de trente et une sciences comme l'astrologie rustique et judiciaire, la géographie, l'hydrographie, la météorologie, *l'anemografia*, ou science des vents, la *mecometria*<sup>602</sup>. Le nombre et la diversité des thèmes à posséder sont significatifs de l'importance accordée au pilote et à la navigation. La possession de toutes ces connaissances devait permettre aux pilotes de réunir la théorie et la pratique et de résoudre les nombreux problèmes durant la traversée. La navigation était un savoir très important en raison de la responsabilité prise par le pilote qui en était chargé, comme le montre le châtement prononcé à l'encontre du pilote de la Nuestra Señora de Guía qui, par sa faute, échoua en 1620 le galion sur un banc de sable en naviguant dans les canaux de l'Archipel<sup>603</sup>.

La combinaison des incertitudes sur les mesures et des erreurs d'appréciation des pilotes pouvait engendrer de grandes différences entre la position estimée du navire et sa position réelle. Les erreurs de mesure sur la latitude pouvaient empêcher le galion de rencontrer la veine des vents utilisables. S'il rencontrait des vents contraires, le navire se voyait obligé de louvoyer, ce qui entraînait de fortes imprécisions sur la distance parcourue, obtenue en multipliant la vitesse estimée, imprécise, par le temps passé au cap suivi, celui-ci tout autant imprécis, et surtout sur le vrai cap dû à la dérive du bâtiment.

Tous ces éléments expliquent les différents défis que les pilotes devaient résoudre : ils avaient à suivre la route, malgré les vents faibles ou contraires et les courants difficiles à connaître, ils avaient à utiliser le bateau avec parcimonie, à observer le soleil malgré les épaisses couches nuageuses, rattraper la position perdue par la dérive du galion. L'incertitude totale pouvait être grande, comme lors du voyage de Gemelli Careri où les distances entre les positions des différents pilotes embarqués allaient de soixante à quatre-vingt-dix lieues, alors que la position réelle était deux cent lieues plus loin. Ainsi, quand un pilote ancien comme Andrés de Urdaneta dirigeait la manœuvre, il arrivait, peut être avec un peu de chance, à réaliser le voyage Manille – Acapulco en quatre mois malgré les tempêtes normales, alors

---

<sup>601</sup> BERNABÉU, Salvador. «Cualidades de los pilotos de Indias según el piloto mayor Francisco de Ruesta (1669)», *Revista de Indias*, Enero-Junio 1986, n°177, p. 337.

<sup>602</sup> Salvador Albert Bernabéu, *op. cit.*, p. 338. Dans: Cualidades de los pilotos de Indias.

<sup>603</sup> SANTIAGO CRUZ, Francisco. *La Nao de China*, México, Editorial Jus, 1962, p. 133.

que, pendant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle les pilotes moins préparés mettaient jusqu'à huit mois, causant maladies et mort chez les personnes embarquées<sup>604</sup>.

### 1.1.5. La côte de Nouvelle Espagne, enfin !

En sus de l'utilisation des instruments scientifiques de l'époque, les pilotes essayaient de déterminer leur position avec des méthodes plus rustiques comme l'observation de la nature: le vol d'oiseaux, les *señas* ou les algues que l'on rencontrait avant la côte de Nouvelle Espagne, la présence d'eaux chaudes ou décolorées, leur permettaient d'apprécier leur position avec toute l'imprécision que ce savoir descriptif présentait.

Certaines manifestations naturelles comme les feux de Saint Telme, la direction des flammes des voiles, les arcs-en-ciel, étaient aussi utilisées afin de déterminer les conditions météorologiques des jours suivants.

Presqu'à la fin de la progression dans le flux des vents au cours de laquelle le courage et la santé étaient difficilement maintenus, après des mois de navigation de jours obscurs, de froid coupant, de vagues gigantesques, de forts vents et de courants contraires qui poussaient le galion à quitter son cap, le fait d'entendre la pluie, encore une fois, mais cette fois-ci accompagnée de tonnerre et d'éclairs, ramenaient à la vie les embarqués, parce qu'ils considéraient cette pluie comme un signal de leur présence près de terre, que ce soit une île ou le continent. L'explication scientifique de ce phénomène, selon Gemelli Careri, était que :

*el rayo el trueno solo podían producirse desde las exhalaciones de la tierra y no de los vapores del agua, ya que el aire sobre el agua no contiene suficiente azufre y nitrato, para ocasionar rayos y truenos*<sup>605</sup>.

Lorsqu'on commençait à descendre en latitude, entre les trente-neuf et trente-huit degrés, les feux de Saint Telme apparaissaient de nuit sur les mâts après une tempête. Ils étaient considérés comme d'autres marques de bon augure qui en plus indiquaient le beau temps.

Gemelli disait que la présence des *toninas*, le thon ou les dauphins, *por no nadar lejos de la costa*, indiquait que la côte était proche. Les canards, les morceaux de bois qui flottaient sur l'eau corroboraient cette appréciation, mais c'était à l'apparition des *señas*, *unas raíces coloradas a manera de beterrabas con unas hojas muy anchas a manera de penca de palmera*, comme les décrivait Pedro Cubero Sebastián, que sonnait la cloche du galion et qu'un Te Deum avec trompettes et tambours était célébré: enfin, on arrivait aux côtes de la Nouvelle Espagne !

---

<sup>604</sup> Gemelli Careri attribue les naufrages des galions Santo Cristo de Burgos et San José, en 1693 et en 1694, à la perte de leur route.

<sup>605</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 154. Dans: A voyage to the Philippines.

Aux trente-sept degrés de latitude, les voiles étaient changées, on sortait la misaine qui avait été rangée au débouché des îles, puis les ancres pour que le galion pût mouiller et ne fût pas emporté par le courant El Niño en cas de *calma chicha* que l'on pouvait rencontrer en descendant le long de la côte. Vers vingt-trois degrés de latitude, les canons revenaient sur leurs affûts et tiraient pour vérification; l'île de *Cedros* passée, près du cap San Lucas, même s'il n'y avait pas eu de signaux indiquant la présence de pirates sur la côte, on armait tout le monde de mousquets<sup>606</sup>.

A vingt degrés de latitude, dans le détroit entre le cap San Lucas et la terre, Gemelli expliquait qu'en raison de la violence du courant on concluait que :

*... el estrecho tenía una comunicación con el mar del Norte y que California es una isla. Pero por otro lado los bajos, la necesidad de agua, y estrechura del canal, parece que no hay paso más lejos y que California es parte del continente. Agregan que el continente forma parte de la Gran Tartaria, y los jesuitas de Pekín, Macao y Cantón me dijeron que mientras Martín Martínez era misionero de Pekín una mujer cristiana de México fue llevada como esclava, dijo que la habían hecho esclava desde niña en México y que la habían llevado por tierra hasta la Gran Tartaria y de ahí a China, es mas en su largo viaje, la llevaron por mar pero solo para cruzar un estrecho que no tomo más de dos días de navegación. Lo que hace suponer que es el estrecho de Anián, algunos dicen que un navío holandés navegó de la mar del Sur a la del Norte...*<sup>607</sup>

Le gentilhomme débarquait dans le port de Navidad avec les lettres pour Mexico et Madrid, et de là, le galion continuait sur Zihuatanejo, Petatlàn, Coyuca, pour ensuite embouquer le canal de la *Boca Chica*, formé entre la côte et l'île qui alors s'appelait des *Chinos*, aujourd'hui la *Roqueta*.



Fig. 57: Canal de la Boca Chica. Collection personnelle.

Au sortir du canal, au moment d'abattre sur bâbord, de se diriger à gauche, le galion, épousant la courbe de la côte et faisant attention de ne pas trop coller à la berge en raison des

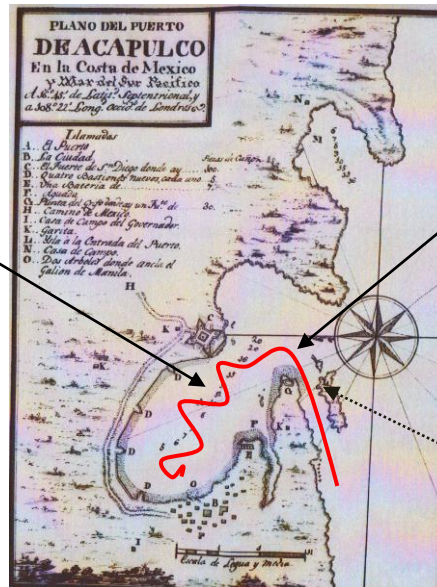
<sup>606</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 164. Dans: A voyage to the Philippines.

<sup>607</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 166-167. Dans: A voyage to the Philippines.



hauts fonds de la pointe du Grifo, entrant dans la baie pour avancer en zigzags ou louvoyer contre le vent, sans obstacles ni problèmes de fonds. Devant eux, ils avaient le fort de San Diego, l'anse avec la *Playa Grande* et la ville.

Louvoyant, avançant en zigzag contre le vent, ils entraient dans la baie sans obstacles et sans problèmes de fonds.



Abattant à bâbord, se dirigeant vers la gauche, épousant la courbe de la cote, en faisant attention de ne pas coller trop à cause des hauts fonds de la pointe du Grifo.

Pointe du Grifo

Fig. 58 : Plan du port d’Acapulco sur la cote du Mexique et Mar del Sur. Juan de la Cruz Cano y Olmedilla. XVIIème siècle. Real Biblioteca de España. BORDONA Mss.Am. , núm. 426 AYALA, II/1379, f. 5r-v.

Le galion mouillait en face des maisons et *a medio tiro de mosquete* de la forteresse. Il s’amarrait *la popa en tierra*, à un tronc de *ceiba* ou de deux tamariniers, restant au large à *medio cable* parce que tout était *sondable y limpio* disait le frère dominicain Ignacio Muñoz dans son *Derrotero de los mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas*<sup>608</sup>.

En quoi l’emploi du galion influait-il sur Manille et Acapulco?

Les voyages aller et retour n’étaient pas identiques, ce qui les faisait percevoir différemment par l’un et l’autre côté.

Même si le galion appareillait aux dates indiquées, la difficulté lors du trajet de Manille à Acapulco commençait dès la sortie de la baie de Manille parce qu’ils ne rencontraient pas de conditions favorables au passage dans l’Archipel. En débouchant par le canal de San Bernardino, ils rencontraient des vents de face, ce qui les obligeait à monter vers le Nord, à la recherche de vents plus favorables venant de l’Ouest vers les quarante degrés. En raison de la proximité de cette partie du trajet avec le pôle Nord, les vents étaient plus violents, les tempêtes beaucoup plus fortes que dans le Sud, *el mar estaba enfurecido, y había un clima helado*. En descendant le long des côtes de la Nouvelle Espagne, les températures étaient plus

<sup>608</sup> José Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 49. Dans: Nueva Cartografía de Acapulco, Campeche y Veracruz.

chaudes et ils découvraient *la calma chicha*, ce qui aggravait l'état physique des personnes après cette longue navigation.

