

## SANTÉ, VOIES DE COMMUNICATION ET ACTIVITÉS PORTUAIRES.

Dans notre précédent chapitre, nous avons présenté les rouages espagnols majeurs que la Couronne mit en place au cours du XVII<sup>ème</sup> siècle afin de remplir les buts qu'elle s'était assignés en s'implantant aux Philippines. Cet ensemble organisationnel ne pouvait fonctionner que par le travail de services qui, sans remplir directement la mission reçue, au moins en facilitait la réalisation, voire en étaient en quelque sorte des catalyseurs sans lesquels rien n'aurait été possible.

Les trois domaines que nous allons traiter concernent la santé, l'acheminement des marchandises et des personnes par voie de terre, et les différents soutiens de l'arsenal, ce que le titre de notre chapitre regroupe sous le terme d'activités portuaires, touchant de près ou de plus loin au galion, comme la construction et l'entretien naval, la fonderie de canons ou les petites activités qui bien que modestes ne devenaient pas moins qu'impératives pour que l'ensemble puisse fonctionner, la tonnellerie par exemple.

Ces domaines, que l'on peut estimer bien distincts de prime abord, sont en fait intimement liés, au galion et entre eux. Ils formaient une espèce de chaîne de maillons interdépendants. La question de l'eau en est un exemple : l'approvisionnement du galion en eau était à la fois un sujet d'architecture navale, par les poids embarqués, mais aussi de tonnellerie, pour la confection des récipients, mais encore de santé publique lorsque les conditions d'hygiène n'étaient pas intégrés, ce qui débouchait sur des maladies et des décès durant le voyage. Le souhait recherché dans une présentation groupée de ces services est de montrer ainsi toute la volonté de mise en cohérence d'une machinerie importante et inévitable pour réussir la mission royale, et l'implication partagée par toute la population d'Acapulco.

## 2.1. La santé.

La vie dans le monde du XVII<sup>ème</sup> siècle était généralement dure, mais entamer un voyage maritime signifiait d'avoir à affronter des circonstances où on ne connaissait pas les forts risques auxquels on s'exposait, en étant loin de toute aide.

Les conditions climatiques dans les régions touchées par le galion de Manille, de type tropical, augmentaient la difficulté pour se protéger, que ce soit à Manille ou à Acapulco. L'importance stratégique de la mission confiée à l'entreprise du galion demandait par ailleurs de résoudre la difficile question de la quantité de main d'œuvre, qualifiée ou non, nécessaire à la Couronne pour réussir, malgré toutes les difficultés rencontrées, à diminuer en particulier le nombre de pertes. C'est pour ces raisons qu'un effort important dans le domaine de la santé publique fut consenti par la Couronne et réalisé principalement par les religieux, bien plus qu'au nom du principe de sauvetage de la vie humaine.

### 2.1.1. L'assistance sanitaire au service d'Acapulco et du galion de Manille.

Bien que la fondation des hôpitaux de la Nouvelle Espagne relevât de la décision royale et que depuis 1541, par les lois du *Real Patronato* il eût été ordonné aux Vice-Rois, à l'*Audiencia* et aux Gouverneurs que *...con especial cuidado provean que en todos los pueblos de Españoles e Indios de sus provincias y jurisdicciones se funden hospitales donde sean curados los pobres enfermos y exercite la caridad christiana*<sup>274</sup>..., Acapulco ne disposait pas d'hôpital lorsqu'elle commençait à se peupler, ni pendant les années qui suivirent sa désignation comme port d'appui au galion de Manille.

On dispose de deux versions du début de l'hôpital d'Acapulco.

Doña Josefina Muriel écrit que:

*No sabemos exactamente el año en que se erigió, pero lo suponemos contemporáneo al de Santa Cruz y seguramente anterior a 1584, que fue el año de la muerte del fundador.*

*Con escasos recursos, pero con gran deseo de ayudar inmediatamente a los necesitados, Bernardino erigió su hospital en la forma más sencilla: un galerón de madera con techo de paja*<sup>275</sup>.

Selon Martin Cheryl English:

*La fecha exacta y las circunstancias en la fundación del Hospital de Nuestra Señora de la Consolación en Acapulco permanecen obscuras. Un escritor moderno ha concluido*

---

<sup>274</sup> SUAREZ, Marcela. *Hospitales y Sociedad en la Ciudad de México, del siglo XVI*. México: UNAM, 1988, p.35. (Serie Humanidades).

<sup>275</sup> MURIEL, Josefina. *Hospitales de la Nueva España Fundaciones del siglo XVI*, Tomo I. México: UNAM, Cruz Roja Mexicana, 1990, p. 217.

que la clínica de Acapulco fue establecida alrededor de 1569. El obispo Díaz presumió que las vivas experiencias de Álvarez durante su estancia en el puerto cuando embarcaba al Perú apuraron su determinación para ahí establecer un hospital. Sin embargo, un documento fechado 1596, que el mismo obispo reconoce, indicaba que Nuestra señora de la Consolación debió su creación a otro que Álvarez y sus seguidores. En una fecha indeterminada, definitivamente antes de 1590, el hospital fue confiado al grupo de San Hipólito porque carecía de recursos financieros adecuados. Desafortunadamente, el cambio en la administración no remedio sus dificultades económicas<sup>276</sup>.

Entre 1569 comme dit Cheryl, et 1584 comme le signale Mme Muriel, on avait donc donné le signal du départ du processus d'établissement de la colonie espagnole aux îles Philippines, et les galions faisaient leurs voyages d'aller et de retour, ayant besoin d'appui pour subvenir à leur soutien. A Acapulco, se rassemblaient de nombreux colons, fonctionnaires, religieux, soldats et équipages, exténués par les dures conditions de leur voyage, pouvant venir d'Espagne, de Manille ou de Nouvelle Espagne ; par ailleurs, les conditions climatologiques et sanitaires du port étaient à l'origine de nombreux décès.

Que Bernardino Alvares ait créé l'hôpital avant 1584 comme le dit Muriel, ou qu'il ait été confié aux *hipólitos* avant 1590 comme le dit Cheryl, traduit un problème grave puisque les *hipólitos* demandèrent l'aide du vice-roi Luis de Velasco II<sup>277</sup> qui donna l'ordre aux Officiers Royaux d'Acapulco de construire un *hospital mayor*. Mais l'ordre ne fut pas suivi, et un incendie en finit avec le vieil appentis de lits qui servait d'hôpital. Les malades étant dans la rue, les religieux essayèrent de construire un nouvel hôpital sur un terrain annexe qu'ils avaient acheté le 21 octobre 1591 et financé par les aumônes<sup>278</sup>. Plusieurs années passèrent, mais l'argent reçu ne suffit pas pour assurer la construction.

L'augmentation du besoin hospitalier au profit d'un grand nombre de serviteurs royaux malades mettait en péril le système du galion de Manille, et par là, l'entreprise espagnole d'Extrême-Orient. Un problème, apparemment bénin, pouvait ainsi entraîner de graves conséquences. Finalement le 18 août 1596, Philippe II décida de construire à ses frais l'immeuble qui par la suite resterait sous la protection du *Patronato Real*.

Le nouvel hôpital de Nuestra Señora de la Consolación fut terminé et consacré le 5 mars 1598 par le nouvel archevêque de Manille, Docteur frère Ignacio de Santibáñez, qui arrivait à Acapulco pour embarquer sur le galion.

---

<sup>276</sup> MARTIN Cheryl English. *The San Hipólito Hospitals of Colonial Mexico, 1566-1702*. p. 305. Thèse: Histoire: Michigan: 1976.

<sup>277</sup> 1590-1595.

<sup>278</sup> Josefina Muriel, *op. cit.*, p. 358. Dans: *Hospitales de la Nueva España*, T. II.

Cet hôpital de *cal y canto*<sup>279</sup> avait une capacité de cinquante lits distribués en cinq salles placées sous la protection de San Roque, San Rafael, Nuestra Señora de la Consolación et Nuestra Señora de la Soledad, une infirmerie de *éticos*, et une chambre annexe d'onctions<sup>280</sup>.

L'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación était sous la tutelle du Roi, mais il reconnaissait aussi la juridiction locale de l'évêque ; si du premier il recevait les privilèges et dotations correspondant à celle d'un hôpital royal et était donc sujet aux inspections des autorités royales, la seconde tutelle veillait à la morale et aux bonnes coutumes, infligeant les punitions nécessaires. On y soignait militaires, fonctionnaires et civils, mais, étant l'unique port à de nombreux kilomètres alentour, les habitants de la région y avaient aussi accès.

Au titre du soutien royal à l'Hôpital, la *Caja Real* payait chaque 1er avril quatre cents pesos au Frère Supérieur des *hipólitos*<sup>281</sup>. En 1697, le Frère Supérieur Juan de Castañeda, dans son livre de dépenses et recettes, explique bien la manière utilisée pour soutenir Nuestra Señora de la Consolación:

*Recibo de pagas reales, soldadas y limosnas: Doscientos treinta y cuatro reales que se juntaron del pagamiento de nueve meses que se hizo del pagamiento que se hizo en la Real Fuerza a los soldados. Dos pesos y dos reales que se vendieron de botica. Siete pesos y seis reales de la limosna de los martes. Cinco reales que me dio un pobre por curarse. El pagamiento de la nao a las Islas Filipinas. De ochenta y ocho pesos de soldada que dio el navío San Joseph por su gente que se curó del reino. Cincuenta pesos de la soldada que dio el barco de Guayaquil por la gente de mar*<sup>282</sup>.

Au XVIIème siècle, les hôpitaux militaires n'existaient pas, ces paiements assuraient la surveillance médicale des serviteurs du Roi et ressemblaient ainsi à un centre relevant d'une assurance sociale<sup>283</sup>.

La vie n'était pas facile au XVIIème siècle, ni au port et encore moins à bord du galion de Manille. Le trajet Manille-Acapulco a été décrit comme difficile dans les paragraphes précédents, en utilisant le temps et la distance du trajet comme critères. La traversée pouvait durer de cinq à sept mois, jusqu'à huit comme dans le cas du galion San José en 1662. Mais en quel état arrivaient les bateaux et les personnes à Acapulco, après avoir fait le voyage le plus long de cette époque ? Portons notre attention sur ces voyageurs, et pour un moment, oublions le moyen physique que constitue le bateau lui-même pour examiner la vie à bord.

---

<sup>279</sup> *Cal y canto* : RAE : fort, massif et durable.

<sup>280</sup> GUERRA, Francisco. *El hospital en Hispano-América y Filipinas 1492-1898*, Madrid, Ministerio de Sanidad y Consumo, 1994, p. 262-264.

<sup>281</sup> AGI. Contaduría, 901, 1600-1601/Cuentas de Real Hacienda.

<sup>282</sup> AGN. AHH (008). Volumen 1408. Años 1682-1696. Cuentas del Hospital de la Consolación.

<sup>283</sup> Josefina Muriel, *op. cit.*, p. 254. Dans: Hospitales de la Nueva España, T. II

### 2.1.2. Le voyage risqué du galion de Manille. L'arrivée à Acapulco : voyageurs ou moribonds ?

Les galions de Manille étaient la propriété de la Couronne. Au début, le passage ne coûtait rien, mais par la suite, au XVII<sup>ème</sup> siècle, son coût alla de deux à quatre mille pesos<sup>284</sup>. Pour se nourrir, les passagers se voyaient obligés soit de donner un pourboire au commis aux vivres<sup>285</sup>, soit d'embarquer leurs propres provisions comme le faisaient en particulier les religieux. Les voyageurs économiquement faibles, les marins, et les soldats destinés aux Philippines recevaient une ration et souffraient des plus grands maux en particulier si le voyage se prolongeait.

Depuis 1604, par la loi 17. Livre 9. Titre 45. de la *Navegacion y Comercio de las Filipinas*, la Couronne prévoyait que l'on embarque les approvisionnements nécessaires et une réserve pour le cas où le voyage se prolongerait. Elle avait établi une liste de vivres de bas coût et supposés de longue conservation en copiant ce qui se faisait dans le reste de l'Empire, mais n'avait pas tenu compte des conditions climatiques locales.

Ainsi, les aliments mis à disposition à bord étaient des légumes secs comme des fèves, des lentilles, des haricots et pois chiches qui composaient la *menestra*, du fromage sec, du lardon, de la viande salée, du poisson séché, du biscuit, de l'ail, des oignons, du sel, du vinaigre et de l'huile. Ces aliments ne résistaient ni à la chaleur ni à l'humidité des régions tropicales.

Au début du voyage, les jeudis et dimanches, on servait de la viande fraîche. Les autres jours de la semaine, du poisson frais était servi quand on était proche des côtes. On sait grâce à Gemelli Careri que tant qu'ils étaient dans l'Archipel, on mangeait du requin, de l'albacore, un thon blanc, et d'autres poissons, remplacés sur les côtes de la Nouvelle Espagne par les tortues, les requins et les dorades. Mais une fois en haute mer, le menu était composé de viande salée, de lardon, et de poisson salé. Le poisson comme la viande séchée étaient bouillis à l'eau salée. Pour accompagner ces aliments, on donnait du *bizcocho*, du biscuit, un pain sec à base de son de blé cuit deux fois pour qu'il perde son humidité et résiste plus longtemps.

L'eau était puisée dans la rivière Pasig de Manille et était conservée en jarres protégées par des *bejucos* ou des nattes de palme ; Pedro Cubero en dit du bien : c'était *la más linda agua que se bebe en Filipinas*<sup>286</sup>. Gemelli Careri note comment on buvait le vin: *...una vez en la*

---

<sup>284</sup> William L. Schurtz, *op. cit.*, p. 243.

<sup>285</sup> *Ibid.*

<sup>286</sup> Pedro Cubero Sebastián, *op. cit.*, p. 274.

*mar me hizo ayunar a la manera armenia, habiendo desaparecido de su mesa todo el vino.* Mais on donnait aussi du vin de cocos, comme le rapporte le même Gemelli: *El capitán debido a lo penetrante del tiempo, hizo que se distribuyera algo de vino de cocos entre los marineros, para calentarles los estómagos*<sup>287</sup>.

Bien que, au XVII<sup>ème</sup> siècle, le chocolat ait été un motif de discussion morale pour savoir s'il interrompait le jeûne ecclésiastique<sup>288</sup>, c'était à bord du galion de Manille l'aliment le plus convoité par les officiers et les passagers de noble lignée qui, avec le miel, les fruits *en conserva*<sup>289</sup>, les olives, les câpres et les poules, composait une partie de leur menu et de celui des malades.

Les légumes secs, tout comme l'ail et les oignons, et surtout le chocolat, étaient considérés à la fois comme aliments et médicaments. Les soldats du fort de San Diego, et les malades de de Nuestra Señora de la Consolación d'Acapulco suivaient ce régime alimentaire de base.

### 2.1.3. Un voyage en trois phases de différentes difficultés.

Dans le même article de la *Recopilacion de Indias*, la loi 32, publiée en 1622, ratifiée en 1631 et 1660, prévoyait le départ à partir de Manille durant le mois de juin parce que: *hay peligro en arribar o perderse, saliendo mas tarde.*

Connaissant la composition de ce régime alimentaire et prenant en compte le fait que le galion devait quitter Manille en juin, on peut diviser le trajet Manille-Acapulco en trois phases pour expliquer les différents évènements auxquels les voyageurs devaient s'attendre.

Le premier commençait dès la sortie du galion de la baie de Manille, pour ensuite naviguer à travers les îles de l'Archipel et déboucher sur l'océan Pacifique en transitant par le canal de San Bernardino.

Hernández de los Ríos Coronel explique la raison de la période de départ:

*...los monzones comienzan en algún momento del mes de junio, y si sorprenden algún navío en el puerto tienen que esperar de quince días a un mes antes de echarse a la mar, y si los sorprende navegando puede aprovechar sus vientos hasta alcanzar aquellos que los impulsan hacia el este con regularidad hasta el final del viaje, el piloto debe de haber pasado con buen tiempo las aguas del Japón, que son las más peligrosas de toda la travesía*<sup>290</sup>.

---

<sup>287</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p.154. Dans: A voyage to the Philippins.

<sup>288</sup> LEÓN PINELO, Antonio de. *Question Moral. Si el chocolate quebranta el ayuno eclesiástico*, Facsimile de la primera edición, (Madrid, 1636). México, CONDUMEX, 1994. p. 1.

<sup>289</sup> Fruits *en conserva* : sorte de pâte de fruits.

<sup>290</sup> Dans: William Schurtz, *op. cit.*, p.232.

Lors de cette partie du trajet, ces énormes et lourds bateaux naviguaient près de la côte, dans les canaux formés par les îles; ils affrontaient les courants, les hauts fonds de la zone et les *vendavales*, ces forts vents de mousson qui soufflaient avec furie et apportaient la pluie.