Le trajet d'Acapulco à Manille, même si les vents prenaient des directions différentes, était assez favorable, y compris à l'embouchure de San Bernardino, du moment que le galion était parti à la bonne époque.

En somme, nous pourrions dire que le trajet de Manille à Acapulco était un calvaire, pendant que celui d'Acapulco à Manille était *la ruta de las Damas*<sup>609</sup>.

En quoi l'appréciation sur ces voyages était différente ?

La vie à Manille durant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle fut dure. La Couronne chercha à peupler les îles avec des colons espagnols, mais ceux-ci préféraient les colonies d'Amérique aux Philippines, en raison de l'éloignement de l'Archipel et de la difficulté connue du voyage. Les fonctionnaires la comprenaient comme une terre de punition<sup>610</sup>.

Les quelques Espagnols qui habitaient les Philippines étaient loin de tout. Durant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle, l'établissement de cette colonie fut une succession d'essais, de réussites et d'échecs, de poursuites et d'invasions de pirates -qu'ils fussent Chinois, hollandais, japonais, *moros* -malais mahométans de Joló y Mindanao-, de soulèvements des locaux, de tremblements de terre, d'incendies. Le galion était le seul trait d'union avec la Nouvelle Espagne, son absence était une catastrophe, car la vie des îles s'effondrait.

Comment ces colons voyaient ils réellement le galion de Manille ?

Ils le voyaient comme une planche de salut, un jeu de loterie: ils y risquaient tout, même s'ils savaient que le voyage pouvait ne pas avoir de retour. Ils chargeaient le navire au-delà des autorisations, indubitablement pour gagner plus, mais aussi pour être sûrs que quelque chose arrive, malgré la pourriture des soies par l'eau, les bris de porcelaine, ou la perte de paquets en cas d'accidents, parce que ce pouvait être la chance de leur vie. Ainsi, la perception de l'équipage du bateau par la population de Manille était particulière parce qu'elle était accrochée à leur réalité de tous les jours.

Au contraire des Philippines, les Novohispanos et les *acapulqueños* voyaient arriver d'une terre inconnue un appareil formidable de technique et de connaissances plus ou moins scientifiques, dirigé par ce qu'il restait d'un groupe de moribonds qui avaient connu les

---

<sup>609</sup> Rafael Bernal, *op. cit.*, p. 43. Dans: México en Filipinas. Estudio de una transculturación.

<sup>610</sup> SAMANIEGO, Francisco de. *Las Islas Filipinas "Tercer Mundo"*. Estudios de Historia de la Nueva España. De Sevilla a Manila/ ed. par. Jean-Pierre, BERTHE. México: Universidad de Guadalajara, 1994, p.307. (Colección de documentos para la Historia de Jalisco, No. 3).

difficultés d'un voyage si difficile. Pour eux, l'absence de galion n'était pas un motif de vie ou de mort: leurs revenus diminuaient, mais à la différence des Philippines, la Nouvelle Espagne était un vice-royaume avec un gouvernement et une économie bien établis, qui restait en communication constante avec l'Espagne. Acapulco eut peur des pirates, se maintint en alerte durant tout le siècle, mais s'il y avait besoin de défense plus forte, celle-ci pouvait arriver en quelques jours.

Pour les Novohispanos, Acapulco n'était pas la seule foire, il y avait celle de Jalapa. Pour les *acapulqueños*, l'absence du galion était seulement une période d'attente, certes de vaches maigres, de réorganisation de la distribution des provisions qui arrivaient à l'avance au profit de la troupe du Fort au lieu des équipages du galion, mais ils savaient que le cycle reprendrait à partir d'Acapulco, ou qu'il y aurait seulement à attendre l'arrivée du galion suivant. A la différence des soies et de la porcelaine, l'argent ne se perdait pas, et le temps pouvait aider à nouer de nouvelles alliances. Mais en fin de compte, l'intérêt personnel, la tension de l'attente, le mythe de la provenance, les récits des aventures, la technicité démontrée par le bateau, son état et son équipage, renforçaient le paroxysme du sentiment d'espérance de la population à terre quand elle voyait le galion de Manille entrer dans la baie d'Acapulco.

Par ailleurs, comme nous venons de le dire, la navigation d'Acapulco à Manille était beaucoup plus facile, on pourrait dire que les vents favorables étaient proches, ce qui faisait une durée de trajet en général beaucoup plus courte, et peu variable par rapport à celle du trajet de Manille à Acapulco, beaucoup plus aléatoire: la durée du trajet était d'un peu plus de trois mois du moment que l'on partait aux bonnes dates. Mais nous devons revenir sur la fragilité du bateau, car même s'il était d'un tonnage élevé, le galion était très petit et devait affronter des conditions maritimes très difficiles, avec un équipage peu entraîné qui commençait à apprendre son métier à l'embarquement.

Le propos des paragraphes suivants est de présenter le protocole d'embarquement à Acapulco et les gens de mer, leurs postes et responsabilités, ce qui nous mènera bien souvent à découvrir la vie quotidienne du galion d'Acapulco.

## 1.2. L'équipage et ses deux emplois.

Le Vice-Roi ayant donné son accord pour que commencent le mouillage et le chargement du galion, au son du tambour en différents endroits connus de la ville, le crieur rendait public l'avis pour que les personnes intéressées par un envoi de chargement à Manille ou les passagers rassemblent leurs bagages, que tous se présentent avec leurs effets *en la enramada Real del despacho de la nao*, -sous la tonnelle Royale du bureau d'embarquement-, pour

vérifier et payer les droits de sortie. Le crieur rappelait que les *Cédulas Reales, sin importar estado y condición*<sup>611</sup>, interdisaient d'embarquer l'argent, ou les *reales* des Novohispanos.

On constate dans les archives que les relations entre le *Castellano*, les Officiers Royaux d'Acapulco et l'équipage du galion de Manille pouvaient être soit très difficiles soit de pure connivence. Au XVII<sup>e</sup> siècle, deux problèmes furent journaliers: celui de l'équipage et celui de l'argent.

Il y avait un fort besoin de marins et de *gente de mar* pour constituer les équipages du galion de Manille. Le manque de personnel trouvait ses raisons dans la longueur de la traversée, le grand nombre de pertes durant le voyage, mais avait d'autres fondements comme les mauvais traitements des officiers à bord du galion, les extorsions, les injustices et les vexations des gardes à Acapulco, et la mauvaise qualité du paiement des soldes, ce qui poussait les équipages à désertir à leur arrivée à Acapulco.

La pénurie de personnel avait entraîné à Manille que l'on permette aux équipages d'emmener dans leurs caisses leurs *vestidos y algunas menudencias*. En plus de cette autorisation, comme l'expliquait don Hernando de los Ríos Coronel, il leur avait été octroyé à titre d'encouragement la possibilité d'emporter jusqu'à mille pesos. Mais en arrivant à Acapulco, les gardes les leur retiraient<sup>612</sup>. Par ailleurs, les Officiers Royaux d'Acapulco n'autorisaient qu'aux officiers du galion d'emporter du vin, du chocolat, des olives, même l'huile de leurs rations, pour autant qu'ils en aient payé les droits<sup>613</sup>.

La solde de l'équipage couvrait soi-disant la période commençant le jour de départ de Cavite, leur séjour à Acapulco, et un an d'avance. En réalité, les marins pouvaient passer un, trois, jusqu'à quinze ans sans recevoir de traitement, ou étaient payés au moyen de billets qu'ils revendaient, ne recevant que le sixième de leur valeur, même si plus tard ces documents pouvaient être recouverts à leur prix officiel<sup>614</sup>. On comprend ainsi facilement que pour le retour on ait dû enrôler de force les vagabonds ou les désœuvrés afin de remédier au manque d'équipage.

Et il est clair que tant les officiers que les sous-officiers faisaient comme les passagers, en acceptant de transporter l'argent des Novohispanos. Même si l'amende était de dix mille pesos pour le général et de trois mille pour les officiers, de toute façon l'argent était caché

---

<sup>611</sup> *sin importar estado y condición*: quels que soient leur statut et condition.

<sup>612</sup> AGN. Californias (017). Volumen 26. Expediente 66. Año 1655.

<sup>613</sup> AGI. Escribanía, Pleitos de la Audiencia de México, 186C.

<sup>614</sup> Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, p. 127. Dans: La Nao de China.

dans les lits des missionnaires ou des passagers<sup>615</sup>. Empaqueté en sachets appelés *serpientes*, il était introduit dans les bottes de fourrage embarquées pour les bêtes, ou encore, avec audace, les Novohispanos demandaient aux gens d'Acapulco de l'amener de nuit au galion ou de s'approcher en canoës à son départ pour l'embarquer à bord<sup>616</sup>.

### 1.2.1. La *gente de Mar y Guerra*.

Le galion mouillé dans la baie, le chargement et le *situado* à bord, trois jours avant son départ, sous la tonnelle Royale d'embarquement, devant le *Castellano*, le sergent major, le Trésorier Royal et le *General* du navire, tous placés sur une estrade, le Secrétaire Royal appelait un par un les membres de l'équipage pour leur remettre en mains propres leur solde, et le noter sur une liste<sup>617</sup>. Une des raisons de ce formalisme était que parfois il y avait plus de *gente de Mar y Guerra* sur les documents que ce qui embarquait réellement, soit parce que l'équipage qualifié qui avait fait le voyage de Manille à Acapulco avait déserté, soit parce qu'à Acapulco on gonflait les comptes-rendus pour justifier plus de dépenses<sup>618</sup>.

La constitution de l'équipage, disponible dans les comptes des Officiers Royaux, permet de mieux comprendre comment le bateau était commandé et organisé pour assurer l'ensemble de ses tâches.

Le commandement était assuré par un *General* et un *capitán y maestre*. La navigation demandait la présence d'un chef pilote accompagné d'un ou deux adjoints. Les questions administratives requerraient un contremaître et un secrétaire. Pour le soutien de l'équipage, on embarquait un aumônier et un chirurgien. Pour la distribution de la nourriture, il fallait un *dispensero* -commis-, et un *alguacil del agua* -gardien de l'eau-. Un plongeur pouvait être très utile en cas d'accident et un patron aidait à la bonne gouvernance du bateau. La défense était à charge du *condestable* et des artilleurs. Le nombre de marins, moussettes et pages, était variable: les chiffres ne comprenaient pas les esclaves, qui n'étaient pas payés par la *Caja Real* mais faisaient le voyage aller et retour comme domestiques des officiers, même s'ils participaient à la manœuvre du galion.