Ce fut dans ce tronçon que les galions souffrirent de la majorité de leurs *arribadas*. Ce nom *d'arribada* indiquait aux Philippines l'interruption du voyage d'un galion qui pour diverses raisons avait à revenir à Manille: un tel évènement était perçu aussi grave qu'un naufrage.

En effet, la vie de la colonie se paralysait: non seulement c'était une catastrophe humaine et économique parce qu'elle pouvait causer la perte de vies humaines et de marchandises, mais aussi une tragédie financière; comme le dit William Schurtz, c'était un : ...*desastre, porque el permiso de exportación a Nueva España se perdía y al año siguiente no se podían acumular los cargamentos de dos años*<sup>291</sup>. Plus, la Couronne ne disposait pas du nombre suffisant de bateaux pour en envoyer un en remplacement. Tout s'effondrait, l'unique lien avec la Nouvelle Espagne se rompait, il n'y avait pas de renfort de soldats, de religieux, de fonctionnaires, de médicaments, d'armes, etc... Mais surtout, n'arrivaient pas les pesos d'argent: l'année suivante, les jonques chinoises et leurs marchandises diminueraient. Le cycle avait donc à faire une pause.

Le docteur Antonio de Morga, lors du voyage hasardeux qu'il fit des Philippines à la Nouvelle Espagne, raconte que les bateaux rencontrèrent du mauvais temps et mouillèrent en se mettant à l'abri de la terre à seulement dix lieues de Manille. Après trois jours de vents et de fortes pluies, ils furent poussés à la côte et s'échouèrent. Par voie terrestre, on avertit la ville de Manille. Des renforts arrivèrent, et à la marée montante, les galions furent tirés sur une lieue pour les remettre en mesure de faire route à la voile et de continuer leur voyage<sup>292</sup>.

Dans cette première partie du voyage de don Antonio de Morga, on observe combien le galion était exposé aux conditions climatiques. Outre ces risques naturels, durant tout le XVIIème siècle, ils durent parfois fuir les flottes de pirates qui les attendaient dans cette partie du trajet. Ainsi, les dégâts physiques et psychologiques étaient le quotidien des équipages et des passagers, mais affronter le danger depuis le début de cette course diminuait les forces du personnel du galion: affaiblis, ils devaient se mesurer à la seconde étape, celle de l'immensité de l'océan Pacifique.

A la sortie du détroit de San Bernardino, les attendait la plus longue et la plus risquée des navigations; elle se faisait en solitaire, même si plusieurs vaisseaux avaient quitté Manille de

---

<sup>291</sup> William Schurtz, *op. cit.*, p.238.

<sup>292</sup> Antonio de Morga, *op. cit.*, p. 185.

concert. Dans cette partie du voyage, le bateau comme les personnes défiaient et affrontaient la mer et les dures conditions climatologiques d'un océan qui ne se présentait comme pacifique que par son nom.

Une fois passées les mauvaises fortunes des Îles Mariannes, tous les galions du siècle naviguaient entre les trente et quarante degrés de latitude Nord comme lors du voyage de don Antonio de Morga; ils se retrouvaient en mer sans voir la terre pendant approximativement trois mois, devant combattre les *baguios*, ces vents d'ouragan et de pluie générés par les typhons de l'océan Pacifique.

Durant le XVII<sup>ème</sup> siècle, toutes les descriptions de ce voyage parlent de vagues grandes comme des montagnes qui entraînent de part et d'autre du *combés*<sup>293</sup>, cognaient sur les couples du navire avec les trépidations et le fracas de pièces d'artillerie<sup>294</sup>, et mentionnent que le galion paraissait s'enfoncer dans les abîmes. Les passagers étaient ballotés d'un côté à l'autre du navire; terrorisés, ils se confessaient en pleurs et en sanglots, demandaient l'absolution. On attachait les reliques à la voile, on implorait Dieu et ses Saints de sortir d'une telle furie, on criait miséricorde, pendant que les marins, extrêmement prudents, protégeaient leur bateau en le mettant à la cape<sup>295</sup>, tentant de maîtriser la barre à huit ou dix pour conserver le cap et pompant l'eau embarquée.



Fig. 26 : Bateaux à la cape dans le mauvais temps.  
Détail d'une carte nautique de Hessel Gerritsz, 1622, Bibliothèque Nationale, Paris.

<sup>293</sup> RAE. *Mar*. Espace du pont supérieur situé entre le mât principal et le château avant.

<sup>294</sup> CUBERO SEBASTIÁN, Pedro. *Peregrinación del Mundo*, Madrid, Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo, 2007, p. 340.

<sup>295</sup> Mettre à la cape : Maritime : disposer les voiles de manière à ce que l'embarcation avance peu. Se maintenir sans reculer plus que l'inévitable quand le vent est fort et contraire.

La pluie, les éclairs, le tonnerre tombaient sur le mât et tuaient ou blessaient; don Antonio de Morga vit comme: *un rayo aporreo a dieciséis personas, et algunos se quedaron sin habla ni sentido por todo aquel día*<sup>296</sup>.

Au fur et à mesure que le galion montait en latitude, les basses températures, la grêle, la brume, le froid acéré causaient des pertes, principalement parmi les mousses philippins. Ceci motiva la Couronne pour imposer en 1620 la Loi 53. Livre 8. Titre 45. de la *Navegacion y Comercio de Filipinas* qui punissait les officiers de vaisseau si l'un des mousses embarqués mourrait de ne pas porter les habits nécessaires pour se protéger de ces conditions climatiques.

Le calme désespérant suivait ces infortunes. María de la Jara, passagère du galion de Manille, ne le supporta pas et se jeta à la mer durant son voyage de Manille à Acapulco, laissant son souvenir à la postérité vers les trente-quatre degrés de latitude: une île reçut son nom.

Les choses ne s'arrêtaient pas là: à toutes les difficultés climatologiques s'ajoutaient la mauvaise conservation des aliments, les mouches abondantes, les punaises, les charançons du biscuit. Gemelli Careri rapporte que: *en un corto tiempo no solo corren por las cabinas, camas, y los platos en los que comen los hombres, pero insensiblemente se fijan al cuerpo*<sup>297</sup>. L'eau était rationnée, les vers nageaient dans les assiettes de bouillon de poisson salé et pestilentiel, ou de viande si dure qu'il n'était pas possible de la mastiquer.

Mais dans aucun des rapports on ne parle de rats, parce que comme le dit Carlos Romero Giordano, on embarquait des chats depuis que:

*...se abrió la ruta de Manila se llevaba en aquellos barcos a varios de estos animales, pues era conseja general que su presencia bastaba para alejar al temido "alichan de los mares", aquel monstruo fantástico que atacaba los bajeles y devoraba su tripulación dejando como prueba de su existencia los esqueletos de la marinería tendidos en las cubiertas de los barcos*<sup>298</sup>.

Il est certain que l'équipage et les passagers affrontaient des périls très dangereux durant ce tronçon, mais ils ne s'arrêtaient pas d'agir, même si leur exposition aux conditions maritimes, la vie journalière sur le bateau, et la situation sanitaire générale diminuaient leurs forces.

Entassés dans leurs chambrées, affamés, morts de froid, dans une totale promiscuité, s'observant, malades, tel était leur cadre de vie quand ils approchaient des côtes de la Nouvelle Espagne.

---

<sup>296</sup> Antonio de Morga, *op. cit.*, p.186.

<sup>297</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p.155. Dans: A Voyage to the Philippines.

<sup>298</sup> ROMERO GIORDANO, Carlos, «Aquellos tiempos de galeones», *México en el tiempo*, 1969, Año 4, n° 25, p. 14.

Lors de cette troisième et dernière étape du voyage, ces gens affrontaient la mort. Ni le chocolat conservé dans les *tibores* chinois, ni les fruits *en conserva*, uniques aliments qui ne se perdaient pas et qui résistaient au long voyage, ne pouvaient sauver la vie des passagers et de l'équipage, même si à ce moment du voyage la consommation de ces aliments s'était démocratisée: les marins et les mousses étaient enfin autorisés à consommer du chocolat en grandes quantités.

Les gens affaiblis par l'effort dans un voyage aussi long, par le manque de vitamines, tombaient malades du *Berben*, ou du scorbut connu sous le nom de mal de *Loanda*. Un des symptômes de cette maladie, l'apparition de taches sur la peau causées par les hémorragies, entraîna au XVII<sup>ème</sup> siècle une croyance: les personnes qui mourraient avec des taches sur le cœur et sur tout le corps ne mourraient pas du mal de *Loanda* mais de *melancolía* y *tristeza*<sup>299</sup>.

Selon Gemelli Careri, on souffrait *de picazones furiosas*, à cause de la nourriture salée. Le père Pedro Cubero Sebastián relate que:

*...de disentería es raro el que se escapa, por allí nos sucedía echar tres o cuatro muertos al agua cada día; de tal manera que en menos de quince días echamos noventa y dos muertos; con que ajustado el viaje, sin los que murieron en Acapulco, que fueron nueve, de cuatrocientas personas que vendríamos entre marineros y grumetes, llegamos ciento noventa y dos, y muchos de ellos tan achacosos que en muchos días no volvieron a restaurar la salud*<sup>300</sup>.

Rappelons le cas du galion Nuestra Señora de la Victoria qui en 1657 passa au large d'Acapulco et qui, poussé par les courants, arriva ensuite au large de Huatulco: à bord, on ne trouva que des squelettes.

Sur ce tronçon, la vie quotidienne passait du Te Deum et de la fête qui suivaient la nouvelle de la présence en mer des algues flottantes appelées *señas*, aux messes de défunts et aux immersions des cadavres par-dessus bord. Mourir en haute mer sans sépulture chrétienne, loin de la protection des autels et des intérieurs d'église, sans aide des saints et sans le soutien de la messe journalière, entraînait la panique des voyageurs: l'âme désemparée ne pouvait profiter du repos éternel.

---

<sup>299</sup> *Mapas de las costas de la Nueva España en el Mar del Sur, desde la última población de españoles en ellas, que es la ciudad de Compostela, en adelante, poniendo en cada uno los frutos, aguada y naturaleza de sus habitantes, demostrando los bajos, arrecifes y fondos de sus puertos, ríos y esteros navegables, para que sirva de Norte a los navegantes que surcaren aquellas costas o que, por algún accidente, fueren arrojados a ellas.* Celsus Kelly, *Some early maps relating to the Queiros-Torres discoveries of 1606*, Lisboa, 1961, p.4. Mapa de Acapulco con los galeones que entran por la boca chica, detrás la Roqueta.

<sup>300</sup> Pedro Cubero Sebastián, *op. cit.*, p. 342.



Fig. 27 : Les *Señas*.

Photographie prise devant la cote de Baja California Norte. Collection personnelle.

Enfin, vêtu de ses plus beaux atours, ce galion de Manille exténué entrait dans la baie d'Acapulco. Mais en quel état !

Les passagers, souvent malades, au moins affaiblis et au pire moribonds, étaient emportés à l'Hôpital Royal de Nuestra Señora de la Consolación. Les rapports des Officiers Royaux rappellent cette réalité: *Por haber venido enferma toda la gente de mar de la nao se llevaron al Hospital Real y se iban muriendo y no podían ir a descargar la carga*<sup>301</sup> ...

Mais, même si le galion de Manille arrivait à la période hivernale lorsque le climat était plus reposant, Acapulco n'offrait pas les conditions idéales pour le prompt rétablissement de ceux qui, partis depuis de longs mois, étaient récupérés par une population certainement intéressée par leur retour, mais beaucoup plus inquiète des bénéfiques que les marchandises d'Orient transportées par le galion signifiaient.

2.1.4. L'insalubrité à Acapulco aggrave les difficultés des passagers du galion de Manille et occasionne les mouvements de flux et de reflux de ses habitants.

En comparant la position d'un lieu avec la ligne de l'équateur, la connaissance de la latitude permettait à l'époque d'avoir une idée générale du climat de la région considérée. Depuis 1600, Pedro Teixeira, un passager du galion de Manille, avait situé Acapulco par 16 degrés de latitude Nord. Antonio de Morga, en 1609, lui donnait un demi-degré de plus. Vers 1611, le Comptable Royal Alonso de Funes lui avait ajouté un autre demi-degré, et durant la deuxième décennie du XVII<sup>e</sup> siècle, le carmélite Antonio Vasquez de Espinosa la plaçait aussi vers les dix-sept degrés. Ainsi, avec ses seize ou dix-sept degrés de latitude,

---

<sup>301</sup> AGI. Contaduría, 902, desde 4-XII-1609 hasta fin octubre-1610/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

Acapulco<sup>302</sup> se trouvait près de ce qui s'appelait la *Zona Tórrida*, et ainsi tout voyageur, religieux ou officiel qui passait par le port au XVII<sup>e</sup> siècle, en qualifiait le climat de *malísimo, ingrato, de calor intolerante, sofocante, caliente*.

Frère Domingo Fernández de Navarrete vécut une année dans le port; non seulement il le considéra comme un *temple infernal*, mais aussi, en raison du climat, conjectura sur la signification de son nom: *Acapulco en la lengua de la tierra quiere decir Boca de Infierno*. Même la saison des pluies, de juin à octobre, qui comme dit le père Cubero Sebastián: *traían tantos truenos relámpagos, rayos que daba horror habitar en él*, ne venait rafraîchir les lieux: au contraire, la vie se compliquait car, à cause de l'humidité, le climat devenait *enfermo, nocivo, malsano*.

Un autre inconvénient d'Acapulco était que les vents n'arrivaient pas jusqu'à la ville, même quand le courant d'air entraît par *Boca Grande*. Don Nicolás Cardona, chargé de la protection et de la défense du port en 1614, confirma ce problème en disant que: *...su puerto es seguro y muy bueno abrigado de todos vientos*<sup>303</sup> ...

Par ailleurs, entre les montagnes et le littoral se formait une cuvette qui, à cause d'un sol imperméable, retenait les eaux qui descendaient des montagnes voisines, formant divers marais tout le long de la baie et une petite lagune avec sa mangrove<sup>304</sup>.

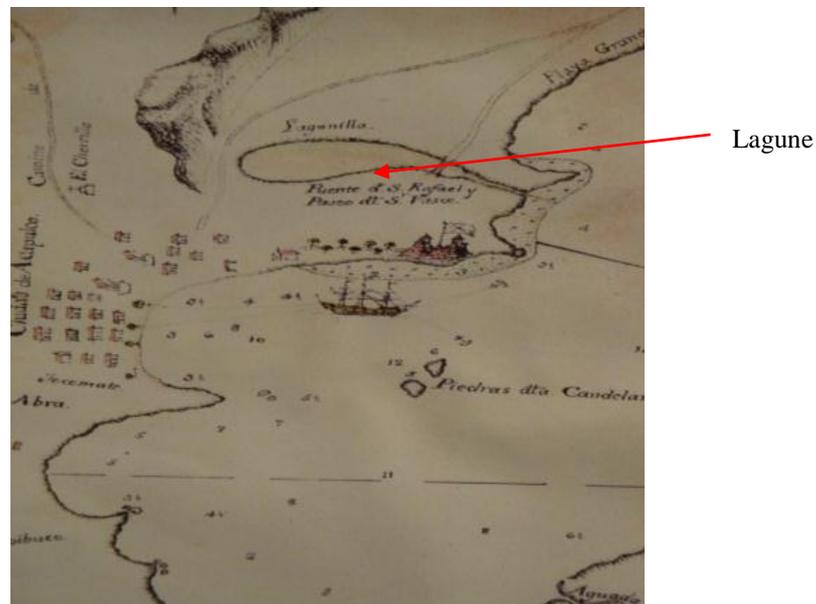


Fig. 28 : Détail de la carte du XVIII<sup>e</sup> siècle du port d'Acapulco situé par 16deg45min de latitude Nord et 134deg15min de longitude Ouest prise du méridien de San Bernardino à l'embouchure de l'archipel philippin, dans la *Mar del Sur*. Collection du Museo Histórico Naval d'Acapulco<sup>305</sup>.

<sup>302</sup> La latitude réelle d'Acapulco est de 16deg51N.

<sup>303</sup> CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. *Nueva Cartografía de Acapulco, Campeche y Veracruz*. Sevilla, EEHA, 1969, p. 49. (Colección Anuario; n° 171).

<sup>304</sup> José Pasta Tagliabue, *op. cit.*, p. 272.

Ces eaux stagnantes et putrides entretenaient de véritables élevages du moustique anophèle porteur de la malaria: avec le climat chaud et humide d'Acapulco, elles augmentaient sa force et en favorisaient la propagation.

On pense que les moustiques existaient probablement avant l'arrivée des Espagnols, mais ils n'avaient pas entamé le cycle de cette maladie par manque de sang infecté. Cette phase débuta malheureusement à la Nouvelle Espagne avec l'arrivée des esclaves noirs: apparemment sains, ils étaient cependant porteurs de la malaria<sup>306</sup>. Cette maladie diminue l'immunité de l'organisme et facilite la contagion de maladies mortelles, augmentant ainsi les risques encourus par la population.

A part la malaria, on y rencontrait aussi d'autres maladies propres aux zones tropicales, toutes transmises par l'eau, comme la dysenterie amibienne, la typhoïde, le ver intestinal... Pedro Cubero Sebastián, qui vécut quelques mois dans le port, décrivit l'eau des puits comme: *pesada*<sup>307</sup> y *salobre*<sup>308</sup>. Pour compléter le tableau, on ajoutera les animaux nuisibles et venimeux comme les cent pieds, les puces, les petits moustiques, les araignées vénéneuses, les tarentules et les scorpions, très courants à Acapulco. Et pour terminer, arrivait par le galion de Manille *el mal gálico*, la syphilis, qu'Alejandro Malaspina au XVIIIème siècle attribuait aux Philippins<sup>309</sup>.

Le taux d'occupation de la ville changeait drastiquement lors de la présence du galion de Manille: la population permanente d'Acapulco augmentait, elle était probablement triplée, et le besoin en bêtes de somme était très fort. Prenons en exemple le galion San Andrés qui arriva en décembre 1614, suivi quelques semaines plus tard en 1615 de la *Capitana*: pour les deux bateaux, seulement en ce qui concerne les caisses, les ballots, les paquets, les pains de cire et la faïence, la cargaison devait approcher neuf cents tonnes, sans même donc compter les petites caisses, les tabatières, les écritoires, les paniers, les vêtements, le mercure. Si chaque mule portait un poids de deux cents kilos, on devait alors disposer d'au moins quatre mille cinq cents bêtes; elles entrèrent à Acapulco et stationnèrent dans les rues dès leur

---

<sup>305</sup> Grâce à Marcelo Adano, directeur du musée Historique Naval d'Acapulco, dans cette carte du XIXème siècle, nous remarquons que sur la colline de la Mira se trouvait la *vigía de los chinos*, et que la *vigía de los peruleros* se trouvait approximativement à 2.35 km au NNE de la *vigía de los chinos*, et à 2.5 km au NNO du fort de San Diego, à une altitude de 240 à 330 mètres.

<sup>306</sup> NEWSON A., Linda, Explicación de las Variaciones regionales de las tendencias demográficas en la América Española colonial; el caso de México. *Lecturas de Historia Mexicana*, 1994, n°9, COLMEX. p. 521.

<sup>307</sup> *Pesada*: adjectif de l'époque.

<sup>308</sup> *Salobre*: RAE. Dont une forte proportion de sels la rend impropre à la boisson et à d'autres usages.

<sup>309</sup> GONZÁLEZ CLAVERÁN, Virginia. *Malaspina en Acapulco*, México, Espejo de Obsidiana S.A., 1989, p.204.

arrivée avec leurs marchandises pour Manille, jusqu'à leur chargement des biens et produits achetés à la foire et destinés à Mexico et à l'intérieur de la Nouvelle Espagne.

La population d'Acapulco vivait dans cet espace physique insalubre. La mort touchait tout le monde, *Castellanos*, Officiers Royaux, enfants, gardiens d'entrepôts, tonneliers, soldats, *indios chinos* du *Real Servicio*, jusqu'à l'inspecteur don Pedro de Quiroga. Écoutons les plaintes que tous décrivent, et qui furent transcrites dans les dossiers des différentes archives.

Dans sa lettre de 1606, le *factor real* Juan Rodríguez de Salamanca écrivait au Roi:

*Desde que llegue a este puerto de Acapulco de esta Nueva España a servir a Vuestra Majestad de factor y proveedor no he tenido hora de salud y estoy acabando la vida por mil maneras y con grandes desventuras y trabajos que sin duda era mejor estar bogando en una galera que estar como estoy*<sup>310</sup>.

Le secrétaire royal don Alonso de Funes écrivait en 1611 à son beau-père et l'informait de la naissance de sa fille qui mourut juste après son baptême, et du découragement de sa femme qui resta avec des *achaques de preñada*.

Lorsqu'en 1647 le frère Domingo Fernández de Navarrete séjourna à Acapulco, ses deux compagnons tombèrent malades et le *Castellano* don Juan de Bracamontes Santiesteva mourut.

En 1677, surgit un différent entre le *Castellano* de la Force royale d'Acapulco don Diego Antonio Polo y Navarro, le Trésorier don Francisco de Rodezno, et le comptable intérimaire don Martín Calvo. Durant ces chamailleries, le *Castellano* envoya son officier supérieur chez don Francisco de Rodezno qui s'était excusé de ne pas avoir l'argent de la paye des soldats, disant qu'il était malade: *por achaque de unas curas que le dieron*<sup>311</sup>.

Avant que le poste de comptable royal ne soit pris par don Francisco de Meca y Falces, les postes d'Officiers Royaux avaient été remplis pendant de longues années par des intérimaires, car, comme le rapporte don Francisco : *...no ha habido persona que quiera el puesto por el mal temple de la ciudad*<sup>312</sup>.

Quelque temps après, don Francisco de Meca y Falces, qui occupa le poste à partir de 1681, écrivit au vice-roi marquis de la Laguna pour lui demander d'être remplacé parce que: *se*

---

<sup>310</sup> AGN. Mexico, 371/1598-1697/ Cartas y expedientes de los oficiales reales de Acapulco.

<sup>311</sup> AGI. Escribanía, 177B, Pleitos de la Audiencia de México.

<sup>312</sup> AGI. México, 454, Nombramientos Oficiales Reales.

*halla muy falto de salud, agravado de achaques originados de los malos aires de aquel puerto. Y aconsejado de los médicos mude de temperamento para restituirse a ella*<sup>313</sup>.

Ainsi, on ne venait à Acapulco que par obligation, certes havre de paix en comparaison d'une traversée exténuante et mortelle, ou place d'échanges commerciaux à l'arrivée et au départ du galion de Manille, mais ville de forte dangerosité et de grande pénibilité. C'est ainsi que tous ceux qui en étaient financièrement capables fuyaient Acapulco lorsque la présence de galion ne les retenait pas, y compris certains responsables -curé *beneficiado*, *Castellano*, et Officiers Royaux- qui cependant devaient rester sur place.

### 2.1.5. La chance de l'Hôpital Royal de Nuestra Señora de la Consolación et de ses pieux *hipólitos*.

Au début de 1648, Nuestra Señora de la Consolación souffrit de grands dommages à cause de l'incendie qui éclata à l'ermitage de San Nicolás de Tolentino. Frère Domingo Fernández de Navarrete vécut ce sinistre:

*El viento era favorable al fuego, las casas cubiertas de paja, seca como yesca, ya se ve, que bien arderían. Lo singular era que llevaba el viento una chispa doscientos pasos, caía en una casa, y luego al puro levantaba una llama hasta las nubes. Las campanas del convento de San Francisco, cayeron a tierra... La botica real, fue cosa lastimosa, las redomas, y otras vasijas, todas eran de loza fina de China; y aunque la cubierta de la caja era de tejamanil, no estorbo el que todo se arruinase*<sup>314</sup>.

Dans ses notes de février 1648, don Gregorio de Guijo raconte le malheur: *Por este mes de febrero se prendió fuego en la Iglesia de San Nicolás del puerto de Acapulco, y de allí, por hacer viento, paso y prendió en las casas y se quemó la mayor parte*<sup>315</sup> ....

Les dommages causés à l'hôpital par cette *quema universal*, comme l'appelèrent les *vecinos* d'Acapulco<sup>316</sup>, amenèrent la Couronne à mettre en place en 1651 une taxe de deux pour-cent sur les marchandises des Philippines pour payer les réparations nécessaires.

La présentation de cet épisode embrasant de la ville d'Acapulco est placée ici pour rappeler les nombreuses caractéristiques de construction de la ville: la propagation du feu à toute une ville est généralement due à l'étroitesse de ses rues et à l'inflammabilité des matériaux de construction -*palapa*, feuille de cocotier, paille, adobe, bois, etc-.

---

<sup>313</sup> *Ibid.*

<sup>314</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p.300.

<sup>315</sup> GUIJO, Gregorio M. de. *Diario de Guijo*, Tomo I, México, Editorial Porrúa, 1953, p.150. (Colección de Escritores Mexicanos; n°64).

<sup>316</sup> AGN. Bienes Nacionales (014). Volumen 34. Expediente 2. 1647.

Le vice-roi comte de Alva de Liste ordonna de reconstruire l'hôpital le 23 mars 1652. Ce travail, évalué à onze mille pesos, fut à la charge du maître Bartolomé Gallardo<sup>317</sup>. Durant les travaux de reconstruction, on dut trouver des méthodes de substitution pour que l'hôpital pût continuer à travailler. Deux exemples le confirment dans les paiements: en 1656, les Officiers Royaux payèrent encore l'officier supérieur Juan Ponce de León pour quelques maisons que l'on destina à l'hôpital<sup>318</sup> et en 1659, la *Caja Real* paya à Micaela Vargas, veuve de Juan Fernández Tomé, les maisons qui servirent d'hôpital royal et auxquelles on adjoignit une infirmerie<sup>319</sup>.

Ces maisons qui formaient un rectangle de cinquante-cinq *varas*<sup>320</sup> de long sur quarante *varas* de profondeur se trouvaient sur un terrain où passaient les eaux abondantes de rivières. Disposant d'un total de trente-six lits, cet hôpital rendit service pendant un peu plus de trente ans.

En décembre 1691, un groupe de travail formé des Officiers Royaux d'Acapulco, comme juges receveurs, et de frère Juan de Castañeda, Supérieur de l'Hôpital de Nuestra Señora de la Consolación, inspecta l'hôpital: si la pharmacie qui était contiguë à la cellule était disponible avec tous les équipements et matériels nécessaires à l'élaboration des médicaments, on trouva en revanche que les deux infirmeries et les bureaux étaient effondrés. La cellule du frère et l'église étaient étayés. Dans une galerie, il y avait vingt lits et dix-huit autres lits se trouvaient dans un bout de couloir étayé collé à l'église<sup>321</sup>.

On est surpris du paradoxe qui éclaire quarante années de la deuxième partie du siècle: d'un côté on reconnaît le besoin d'un hôpital et d'un autre on « découvre » à l'occasion d'une inspection que des parties entières de l'édifice sont en ruines. Conséquence de l'existence d'une bureaucratie rampante ou de difficultés financières du Trésor Royal? Il est évident que les actes ne suivaient pas strictement les décisions.

Après la vérification, voyant les conditions dans lesquelles se trouvait l'édifice, on décida de construire un nouvel hôpital, en en changeant le lieu d'implantation pour qu'il soit plus sûr, sans risques ni inconvénients. On calcula que celui-ci devrait être terminé un an et demi plus tard, qu'on le financerait avec l'argent provenant de la remise *-el indulto-* de soixante-

---

<sup>317</sup> Esteban de la Carrera y Prado, *op. cit.*, p. 89.

<sup>318</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1656/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>319</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1659/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>320</sup> *Vara* : trois pieds quatre mains soit quatre-vingt-trois centimètres et huit millimètres.

<sup>321</sup> AGN. Hospitales (054). Contenedor 06. Volumen 15. Expediente 6. 1691. F. 309-323.

quatorze mille pesos que payait le galion de Manille; et le Roi autorisa que l'on prenne l'argent correspondant aux deux pour-cent des impôts.

Quasiment à la fin de la construction, le frère supérieur revint vers le Provincial des *hipólitos* en annonçant qu'il manquait deux mille cinq cents pesos pour le terminer: le vice-roi comte de Calve<sup>322</sup> ordonna au *Castellano* de donner mille deux cents pesos, d'utiliser le produit de l'aumône, et s'ils n'arrivaient pas à réunir l'argent nécessaire, de le demander à l'*alcalde* de Tixtla pour que celui-ci le prenne sur le tribut. La durée des travaux dura cinquante-deux semaines, ce qui dans ce cas précis paraît assez court. La rapidité dans la construction du nouvel hôpital est une preuve tangible qu'on aurait pu le faire avant si la volonté avait été réelle.

Le nouvel hôpital, construit de pierre et de chaux, de bois, d'adobe, avec des clous et un toit en tuiles, mesurait au total deux cents quatre-vingt-dix-huit *varas*, disposait de deux infirmeries, d'une chambre d'infirmier et d'un vestiaire, d'une cuisine, d'une chambre pour les esclaves. On communiquait par des galeries qui en faisaient le tour, et sur lesquelles donnaient douze portes d'entrée et dix fenêtres. L'édifice, l'église et une partie du couloir étaient clos de murs.

Pour équiper sa nouvelle église, le Frère Supérieur profita de la période de la foire: il acheta des toiles de Damas de Chine pour la table de l'autel, il fit confectionner en soie et en dentelle de Milan les rideaux des autels de San Pedro et de San Nicolás Obispo, les voiles du tabernacle, les tissus pour le calice et les rideaux des reliques de l'autel.

La richesse de ces ornements révèle le niveau d'attente pour les services de l'hôpital et la sincérité du remerciement à Dieu et au Roi qui en avait permis la construction.

Contre vents et marées, les *hipólitos*, fidèles serviteurs de Dieu et du Roi, considérés comme des professionnels compétents, apportèrent leurs services à l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación d'Acapulco durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle.

Les frères de la Charité de San Hipólito appartenaient au premier ordre mexicain de religieux, créé par le frère Bernardino Álvarez et approuvé par le Pape Sixte V en 1589<sup>323</sup>.

Ils faisaient vœux d'obéissance, chasteté, hospitalité et pauvreté. Ils portaient un habit de drap brun qu'ils serraient avec une ceinture de corde à la manière de Saint Augustin,- à l'intérieur leur robe leur arrivait jusqu'au sol et dans la rue jusqu'aux chevilles-, ils portaient des

---

<sup>322</sup> 1688-1696.

<sup>323</sup> SANTIAGO CRUZ, Francisco. *Los Hospitales de México y la Caridad de Don Benito*, México, Editorial Jus S.A., 1959, p. 118. (Figuras y episodios de la historia de México; n°67).

sandales, des bonnets à l'intérieur et des chapeaux blancs et une cape du même tissu quand ils sortaient.

Cet ordre hospitalier disposait d'une chaîne d'hôpitaux qui offraient leurs services dans les ports d'entrée de la Nouvelle Espagne; du côté Atlantique, ils avaient des établissements à Veracruz, Jalapa, Perote, Puebla et Huastepac, et Acapulco du côté Pacifique, tous dépendant de l'hôpital de San Hipólito de Mexico.

Le fondateur Bernardino Álvarez, parfait personnage de son époque, enrôlé comme soldat, s'était battu lors de la guerre contre les *chichimecas* à Zacatecas et dans d'autres régions du Nord. A son retour à Mexico, chef d'une bande fameuse pour ses tromperies aux jeux de cartes, il fut impliqué dans un crime et condamné à servir comme forçat dans la flotte qui partait pour les nouvelles découvertes dans les mers des Philippines, du Japon et de Chine.

Dans le quartier de Necaltitlán de la ville de Mexico, une femme l'aïda en lui donnant de l'argent, des armes et un bon cheval, ce qui lui permit de s'échapper à Acapulco où il embarqua sur un bateau qui partait au Pérou.

Quelques temps après, il revint à la Nouvelle Espagne, riche, et décidé à s'établir comme un notable. Selon Muriel, Bernardino Álvarez écrivit à sa mère pour l'inviter à partager cette nouvelle vie. Mais entrée au couvent, sa mère refusa et l'exhorta à employer sa fortune au service de Dieu et du Roi. Selon Cheryl, cette évolution aurait pu aussi avoir été provoquée par une grave maladie: craignant pour son âme, il aurait changé de vie.

De toute manière, vêtu d'une toile de burre grossière, Bernardino commença à servir les malades de l'hôpital de la Limpia Concepción. Son esprit de charité le mena plus loin, puisque après dix ans d'expérience, il construisit avec sa fortune non seulement l'hôpital de San Hipólito de la ville de Mexico mais aussi les autres hôpitaux cités plus haut.

Par leurs statuts, les *hipólitos* avaient l'interdiction de faire payer leurs services, et les aumônes qu'ils recevaient étaient destinées à l'hôpital et aux pauvres. Ils ne pouvaient pas recevoir les femmes qui voulaient leur rendre service ou qui souffraient de démence; ils pouvaient administrer les sacrements pour que les malades ne meurent pas sans les avoir reçus: ceux qui mourraient pouvaient être enterrés sur les terrains de l'hôpital<sup>324</sup>.

A Acapulco, l'hôpital était géré par le Frère Supérieur, prier, un prêtre et un infirmier, aidés par des esclaves.

Comme administrateur, le Frère Supérieur devait rendre ses comptes au Roi, tenir des registres d'entrées et de sorties des malades, et devait acheter tout le nécessaire pour ceux-ci.

---

<sup>324</sup> FIERROS MILLAN, José. *El Hospital de San Hipólito en el siglo XVI*. p. 89. Thèse: Histoire: México: 1994.