La liste des salaires qui furent payés en 1655 à bord du galion San Francisco Javier montre la hiérarchisation des fonctions à bord: le *General* était payé quatre mille cent vingt-cinq pesos, le chef pilote six cents pesos. Les postes de maître, contremaître, adjoint de pilote,

---

<sup>615</sup> AGI. Filipinas, 68/1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos.

<sup>616</sup> Esteban de la Carrera y Prado, *op. cit.*, p. 75.

<sup>617</sup> AGI. Contaduría 905B, 1653/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>618</sup> AGI. Filipinas, 68, 1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Recomendación de Juan Grau Monfalcón.

charpentier, plongeur, tonnelier, calfateur et *condestable* trois cents pesos, avec droit à une ration et une *caja artillera*, une cantine pour artilleur, pour leurs effets<sup>619</sup>.

Les tâches de secrétaire, patron, gardien de l'eau et artilleur touchaient deux cents pesos et avaient les mêmes avantages.

Les marins, de même que le chirurgien, recevaient cent cinquante pesos, plus une ration et *una caja marinera*, une caisse de marin, les mousses espagnols cent pesos, et les simples mousses soixante pesos, les deux ayant droit aux mêmes avantages que les marins. L'aumônier recevait cinquante pesos plus une ration et le droit à une caisse de marin.

Comme à bord de tous les bateaux, tout membre d'équipage, y compris les pages, avait une fonction importante dont il ne pouvait s'échapper, nécessaire pour tous, ce qui évitait l'isolement de la *gente de Mar y Guerra*. Les diverses concessions attractives que tous recevaient adoucissaient la sérieuse difficulté du travail et diminuait le risque de désertion.

### 1.2.2. Le commandement et le contrôle du bateau.

Même si le galion de Manille était la propriété du Roi, de qui il tenait la mission royale d'apporter le *situado* et le *socorro* aux Philippines, et même si les équipages étaient payés par la *Real Hacienda*, tout le personnel de ces navires, du *General*<sup>620</sup> aux mousses, avait la possibilité de participer au commerce avec l'approbation tacite des fonctionnaires de Manille et de la Nouvelle Espagne, et ce bien que les lois l'interdisent. La mission stratégique et politique donnée par le Roi se transformait ainsi en une grande facilité pour l'enrichissement des particuliers.

Le favoritisme et le népotisme dans les nominations de commandement des galions furent une prérogative importante et lucrative du gouverneur et, de façon occasionnelle, du Vice-Roi. Les charges à Manille se vendaient aux parents, aux amis ou aux plus offrants<sup>621</sup>. En 1697, une *Cédula Real* ordonna que les marins soient nommés selon leur compétence technique, mais souvent il n'y avait pas de personnel expérimenté en raison de l'éloignement des Îles, des difficultés de voyage, et surtout de la tentation qu'un seul voyage suffisait pour enrichir tout le monde, depuis le contremaître jusqu'au *General de la Carrera*.

L'*Almirante y General*, comme on appelait à bord du galion de Manille le personnage le plus important du navire, devait faire preuve de nombreuses qualités humaines comme le courage

---

<sup>619</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1654/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>620</sup> Depuis le XV<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le grade de *General* de la Marine espagnole était concédé au commandant en chef de la Carrera même s'il naviguait seul.

<sup>621</sup> William Schurtz, *op. cit.*, p. 200.

et la sagacité au combat, la discrétion et l'honnêteté dans l'organisation et la direction du galion; il devait surtout être pieux et affable pour commander aux marins les plus jeunes comme les mousses et les pages, et enfin rigoureux dans les moments difficiles<sup>622</sup>. Le *General* avait la responsabilité principale de la mission de transport, unique à l'année, sans avoir à s'intéresser au nombre de bâtiments qui faisaient le transit, ni à la conduite effective de ces navires, manière assez moderne dans le commandement et l'organisation.

Dans le château du galion, les chambres principales étaient données au *General* et au capitaine. La première chambre logeait le *General*, et la seconde le capitaine, en accord avec la coutume des marins qui mettent les numéros impairs à tribord, à droite, et les numéros pairs à bâbord<sup>623</sup>.

Pour obtenir la fonction, la plus convoitée de celles que le gouverneur attribuait aux Philippines, on payait entre six cents et dix mille pesos<sup>624</sup>. Le poste de *General* met en évidence les raisons qui justifiaient certaines *des Leyes de la Navegación y Comercio de Filipinas de la Recopilación de Indias* en vigueur au XVII<sup>e</sup> siècle: en arrière-plan, il y avait une série d'intérêts réels qui touchaient jusqu'au vice-roi à la Nouvelle Espagne, au gouverneur et à ses subordonnés aux Philippines.

En 1610, le marquis de Montesclaros, alors vice-roi du Pérou, donna son avis au Roi quand le *Consulado* et la *Universidad de Mercaderes* de Séville demandèrent que le commerce avec les Philippines se fasse directement avec l'Espagne. Dans cette lettre de *gobierno*, il mentionnait que, pour la fonction de *General* du galion, les Vice-Rois choisissaient des personnes *muy a propósito, y las elijarán siempre pues le fían su honra, y al General no le está bien traer sus navíos sobrecargados, pues no es interesado en los fletes*.

Effectivement, il y eut des cas litigieux, comme celui du *General* Antonio Nieto que présenta l'évêque de Troya frère Ginés Barrientos en 1683: on interdit au *General* d'être présent au moment du chargement du galion pour pouvoir embarquer les marchandises que le Gouverneur des Philippines envoyait à la Nouvelle Espagne; le plus grave problème fut que la *capitana* tomba en *arribada* pour être partie surchargée<sup>625</sup>.

---

<sup>622</sup> AGI. Filipinas, 68, 1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Instrucciones de Gabriel de Curucelaegui para el almirante y general del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Guía Lucas Mateo de Urquiza.

<sup>623</sup> *Ordenanzas de Marina, para los navíos del Rey, de las islas Pilipinas que en guerra, y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España, u otro destino del real Servicio*. Tomo Primero, Libro cuatro. Artículos Primero y Segundo. 1757.

<sup>624</sup> FERNÁNDEZ, Miguel Ángel. *La Nao de China*, Monterrey, Grupo Vitro, 1998, p. 51.

<sup>625</sup> AGI. Filipinas, 75, N.11. 03-06-1683/Carta de Ginés Barrientos sobre carga de las naos.

Mais habituellement, la règle était autre, car le *General*, en plus de la nomination de ses subordonnés, était chargé de surveiller le chargement complet du navire, et était responsable de ce qui passait en contrebande<sup>626</sup>. Pour ces raisons, ce poste recevait de cent à cent cinquante mille pesos de la part des passagers et des commerçants de Manille, de Nouvelle Espagne et du Pérou, qui embarquaient ou mettaient des marchandises à bord du galion de Manille. Ce poste fut tellement important que le fils même du Gouverneur des Philippines, don Felipe Montemayor y Prado, fut le *General* du galion à bord duquel voyagea Pedro Cubero Sebastián.

Fréquemment, un *General* du XVII<sup>ème</sup> siècle ne faisait qu'un ou deux voyages. Dans son *Diario de Sucesos Notables*, Antonio de Robles mentionnait qu'en 1666, Francisco Esteivar était arrivé comme *General de la nao de China* et qu'il était resté à la Nouvelle Espagne; au retour du galion, don José de Zamora avait pris le poste. En 1667, il expliquait que lors du voyage retour du galion San José, le *General* était le capitaine Pedro Rodriguez, parce que le *General* Antonio Perez, qui l'avait amené et avait fait un autre voyage en 1665, était resté à la Nouvelle Espagne<sup>627</sup>. Ces cas montrent que seul le Vice-Roi avait pu autoriser ces mouvements et nominations, même si la Loi 43. Livre 8. Titre 45 de la *Navegacion y Comercio de Filipinas de la Recopilacion de Indias* de 1635 interdisait au Vice-Roi de modifier les nominations du *General* et d'officiers du galion et les successions prévues depuis Manille, même en cas de mort ou d'absence.

Ainsi, en ce qui concerne la fonction de haute responsabilité de *General*, on observe les mêmes luttes d'influence pour en obtenir la charge; tout se passait comme à terre, pour les postes de *Castellano*, d'Officiers Royaux ou du curé *beneficiado*. En théorie les charges devaient être occupées par des personnes ayant la confiance du Roi ou de son représentant, mais en même temps, on devait satisfaire les intérêts réels, si différents et beaucoup plus personnels. En mer comme à terre, il y avait une superposition de devoirs et d'intérêts, d'un côté le service pour le Roi et de l'autre les profits individuels très lucratifs.

Le deuxième personnage du galion de Manille était le *capitán y maestre*: comme *capitán*, il était chargé de la direction, de la discipline, et de la sauvegarde du galion, et on lui demandait de faire preuve de connaissances maritimes, comme être capable de prendre la hauteur des

---

<sup>626</sup> Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 103. Dans: La Nao de la China.

<sup>627</sup> ROBLES, Antonio de. *Diario de Sucesos Notables*, Tomo I, México, Editorial Porrúa, 1946, p. 15. (Colección de Escritores Mexicanos, n° 30).



astres. Comme *maestre*, il était responsable de l'administration des biens transportés, des échanges commerciaux et du respect de la réglementation Royale. Il agissait comme *maestre* quand il recevait l'argent du *situado*, ainsi que les différentes Bulles envoyées à Manille. Ainsi, la gestion d'autant d'argent et de valeurs faisait peser sur lui une énorme responsabilité: Pedro de Castañeta, le *capitán y maestre* du galion San Andrés, reçut de la part des Officiers Royaux d'Acapulco deux cent quarante-sept barres d'argent estampillées, de différents titres, petites et grandes, en *barretones y lenguados*<sup>628</sup>.



Fig. 59: Lingot d'argent. Collection du Musée de las Américas. Madrid.

En 1615, *capitán y maestre* de la *capitana* Santiago, Juan Ruiz reçut dix paquets de Bulles de la Sainte Croisade de premier prêche, ainsi que cent quatre-vingt-dix-sept mille deux cent quarante-deux pesos et cinq *tomines* d'or courant, tout à emporter aux Philippines. Pour être attentif à la réalisation de ces tâches, il se détourna des problèmes internes du bateau *como la correcta colocación de los víveres, de la munición, de la carga, o la limpieza, y aun la carena del barco*<sup>629</sup>. Entre l'une et l'autre responsabilité, il apparaît évident que le *capitán y maestre* reléguait ses occupations maritimes pour se dédier à la surveillance du *situado* et des Bulles.