Chaque premier avril, le Frère Supérieur recevait des Officiers Royaux une subvention pour l'hôpital, et chaque mois, on lui donnait un cruchon d'une *demi-arroba* d'huile de Castille, pour la lampe du Très Saint Sacrement<sup>325</sup>.

A l'hôpital de San Hipólito de Mexico, les religieux étaient formés comme médecins et chirurgiens. La propreté de l'hôpital et des malades était surveillée par l'infirmier, aidé des esclaves qui portaient un pantalon et une chemise de toile bleue.

Ainsi, on peut dire que les *hipólitos* étaient de vrais professionnels de la santé, complètement dédiés à la protection physique de la population qu'ils assistaient.

2.1.6. Les mêmes médicaments, instruments et techniques médicales étaient utilisés à l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación et à bord du galion de Manille.

Le traitement de la maladie au XVIIème siècle à la Nouvelle Espagne était une combinaison de science, de pratique et de religion. A côté de l'application des concepts de Galeno, au titre desquels le traitement de la maladie se faisait à l'aide de médicaments qualifiés de *frios* ou *calientes*, et dérivés du système des quatre humeurs dont la santé dépendait, -la bile, la bile noire, la lymphe et le sang-, et des quatre états de l'âme, -sanguin, flegmatique, mélancolique, colérique-, on y retrouvait des enseignements de la foi catholique et de la médecine indigène<sup>326</sup>.

Ainsi, dans tous les hôpitaux des *hipólitos*, on utilisait les recettes indigènes du *Tesoro de las Medicinas* du bienheureux Gregorio López qui l'avait écrit durant les neuf années qu'il avait passées dans leur hôpital de Santa Cruz à Oaxtepec.

Les comptes de l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación montrent que les religieux *hipólitos* préparaient ce qui était nécessaire à l'infirmerie bien avant l'arrivée du galion de Manille. Ils achetaient du sucre pour les sirops, les pâtes, les sucreries, de l'huile pour fabriquer les onguents, et du sel<sup>327</sup>.

On trouve une grande similitude entre les médicaments que l'on utilisait à l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación<sup>328</sup> et ceux que l'on embarquait à bord du galion de

---

<sup>325</sup> *Relaciones geográficas del arzobispado de México, op. cit.*, p. 22.

<sup>326</sup> AGUIRRE BELTRÁN, Gonzalo. *Obra Antropológica VIII. Medicina y Magia. El Proceso de Aculturación en la estructura Colonial*, México, Fondo Cultura Económica, 1992, p. 31-32.

<sup>327</sup> AGN. AHH (008). Volumen 1408. Cuentas del Hospital de la Consolación. 1682-1696.

<sup>328</sup> Josefina Muriel, *loc. cit.*, p. 369-377. Dans: *Hospitales de la Nueva España*, T. II.

Manille<sup>329</sup>: les mêmes sirops rosé, violet, de bourrache, de coings, de miel ou de sucre rosé, de moût cuit, de myrte, de grenade, de mûres étaient utilisés à bord comme à terre.



Fig. 29 : Flacons de pharmacie du XVIIème siècle. Collection Musée Franz Mayer. Ville de Mexico.

En accord avec le *Traité de Médicaments* du bienheureux Gregorio Lopez, le sirop rosé combiné avec le bouillon de poule ou l'eau de langue de bœuf calmait l'estomac, rafraichissait le foie et le cœur, clarifiait le sang et diminuait les brûlures d'urine<sup>330</sup>.

Le sirop violet fait à base de violettes soignait les maux de gorge, enlevait les douleurs de côté et de la poitrine<sup>331</sup>. Tant la rose que la violette étaient considérées comme des fleurs de cordial<sup>332</sup>.

Selon les recommandations du bienheureux Gregorio Lopez, administrées en sirop ou en un sirop plus épais appelé *arope*, les substances végétales et médicinales telles que la bourrache étaient utilisées comme sudorifiques. La grenade faisait baisser la température; le coing agissait contre les humeurs de poitrine, de ventre et d'estomac, et en pulpe soignait la dysenterie. Avec la courge, on faisait baisser la fièvre; à jeun, elle servait de purgatif; en emplâtre, elle aidait à soigner les boursouflures et les abcès qui suppuraient. Les mûres étaient utilisées comme calmants. Le myrte arrêtaient les hémorragies et adoucissait la toux.

<sup>329</sup> AGN. AHH (008). Filipinas. Volumen 600. Expediente 4. 1650. AHH (008). Filipinas. Volumen 600. Expediente 19. 1664.

<sup>330</sup> Francisco Guerra, *op. cit.*, p. 47.

<sup>331</sup> Josefina Muriel, *op. cit.*, p. 369-377. Dans: *Hospitales de la Nueva España*, T.II.

<sup>332</sup> RAE. Mélange de fleurs, dont l'infusion est donnée aux malades comme sudorifique.

On utilisait les ventouses, de même que quelques instruments de chirurgie: les lancettes de saignée, les sétons pour faire sortir le pus et les lancettes appelées *postemas* pour les abcès<sup>333</sup>. Les malades de l'hôpital étaient nourris de bouillon de poulet ou de bœuf, de légumes frais, de légumes secs comme les pois chiches qui, cuisinés avec du vinaigre, faisaient expulser les vers, et cuits avec du miel et administrés en emplâtre guérissaient de la gale, soignaient les plaies nécrosées et les empeignes. Les fèves cuites à l'eau et au vinaigre arrêtaient la dysenterie; les lentilles servaient contre les maux d'estomac, bien qu'elles fassent faire de mauvais rêves et qu'elles soient considérées comme dommageables pour les nerfs.

De même, servant d'assaisonnement pour les plats, l'ail était aussi utilisé pour adoucir la toux et clarifier la voix; il enlevait le mal de dents et ses feuilles provoquaient la menstruation. Les oignons cuits faisaient uriner; mélangés à du miel, de la rue et du sel, on les utilisait pour les morsures de chien.

On donnait aussi aux malades de *l'atole* de maïs et du chocolat. Cette *preciosa bebida*, comme le Dr Juan Barrios<sup>334</sup> l'appela au XVII<sup>e</sup> siècle, se buvait froide ou chaude à la Nouvelle Espagne, et pour les nombreux avantages et qualités qu'on lui attribuait, le Concile de Trente lui-même déclara que le chocolat ne faisait pas rompre le jeune<sup>335</sup>. Comme médicament, le chocolat servait pour le cœur, le foie, il régula le flux menstruel, diminuait la douleur, résolvait les problèmes de flatulences et de mixtion, soignait les maux de gencives; on l'utilisait en onguent sur les lèvres et les mains sèches ou sur la peau pour les maladies comme la variole, la rougeole et l'érysipèle.

L'unique risque de son emploi était que le poison pouvait y être ajouté facilement. On suggérait de le boire sans manger autre chose, que l'on ne fasse pas d'exercice après en avoir pris parce qu'il pouvait se coller aux parois de l'estomac. Conformément aux quatre états d'âme, on recommandait que les colériques le prennent froid, que les sanguins le mélangent avec de *l'atole*, que les flegmatiques le prennent chaud et les mélancoliques tiède.

Pour soigner, on utilisait donc les sirops, les purges, les onguents, l'application de ventouses, les saignées, les changements d'air, les prières, les reliques. Mais à Acapulco on faisait aussi des recommandations pour soigner la pique de tarentule: le traitement consistait à enterrer les personnes dans un trou, leur protéger la tête avec un *petate*, et pendant quarante-huit heures à les alimenter *d'atole*.

---

<sup>333</sup> AGI. Escribanía. Comisiones de la Audiencia de México, 252A.

<sup>334</sup> Antonio de Leon Pinelo, *op. cit.*, p.9.

<sup>335</sup> Antonio de Leon Pinelo, *op. cit.*, p. 14.

Frère Domingo de Navarrete explique l'utilisation d'autres remèdes pour la population d'Acapulco: la queue de *cacomiztle* était d'un intérêt particulier pour les femmes d'Acapulco parce que : *tostada, y hecha polvos, bebidos unos pocos en vino, era prodigioso remedio para ayudar a parir*. Quant à:

*...la picadura de alacrán se curaba por medio de un remedio efficacísimo y muy experimentado que era refregar la parte donde se había recibido la ponzoña del alacrán con el miembrecillo natural de un niño, instantáneamente se quita el dolor, y se exhala todo el veneno*<sup>336</sup>.

En portant une appréciation selon les critères de notre XXIème siècle sur les remèdes et techniques de traitement de l'hôpital et du galion de Manille, on découvre l'empirisme de la médecine du XVIIème siècle: la vie était alors effectivement dans la main de Dieu. La fragilité de la santé tant des habitants du port que des passagers devait exacerber leur peur et leur besoin de se mettre sous la protection de la religion catholique. Dans les deux communautés d'Acapulco et du galion, la vie quotidienne confrontait presque continûment les individus à la disparition de leurs semblables. On ne peut pas dire qu'ils étaient habitués à la mort, parce que toutes les pratiques religieuses dévoilent uniquement l'instabilité à laquelle ils étaient exposés; c'est pourquoi Acapulco et le galion de Manille, deux endroits aux conditions climatologiques défavorables, fournissaient un terrain fertile pour la religion et ses pratiques.

Durant un siècle, l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación, les *hipólitos* et leurs esclaves rendirent grand service à la population permanente d'Acapulco qui devait supporter pendant une longue partie de l'année un climat fatigant et hostile. Mais la ville, au moment de la présence du galion et de sa foire, voyait arriver une large quantité de gens affaiblis par les conditions de vie qui entraînaient la transmission de maladies et freinaient les forces vitales, locales ou en transit depuis bien loin dans le but de remplir la mission assignée, ce qu'il fallait absolument sauvegarder.

La récupération des équipages était très importante car, à Acapulco, il était difficile de trouver des professionnels efficaces pour le voyage de retour, bien que celui-ci se fasse plus rapidement et avec moins de difficultés que l'aller depuis Manille, alors qu'il était nécessaire de disposer de marins expérimentés pour ouvrir la route vers l'Archipel.

---

<sup>336</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 298.

Les rudes conditions de vie et de travail à bord du galion exigeaient que la santé des équipages soit bonne ; quiconque embarquait devait être sain, la maladie et la contagion entre les passagers non seulement causaient des morts mais influaient sur la navigation. Tous les acteurs impliqués dans l'hôpital de Nuestra Señora de la Consolación arrivèrent à la hauteur des objectifs que demandait la couronne espagnole pour le soutien de la colonie des Philippines.

Nuestra Señora de la Consolacion: un nom qui correspond parfaitement à la peine profonde et au chagrin des passagers du galion à leur arrivée à Acapulco.

## 2.2. Les voies de communication.

La distance du chemin entre Acapulco et Mexico ne soutient aucune comparaison avec celle du trajet maritime que les marchandises orientales dans un sens, ou le *socorro* et le *situado* dans l'autre, devaient parcourir. Malgré un relief accidenté<sup>337</sup> et les conséquences désastreuses des conditions climatologiques très souvent adverses, et même si la maintenance effectuée ne fut pas au niveau de l'importance stratégique de son utilisation, la route entre Acapulco et la capitale du vice-royaume permit grâce à de gros efforts de satisfaire les besoins de transport de marchandises, de personnes et d'argent, occasionnés par les rotations du galion de Manille.

Il est probable qu'un ancien sentier mexicain ait été utilisé par Hernán Cortés pour envoyer de Mexico à Acapulco les matériels, provisions et hommes qui composèrent l'expédition de Diego Hurtado de Mendoza qui partait explorer la *mar del Sur*. Le 20 avril 1532, il écrivit à Charles V et lui expliqua que deux bateaux avaient pu être préparés au port d'Acapulco, bien que :

*...no se podían proveer las cosas necesarias con carretas ni bestias, yo cargue algunos indios de mis vasallos, de que Vuestra Majestad me hizo merced, para llevar algunas cosas que faltaban, que era imposible proveerse de otra manera*<sup>338</sup> ...

Le manque de voies de communication et la difficulté de passage par les chemins de traverse étaient à l'origine de l'utilisation espagnole des indigènes comme *tamemes*<sup>339</sup>. Ajouté à la terrible mortalité des naturels, ce problème poussa la Couronne à ordonner en 1550 au vice-

---

<sup>337</sup> La *Sierra Madre del Sur* couvre la casi totalité de l'État de Guerrero.

<sup>338</sup> Hernán Cortés, *op. cit.*, p. 308.

<sup>339</sup> *Tameme*: RAE. Porteur indien qui accompagnait les voyageurs.

roi Don Luis de Velasco I<sup>340</sup> l'ouverture de chemins et la construction de ponts pour que les *recuas* puissent circuler, interdisant à partir de ce moment-là d'utiliser les indiens comme porteurs. Néanmoins, en ce temps-là et alors qu'Acapulco avait été élevé au rang d'*Alcaldía Mayor*, elle continua d'être reliée par des sentiers, car les ports qui concentraient le commerce de la *mar del Sur* était ceux de Navidad et d'Huatulco. Alors que le chemin de Mexico à Zacatecas, beaucoup moins sinueux que celui de Mexico à Acapulco, permettait le transit de charrettes et de voitures, celui qui allait au port restait totalement à l'abandon<sup>341</sup>.

La *tornavuelta* découverte, et alors que différentes options de port base restaient ouvertes, Andrés de Urdaneta signalait la proximité avec la ville de Mexico et avec le port de Veracruz comme une autre caractéristique qui favorisait le port : ... *no hay de sesenta y tantas leguas arriba, y camino que andan por el arrias, y desde la Vera-cruz al dicho Puerto hay hasta ciento é diez leguas poco mas, ó menos,*<sup>342</sup> ... De la même façon, appuyant sur les avantages d'Acapulco, Felipe de Salcedo, petit-fils de Legaspi, écrivit dans sa lettre à la *Real Audiencia* du 28 mai 1566 sur les distances entre la capitale du vice-royaume et le port de Veracruz: ... *el de Acapulco estará setenta leguas de esta ciudad y noventa de Veracruz*<sup>343</sup>.

Enfin, Acapulco fut choisi comme terminal du voyage transpacifique du galion de Manille, mais par manque de moyens, la route qui reliait le port avec la ville de Mexico ne bénéficia que de quelques modifications qui ne furent entamées qu'à partir de 1573<sup>344</sup>. Quelques sections furent aménagées, mais la descente de la *Sierra Madre del Sur* vers la mer continua à causer des problèmes. En 1577, le transit des *recuas* était déjà habituel entre Acapulco et Mexico, acheminant l'approvisionnement et les personnes aux Philippines, ou transportant les marchandises d'un commerce naissant; mais la difficulté d'y transiter n'avait pas été diminuée et son étroitesse était la cause de beaucoup d'accidents<sup>345</sup>.

Pour pouvoir assurer la tâche de soutien du galion de Manille, Acapulco devait être reliée avec les lieux importants de la Nouvelle Espagne afin de faire arriver le matériel et les hommes nécessaires. Mais comme dans le cas du besoin en infrastructures hospitalières et de la lenteur de leur réalisation dont nous avons fait mention plus haut, malgré le besoin prouvé de voies de communication d'Acapulco vers le reste de la Nouvelle Espagne, et contrairement aux décisions cependant prises au niveau correct, les moyens nécessaires ne

---

<sup>340</sup> 1550-1564.

<sup>341</sup> Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.20.

<sup>342</sup> Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, *op. cit.*, p.121.

<sup>343</sup> Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.21.

<sup>344</sup> Antonio Francisco García-Abasolo, *op. cit.*, p. 74.

<sup>345</sup> Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.18.

furent attribués qu'avec grande parcimonie. L'importance que prirent les Îles Philippines enjoignit d'apporter des améliorations et en 1592, le vice-roi Luis de Velasco II ordonna de construire un *camino mayor*, royal, ou de *herradura*, qui suivit avec quelques modifications le sentier utilisée par Hernán Cortés<sup>346</sup>.

Ainsi, au début du XVIIème siècle, grâce à son récent chemin de *herradura*, Acapulco était reliée avec la ville de Mexico. Cette route fut vitale pour le galion de Manille, la foire d'Acapulco, pour le lien des Philippines avec l'Empire espagnol, et finalement pour la conservation de ce bastion. En rajeunissant ce parcours important, la ville de Mexico resta reliée avec les deux océans, créant entre Acapulco et Veracruz l'artère du trafic commercial intérieur et international de la Nouvelle Espagne.

Francesco Carletti, Pedro Texeira, Gemelli Careri, quelques-uns des nombreux voyageurs qui l'utilisèrent à la fin du XVIème siècle ou durant tout le siècle suivant, nous décrivent ses vicissitudes ainsi que quelques-uns des villages que cette route touchait. Néanmoins, c'est Gemelli Careri qui nous donne l'itinéraire utilisé alors : venta del Atajo, venta del Ejido, Dos Arroyos, los Pozuelos, el Peregrino, rio Papagayo, Cacahuatal, Dos Caminos, los Cajones, Acahuizotla, Trapiche de Mazatlán, Petaquillas, Chilpancingo, Zumpango, le fleuve de las Balsas, Nopalillo et Cañada del Carrizal, Rancho de Palula, Pueblo Nuevo où il y avait une grande lagune, Amacuzac, Huejotzingo<sup>347</sup>, Alpuyeca, Xuchitepec, Cuernavaca, Tlaltenango, Huichilaque, Agustín de las Cuevas, ville de México<sup>348</sup>.