Ce poste pouvait être assigné seulement par le Gouverneur des Philippines avec le risque de jugement de *residencia* si la personne choisie n'était pas honnête ou compétente<sup>630</sup>. Néanmoins, les vice-rois de la Nouvelle Espagne continuèrent à les nommer ou se donnèrent la liberté des désignations et des promotions: en 1672, le vice-roi marquis de Mancera, en raison des mérites et services de Juan Fernández de Nebril, le nomma comme *capitan y maestre* de la *capitana*, quand le capitaine précédent don Juan de Ochoa fut promu au poste

<sup>628</sup> AGI. Contaduría, 902, desde 4-XII-1609 hasta fin octubre-1610/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>629</sup> AGI. Contaduría, 903, desde el 7 de enero de 1615 hasta el 31 de diciembre de 1616/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>630</sup> Pour occuper ce poste, on exigeait une caution qui pouvait être payée dans les *Cajas Reales* de la Nouvelle Espagne ou des Philippines.

de *General y Almirante*<sup>631</sup>, bien que l'ordre de 1663 établisse qu'en cas de perte par décès, ou pour toute autre raison, l'attribution des grades des officiers dût être automatique.

### 1.2.3. La conduite du navire.

Le pilote occupait la troisième place de la hiérarchie fonctionnelle d'un galion. Outre les connaissances que nous avons déjà mentionnées, il devait s'entendre avec le capitaine, surtout en cas de difficultés maritimes comme le mauvais temps ou la navigation dans des passages dangereux, où il est impératif de se faire mutuellement confiance. Pour Francisco de Ruesta, chef pilote de la *Carrera de las Indias*, un bon pilote était celui qui savait s'occuper du navire *del puerto de adonde sale al que va*<sup>632</sup>.

Cette charge avait un grand prestige dans la *Carrera*, mais s'il était déjà difficile de trouver des pilotes éprouvés pour la flotte des Indes<sup>633</sup>, le problème était encore plus délicat pour le galion de Manille: peu nombreux, ils n'avaient pas d'expérience ou étaient mal préparés, même si le vice-roi Montesclaros assurait que les pilotes étaient examinés comme il convenait et que *pocas veces he visto alistarse en ninguna parte hombres que no lo sean o deseen*. La situation était autre, à cause du manque d'expérience qui fit perdre les galions en 1620<sup>634</sup> et en 1624<sup>635</sup>, ou parce qu'ils étaient impliqués dans le commerce et qu'ils abandonnaient le bateau une fois fortune faite. Ces raisons poussèrent à employer des étrangers comme le pilote portugais Antúnez qui amena sans encombre le *patache* par lequel voyagea Fernández de Navarrete; et même si l'interdiction d'emploi d'étrangers à bord du galion fut stipulée en 1696, le manque de pilotes obligea à continuer à en employer<sup>636</sup>.

Durant la plus grande partie du XVII<sup>e</sup> siècle, le pilote du galion de Manille voyagea avec ce que les comptes de la *Caja Real* d'Acapulco appelaient son accompagnateur; celui-ci devait le remplacer dans la conduite du navire en cas de décès du pilote. On voit ainsi que la mort fut aussi une autre cause de leur rareté: en 1624, les Officiers Royaux prévenaient la *Real Audiencia* qu'en raison du décès du chef pilote, Francisco Rosales était nommé comme son successeur mais ils ajoutaient aussi : *hacen falta pilotos*<sup>637</sup>. Et presque à la fin du siècle, lors du voyage de Gemelli Careri, le chef pilote Pedro Fernández était portugais et voyageait

---

<sup>631</sup> AGN. Indiferente Virreinal. Media anata. Expediente 16. Año 1672. Caja 6479. Folio 2.

<sup>632</sup> Salvador Albert Bernabéu, *op. cit.*, p.340. Dans: Cualidades de los pilotos de Indias.

<sup>633</sup> Salvador Albert Bernabéu, *op. cit.*, p.339. Dans: Cualidades de los pilotos de Indias.

<sup>634</sup> Nuestra Señora de Guía.

<sup>635</sup> Le San Joseph se perdit en vue de la baie de Manille.

<sup>636</sup> RUEDA SMITHERS, Salvador, «La Nao de China Riqueza a contracorriente», *Arqueología Mexicana*, Sept.-Oct. 1998, vol. VI, n° 33, p. 59.

<sup>637</sup> AGI. Contaduría, 904 desde febrero hasta fin de diciembre de 1624/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

avec deux pilotes assistants ; bien que l'un d'entre eux soit robuste, il fut difficilement convaincu de se confesser, et mourut en une nuit<sup>638</sup>.

Un problème habituel que les pilotes de ce siècle rencontraient était la perte de la vue d'un œil, en raison de l'utilisation du quadrant qui manquait de filtres de protection contre le soleil: en réalisant leurs mesures pour trouver la latitude, les pilotes exposaient leur yeux de manière directe à la lumière ultraviolette, ce qui leur brûlait la rétine et les laissait borgnes<sup>639</sup>. En 1608, le Procureur Général des Philippines Hernando de los Ríos Coronel avait proposé un instrument qui aiderait à *tomar el altura a medio día*<sup>640</sup>, mais celui-ci n'était malheureusement pas à la hauteur de ceux qui furent utilisés au XVIIIème siècle.

Pour exécuter ses mesures qui demandaient beaucoup de précision, le pilote travaillait sur le château, endroit de plus grande stabilité du navire et où la conduite était effective; on y trouvait la barre<sup>641</sup>, raison pour laquelle on attribuait au chef pilote la cabine de tribord, -à droite-, et à son aide la seconde cabine de bâbord. Régulièrement, les pilotes louaient ou logeaient les voyageurs dans leurs cabines, comme le fit le capitaine et marchand Vasco Fernández qui paya à l'arrivée à Acapulco quatre cents pesos au chef pilote Joan de Morgana pour la location de la moitié de sa cabine<sup>642</sup>.

Le poste de secrétaire de bateau était un emploi temporaire, qui n'était exercé que durant le voyage aller ou retour. Un membre d'équipage honnête, qui sache lire, écrire et compter, pouvait occuper cette charge considérée comme de troisième classe par rapport aux autres secrétaires publics. Durant le trajet, et seulement en cas de décès, on pouvait le remplacer en lui nommant un successeur après l'accord des passagers<sup>643</sup>. Ses fonctions commençaient dès l'embarquement de *la gente de Mar y Guerra*: au moment de la revue, il vérifiait les listes et en cas de modifications, il en rendait compte au Vice-Roi *para evitar el gran daño y perjuicio del Real Haber*<sup>644</sup>. Durant la traversée, il recueillait les testaments des moribonds, enregistrait les pertes, faisait les inventaires et rédigeait les écritures de tous les passagers et de l'équipage. Ce pouvait être un marin très utile: le *patache* à bord duquel voyagea frère

---

<sup>638</sup> Giovanni Francesco Gemelli Careri, *op. cit.*, p.163. Dans: A voyage to the Philippines.

<sup>639</sup> Information de la Dr. Sánchez-Navarro.

<sup>640</sup> AGI. Filipinas. 36, N. 22.

<sup>641</sup> Les chefs pilotes étaient responsables de deux équipements considérés comme principaux, la barre et la trinquette, probablement parce que cet appareil et cette voile particulière d'avant servent à contrôler la route du navire et à le diriger de façon précise. Dans: Diego Garcia de Palacio, *op. cit.*, p. 156.

<sup>642</sup> AGN. Indiferente Virreinal. Filipinas. Caja 5247. Expediente 064. 1601.

<sup>643</sup> HEREDIA HERRERA, Antonia. «Los escribanos de naos», *Separata de, Jornadas de Andalucía y América*, 1991, Actas 9º, p. 299.

<sup>644</sup> AGI. Filipinas, 68, 1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Recomendación de Juan Grau Monfalcón.

Domingo Fernández de Navarrete fut sauvé de l'échouage dans les canaux entre les îles de l'Archipel grâce au secrétaire qui se rendit compte de la présence des hauts fonds.

Le poste de contremaître était de grande utilité pour surveiller que les ordres du capitaine en matière de police et de discipline, de gardes, de propreté, de lumières, de feux du four, et une foultitude d'actions de l'équipage tant à la mer qu'au port, soient respectés et exécutés correctement. Il était aussi chargé des manœuvres de réception, d'enregistrement et d'embarquement à bord du chargement du galion, sans en être le véritable responsable, mais il était un acteur principal pour les décisions de répartition du personnel à leurs différentes tâches. Il devait payer une caution pour l'obtention de ce poste, et savoir lire et écrire.

Comme les officiers du galion, le contremaître était aussi impliqué dans le commerce. Hernando de los Ríos Coronel se plaignait dans sa demande au Roi parce qu'on embarquait plus de marchandises que cela n'était autorisé par la *permission*, les distribuant entre les *pañoles* et les cabines, remplissant les soutes à provisions, et surchargeant les navires<sup>645</sup>. Les officiers, comme l'équipage du galion, étaient autorisés à emmener leurs domestiques, du moment qu'ils aient été enregistrés et que les droits aient été payés, que ce soit pour qu'ils reviennent avec eux à Manille ou qu'ils soient vendus à Acapulco. Mais ils devaient payer les impôts associés: dans le cas du contremaître du galion Santa Ana, son esclave Juanico fut confisqué et liquidé à la vente aux enchères parce qu'il était hors registre<sup>646</sup>.

Nous voyons donc que presque l'ensemble des responsables du galion de Manille du XVII<sup>e</sup> siècle tenait deux occupations simultanément : une directement liée au navire, pour la navigation ou la direction de l'équipage, et l'autre en liaison avec le commerce. Ce double intérêt pouvait avoir des conséquences fatales si, après avoir surchargé le galion, ils avaient la mauvaise chance de rencontrer une tempête dans les canaux étroits des îles: dans le meilleur des cas, les paquets étaient jetés à la mer pour alléger le navire, dans le pire, le galion s'échouait, tombant en *arribada*, ce qui entraînait de graves préjudices pour les Philippines.

Néanmoins, le manque de personnel capable lassait-il de punir les responsables d'infractions?

Les récits montrent que le mélange de tâches officielles pour le service du Roi et d'arrangements, peut-être pas tant contre la loi mais bien près de la limite légale, était autorisé grâce à des sortes de collusions entre les hauts responsables comme le Vice-Roi, le

---

<sup>645</sup> AGI. Filipinas, 27, R, 4, N.108.

<sup>646</sup> AGI. Contaduría, 902, desde 05-08-1607 hasta fin de 09-1607/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

Gouverneur, ou le *Castellano*, et des gens de niveau subalterne qui profitant de ces alternatives, amélioreraient le salaire infime qu'ils recevaient de la Couronne.

L'histoire suivante nous le montre: dans sa *Relación de las Islas Filipinas*, l'amiral don Jerónimo de Bañuelos y Carrillo révélait qu'en 1637 il avait été obligé par don Pedro de Quiroga à appareiller d'Acapulco au plus tard le premier avril, au risque de perdre le navire s'il partait après, malgré le mauvais état dans lequel se trouvait le galion San Juan Bautista qui avait perdu son mât durant le voyage vers Acapulco. Une fois en haute mer, Bañuelos y Carrillo demanda au contremaître de lui présenter l'existant des voiles et des cordages; voyant qu'ils ne disposaient pas de voiles de rechange, et qu'ils avaient seulement un câble neuf et un vieux qui servait à attacher les canons pour que ceux-ci ne bougent pas, le contremaître lui présenta l'inventaire rédigé lors du départ de Manille. Il découvrit que le galion avait été équipé de trois voiles de rechange, de cinq câbles et de nombreux gréements. Mais à cause du mauvais temps, la mer avait emporté les voiles et à la sortie de San Bernardino, ils avaient perdu les câbles. Le contremaître, sans que don Jerónimo le demande, lui confessa qu'il avait employé l'argent destiné à acheter des marchandises pour payer la dette de trois mille écus qu'il avait contractée pour sa charge de contremaître, et que de toutes façons il n'avait pas trouvé son compte dans la marchandise. Bañuelos y Carrillo voulut le punir, mais le contremaître obtint la protection du *General* qui interdit de le sanctionner avant d'arriver à Manille. Finalement et contre la volonté de don Jerónimo Bañuelos y Carrillo, la ville de Manille disculpa le contremaître parce qu'il avait payé sa charge<sup>647</sup>. Il est probable que cette décision a été prise en raison de la rareté de *gente de mar*, même si on interdisait aux *cabos*, amiraux et officiers, qu'ils puissent *tratar, contratar, ocupar, ni cargar*, sous peine d'interdiction à vie de travailler à bord du galion<sup>648</sup>.

#### 1.2.4. L'équipage.

Le second du contremaître était le *guardián*, le patron, chef des mousses et des pages, chargé de l'embarcation par laquelle on exécutait les manœuvres de chargement et de déchargement du galion, comme de la propreté, du maintien des réserves de bois et d'eau du navire, et de la vérification que de nuit le four soit éteint et les lanternes et bougies allumées.

---

<sup>647</sup> BAÑUELOS Y CARRILLO, Hieronimo. *Relation des Isles Philippines. A translation of Estado de las Islas Filipinas y sus conveniencias*. In, THEVERNOT, Melchisedec. *Relation de divers voyages curieux qui n'ont pas esté publiées...données au public par les soins de feu Melchisedec Thevernot*. T I, Chez Tomas Moette, Paris, 1696, p.1-7.

<sup>648</sup> Ley 48. Libro 9. Titulo 45. De la navegación, y comercio de Filipinas de la Recopilación de Indias.

Équipement utile et nécessaire à bord du galion, le four était extrêmement dangereux. Selon la Loi, il devait se trouver en dessous du château avant; par temps de forts vents, on devait tenir des seaux d'eau parés à proximité. Le repas de l'équipage pouvait seulement être cuisiné en chaudrons, et le four devait être éteint avant la tombée de la nuit<sup>649</sup>. Les seules lumières qui pouvaient rester allumées toute la nuit éclairaient le pont, et à l'intérieur celles de *Santa Barbara*<sup>650</sup>. L'énorme consommation de chandelles, leur coût et leur provenance, sont mentionnés dans les comptes des Officiers Royaux: en 1611, pour les galions Santa Ana et San Juan Bautista, on acheta trois cent soixante-sept paquets de bougies à un peso le paquet. Si au début elles provenaient d'Espagne, vers 1627 elles venaient de Chilapa, et on produisait en 1659 ces bougies dans les services annexes de l'arsenal d'Acapulco. La continuité de sa fabrication montre son importance à bord.

Le *despensero* se préoccupait du bien-être des personnes: on lui demandait d'être sage, résistant, et taiseux, mesuré pour la nourriture et la boisson, car il assurait la subsistance du personnel; il devait alimenter tout le monde pendant le voyage, alternant le poisson et la viande selon les jours de jeûne, les légumes, le vin, et le biscuit. Selon William Schurtz, les passagers durant le voyage *se veían obligados a dar una propina al despensero para asegurarse la comida*<sup>651</sup>.

Par ailleurs, le *despensero* était chargé des pages qui dressaient la table, balayaient la *tolda*. Le soir, ils s'assuraient que ceux-ci récitent leur catéchisme à voix haute et audible et qu'après le catéchisme ils sonnent la cloche pour appeler à la prière.

Le charpentier et le calfateur avaient en commun la technicité de leurs fonctions. On leur demandait d'être bons marins et d'embarquer avec leurs propres outils de maintenance et de réparation. Pendant la navigation, le calfateur devait être attentif à réparer les avaries en cas d'apparition d'eau, et à surveiller la pompe.

Le plongeur devait être habile nageur, pour reconnaître sous l'eau les avaries dont avait souffert le galion après un incident. Tous les officiers du galion étaient impliqués dans le commerce et le plongeur ne faisait pas exception: en 1684, le plongeur du galion San Telmo, Esteban de la Cruz, s'entendit avec Bartolomé Ezquiroz, *encomendero* d'Acapulco et représentant d'Andrés Díaz de Orozco, *vecino* de la ville de Mexico, pour emporter à Manille

---

<sup>649</sup> Ley 19. Libro 9. Título 45. De la navegación, y comercio de Filipinas de la Recopilación de Indias.

<sup>650</sup> Ordenanzas de Marina. Libro sexto, Policía y Disciplina, *op. cit.*, p. 34.

<sup>651</sup> William Schurtz, *op. cit.*, p. 240.

mille pesos d'or commun *en moneda doble mexicana* et les remettre à Cavite à don Juan de Neues<sup>652</sup>.

La santé et le soutien de la personne étaient du ressort du chirurgien-barbier. Il rasait les barbes et les cheveux, et par ailleurs il soignait les blessures, faisait les saignées, posait les ventouses, amputait. Au XVII<sup>ème</sup> siècle, le chirurgien ou barbier était considéré comme subalterne au médecin parce qu'il ne détenait pas de grade académique<sup>653</sup>. Son art était plus manuel, ses instruments étaient semblables à ceux qu'utilisaient les barbiers, mais à la Nouvelle Espagne ils furent les premiers à utiliser les traditions indigènes pour soigner, techniques qui furent par la suite mises en pratique sur le galion. Il est intéressant de savoir que les mêmes médicaments et traitements étaient utilisés à l'hôpital des *hipólitos* d'Acapulco comme à bord. Le chirurgien-barbier ou chirurgien était logé dans *Santa Barbara* en *catre firme* à bâbord; il prenait ses repas à la table du capitaine. On observe dans les comptes des Officiers Royaux que de 1623 à 1632 le chirurgien-barbier ou simple chirurgien ne recommença jamais le voyage.

#### 1.2.5. La défense du galion.

La richesse transportée par le galion tant à l'aller qu'au retour d'Acapulco exigeait qu'il soit protégé. Nous pourrions dire que le galion de Manille, propriété du Roi, était à la fois un navire militaire avec tout ce qui était nécessaire à sa défense -canons, arquebuses, mousquets, artillerie de mer, soldats-, et un bateau de charge grâce à l'autorisation octroyée à la ville de Manille pour qu'elle profite de ce voyage et puisse avoir des ressources de l'activité commerciale autorisée.

De Manille, le galion arrivait armé et emportait ses effectifs de guerre, mais au retour d'Acapulco, c'était réellement un bateau de guerre dans lequel embarquaient les troupes d'infanterie qui partaient pour la défense des Philippines, les remplaçants de *la gente de guerra* du galion, les munitions. Durant la traversée, comme pour tout navire militaire, on y exécutait des exercices d'entraînement qui préparaient les nouveaux artilleurs à la lutte en mer. Ce personnel était sous la responsabilité du *condestable*, qui avait aussi sous sa surveillance l'artillerie et les armes, la poudre, les munitions et supervisait les exercices.

---

<sup>652</sup> AGN. Indiferente Virreinal. Filipinas. C. 3350. Ex. 28. 1684

<sup>653</sup> RODRÍGUEZ SALA, María Luisa. *Los cirujanos del mar en la Nueva España, (1572-1820, ¿Miembros de un estamento profesional o una comunidad científica?* México, Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma, 2004, p. 23.

Il devait savoir utiliser tout ce qui était en relation avec les armes de guerre de son temps, les canons, les mousquets, les arquebuses, mais aussi fabriquer des grenades, des bombes de feu, etc. A son embarquement, il devait vérifier la soute à poudres et munitions dont les murs devaient être correctement tapissés pour éviter l'humidité et la propagation d'incendie qui aurait été allumé dans la cale ou à la cambuse. Il devait surveiller que les canons soient bien fixés, que leurs boulets soient correctement placés à leurs côtés, et veiller à ce que tout le matériel nécessaire aux canons soit correctement rangé sous le château et dans Santa Barbara. On lui demandait de rendre compte de l'utilisation des boulets pour les salves, pour les saluts au canon, ou pour le combat, ainsi que de la destruction, perte ou mauvais état de tout ce qui touchait au matériel d'artillerie.

Les artilleurs posèrent problème durant le XVII<sup>ème</sup> siècle. Les *Leyes de la Navegación y Comercio de las Islas Filipinas* demandaient que les navires viennent bien armés et que pour chaque pièce on puisse compter un artilleur. Quand Carrera Stampa indiquait que *cuarenta artilleros de mar* embarquaient à bord du galion, il donnait une indication du XVIII<sup>ème</sup> siècle. En effet, en 1600, Pedro Texeira expliquait que même avant de partir de Manille, il s'était rendu compte du danger d'avoir à rencontrer des pirates à l'arrivée sur les côtes de Nouvelle Espagne, et disait que pour protéger le galion et son chargement qui était évalué à *cerca de cuatrocientos mil ducados, no había más de siete u ocho espadas y un arcabuz mal en orden*<sup>654</sup>. Dans les comptes de paiement des Officiers Royaux d'Acapulco, on compte sur l'*almiranta* San Jacinto six artilleurs et un *condestable*, et sur la *capitana* San Ignacio cinq artilleurs et leur *condestable*<sup>655</sup>. En 1644, Diego Fajardo écrivait au comte de Salvatierra que...*la falta de artilleros y gente de mar que se padece es grande*<sup>656</sup>. En 1699, le Nuestra Señora del Rosario partit avec dix-neuf artilleurs au total<sup>657</sup>.