En raison de l'importance de la foire d'Acapulco, on ouvrit un autre chemin de *herradura* qui reliait le port avec Valladolid<sup>349</sup> en passant par Zihuatanejo, Ixtapa, Hacienda de la Laja, Los Vallecitos, Hacienda de Guadalupe, rancho del Faisán, rancho de las Animas, Hacienda de Potero, rancho de la Parota, Hacienda de Potrero, rancho Jazmín, Hacienda de Cuito, Hacienda de Rosario, Rancho de Ahuijote, Hacienda de Casitas, Hacienda de Oropeo, Cayaco, Huacana, Rancho de la Playa, Hacienda de Tejamanil, Ario, Santa Clara de los Cobres, Pátzcuaro, venta de Correos et Valladolid<sup>350</sup>.

Mais la route la plus importante durant toute la Colonie fut celle qui relia la ville de Mexico avec Veracruz. A ce port arrivait la *Flota*, en faisant l'entrée principale de la Nouvelle

---

<sup>346</sup> *Ibid.*

<sup>347</sup> Antonio de Alcedo explique que: *...bien conocido en todo el reino por ser tránsito preciso de todos los pasajeros y comerciantes para Guatemala y provincias de tierra adentro hasta la Vera Cruz...* Dans: Gemelli Careri, *op. cit.*, p. 16. Viaje a la Nueva España.

<sup>348</sup> Gemelli Careri, *op. cit.*, p. 13-19. Dans: Viaje a la Nueva España.

<sup>349</sup> Aujourd'hui Morelia Michoacán.

<sup>350</sup> GARABANA, Antonio Francisco, «El Comercio del Oriente en la Provincia Mexicana», *Artes de México*, 1971, vol. XVIII, n° 143, p.67.,

Espagne, et par son intermédiaire, le vice-royaume maintenait son lien avec l'Espagne. Pour cela, Andrés de Urdaneta et Felipe de Salcedo faisaient ressortir la proximité d'Acapulco avec le port de Veracruz, puisque les Philippines avaient autant besoin d'Acapulco que de Veracruz pour maintenir le lien avec la Couronne.

### 2.2.1. Acapulco, port de transbordement entre les Philippines et l'Espagne via Veracruz.

Le trajet Acapulco-Veracruz pouvait se faire de deux manières. En 1679, après son séjour de plusieurs mois dans le port, Pedro Cubero Sebastián suivit un itinéraire que l'on peut qualifier de terrestre: il passait par les villes de Tixtla, Chilapa et de *Trisco* -Atlixco-, obliquait pour atteindre Puebla et finalement arriver au port de Veracruz. Parcourir ses cent soixante lieues prenait de quatre à six semaines. L'autre trajet peut être qualifié de nautique, même s'il demandait plusieurs transbordements, parce que la majeure partie se faisait par voie de mer ou en suivant le cours du fleuve Coatzacoalcos.

L'existence de la *mar del Sur* comme celle du fleuve Coatzacoalcos avait été révélée à Cortés par Moctezuma. Ayant terminé la Conquête, et intéressé par la découverte de nouveaux territoires, Cortés envoya ses troupes explorer les nouvelles terres et informa le Roi en 1522 de l'installation d'un arsenal et d'un village d'Espagnols sur la côte de la *mar del Sur*, à seulement quatre-vingt-dix lieues de Mexico. Vers 1524, dans sa quatrième lettre de compte-rendu, Hernán Cortés révélait à Charles Quint l'existence d'un *rio muy grande que por la dicha provincia sale a la mar y había muy buen puerto para navíos, porque el dicho Ordaz y los que con él fueron lo habían rondado*<sup>351</sup>.

Reliant les océans Atlantique et Pacifique, ce passage fut la voie la plus rapide qui fut utilisée dès le début pour approvisionner le galion de Manille de gréements, voiles, clouterie, matériels très coûteux à la Nouvelle Espagne parce qu'ils étaient acheminés depuis Séville<sup>352</sup>. D'autre part, après l'attaque du pirate anglais Thomas Cavendish<sup>353</sup> sur le galion Santa Ana en 1587 que nous avons évoquée précédemment, les galions de Manille commencèrent à s'armer. On achetait l'artillerie embarquée à la flotte qui arrivait d'Espagne, ou on la fondait à Veracruz. Quand il y avait urgence pour fournir des matériels ou des canons aux galions, on les prélevait sur les bateaux inutilisables de la flotte mis en réserve à Veracruz. Envoyés à Acapulco, on les montait sur le galion de Manille ou on en équipait d'autres navires appelés

---

<sup>351</sup> Lettre de Hernán Cortés. Dans: Hernán Cortés, *op. cit.*, p. 175.

<sup>352</sup> Antonio Francisco García Abasolo, *op. cit.*, p.72.

<sup>353</sup> Tomás Oteiza, *op. cit.*, p.84.

avisos qui protégeaient le galion à son arrivée sur les côtes de Nouvelle Espagne, ou pour emporter le *socorro* et le *situado* aux îles dans le cas où le galion avait un problème.

Le voyage selon le trajet navigable se faisait en vingt jours, à comparer avec les six semaines de l'autre itinéraire. Le premier tronçon de soixante lieues allait de San Juan de Ulua à Veracruz jusqu'à remonter le fleuve Coatzacoalcos, se faisant donc par voie de mer et de rivière. Les vingt lieues jusqu'à Tehuantepec<sup>354</sup> se faisaient en charrettes: on embarquait le matériel sur cette plage ouverte à l'océan et dangereuse pour le chargement et le déchargement, pour le transporter à Acapulco. On note qu'en 1603, le *Factor Real* d'Acapulco informait que le galion San Diego était parti d'Acapulco pour chercher de l'artillerie et des ancres à Tehuantepec. Bien que ce trajet ne soit pas géographiquement le plus court, il était le plus facile, le plus rapide et finalement le moins dangereux. Au XVII<sup>e</sup> siècle, un an avant chaque arrivée de galion, on approvisionnait par cette route les matériels demandés par les Officiers Royaux d'Acapulco, dont le poids interdisait de les transporter à dos de mule, le matériel médical, les arquebuses, les *pipas de agua*, etc. De la même manière, y arrivaient d'Espagne les personnes, les troupes d'infanterie, les recrues, les artilleurs et les *condestables* destinés aux Philippines, comme certains mousses et marins enrôlés à Veracruz: tous convergeaient vers Acapulco par cette route<sup>355</sup>.

### 2.2.2. Le chemin vers Mexico, cordon ombilical d'Acapulco et de Manille.

En matière d'approvisionnement, de transmission des informations et des ordres, d'envoi du soutien aux Îles, du commerce, et en particulier pour permettre le départ à temps du galion de Manille, ce chemin prouva son importance pour répondre à toutes les conséquences des expériences qui furent apprises durant ce siècle.

Le cycle complet arrivée-foire-approvisionnement-départ du bateau ne commençait pas au moment même où le gentilhomme<sup>356</sup> touchait le port de Navidad et remettait au Vice-Roi les plis des demandes de la ville de Manille.

Certes, la courte période entre l'arrivée du galion et son départ était effectivement utilisée par les Officiers Royaux de la ville de Mexico pour trouver et envoyer au port les matériels correspondant aux besoins spécifiques que Manille sollicitait. Les requêtes des Officiers

---

<sup>354</sup> Andrés de Urdaneta, *op. cit.*, p. 122.

<sup>355</sup> AGI. Contaduría, 904, 1622/ Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>356</sup> Tant don Gregorio Guijo que don Antonio de Robles parlent dans leurs journaux du *gentilhombre* comme de la personne ou des personnes qui débarquaient du galion avec le courrier. Le dictionnaire de la *Real Academia Española* définit *gentilhombre* comme l'homme qui était dépêché vers le Roi avec un pli d'importance, pour lui apporter la nouvelle de quelque événement, comme la prise d'une place forte ou l'arrivée d'une flotte.

Royaux de Manille de 1638 le démontrent: ils demandaient au vice-roi marquis de Cadereyta qu'il envoyât par le galion qui arrivait à peine sur les côtes de Navidad, six cents mille pesos en réales de *situado*, mais ils demandaient aussi du vin et de la farine de Castille, des textiles comme du drap, du *pañó dieciocheno*, de la bure brune pour habiller les forçats, des chapeaux de feutre de couleur, des mousquets, des arquebuses biscaïennes, des épées et leurs dagues et tous leurs équipements, du plomb en lingots et en fil, des feuilles de fer étamé grandes et petites, du suif de bouc, des aiguilles à coudre pour les voiles, des tonneaux avec leurs fonds et leurs cercles, et pour l'hôpital, des couvertures, des aiguilles pour recoudre les plaies, des ventouses, des seringues de laiton<sup>357</sup>. Rien de ce matériel ne pouvait être fabriqué à Acapulco, rien n'existait dans ses entrepôts en quantités suffisantes.

De fait, quand la ville de Mexico faisait sonner les cloches en signal de l'arrivée du galion de Manille sur les côtes du vice-royaume, tous ceux qui devaient embarquer à bord du galion partaient: les religieux, les fonctionnaires, les professionnels et techniciens dont la ville de Manille avait besoin comme les médecins et les chirurgiens, ou les spécialistes pour fabriquer le verre, les recrues faites à Mexico et que l'on envoyait à Manille, les forçats qui y allaient purger leur peine, ainsi que la garde de l'argent qui constituait le *situado* des Philippines.

De façon identique, s'y retrouvaient tous ceux qui étaient intéressés par le commerce des marchandises chinoises, pas seulement de la ville de Mexico mais aussi d'autres villes dont les chemins aboutissaient sur la route Mexico-Acapulco. En raison de la période de la foire d'Acapulco et bien que le chemin soit de *herradura*, il était encombré: à notre époque on dirait que la circulation devenait difficile.

Néanmoins, il était impossible de ne commencer les opérations qu'à l'arrivée du galion; en réalité les Officiers Royaux menaient un travail continu durant la majeure partie de l'année. L'expérience et la pratique, les tragédies, les naufrages avaient amené la Couronne à édicter en 1633 les lois 25 et 31 du Livre 9. Titre 45. de *la Navegación y Comercio de Las Filipinas*. Celles-ci demandaient que les provisions nécessaires au galion de Manille soient mises en place à Acapulco à partir du mois de décembre, pour qu'elles ne se détériorent pas durant leur entrepôt et que le galion n'ait ni à retarder son départ, ni à partir sans elles. Le navire devait appareiller fin mars au plus tard pour éviter les *vendavales* et les risques de naufrage ou *d'arribada*, et comme nous le verrons dans les trois dernières années du XVIIème siècle, pour donner le temps d'arriver à Manille, de préparer le galion pour le retour, d'embarquer le chargement et de revenir en décembre ou janvier à Acapulco.

---

<sup>357</sup> AGN. Archivo Histórico de Hacienda. Vol. 6. F.62. 1639.

Les Officiers Royaux du port agissaient conformément aux besoins et ne conservaient dans leurs entrepôts que le minimum de stocks jusqu'à ce qu'il faille s'approvisionner, conscients que la durée du transport était grande. Dans cette machinerie du galion de Manille, une mauvaise décision, prise par exemple en mai après que le galion soit parti, pouvait avoir une conséquence défavorable au mois de mars suivant quand un autre galion était sur le point de partir d'Acapulco, et provoquer la mort de passagers ou la perte du bateau à son arrivée aux Philippines au début de l'été. Sans pouvoir compter sur les moyens de communication actuels, mais avec le désir de soutenir cette entreprise, les décideurs et les acteurs d'Acapulco pensaient et agissaient à l'unisson avec les Officiers Royaux de Manille, dans une communion la plus parfaite possible, et ils actualisaient leurs prévisions en accord avec les informations que le galion envoyait par l'intermédiaire de son gentilhomme.

Pour cela le *factor veedor* Royal, en communication continue avec ses collègues de la *Caja de Mexico*, demandait les vivres -fèves, lentilles, haricots, pois chiches-, que l'on ne trouvait pas dans les parages d'Acapulco et qui étaient nécessaires pour alimenter le *Servicio Real* d'Acapulco, la garnison du fort de San Diego et le personnel *de Mar y Guerra* du galion de Manille, lorsqu'ils étaient au port comme à leur retour. Avec les aliments, la préparation des *pipas de agua* était un autre travail routinier très important pour la vie à bord des galions durant leur traversée.

Ainsi, même si le trafic présentait une période de pointe à l'arrivée du galion, les dispositions prises à l'avance par les Officiers Royaux permettaient à la ville de se préparer. Ces arrangements ont diminué le nombre de morts, de catastrophes dues au mauvais temps, et évitèrent de mettre en difficulté le développement de la vie aux Philippines.

### 2.2.3. Risques et péripéties pour aller de Mexico à Acapulco.

En 1600, pour parler du chemin, Pedro Texeira le décrit comme de *de altísimas sierras, grandes despeñaderos e innumerables riberas de aguas puras y excelentes*, mais il ne cesse de noter *lo terrible y peligroso*<sup>358</sup>, alors que l'ouverture du chemin Mexico Acapulco était récente. Par la suite, le comte de Monterrey et le marquis de Montesclaros, deux vice-rois qui firent ce trajet lorsqu'ils allèrent au Pérou, le décrivent comme *muy malo* et qu'il n'était pas *carretero*.

---

<sup>358</sup> Manuel Romero de Terreros, *op. cit.*, p.41.

Les villes de Tixtla et de Chilapa jouèrent un rôle important dans le développement du port d'Acapulco, parce que grâce à l'envoi des indiens de leurs juridictions ils menèrent à bien les travaux les plus importants de la ville, mais aussi parce que ces villes étaient aussi présentes dans l'organisation, l'assistance et probablement l'entretien de ce chemin. Néanmoins, son abandon est une constante tout au long du XVII<sup>e</sup> siècle. Il ne fait aucun doute que la topographie, le climat et le manque d'une ingénierie adaptée furent les causes importantes qui influèrent sur sa conservation. Mais nous pensons que l'administration du vice-royaume joua durant le siècle un rôle important : le *Castellano* par sa fonction d'*Alcalde Mayor* était seul responsable de la partie du chemin qui était dans sa Juridiction.

C'est au XVIII<sup>e</sup> siècle que la situation changea. En 1710, le *Castellano* est élevé d'*Alcalde Mayor* au poste de Gouverneur de sa Juridiction, subordonné au vice-roi<sup>359</sup>. Ce poste nous est confirmé par l'explication des Officiers Royaux du XVIII<sup>e</sup> siècle qui mentionnent que le *Castellano* était aussi *Alcalde Mayor* des Juridictions de Tixtla et de Chilapa où il plaçait des subordonnés pour rendre la Justice, par l'investiture de *Castellano* d'Acapulco au début du même siècle au capitaine don Juan Gallo<sup>360</sup>, accompagnée de l'*alcadia* de Chilapa et de Tixtla. Car en 1782, les *legajos* des Archives de l'Etat de Guerrero montrent que le *Castellano* était chargé de surveiller l'exécution des travaux sur ce chemin entre la section du fleuve Mezcala ou de *las Balsas* comme l'appelèrent les voyageurs du XVII<sup>e</sup> siècle et le port, et les villes de Tixtla et de Chilapa, sous la conduite du Gouverneur, étaient en charge de sa maintenance.

Ces villes envoyaient des équipes d'indiens qui, même si elles étaient exemptes de charges et d'attributions, avaient l'obligation d'ouvrir ou d'améliorer le passage et de veiller au bon état des chemins. Mais comme les indiens des juridictions de Chilapa ou de Tixtla laissaient leurs familles abandonnées, comme ils ne recevaient ni salaire ni nourriture suffisants, comme ils n'étaient pas surveillés et ne disposaient pas non plus des outils nécessaires, le travail se faisait sur des périodes de temps courtes et les améliorations apportées n'étaient que temporaires. Avec la période de pluies, le chemin devenait impraticable : à cause des effondrements, des nouveaux ravins, des portions où les pierres détachées et les arbres obstruaient le chemin, on arrangeait seulement les parties qui avaient été détruites<sup>361</sup>. Malgré la surveillance directe du *Castellano* d'Acapulco, le chemin de Mexico à Acapulco continua à présenter des difficultés, et sa situation au XVII<sup>e</sup> siècle fut effectivement catastrophique.

---

<sup>359</sup> Peter Gerhard, *op. cit.*, p.40. Dans: Geografía Histórica de la Nueva España.

<sup>360</sup> AGI México, 453, Nombamientos de gobernadores y corregidores.