L'artilleur de mer, ou *lombardero* comme l'appelle Diego Garcia de Palacio, probablement à cause du type de canons que l'on embarquait sur les galions de la flotte, habile, pouvait avoir sous sa responsabilité la conduite de deux canons à bord du galion de Manille.

Les manœuvres de combat répétées par des exercices en haute mer consistaient à utiliser le canon, et à rappeler aux postes de combat. Pour cela, il fallait débarrasser les ponts et les batteries, mettre en place les munitions et se préparer à l'offensive, *empallear* le bâtiment en fabriquant un bastingage avec les vêtements et la literie de l'équipage, ou des *salchichones*, -des saucissons dans le langage maritime du moment-, faits de vieux bouts de corde, pour se

<sup>654</sup> Manuel Romero de Terreros, *op. cit.*, p. 40.

<sup>655</sup> AGI. Contaduría, 904, 1627/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>656</sup> AGI. Filipinas, 9, R, 1, N.1.

<sup>657</sup> AGI. Escribanía, 186C/1699/Pleitos Audiencia de México.



mettre à couvert des balles de l'ennemi. Dans le cas où il y aurait le feu, on répartissait des seaux d'eau par tronçons. Tous ces entraînements devaient être menés rapidement et en ordre; dans ce but, la discipline faisait partie de la formation des compagnies d'infanterie embarquées pour les Philippines.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, la guerre sur mer se livrait face à face; on enseignait et s'entraînait à plusieurs manœuvres durant les exercices. Les compagnies d'infanterie, ainsi que la *gente de mar*, devaient connaître le maniement des armes. Pour le tir, les deux personnes nécessaires se plaçaient de profil de chaque côté de la pièce, et l'artilleur donnait au sifflet ses ordres qui devaient être exécutés avec rapidité. Le premier temps était la vérification de la présence de tous les matériels nécessaires pour le tir, et la préparation de la bouche du canon en enlevant la tôle qui empêchait que l'eau ne rentre. On grevait le canon de palanquins pour qu'il puisse reculer, on le chargeait et le pointait: pour cela, on recommandait de pointer là où c'était utile sans que *ningún cañonazo se tire en duda si acertara o no*<sup>658</sup>, comme expliquait Diego Garcia de Palacio. On utilisait différents types de boulets en fonction de l'effet recherché: pour abattre les mâts, ou le gréement et les voiles, on utilisait des boulets à chaîne; pour couler le navire ennemi, en tirant à courte distance sous la ligne de flottaison, on utilisait des boulets simples; si on cherchait à blesser des gens sur le pont ou sur la *tolda*, on utilisait des boulets chauffés au four pour mettre le feu, ou des têtes de clous et des goujons, un autre type de clou court. Une fois que les bateaux s'étaient abordés, on sautait avec ses armes sur l'autre navire, pour se battre au corps à corps.

#### 1.2.6. Les marins et l'exécution des ordres.

Les équipages étaient composés de marins, les plus expérimentés, de mousses en période de formation, et de pages qui s'engageaient pour apprendre le métier de la mer.

Ils pouvaient s'engager volontairement, mais très souvent, et en raison de la sempiternelle carence, on enrôlait de force les vagabonds ou les gens désœuvrés. L'équipage était constitué d'Espagnols, de Novohispanos -la *Caja Real* d'Acapulco décrit qu'ils pouvaient être envoyés de Vera Cruz, de la ville de Mexico, d'autres villes de la Nouvelle Espagne, et d'Acapulco même où on pouvait recruter- et d'indiens *chinos* qui formaient principalement le groupe des mousses, en provenance de *Paranaque, Longalo, Tondo, Cagayán y Cavite, de regiones del sur y este de Asia, incluyendo el Japón, China, India, Ceylán, Malaca y las Molucas*<sup>659</sup>. Tant les marins que les mousses *chinos* étaient considérés comme manquant

---

<sup>658</sup> Diego García de Palacio, *op. cit.*, p. 117. Capitulo XXIX, El Condestable y Lombarderos.

<sup>659</sup> Deborah Oropeza, *op. cit.*, p. 61.

d'expérience et indécis. Ils étaient payés moins que les autres marins et mousles. Hernando de los Ríos Coronel rendait compte que *el marino filipino recibía el mismo trato de los perros*<sup>660</sup>; ce commentaire féroce du Procureur des Îles, ajouté aux autres raisons déjà citées, explique bien l'importance des désertions à leur arrivée à Acapulco des indiens *chinos*<sup>661</sup>, mais aussi d'officiers, artilleurs, marins et mousles espagnols ou novohispanos. Ces bouleversements avaient de graves conséquences pour le galion de Manille: ils suscitaient d'un côté des réclamations constantes de la part des fonctionnaires de Manille relatives à leur traitement correct et aux prérogatives qui leur permettaient de faire du commerce avec leurs caisses; et d'un autre côté, à l'arrivée du galion à Acapulco, on leur interdisait de sortir du périmètre du port, et les inspections redoublaient, au débarquement, à l'embarquement et avant d'appareiller.

Le nombre de *gente de Mar y Guerra* à bord des galions n'était pas fixe pour tous les bateaux. Dans les deux galions qui en 1627 firent le voyage de retour à Manille dont nous avons déjà parlé, le San Ignacio emportait cent soixante hommes d'équipage, marins, mousles et pages, et le San Jacinto cent quatorze.

L'équipage embarquait et s'installait avec ses caisses sur le pont, sous le château. Pour dormir, ils cherchaient de la place libre entre les caisses et le gréement, entassés sur les ponts. Cette population rude, marquée par les cicatrices, avait de vingt à trente-trois ans, alors que les pages pouvaient être adolescents.

Le galion de Manille étant un bateau du Roi, on pourrait penser que l'équipage était en uniforme, mais à la différence du XVIII<sup>e</sup> siècle, on sait seulement que les indiens *chinos* devaient être protégés contre le froid.

Les marins expérimentés, ou *de profesión* comme les appellent les Officiers Royaux en 1623<sup>662</sup>, manœuvraient la voilure et les apparaux, tenaient la barre, remontaient l'ancre, pouvaient relever les hauteurs et travaillaient sur le gréement et la voilure. Les mousles aidaient les marins dans leurs manœuvres, montaient dans les mâts pour arranger les voiles, écopiaient l'eau à l'aide de la pompe, et entretenaient l'embarcation. La navigation ne les concernait pas. Étant les plus jeunes, les pages se voyaient gratifiés d'une attention particulière de la part du capitaine. Ils étaient embarqués pour faciliter la vie de tous les autres, en mettant la table, retournant la montre, enfin en exécutant toutes les petites tâches

---

<sup>660</sup> Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, p. 127. Dans: La Nao de China.

<sup>661</sup> *Ibid.* En 1618, s'enfuirent soixante-quatre des soixante-dix-sept mousles *chinos* du Espíritu Santo.

<sup>662</sup> AGI. Contaduría.904. 1623/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

qui n'étaient pas liées directement à la mission et dont ils déchargeaient les responsables spécialisés.

Pendant que le galion naviguait, la propreté était faite durant les journées tranquilles: on mettait aux postes de combat *-zafarrancho*<sup>663</sup>-, on lavait le pont à l'eau et au vinaigre et on faisait la lessive. Gemelli Careri relate que les marins faisaient fi de toute pudeur en sortant nus quand il pleuvait pour capter l'eau.

### 1.2.7. La religion à bord du galion.

A partir de la seconde moitié du XVIIème siècle, l'aumônier est enregistré dans les comptes des Officiers Royaux, avec un salaire de cinquante pesos<sup>664</sup>. L'envoi de religieux par chaque galion pour les Philippines et le retour à la Nouvelle Espagne pour continuer le voyage vers l'Espagne pourrait avoir été le motif pour que l'on n'enregistre pas de poste officiel d'aumônier: nous en avons les exemples avec Pedro Cubero Sebastián lors de son voyage à Acapulco et frère Domingo Fernández de Navarrete à Manille, les deux personnages prêtant leurs services durant leurs voyages respectifs.

Lors de ces trajets difficiles à la merci des tempêtes, l'aide spirituelle qu'offrait un prêtre devait être un grand soulagement. Même pour les marins les plus expérimentés, on voyageait en pleine incertitude, on taisait sa peur face à la tempête pour ne pas effrayer les autres, mais le prêtre servait à écouter, comme le fit frère Pedro Cubero Sebastián quand, après s'être confessé, le chef pilote, défait, lui dit: *señor padre muchos mares he navegado, pero en mi vida he visto tal temporal*<sup>665</sup>.

Comme à Acapulco, la religion imprégnait la vie quotidienne du galion de Manille. Même si la manière d'officier et de célébrer était différente en raison des conditions particulières, on peut dire que toute la vie religieuse et ses tâches annexe, -comme de se préoccuper des malades, des moribonds et des morts-, était organisée à bord. La messe était célébrée les dimanches et jours festifs.

La date de départ du galion pouvait coïncider avec la Semaine Sainte. Lors de son voyage à Manille, frère Domingo Fernández de Navarrete célébra la messe de la Résurrection, mais comme le *patache* était si petit, il nous explique que *...no hubo comodidad ni capacidad para*

---

<sup>663</sup> *Zafarrancho*: Selon les indications du Vice-Amiral Sáinz-Rozas, de la Marine Espagnole, ce mot vient de l'ordre donné pour *zafar los ranchos*. De *zafar*, débarquer, et *ranchos*, l'espace personnel dans lequel l'équipage accrochait son hamac. Ainsi quand on sonnait le *zafarrancho*, le poste de combat, on signifiait que le bâtiment prenait une posture particulière, que ce soit pour la propreté ou le combat.

<sup>664</sup> AGI. Contaduría 905B, 1655/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>665</sup> Pedro Cubero Sebastián, *op. cit.*, p. 340.

*celebrar aquel altísimo sacramento*<sup>666</sup>; pour dire la messe, on devait équiper une chapelle, avec tous ses ornements. A cette messe si importante, il était obligatoire que tout le monde à bord communie.

Le lever du jour commençait avec des chapelets, des litanies et un Te Deum. Les prières à haute voix se faisaient aux heures habituelles et les dimanches étaient jours de catéchisme. La présence de l'aumônier à bord du navire servait d'exemple, freinait le vice au jeu, limitait les mauvaises paroles; c'est pour cette raison que les marins lancèrent à frère Pedro Cubero Sebastián, le jour de la fête du Tribunal organisée après la découverte de las *señas*, que *sentado en una silla, siempre les andaba reprendiendo y que era el Lazarillo de la muerte, porque al que bajaba a visitar entre puentes, debajo la cubierta, al otro día lo echaban por la banda*<sup>667</sup>. En effet, l'aumônier était chargé de s'assurer que les malades soient soignés; si leur état s'aggravait, il devait aviser le capitaine, leur administrer les derniers sacrements, et veiller à ce que le malade rédige son testament. Auparavant, nous avons expliqué comment la mort harcelait le galion de Manille quand il commençait sa descente le long des côtes de la Nouvelle Espagne; Gemelli Careri mentionne la mort de l'un des accompagnateurs du pilote, puis d'un marin, enfin que l'on célébra cinq messes aux funérailles du *General* avant que son corps ne soit jeté à la mer.

Comme à terre, le coût des enterrements à la mer fut cause de plaintes et de débats: le curé de Cavite, celui d'Acapulco, ou l'aumônier du bateau, se disputaient pour les droits correspondants; les uns alléguaient que le mort appartenait à leur paroisse, et comme dans le cas du curé d'Acapulco don Melchor Añejo, la facture de l'enterrement était exorbitante.

#### 1.2.8. Moments de détente.

Mais tout n'était pas noir à bord du galion de Manille, et quand les circonstances le permettaient, des distractions étaient organisées. Les plus simples étaient de se jeter à la mer par temps calme pour se rafraîchir, et comme le raconte frère Domingo Fernández de Navarrete: *...sucedió a veces volver apresurados al patache, por librarse de los tiburones, que se descubrían*<sup>668</sup>. Une autre distraction, trouvée très agréable par les passagers et par Gemelli Careri, était de pêcher des requins, de les sortir de l'eau et de leur amarrer à la queue une planche qui les empêchait de plonger quand on les remettait à la mer, ou bien d'attacher

---

<sup>666</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 301.

<sup>667</sup> Pedro Cubero Sebastián, *op. cit.*, p.343.

<sup>668</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 302.

deux requins entre eux par leurs queues, rendre aveugle l'un d'entre eux et les rejeter à nouveau à la mer: l'aveugle, se croyant capturé, empêchait l'autre de plonger.

De même, on donnait quelques représentations d'humour grivois appelées *jácaras*<sup>669</sup> qui racontaient les faits de la vie joyeuse, comme celui de *Renegado Cascara*<sup>670</sup>. On jouait de la *vihuela*<sup>671</sup> ou de la guitare, on donnait des bals, on chantait. On pariait sur le jour où on verrait les côtes; pour cela, Gemelli Careri perdit deux boutons en or avec des émeraudes<sup>672</sup>, et Domingo Fernández de Navarrete rapporte qu'en raison de tant de disputes, altercations et paris sur le fait qu'ils avaient passé ou non les Mariannes, le chef pilote, un Portugais, se fâcha et jura que jusqu'à

*...el domingo siguiente por la mañana, no se habían de ver. Todos lo tuvieron por arrogancia portuguesa. Llegóse el domingo, que era el de la Santísima Trinidad, y al salir el sol envió gente al tope y dijo: hoy antes de las 8, hemos de ver las Islas de los Ladrones. Fue cosa rara, a media hora que pasó, comenzó a dar voces el de arriba, diciendo: Tierra, tierra por la popa*<sup>673</sup>.

Durant les moments de détente, on jouait aux cartes ou aux dés. Les jeux de cartes, vraie passion à la Nouvelle Espagne, étaient permis à bord bien que le Roi, par Ordonnance Royale du trente décembre 1679, ait condamné les jeux de cartes et tout autre jeu à cause du *daño que reciben las personas en el navío que vienen embarcadas*<sup>674</sup>.

A l'arrivée du galion sur les côtes de la Nouvelle Espagne, les commerçants philippins, sûrs de terminer le voyage, pariaient le montant de leurs bénéfices potentiels à la foire dans les combats de coqs<sup>675</sup>.

Il était autorisé de fumer la pipe ou le *puro*, mais ce ne l'était pas dans les chambres et les cabines: le fumeur de pipe était puni de quinze jours de prison au pain et à l'eau, et celui qui était pris en train de fumer une cigarette pouvait être sanctionné d'un an de solde, ou, à l'arrivée à Manille, des galères.

Les principes fondamentaux de vie à bord du galion de Manille étaient distincts de ses équivalents à terre, en raison des conditions maritimes propres au bateau et des périls que l'on

---

<sup>669</sup> Propres au siècle d'or espagnol.

<sup>670</sup> William Schurtz, *op.cit.*, p. 245.

<sup>671</sup> *Vihuela* : Dénomination archaïque d'une sorte de viole jouée avec un archet.

<sup>672</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op.cit.*, p. 159. Dans: A voyage to the Philippines.

<sup>673</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 303.

<sup>674</sup> AGI. Filipinas, 68/1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Instrucciones: dadas por el almirante de galeones don Gabriel de Curucelaegui, caballero de la orden de Santiago, gobernador capitán de las Filipinas para el almirante y general del galeón Santo Niño y Nuestra señora de Guía Lucas Mateo de Urquiza.

<sup>675</sup> Selon José Antonio Calderón Quijano. Dans: María Justina Sarabia, *op. cit.*, p. XX.

devait affronter. Pourtant, l'organisation de cette petite société à bord du galion, véritable ville flottante, ne variait pas beaucoup de celle que l'on trouvait installée à terre. Les jeux de pouvoir et d'intérêt étaient imités du monde terrestre, avec ses pratiques de népotisme, de confusion entre le service pour le Roi et les intérêts individuels, non autorisés mais du moins acceptés parce qu'ils étaient nécessaires à la réalisation de la mission générale.

### 1.2.9. L'équipage et le commerce.

L'autorisation concédée par le Roi en 1620 pour que les marins puissent emporter des marchandises dans leurs caisses fut limitée à mille pesos en 1633<sup>676</sup>. Profitant de cette situation, les commerçants de Cavite achetaient cet espace, ce qui donna comme résultat que le marquis de Villena en 1642 permit de passer sans droits d'entrée les caisses des marins dont la valeur ne dépassait pas quatre cents pesos.

Le galion, espace très limité, exposé aux éléments météorologiques, où travaillaient, riaient, vivaient et mourraient quantité de gens très différents qui n'avaient pas toujours choisi cette vie-là, fut certainement un lieu où les traditions, les coutumes, les manières de vivre, en particulier celles de l'équipage, se mélangèrent et infusèrent des changements de vie quand ces gens rencontraient Acapulco. Nous parlerons de cette transculturation qui marqua Manille et spécialement Acapulco dans la troisième partie.

Le propos de présenter cette brève séquence d'estampes des différentes fonctions de *la gente de Mar y Guerra* du galion de Manille était, comme on l'a dit au début de cette partie, de montrer le travail des officiers et des marins et de parler de leur vie quotidienne durant leur navigation. Mais, en examinant l'ensemble de l'organisation, est apparue l'implication de tous dans le commerce. Au début, on a pensé que ce serait seulement le *General*, mais comme nous l'avons vu, tout l'équipage jusqu'au plongeur y trouvait son comptant.

Deux rapports en montrent la portée; d'un côté l'intéressant récit de l'amiral Jerónimo Bañuelos y Carrillo dont la plainte ne rencontre d'écho ni auprès du *General* ni des fonctionnaires de Manille, ce qui est surprenant, et d'un autre côté, ce que Gemelli Careri affirma:

*...el capitán Manuel Arguelles tan solo de comisiones en ese viaje ganaría de veinticinco a treinta mil pesos de a ocho. El piloto de seguro haría veinte mil pesos de a ocho y sus acompañadores nueve mil cada uno. El General cuarenta mil. El maestro,*

---

<sup>676</sup> AGN. Californias (017). Volumen 26. Expediente 66. 1655. F. 323.

*contra-maestre y guardián, que embarcaban varios fardos de mercancías, se harían ricos en un viaje*<sup>677</sup>.

Ces gains extraordinaires ne pouvaient en fait être obtenus que si on arrivait en vie, parce que dans ce voyage, non seulement le *General* mais aussi un des accompagnateurs du chef pilote moururent. Et dans le cas du contremaître de Jerónimo Bañuelos y Carrillo, même s'il finit le voyage, sa malchance fut qu'il arriva précisément quand Pedro de Quiroga y Mora était présent à Acapulco.

Mais en réalité, que nous indiquent ces éléments?

Ils nous parlent de l'éloignement des îles; si leur point fort est d'être une enclave stratégique par leur proximité avec la Chine, le Japon, les îles Moluques, leur faiblesse est que les Espagnols y sont seuls. Ceci signifie aussi qu'il est difficile de composer des équipages, qu'il n'y a pas de personnel formé pour faire le voyage le plus long et le plus dangereux de son temps. La protection consentie par le *General* et la ville de Manille au profit du *contramaestre* obéit à un calcul, car avec moins de gens de mer, le risque de perte d'un galion est bien plus grand. Le problème se retourne contre Manille: sans équipage, il n'y a pas de galion, et sans galion, Manille se retrouve sans communication.

Par quelque côté qu'on étudie le problème, on tombe sur les mêmes déductions : il semble que la contrebande ou la transgression de la Loi est la particularité de tous, du galion, de Manille, et d'Acapulco.

Pour quoi? En quoi le système ne fonctionnait-t-il pas ?

Nous pensons que ces questions trouvent des réponses plus adéquates dans l'analyse menée au chapitre suivant sur le commerce, les marchands, la foire d'Acapulco et le problème créé par Pedro de Quiroga y Moya. Pour le moment, continuons le voyage de retour à Manille.

### 1.3. D'Acapulco à Manille.

Deux facteurs régulaient le rythme du galion de Manille: le temps et les besoins de la ville. Le Procureur des Philippines Don Juan Grau y Monfalcón justifiait la première raison dans sa lettre au Roi:

*... suplico a Vuestra Majestad mande al dicho virrey de Nueva España despache las naos muy a tiempo y lo mas tarde a 25 de marzo pues la experiencia ha mostrado estos*

---

<sup>677</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 156. Dans: A Voyage to the Philippines.