<sup>361</sup> AHEG. AHM/RM/POE/V10-E1. F-3.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le chemin qui menait de la sortie de la capitale du vice-royaume jusqu'à Cuernavaca était large et praticable pour les véhicules à roues. La portion suivante jusqu'au fleuve de *las Balsas*<sup>362</sup> était plus ou moins déblayée. C'était à partir de ce large fleuve, à fort débit, qu'en raison du manque de pont, les indiens avaient inventé ces radeaux en forme de croix, faits de laiches et soutenus de soixante à quatre-vingts calebasses pour les maintenir à flot. Les selles des montures enlevées étaient placées avec les ballots de marchandises sur ces embarcations; les passagers et les cavaliers, assis sur les selles et les paquets, étaient passés par un groupe d'indiens qui se mettaient à l'eau: un d'entre eux tirait le radeau d'une main et nageait de l'autre jusqu'à arriver à la berge pendant que d'autres poussaient, et les bêtes traversaient à la nage<sup>363</sup>. Cette méthode risquée était utilisée même par les vice-rois en transit vers Acapulco : on courrait le risque de faire naufrage, les approvisionnements ou les délicates marchandises d'Orient pouvaient se mouiller, et le courant pouvait emporter les animaux. L'affaire faisait invariablement perdre du temps. La traversée en période de pluie était un vrai problème pour les coursiers: à cause des crues, le fleuve charriait beaucoup d'arbres, les indiens ne se risquaient pas à traverser et les messagers s'arrêtaient.

Commençait alors un vrai calvaire, la zone des montagnes. On franchissait trois côtes, celle de Cajones, celle du Peregrino et celle de Cacahuatal. Ces passages étaient très étroits, si mauvais qu'ils entraînaient beaucoup de retard pour les *recuas*. En certains endroits, en raison de l'étroitesse du passage, les *arrieros* ne pouvaient pas rebrousser chemin : ils étaient obligés d'envoyer un aide un jour devant pour éviter que les *recuas* ne se rencontrent, ou de décharger les bêtes pour passer les marchandises à bras d'hommes. Le pire des passages était celui de los Cajones: c'était si dangereux qu'il fallait descendre de cheval et que les bêtes y passaient par miracle. Ils perdaient plus de deux jours dans le seul passage entre la côte du Peregrino et Cacahuatal, pour ensuite franchir une des rivières les plus craintes, le Papagayo: la hauteur d'eau de cette rivière, par ailleurs remplie de grosses pierres, grandissait et diminuait tous les jours et parfois en quelques heures, quelle que soit la saison. Durant la période des pluies, les indiens passaient les personnes, le chargement et les bêtes, avec le même genre de radeaux que pour le fleuve Balsas<sup>364</sup>. La côte escarpée du Peregrino franchie, entre monts et forêts, on arrivait à El Ejido, puis à El Atajo, et de là les muletiers, avec de grandes difficultés dues aux obstacles et au parcours complexe, arrivaient à Acapulco.

---

<sup>362</sup> En raison de ces radeaux, ce fleuve recut son nom et jusqu'à aujourd'hui est connu comme fleuve Balsas ou Mezcala.

<sup>363</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 15. Dans: *Viaje a la Nueva España*.

<sup>364</sup> Cubero Sebastián put le passer à pied et Gemelli Careri dut le faire à la nage.

La partie du trajet entre le fleuve de *las Balsas* et Acapulco était certainement la plus longue et la plus pénible, non seulement à cause des difficultés topographiques, mais aussi parce que le climat y était dur, fatiguait les bêtes qui ne pouvaient pas profiter de bons pâturages. Les muletiers perdaient beaucoup d'animaux : il fallait donc débarrasser les bêtes mortes de leurs charges, les enlever du chemin et surcharger les autres bêtes, ce qui retardait d'autant l'arrivée des *recuas* et élevait le coût d'acheminement des marchandises.



Fig. 30 : Vue des montagnes avant d'arriver sur Acapulco. Collection personnelle.

Le temps nécessaire pour parcourir ce chemin variait selon la charge, le type de transport et les conditions rencontrées en chemin. Les courriers que les Officiers Royaux envoyaient à Mexico chevauchaient durant quatre jours. Quinze jours furent nécessaires à la *recua* constituée de trente mules qui conduisit Gemelli Careri jusqu'à la ville de Mexico.

#### 2.2.4. Le transport et les dispositions sur le chemin de Mexico à Acapulco: aires de repos, surveillance, douane, et péage.

Le moyen de transport employé variait selon la qualité de la personne; dans son *Memorial*, l'archevêque *electo*<sup>365</sup> de Manille, don Diego Camacho y Avila, qui devait embarquer sur le galion de Manille en 1696, présente les moyens utilisés. Il loua pour cinq cents pesos une voiture qui était en si mauvais état qu'il ne put arriver qu'à Cuernavaca, et il ne se présenta pas à temps à Acapulco, parce qu'il ne voulut pas risquer sa vie en descendant à un relai et en ne trouvant pas non plus *mulas de silla ni de carga*<sup>366</sup>.

A propos de la voiture, il devait s'agir d'une calèche, transport utilisé par les vice-rois qui partaient au Pérou via Acapulco. Mais en avril 1689, lorsque le comte de la Monclova partit

---

<sup>365</sup> *Electo*: se dit d'un évêque qui a été choisi pour un poste mais n'a pas encore été consacré.

<sup>366</sup> AGI. Filipinas, 75, N.37/ Cartas y expedientes del arzobispo de Manila.

comme vice-roi au Pérou, on notifia à tous les alentours et villages par lesquels devait passer la calèche de fournir les indiens nécessaires pour le porter à dos d'hommes jusqu'au port<sup>367</sup>: ceci montre les difficiles conditions du chemin et rappelle que, même à ce moment-là, les indiens étaient utilisés comme *tamemes*.

Un autre moyen de transport fut celui décrit par le mari de doña Catalina de Calderón y Serrano. En 1674, lors de son voyage de Mexico à Acapulco pour embarquer sur le galion de Manille, Calderón y Serrano écrivit avec satisfaction que sa femme avait fait le voyage en *hamaca*, avec *todo descanso y muy a la ligera*<sup>368</sup>. L'*hamaca*, déjà utilisé par les seigneurs de l'Empire aztèque<sup>369</sup>, entra aussi dans les coutumes de la Nouvelle Espagne. Avec les civières, les litières<sup>370</sup> et les chevaux, ce furent les moyens les plus sûrs pour voyager par ce chemin si mal adapté au transport par véhicules à roues.

En groupes à cheval, les commerçants faisaient le trajet protégés par des gens en armes. En 1693, les marchands de la ville de Mexico fondèrent pour leur protection le *Regimiento de Comercio de Mexico* formé de compagnies en uniformes et armées. Cette possibilité était due au fait que la ville de Mexico était la place marchande qui offrait les plus gros bénéfices. Y résidaient la cour de Nouvelle Espagne et la population de plus fort pouvoir économique du vice-royaume dont la centralisation obligeait beaucoup de villes de l'intérieur, de villes minières et d'autres villages, à y passer. Le *lujo indiano* dont on se pavait à la capitale et à la Nouvelle Espagne poussait à ce que l'écoulement des marchandises d'Orient qui arrivaient d'Acapulco soit rapide.

La troupe que l'on envoyait aux Philippines était conduite jusqu'à Acapulco par des commissaires et des gardes. Les soldats recevaient quinze pesos pour régler les dépenses de leur monture, les vivres et le muletier qui transportait leurs affaires<sup>371</sup>; ils étaient généralement accompagnés des forçats qui faisaient le chemin en *cuerdas*, à pied et avec des fers de douze livres<sup>372</sup>.

Charles V depuis 1538 avait prévu pour ses possessions des Indes une série de lois pour régler les chemins. Parmi les facilités offertes aux voyageurs, on ordonnait aux vice-rois, gouverneurs et *Justicias*<sup>373</sup>:

---

<sup>367</sup> AGN. Indios. Contenedor 17. Volumen 30. Expediente 255. 1689.

<sup>368</sup> AGN. Indiferente Virreinal. Filipinas. Caja 3504. Expediente 29.

<sup>369</sup> Bernardino de Sahagún, *op. cit.*, p. 460. Libro VIII. Capítulo XI.

<sup>370</sup> Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 253. Dans: La Feria de Acapulco.

<sup>371</sup> Antonio Francisco García Abasolo, *op. cit.*, p. 76.

<sup>372</sup> AGN. Indios. Contenedor 13. Volumen 29. Expediente 149. 1686. Folio 127 v.

<sup>373</sup> Recopilación de Indias. Libro IV. Título 17. Ley 1. De los caminos.

...que den las ordenes convenientes para que en las posadas, mesones, y ventas, se den a los caminantes bastimentos, y recaudo necesario, pagando su justo precio, y que no les hagan extorsiones ni malos tratamientos, y todos tengan arancel de los precios justos y acomodados al trajín, y comercio<sup>374</sup>.

Ainsi, le trajet de Mexico à Acapulco proposait des auberges à el Atajo, Ejido, Dos Arroyos, à la *cuesta del Peregrino* et des maisons communautaires à Dos Caminos, Petaquillas, Zumpango et Alpuyeca.

Ces établissements proposaient des chambres propres et le service était assuré par le *topil*, aussi appelé *aguador* ou *caballerizo*<sup>375</sup> qui, aidé par des adjoints indiens, vérifiait qu'il ne manque ni eau ni bois qui, avec le sel, étaient gratuits pour les voyageurs<sup>376</sup>. A l'entrée de ces maisons, dans une niche, on trouvait l'image de Notre Seigneur ou du saint patron du nom de l'établissement, et dans un lieu visible, le tarif pratiqué. Chilapa et Tixtla étaient tenues de fournir les mules et les approvisionnements nécessaires dans le cas où la ville de Mexico envoie du matériel au Real Servicio d'Acapulco, et on demandait aussi à ces villes d'aider à tout le nécessaire pour les provisions de bouche des soldats et forçats qui se rendaient à Acapulco. Les gardes et commissaires de ces troupes et *cuerdas* devaient payer aux villages l'approvisionnement délivré, bien qu'il apparaisse que les mauvais traitements étaient fréquents, parce que tant les passagers du galion de Manille que les soldats agressaient ou vexaient les indiens, ou que les voyageurs ne payaient pas la nourriture de leurs montures<sup>377</sup>.

Depuis 1553, on avait créé à la Nouvelle Espagne l'institution de la *Acordada* qui se chargeait de la surveillance des chemins grâce à une organisation rassemblant des officiers de justice à cheval qui poursuivaient et châtiaient les brigands. Le trajet de Mexico à Acapulco offrait tous les avantages pour être envahi de bandits, en étant étroit, sinueux, escarpé, et du fait que le transport par bêtes était lent. Une des facilités qu'apportait la Circonscription d'Acapulco était celle des services du Provincial de la Santa Hermandad qui était placé sous l'autorité du *Castellano*<sup>378</sup>. Ce serviteur royal exerçait sa surveillance depuis le district d'Acapulco jusqu'à la province de Zacatula. Nommé par le vice-roi, il avait droit, au contraire de ce qui était d'habitude autorisé, pour son service personnel, à quatre noirs ou mulâtres, armés, ce qui montre le risque auquel il était exposé. Comme obligation principale,

---

<sup>374</sup> MARTÍNEZ del RÍO, Marita. El transporte en la Historia de México. *Artes de México*, 1960, Año XXIII, n° 197, p.33.

<sup>375</sup> Danièle Dehouve, *op.cit.*, p. 190.

<sup>376</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 16. Dans: *Viaje a la Nueva España*.

<sup>377</sup> AGN. Indios. Contenedor 13. Volumen 23. Expediente 14. 1658.

<sup>378</sup> AGI. México, 189, N. 58. 1660/ Confirman oficio a Antonio de la Peña.

il protégeait le passage de l'argent qu'on envoyait aux Philippines, il faisait détenir les marins et artilleurs déserteurs des galions de Manille, veillant à ce qu'ils ne s'échappent pas une fois arrivés à Acapulco. Détenteur de l'ordre, il chassait aussi les voleurs, les brigands, les violeurs, les criminels, les voleurs de bestiaux, tant à Acapulco que dans les villages et les environs et sur le tronçon correspondant au trajet entre Mexico et Acapulco.

Deux exemples nous montrent la richesse qui était présente à Acapulco et l'importance des Iles pour la Couronne : en 1609, une bande de trois cents noirs cimarrons ravageait ce chemin, les *recuas* qui allaient et venaient avec le chargement des bâtiments des Philippines étant les plus affectées<sup>379</sup>. Mais de 1621 à 1624, durant la vice-royauté du comte de Gelves, les chemins du pays furent nettoyés des équipes de voleurs qui l'infestaient, ce qui lui valut d'être appelé *el terrible justiciero* ou *el fuego que consumía a todos los ladrones*<sup>380</sup>. Mais cela justifia aussi les fortes escortes ou *conductas*<sup>381</sup> qui surveillaient l'argent du *situado* qui était transporté à dos des mules de la *recua*.

Il y avait plusieurs postes de douane ; à une demi-lieue de la ville d'Acapulco étaient postés des gardes simples qui surveillaient les entrées et sorties des marchandises avec leurs *guías* respectives. A Acahuizotla ou à Dos Caminos, il y avait un autre poste. Et à la douane de la ville de Mexico, on vérifiait la *guía* en la recoupant avec la marchandise.

Il y avait un péage en passant San Agustín de las Cuevas où on payait aux préposés un real pour chaque mule<sup>382</sup>. Mais entre cet endroit et Acapulco, ni Morga, ni Cubero Sebastián ni Gemelli Careri ne font mention d'un système de péage<sup>383</sup>, bien que les Officiers Royaux du XVIIIème siècle disent qu'il y avait d'habitude un soldat mis en place pour faire payer à l'entrée d'Acapulco un real par mule qui entrait ou sortait, avec ou sans charge<sup>384</sup>.

### 2.2.5. La *arriería*, un travail compliqué mais important pour le galion de Manille.

Malgré tous les risques, ce chemin était si fréquenté au moment de la foire que de longues lignes de bêtes chargées formaient un fil continu, ralentissant la circulation. Depuis la

---

<sup>379</sup> AGI. México, 27, N. 66/ Cartas del virrey Luís de Velasco hijo.

<sup>380</sup> Thomas Gage, *op. cit.*, p. 178.

<sup>381</sup> On donna ce nom à la conduite des fortunes transportées. Dans: Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 249. Dans: La Feria de Acapulco.

<sup>382</sup> Giovanni Francesco Gemelli, *op. cit.*, p. 19. Dans: Viaje a la Nueva España.

<sup>383</sup> En 1782, le *castellano* d'Acapulco don Rafael Vasco proposa que soit payé un peso par mule ou cheval et un demi-real par pièce de bétail *vacuno* et pour les petits envois pour utiliser cet argent à la maintenance du chemin. AHEG. C.1/E.2/ f. 15-22. 1782.

<sup>384</sup> Esteban de la Carrera y Prado, *op. cit.*, p. 138.

deuxième moitié du XVIème siècle, à la création des chemins de la Nouvelle Espagne, on avait créé un système de transport de charges, *l'arriería*.

Une *recua* pouvait être constituée de trente à quatre-vingts bêtes, ce qui rendait difficile le travail d'*arriero*, ou de muletier, et demandait un long apprentissage. Il devait connaître l'âpreté des chemins, les dossiers douaniers, détenir certaines connaissances vétérinaires, savoir placer la charge.

Les porcelaines fines, les *tibors*, les paniers de vaisselle, les paravents, les écritoires, les lits, les chaises, les soies, toutes ces marchandises délicates qui arrivaient par le galion de Manille, ainsi que les grands paquets, les caisses d'argent poinçonné ou en lingots, les provisions, le papier officiel, étaient protégés par des *petates*, ou de filets de *henequén*, ou étaient empaquetés dans des cuirs et des toiles cirées, des toiles ou des couvertures. Selon la réglementation du vice-royaume de la Nouvelle Espagne, le transport des marchandises devait être accompagné d'un *guía*, sorte de main courante sur laquelle on notait le poids, les mesures, la qualité, la valeur, le consignataire, la destination de la caisse, du paquet ou de la valise transportée, et les droits qui avaient été payés au départ d'Acapulco à la *Caja Real* du port<sup>385</sup>.

Les mules ou les ânes étaient chargés jusqu'à deux cents kilogrammes<sup>386</sup>, et parcouraient jusqu'à vingt kilomètres par jour avec leur chargement<sup>387</sup>.

Pour fixer un prix, on prenait en compte la distance à parcourir, la période de l'année, la diversité des objets à charger, la concurrence et la *temporada*; les *arrieros* avaient l'interdiction de prendre des raccourcis, ce qui augmentait encore plus le temps de conduite des marchandises jusqu'à la ville de Mexico ainsi que le cout de transport.

Manuel Carrera Stampa nous donne le cadre de vie général de ce groupe:

*En poco tiempo la arriería creó una tradición de mesones, tinajas panzudas, cueros labrados, espuelas y frenos, de jáquimas y ronzales, de trajes con botonaduras de plata y anchos sombreros galoneados, de látigos y cuerdas de herradura y fragua, de camastros "a mal pasar", de vajillas de barro, y de comida y bebida criolla y de la "tierra"*<sup>388</sup>.

---

<sup>385</sup> Manuel Carrera Stampa, *op. cit.*, p. 250. Dans: La Feria de Acapulco.

<sup>386</sup> Avant de disposer la charge, on devait faire attention à ce que la mule ou l'âne ne soit pas blessé au dos. Le *sudadero* mis en place, les yeux bandés, pour que, privée de la vue, la bête ne bouge pas, on plaçait un ballot de marchandises de chaque côté du dos. La charge était ajustée avec les sangles, qui ne devaient être ni trop serrées pour que les marchandises ne tombent pas, ni trop lâches pour ne pas faire mal à l'animal.

<sup>387</sup> MIJARES, Ivonne. *El abasto urbano, caminos y bastimentos*. Historia de la vida cotidiana en México. La Ciudad Barroca/ ed. par. Antonio, RUBIAL GARCÍA. México: FCE, 2005, p. 126.

<sup>388</sup> CARRERA STAMPA, Manuel. *Los Gremios Mexicanos La organización gremial en Nueva España 1521-1861*, México, E.D.I.A.P. S.A., 1954, p. 245.

Durant le XVII<sup>ème</sup> siècle, le chemin qui reliait Acapulco et Mexico ne fut pas à la hauteur de l'importance de la circulation et du commerce pratiqué à Acapulco par temps de foire.

Il ne fait aucun doute que la topographie influa sur une maintenance coûteuse qui ne s'adapta pas aux réelles nécessités des mouvements créés par la présence du galion de Manille. Mais cet abandon peut aussi avoir été dû au fait qu'Acapulco n'avait pas d'activité permanente de cabotage comme le port de Veracruz: c'était une ville de saison, où un événement particulier arrivait une seule fois par an; en dehors de la foire, à cause de son climat, Acapulco fut désertée par l'élite de sa population.

La congestion de la circulation des *recuas*, l'augmentation du prix mais aussi le manque de moyens de transport à ces périodes particulières, montrent qu'il y avait un marché dans lequel les achats et les ventes allaient en augmentation et en importance. Cette nouvelle route commerciale qui fut ouverte avec l'Extrême-Orient par le galion de Manille créa une dynamique qui appela la participation d'Acapulco, mais qui produisit aussi un mouvement impliquant d'autres régions de l'intérieur de la Nouvelle Espagne.

L'échange commercial de la foire d'Acapulco ne correspondait pas à un mécanisme unilatéral d'achat de marchandises chinoises ou d'esclaves; différents commerçants novohispanos arrivaient à Acapulco pour vendre les produits fabriqués en Nouvelle Espagne et qui intéressaient Manille, mais aussi le Pérou, puisqu'on rencontrait fréquemment à ces mêmes dates un vaisseau du Callao. A cause de cette relation avec le galion de Manille, les régions proches d'Acapulco, de Tixtla, de Chilapa et de Tlapa trouvèrent dans *l'arriería* l'un des marchés les plus prospères<sup>389</sup>. Les villes de Guadalajara, Tlaxcala, Puebla, Antequera (Oaxaca), Valladolid (Morelia-Michoacán), Celaya, Veracruz, Mexico, entre autres, envoyèrent leurs marchandises et leurs produits comme leurs hommes qui, recrutés localement, venaient former les troupes que l'on envoyait aux Philippines.

L'ensemble de toutes les prestations disponibles le long de la route Mexico-Acapulco montre une organisation admirable, presque moderne, nécessaire pour remplir la tâche majeure de soutien des Philippines. Il était impossible de faire tout en un laps de temps aussi court, mais la volonté de tous et l'intérêt commun poussèrent Acapulco à réaliser pas à pas son devoir.

---

<sup>389</sup> Danièle Dehouve, *op.cit.*, p. 220.

### 2.3. Le développement technique du port d'Acapulco.

L'activité commerciale et de transit du port d'Acapulco est certainement une conséquence majeure, probablement est-ce la plus importante, de l'utilisation de la route maritime transpacifique vers Manille.

Néanmoins, Acapulco ne fut pas seulement un débarcadère qui aidait au transit de biens et de personnes dans les deux directions. En raison de la rareté des points d'appui sur la côte du Pacifique et des qualités particulières que le site géographique garantissait, Acapulco se transforma peu à peu d'un petit village de pêcheurs en un port d'appui technique orienté vers la question maritime.

Pour décrire Acapulco comme secteur d'activité maritime du XVII<sup>ème</sup> siècle, il convient dans un premier temps de revenir à son développement au XVI<sup>ème</sup> siècle, ce qui permettra d'éclaircir certains éléments importants relatifs à sa localisation et à l'organisation de l'activité humaine qui y fut menée.

#### 2.3.1. Un arsenal débute l'activité coloniale à Acapulco.

Comme on l'a déjà mentionné, le début probable du port d'Acapulco provint de l'arsenal qui pouvait s'y trouver depuis 1528. Quant à sa localisation, Peter Gerhard estime quant à lui qu'à ses débuts cet arsenal se trouvait sans doute à Puerto del Marqués<sup>390</sup>.

En 1530, en revenant à la Nouvelle Espagne, Hernán Cortés, alors *marqués del Valle, Capitán General de la Nueva España*, et ayant reçu de Charles Quint la charge de continuer la découverte de la *Mar del Sur*, trouva dans des conditions déplorable les cinq bateaux qu'il avait laissés derrière lui sur les côtes du Pacifique pour ses expéditions futures, alors qu'il était urgent de lancer les explorations confiées.

Comme il en a lui-même rendu compte à Charles Quint, Cortés fit reconstruire à Acapulco deux bateaux<sup>391</sup>, le San Miguel et le San Marcos qui rejoignirent par la suite l'expédition de Diego Hurtado de Mendoza.

Des années plus tard, Andrés de Urdaneta attribua au port d'Acapulco les mêmes avantages qu'Hernán Cortés, en particulier les facilités dont il disposait avec l'arsenal, prestation indispensable pour le galion de Manille durant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle.

---

<sup>390</sup> Peter Gerhard, *op. cit.*, p. 40. Dans: Geografía Histórica de la Nueva España.

<sup>391</sup> Lettre d'Hernán Cortés du 20 avril 1532. Hernan Cortés, *op. cit.*, p. 308.

Par le récit d'Andrés de Urdaneta sur Acapulco et sur sa baie, et en l'accompagnant de la carte de l'ingénieur Adrian Boot et de la gravure du peintre italien Fernando Bambrilla, on peut préciser le lieu où se trouvait l'arsenal.

Rappelons ce que dit Urdaneta sur les facilités d'Acapulco:

*...grande y seguro, y muy sano y de buenas aguas, y mucha pesquería, de mucha madera para la ligazón de los navíos, y tener a cinco o seis leguas, y pocas mas mucha madera para tablazón, y pinos para másteles y entenas; aunque la tablazón se trújese allí de otras partes por mar...*<sup>392</sup>

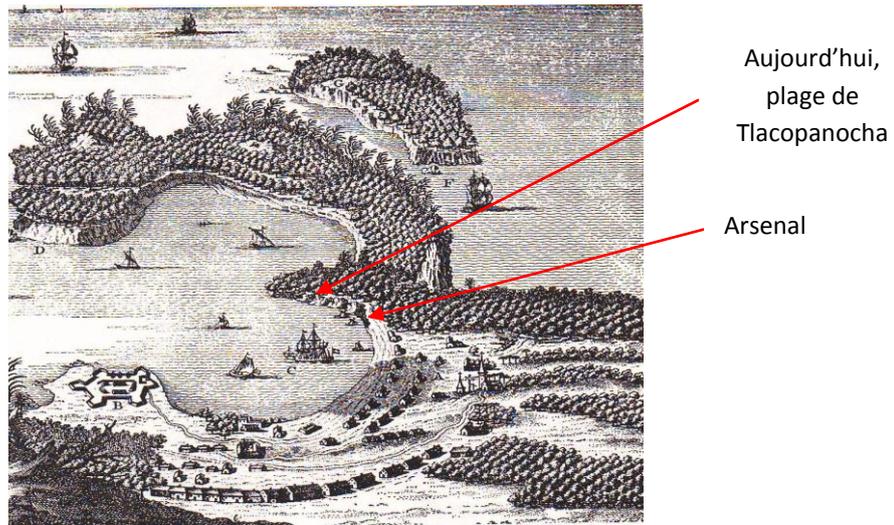


Fig. 31 : Détail. Vue d'Acapulco. Adrian Boot. 1615.

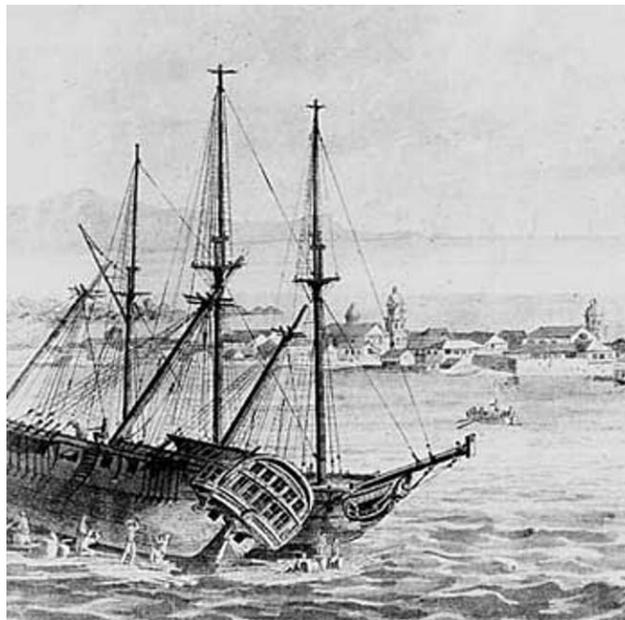


Fig. 32 : Fernando Bambrilla. Carénage des corvettes. Collection du Musée Naval de Madrid.

<sup>392</sup> Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, *op. cit.*, p. 120.

Sur la première gravure, Adrian Boot montre la baie d’Acapulco, l’anse naturelle du port, la ville, et place deux petits bateaux au bout de la plage de la baie intérieure. Sur la seconde, bien que la gravure du XVIIIème siècle provienne de l’expédition de Alejandro Malaspina, Fernando Bambrilla montre le carénage de deux corvettes, et au second plan, la ville d’Acapulco. Si aucun ne précise ni le nom ni le positionnement de l’arsenal, nous pourrions cependant penser qu’il se trouvait dans le recoin formé par la plage de l’anse et la péninsule maintenant appelée Tlacopanocha.

Cet endroit devait être un des mieux protégés de la baie, en raison de la configuration générale des lieux qui faisait que la houle était presque imperceptible, et de faible profondeur puisque, la colline naissant au pied de cette plage, l’érosion par les pluies avait entraîné au fil des siècles le remblaiement de la mer.

Ces éléments sont cohérents avec une étude de la répartition des zones dans l’ensemble de la baie d’Acapulco. L’espace maritime du port peut se diviser en trois parties, ce qui se voit sur cet extrait de la carte d’Acapulco de 1712.

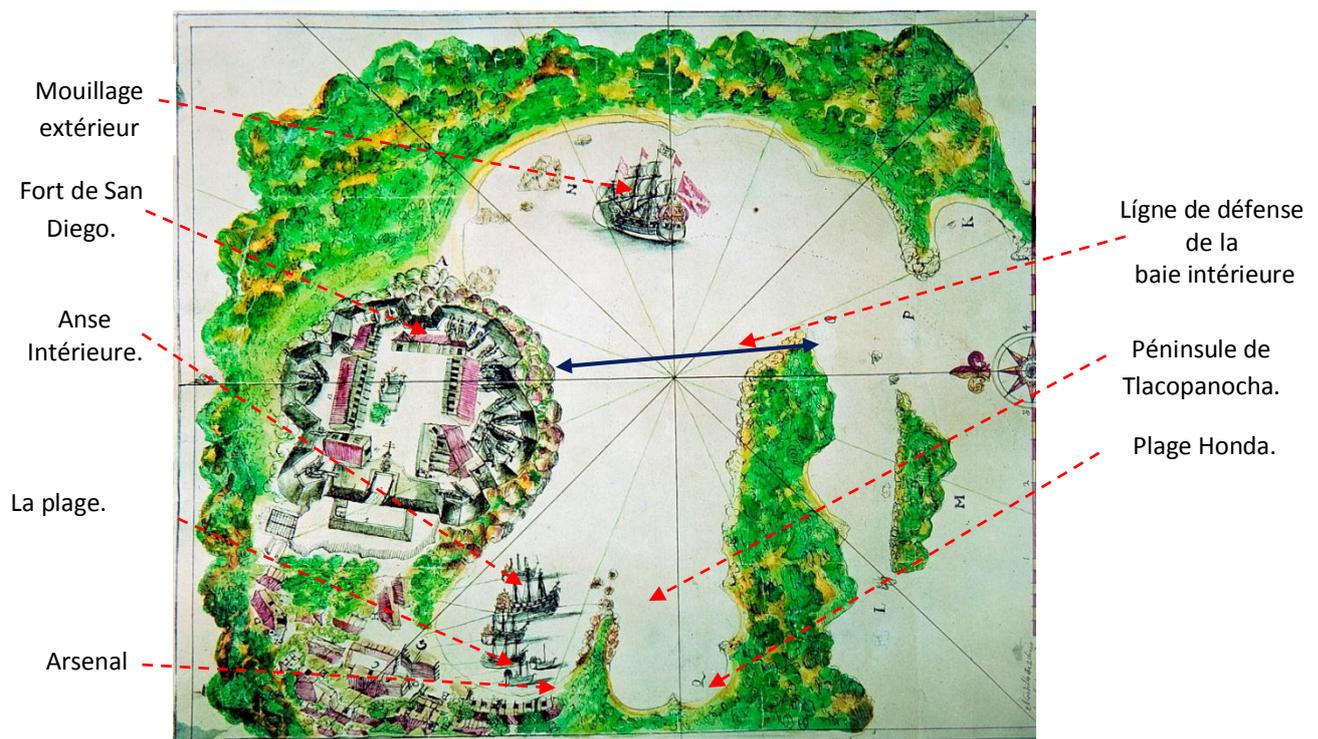


Fig. 33 : Coupe de la carte du port d’Acapulco. AGI. MP- MEXICO, 106. 1712-11-07.

Cette répartition permet de confirmer l’emplacement de l’arsenal: il ne pouvait pas se trouver dans l’espace où naviguaient les bateaux, devant l’entrée de la baie; mais il pouvait être placé au fond de cette même anse intérieure utilisée pour les bateaux en activité. Ceux-ci venaient mouiller près du fort de San Diego pour leur protection, près de la Douane et des entrepôts

royaux pour assurer un meilleur contrôle et ainsi éviter la contrebande. Mais non loin de là, à quelques centaines de mètres, on stationnait les navires en carénage ou ceux du *Servicio Real* en attente, pour qu'ils ne gênent pas les manœuvres d'embarquement ou de débarquement des galions actifs.

Dans l'arsenal, les bateaux s'y trouvaient désarmés, sans voiles, sans équipage et parfois sans mât. Sans protection, ils pouvaient partir à la dérive et souffrir de grands dommages. Cette localisation leur procurait un bon abri vis-à-vis du vent et de la mer. Par ailleurs, sans équipage ni équipement, un navire y était vulnérable et devenait une proie facile pour l'ennemi. Aussi, l'arsenal d'Acapulco était-il au fond de l'anse de façon à le protéger en lui donnant un refuge contre les pirates qui seraient entrés dans la baie: ceux-ci se seraient vus dans l'obligation de passer sous les tirs exécutés entre la Pointe du Grifo et le fort de San Diego, et leurs manœuvres auraient été hasardeuses.

Les fonds devaient présenter une faible pente afin de faciliter la manœuvre de rapprochement du galion quand celui-ci se trouvait près de la plage; ces conditions topographiques étaient très importantes pour le calfatage du navire en eaux peu profondes, ou même sur le sable pour les embarcations du *Servicio Real*. Dans la baie d'Acapulco, le gradient, quand il n'était pas à pic, permettait que les bateaux puissent se rapprocher à une distance de cinq cents mètres de l'endroit où la vague casse sur le rivage<sup>393</sup> et de mouiller un peu partout par fonds de une à quinze brasses<sup>394</sup>.

Fray Domingo Fernández de Navarrete, en racontant que:

*...de noche entraban en la bahía ballenas, batiendo con las alas en el agua tan fuertemente, que parecía ruido de piezas de artillería. Al principio nos persuadíamos entraba algún navío. Desengañaronos los vecinos, con que ya no hacíamos caso alguno de aquel estruendo*<sup>395</sup>.

mentionne en fait que l'écosystème d'Acapulco et de ses alentours était d'une grande richesse. La présence de baleines à l'intérieur de la baie indique l'abondance de plancton dont elles se nourrissent, plancton qui attire une grande quantité de poissons dans des eaux calmes et limpides.