*años atrás que las naves que han llegado a aquellas Islas han llegado milagrosamente y con evidente peligro por aver salido tan tarde de Acapulco, ...*<sup>678</sup>

Dans sa réponse, le Roi prit en compte les besoins des Îles par la Loi 31. Livre 9. Titre 45. de *la Navegación y Comercio de Filipinas de la Recopilación de Indias*, ordonnant *que las naos de Nueva España a Filipinas salgan a tiempo, que puedan volver por Diciembre, o Enero*. Cette directive considérait les nombreuses et puissantes infortunes que le galion pouvait rencontrer s'il partait en retard, mais prenait aussi en compte le fait qu'il était l'unique vecteur permanent du soutien des Îles Philippines; la perte d'un navire entraînait des conséquences catastrophiques pour l'Archipel, affectant la volonté espagnole de rester en Extrême-Orient, et touchant aussi Acapulco.

Après l'embarquement des religieux, des soldats, des forçats, des fonctionnaires et de la protectrice des galions *Nuestra Señora de la Paz y del Buen Viaje*<sup>679</sup>, le protocole demandait avant d'appareiller la présence du *Castellano* qui, devant le *General de la Armada*, le capitaine, les officiers et sous-officiers, demandait si le galion était :

*...marinero, esta neo de quilla, y costado con los basamentos a aguada, aparejo y los demás géneros y respectos que necesitan para su viaje, si acaso de faltarles alguna cosa, lo pidan, que se les dará y habiéndolo entendido, todos unánimes dijeron que dicho galeón estaba marinero, zafo, y desembarazado, franco de quilla y costado, con todos sus bastimentos, aguada respecto aparejos que necesitan para su viaje, sin que falte cosa alguna, y lo juraron a Dios y a la Cruz con lo cual ordeno se saliera a navegación y salieron en prosecución de su viaje*<sup>680</sup> ...

### 1.3.1. Un voyage tranquille jusqu'aux Mariannes.

Don Antonio de Morga comme Domingo Fernández de Navarrete parlent de la *calma chicha* qui pouvait parfois durer jusqu'à huit jours. Incrédule, Frère Domingo raconte aussi que le *General*, pour expliquer les grandes houles qui frappaient les côtes du *patache*, avait mentionné qu'elles étaient dues... *a unas corrientes que venían de las Californias* ; néanmoins une personne *muy perita en el arte de la náutica* refusa l'explication. Le plus sûr est qu'au sortir du port dans leur recherche de vents, ils traversaient effectivement le courant du Niño qui passe non loin des côtes d'Acapulco.

<sup>678</sup> AGI. Filipinas, 27, N. 179/08-11-1633.

<sup>679</sup> Cette statue de la Vierge Nuestra Señora de Antípola avait été emmenée en 1626 à Manille par le gouverneur Niño de Tabora; elle fut choisie comme patronne des galions allant au port de Cavite; *Nuestra Señora de la Paz y del Buen Viaje* fit neuf voyages aller et retour entre 1641 et 1662. Dans: Blas Sierra de la Calle, *op. cit.*, p. 70.

<sup>680</sup> AGI. Escribanía, 186C/1699/Pleitos Audiencia de México.



Durant mille huit cents lieues, nous dit Morga, on naviguait avec des brises fraîches, sans changer de voiles, toujours vent arrière, presque en ligne droite et sans voir la terre jusqu'à arriver à l'île de Guam, une des *islas de Los Ladrones*, les Mariannes.

Les Mariannes furent toujours un passage obligé pour le galion, à l'aller et au retour. Don Antonio de Morga raconte qu'en 1601, le galion Santo Tomas, à son retour d'Acapulco, s'arrêta aux *Islas de Los Ladrones*. Les natifs qui avaient l'habitude d'échanger des fruits, des poissons et de l'eau contre des cerclages de tonneaux et des morceaux de clous, amenèrent à cette occasion cinq des vingt-six survivants de la Santa Margarita qui avait fait naufrage l'année précédente en 1600. Les religieux et les passagers demandèrent au *General* don Antonio Ribera Maldonado que l'on aille les chercher à terre, mais il refusa, craignant que le retard ne fasse prendre des risques à la navigation. Frère Joan Pobre, un laïque franciscain, resta sans y être autorisé avec les naturels de l'île de Guam<sup>681</sup>.

Les pertes et les *arribadas* des galions amenèrent les naturels à s'habituer à traiter avec les Espagnols et les religieux<sup>682</sup>. Le passage du galion entre Guam et Rota, pour ensuite continuer sur Cavite, donna une importance stratégique aux Mariannes parce que c'était à partir de cette zone que commençait le guet des pirates et des corsaires. En 1648, grâce aux *vendavales*, le *patache* le Buen Jesús sur lequel voyageait frère Domingo, esquiva quatre bateaux hollandais qui les attendaient<sup>683</sup>. Cette situation incertaine changea grâce à la signalisation imaginée pour prévenir le galion à partir de l'île qui servait de point de référence de la position des Mariannes: depuis le point culminant de l'île de Guam, on allumait des feux durant tout le mois de juin; si on en allumait deux, cela signifiait passage libre. Dans le cas où il n'y avait pas eu de bateau et au cas où la Nouvelle Espagne avait envoyé le *socorro* et le *situado* de Manille, on commençait à allumer les feux en mai<sup>684</sup>.

Le jésuite Diego Luis de San Vitores est à l'origine de cet intérêt pour Guam car, à son passage sur l'île, il décida de commencer l'évangélisation des *islas de Los Ladrones*. Avec l'appui de la reine régente doña Mariana de Austria, San Vitores, cinq prêtres et des soldats, débarquèrent à Guam en 1668<sup>685</sup>. Don Diego Luis rebaptisa ces îles Les Mariannes en honneur de la Reine régente. Dans un premier temps, la christianisation et la colonisation

---

<sup>681</sup> Antonio de Morga, *op. cit.*, p.151.

<sup>682</sup> Antonio de Morga, *op. cit.*, p. 301.

<sup>683</sup> Même si l'ennemi découvrit à la fin le *patache* caché derrière une île; les espagnols purent débarquer l'argent et les marchandises envoyées de gouvernement à gouvernement et celles des passagers, et mirent le feu au *patache* pour que les hollandais ne puissent s'en saisir.

<sup>684</sup> Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 99. Dans: La Nao de la China.

<sup>685</sup> RODAO, Florentino. España en el Pacífico. *Islas del Pacífico. El Legado Español/* ed. par Javier GALVÁN GUIJO. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaria de Edo. De Cultura, 2000, p.29.

furent menées pacifiquement, jusqu'à ce qu'en 1672 surgirent les hostilités et que le père San Vitores soit sacrifié. Cet événement déboucha sur l'installation définitive des Espagnols, et les îles Mariannes passèrent sous la coupe de la Nouvelle Espagne comme les Philippines, recevant par la suite un *situado* et un *socorro* acheminés par le galion d'Acapulco. Une Ordonnance Royale du dix-sept juin 1678 demandait que l'on laisse à Guam le linge et les approvisionnements pour les pères de la Compagnie de Jésus, et que si c'était nécessaire on laisse un peu d'infanterie avec toutes ses provisions, sans dégarnir le galion<sup>686</sup>.

### 1.3.2. La sérénité revient à Manille.

En entrant par le canal de Espíritu Santo et en embouquant le détroit de Capul, le galion courrait le risque, s'il était parti en retard, de rencontrer le début de la mousson, et la navigation près de Manille comportait alors de grands dangers.

Terminons cette partie avec le voyage de frère Domingo Fernández de Navarrete. Le *patache* incendié, frère Domingo et ses compagnons cheminèrent pendant quatre jours vers Apanguiel, parfois à pied, parfois à la nage, sous des pluies torrentielles. Il nous raconte:

*...llovía continuamente, con que a cada paso rodábamos, sin poder hacer otra cosa, y certifico, que vi compañeros, que sentados se dejaban llevar un pequeño trecho de la corriente del agua, y con todo ello tan contentos, y alegres, que no se puede fácilmente ponderar*<sup>687</sup>.

Du couvent des franciscains d'Apanguiel, où ils purent grâce aux religieux devenir *hombres visibles a ojos humanos*, ils partirent par deux embarcations vers Manille pour arriver à l'entrée de la baie où les attendaient dix embarcations remplies de Chinois, métis et Indiens; laissons dire la suite à frère Domingo:

*Dijimos misa, y embarcados, navegamos rio abajo con notable fiesta de cohetes, bacinetas, y arcabucería. Las bacinetas de los chinos, nos embobaron mucho, porque no siendo mayores, que una vacía, tenían la voz como de una campana grande. Es notable instrumento. El rio es de los más hermosos del mundo. El de Goa es más ancho, y profundo, pero esta mas adornado de palacios, huertas, pueblos, y iglesias. Entramos en algunos palacios, que admirarían a cualquier europeo. Llegamos a la puente de Manila, es obra famosa. Vimos llena de gente de diferentísimas naciones. Entramos con repique de campanas en nuestro convento, donde luego visitamos la devotísima, y milagrosísima imagen de nuestra Señora del Rosario, consuelo de aquella república en todos sus aprietos, y necesidades, y de todas*

---

<sup>686</sup> AGI. Filipinas, 68, 1688-1701/Autos sobre la arribada del galeón Santo Niño y Nuestra Señora de Burgos. Recomendaciones del virrey duque de Albuquerque.

<sup>687</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 303.

*aquellas Islas también, sola su vista nos alegro el alma y hizo olvidar todos los trabajos pasados*<sup>688</sup>.

Ainsi se terminait un cycle pour commencer à nouveau le suivant. Jusqu'en 1815, le galion de Manille continua son parcours, grâce aux efforts qui améliorèrent la navigation sur cette route la plus longue, la plus difficile, et une des plus riches de son temps.

Face à la politique économique menée par la Couronne, selon laquelle la balance s'inclinait toujours en faveur de la Péninsule, les Espagnols des Philippines ou les Novohispanos eurent une attitude finalement très logique.

Malgré l'ensemble de toutes les lois qui furent édictées, un sentiment d'injuste inégalité était ressenti, augmenté du fait que les marchandises qui arrivaient à Acapulco en provenance de Manille étaient exactement celles dont l'Europe s'était disputé le contrôle durant des siècles.

Loin des yeux et du contrôle du Roi, établis au centre de la convergence des marchandises d'Extrême-Orient, vivant quotidiennement dans un monde chaotique, les Espagnols des Philippines essayèrent évidemment de résoudre leurs propres problèmes. De la même manière, ayant à leur disposition à Acapulco l'argent et un outil commercial aux énormes capacités, les Novohispanos déduisirent qu'il était impossible d'en rester là et de ne pas profiter de cet important marché international, aboutissant, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, à la contrebande et à tous les conflits que partagèrent Manille, l'Espagne, la Nouvelle Espagne et Acapulco.

\*

\* \*

---

<sup>688</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 304.