Lors de son expédition au XVIIIème siècle, durant laquelle il fit escale à Acapulco, le capitaine Alejandro Malaspina remarqua cette limpidité qui permettait depuis une barque de voir l'état de la coque du navire, de faciliter la tâche des plongeurs et de prendre les mesures

---

<sup>393</sup> Vito Alessio Robles, *op. cit.*, p.36.

<sup>394</sup> Une brasse: un mètre soixante-huit.

<sup>395</sup> Domingo Fernández de Navarrete, *op. cit.*, p. 297.

nécessaires pour l'entretien du bateau<sup>396</sup>. Cette caractéristique fut une facilité supplémentaire pour l'arsenal d'Acapulco, pour le galion de Manille, surtout lors de son carénage.

Par ailleurs, l'arsenal devait pouvoir profiter d'un espace suffisant entre la grève et la terre pour entreposer sur la plage le bois nécessaire à la carène et, plus en terre, de place pour conserver les équipements débarqués et les outils nécessaires pour y travailler. Ainsi, la faible distance du galion mouillé non loin de la grève facilitait les allers et retours entre le navire, la plage et les entrepôts.

Acapulco, comme le souligne Andrés de Urdaneta, profitait de la présence à ses alentours de beaucoup de bois, matière primordiale pour tout navire du XVIIème siècle qui alimentait l'arsenal.



Fig. 34 : Plan d'Acapulco au XVIIème siècle.  
Port d'Acapulco et de Puerto del Marques. BNE. MSS 2957.

Sur cette carte anonyme, on désigne par *cerro de la Brea* une partie des montagnes qui entourent la baie d'Acapulco. En lui donnant ce nom de *brea*, on signalait que le produit nécessaire pour le calfatage des embarcations se trouvait en cet endroit: cette résine s'obtient à partir du bois de pin, on en déduit donc que les montagnes proches d'Acapulco étaient plantées d'*ocotes*<sup>397</sup> ou *Pinus Montezumae*, entre autres essences.

Quand Francesco Carletti arriva au port en 1595, il décrivit des: ... *arboles diferentes en todo de los nuestros, entre los cuales vi aquel del que se extrae la sangre de dragón*<sup>398</sup>. Ces arbres poussaient dans la colline qui séparait la ville de la péninsule actuellement appelée Tlacopanocha. Même si l'arbre de Drago, *Dracaena draco*, originaire des Canaries, n'a

<sup>396</sup> Virginia González Claverán, *op. cit.*, p. 70.

<sup>397</sup> *Ocote* : du nahuatl *Tocōtl*.

<sup>398</sup> CARLETTI, Francesco. Dans: Enrique Cárdenas de la Pena, *op.cit.*, p.25.

aucune ressemblance avec celui d'Acapulco, ce dernier fut appelé également *drago*<sup>399</sup> en raison de la même couleur rouge de leurs sèves. Les deux espèces avaient des capacités médicinales et servaient de teinture.

D'autres types d'arbres poussaient à Acapulco et dans ses environs, comme les chênes rouvres, les cèdres, les *parotas*<sup>400</sup>, les fromagers, les *huamúchiles*<sup>401</sup>, les cirians<sup>402</sup>. La flore du port et de la Nouvelle Espagne s'enrichit avec l'arrivée par le galion de Manille du tamarinier<sup>403</sup>, du manguier<sup>404</sup>, et de cocotiers<sup>405</sup>.

Durant le XVIIème siècle, l'arsenal d'Acapulco caréna, modifia les bateaux qui furent utilisés comme avisos ou envoyés aux Philippines quand les nouvelles n'arrivaient pas; on y fabriqua les barques du *Real Servicio*, mais aucun véritable galion n'y fut construit.

### 2.3.2. Une dynamique partagée entre Manille et Acapulco : la construction des galions.

La plus grande partie des galions qui furent construits au XVIIème siècle le furent aux Philippines. Grace à l'intéressant récit de 1619 du *capitan de maestranza* don Sebastián de Pineda<sup>406</sup>, directeur du chantier naval des galions de ces îles, on sait que les arsenaux se trouvaient répartis sur l'île de Luzon, en raison de la proximité de Manille, de l'abondance de la main d'œuvre, de la grande quantité et de la qualité des bois des forêts tropicales des Philippines, différents de ceux généralement utilisés en Espagne. L'expérience montra que leur substitution donnait de meilleurs résultats qu'en Europe.

Pour les mêmes raisons de sécurité, la grande majorité des arsenaux se trouvait sur cette île pour se protéger des incursions de pirates malaisiens mahométans, ou *moros*, des îles de Joló et Mindanao. Pendant une grande partie du XVIIème siècle, ce fut une région de conflit quasiment permanent, posant un problème important aux Espagnols: sur une période de trente

---

<sup>399</sup> *Drago. Pterocarpus acapulcensis.*

<sup>400</sup> *Enterolobium cyclocarpum.* Natif du Mexique, arbre de vingt à trente mètres de haut.

<sup>401</sup> *Pithecellobium dulce* : l'arbre de *guamúchil* est natif du Mexique.

<sup>402</sup> *Crescentia alata Kunth.* Cirian ou cuatecomate. D'origine inconnue, arbre mesurant jusqu'à quatorze mètres de hauteur. Les fruits sont quasiment sphériques, ils naissent collés au tronc, mesurent près de quinze centimètres de diamètre, avec une chair noirâtre et douçâtre.

<sup>403</sup> *Tamarindus indica*: d'origine africaine, il fut introduit aux Indes.

<sup>404</sup> *Mangifera indica* : originaire d'Inde Orientale et de Birmanie.

<sup>405</sup> *Cocos nucifera*: on ne connaît pas l'origine du palmier de coco. A partir de l'océan Pacifique ou de l'Extrême Orient, le palmier de coco fut disséminé depuis tout l'océan Indien jusqu'en Afrique.

<sup>406</sup> BLAIR, Emma, James ROBERTSON. *The Philippine Islands 1493-1898*, Vol. XVIII-1617-1620, Cleveland, Arthur H. Clark Co., 1904, p.169-188.

ans, au moins vingt mille personnes furent faits prisonniers<sup>407</sup>. Bien que don Sebastián Hurtado de Corcuera<sup>408</sup> ait décidé le 2 février 1637 la conquête de Mindanao et de Joló, décision qui déboucha sur une campagne glorieuse, les problèmes continuaient encore en 1642 avec ces pirates.

Sur l'île de Luzon, à l'intérieur de la baie de Manille, Cavite abritait l'arsenal principal. Dans ce port protégé par une muraille, on trouvait les ateliers, les ferronneries, une corderie; on y préparait les galions, les galères, les *pataches*, les galiotes, et les bateaux du gouvernement espagnol<sup>409</sup>.

L'île de Luzon comportait de nombreux arsenaux: à cinquante lieues de la capitale, dans la province des Camarines, il y avait l'arsenal de Dalupaes; à quatre-vingts lieues de Manille dans la province d'Albay, les arsenaux de Bagatao et de Sorsogon. Le Gouverneur don Diego de Salcedo<sup>410</sup> ordonna de construire le Nuestra Señora del Buen Socorro à l'arsenal de Bagatao et Gabriel de Curucelaegui y fit construire en 1687 le Santo Christo de Burgos, en faisant remarquer les bois de qualité qu'il utilisa, et en 1696, Fausto Cruzat annonçait qu'il avait fait construire un nouveau galion à Bagatao parce qu'il ne trouvait pas de *maderas en muchas leguas en el contorno de la rivera de Cavite*<sup>411</sup>.

On trouvait d'autres chantiers dans l'île de Marinduque, à seulement quarante lieues de Manille, et dans les îles de Mindoro et de Masbate.

Cherchant à contrôler le coût des galions, Fernando de los Ríos Coronel, Procureur Général des Philippines, proposa en 1620 que l'on construisit des navires au Bengale et à Cochin en Inde<sup>412</sup>. Le Gouverneur Niño de Tabora<sup>413</sup> ordonna quant à lui de faire construire en 1632 un galion au Cambodge<sup>414</sup>. Don Diego Fajardo<sup>415</sup> en fit fabriquer un autre sur la côte de Satsuma, au Japon. Mais ces constructions cessèrent par une Ordonnance Royale de 1679 qui interdit de construire des galions en dehors des Philippines.

---

<sup>407</sup> MONTERO VIDAL, José. «Historia de Filipinas desde el Descubrimiento de dichas Islas hasta nuestros días». Tomo I, *Colección Clásicos Tavera* [CD-ROM], vol. 13, serie X Obras Clásicas para la Historia de Manila, Madrid, MAPFRE, 1998, p.202.

<sup>408</sup> 1635-1644.

<sup>409</sup> QUINTANA, José Miguel, «Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el siglo XVII», *Artes de México*, 1971, XVIII, n° 143, p.36.

<sup>410</sup> 1663-1668.

<sup>411</sup> AGI. Filipinas, 122, N.13.

<sup>412</sup> AGI. Filipinas, 340, L, 3 F .41.

<sup>413</sup> 1626-1632.

<sup>414</sup> AGI. Filipinas, 8, R ,1 N. 17.

<sup>415</sup> 1644-1653.

Le choix de construire des galions en un lieu éloigné comme les Philippines généra trois grandes conséquences, en plus de celle de la répartition des tâches entre Manille et Acapulco, relatives aux difficultés de l'emploi de matériaux, à la disponibilité de la main d'œuvre locale et enfin à la répartition des dépenses.

En effet, le travail du bois, composant de base des bateaux, s'accompagnait de problèmes techniques créés par la distance avec le lieu de construction. Le manque de travailleurs qualifiés confirme les difficultés stratégiques qu'éprouvait Manille et que l'Espagne et la Nouvelle Espagne devaient résoudre. Enfin en regardant les dépenses nécessaires, on peut connaître la relation entre Acapulco et Manille, et les aménagements réalisés au fur et à mesure du temps pour rationaliser et optimiser les dépenses de la Couronne.

Pour construire les galions, on utilisa diverses essences d'arbres choisies en fonction de la qualité du bois, de l'emploi prévu, de l'âge de l'arbre, de la partie qui serait utilisée et même encore de l'époque à laquelle il serait coupé.

Grace à don Sebastián de Pineda, on connaît toutes les pratiques et les arbres utilisés comme le Palo María, l'Arguijo, le Laguán, le Dongón, présentés par Emma Blair sous leurs noms scientifiques *Calophyllum inophyllum*, *Dipterocarpus guiso*, *Dipterocarpus thurifera*, *Sterculia cimbriiformis*.

Le Palo María, bois d'une grande dureté d'une couleur rougeâtre, pousse avec un tronc tordu. *Si se le disparaba una bala de ocho libras<sup>416</sup> no perforaba la madera y si la bala era grande, la madera no se astillaba<sup>417</sup>*. Pour ces importantes raisons, on l'utilisait pour fabriquer les membrures des galions, galères et *pataches*. Les pièces de liaison de forme géométrique compliquée étaient obtenues à partir de ces bois tordus.

Afin de montrer où se trouvaient les différentes pièces, on présente une série de planches qui, bien que datant du XVIII<sup>e</sup> siècle, facilitent la compréhension de ce qui se faisait au XVII<sup>e</sup> siècle. L'illustration suivante montre la matière première à l'état brut et la seconde le résultat final une fois le bois travaillé.

---

<sup>416</sup>Libra romana = 0,3275kg. CARRERA STAMPA, Manuel. *Sistema de Pesos y Medias Colonial*. Memorias de la Academia Mexicana de Historia, 1967, Tomo XXVI. p. 16.

<sup>417</sup> Sebastián de Pineda.

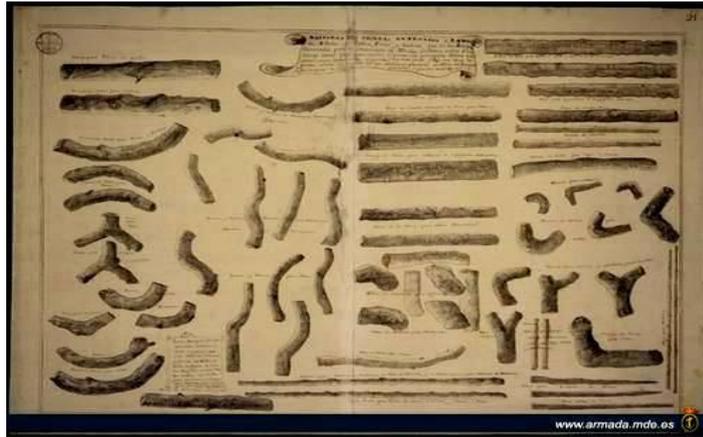


Fig. 35: Différentes sortes de troncs et branches d'arbres à appareiller aux pièces qui entrent dans la construction d'un bateau. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

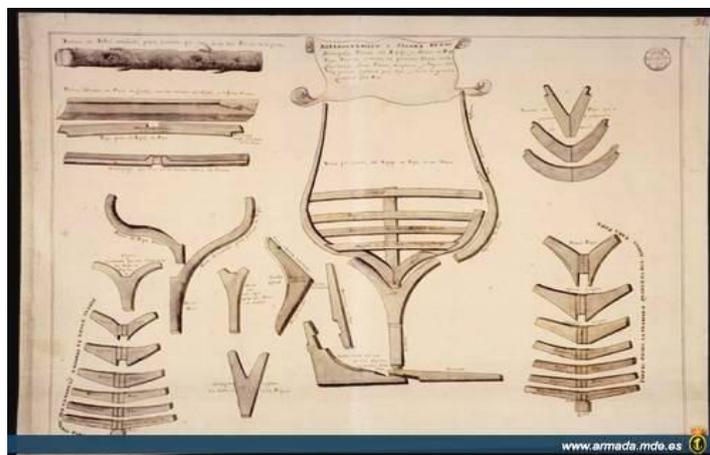


Fig. 36 : Représentation de pièces constitutives d'un navire obtenues à partir des troncs et branches précédemment évoquées. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

L'armature des galions était composée des varangues, des pièces de liaison et des genoux; ces pièces de bois étaient assemblées pour constituer les couples. Les vraies côtes de la coque étaient fixées sur la quille, formant le squelette du bateau et les planches de bordé qui formaient la coque extérieure du navire venait se river ou se souder sur elles. Une autre pièce utilisait ce bois, le cabestan qui devait être massif pour résister aux gros efforts auxquels il était sollicité.

Commun dans l'île de Mindoro<sup>418</sup>, *l'Arguijo*, un arbre comparable au pin, poussant haut, présente un tronc droit. Dur, élastique et durable, on l'utilisait en particulier pour

<sup>418</sup> Emma Blair, *op. cit.*, p. 170.

confectionner la préceinte, au-dessus de la ligne de flottaison, dans la partie la plus large du bateau qui devait être résistante aux coups.

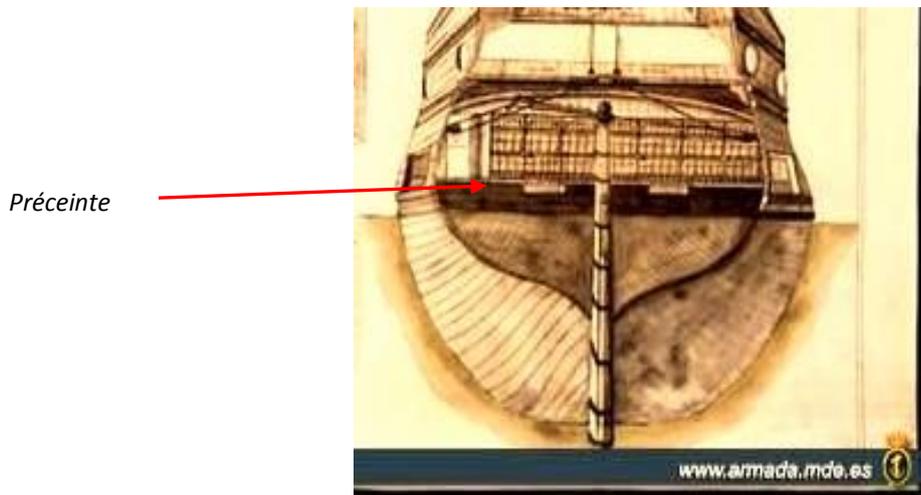


Fig. 37 : Détail de la planche N 48. Préceinte d'un bâtiment. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

Pour la fabrication du *forro*, l'ensemble des bois de bordé avec lesquels on couvrait le squelette du galion, ainsi que pour les ponts et mâts de toute taille, le bois utilisé était le *Laguan*. Sous l'eau, ce bois n'était pas perforé<sup>419</sup> par la *broma*<sup>420</sup>, mais en dehors de l'eau, et surtout sur les ponts, il ne durait pas plus de deux ans car il y pourrissait.

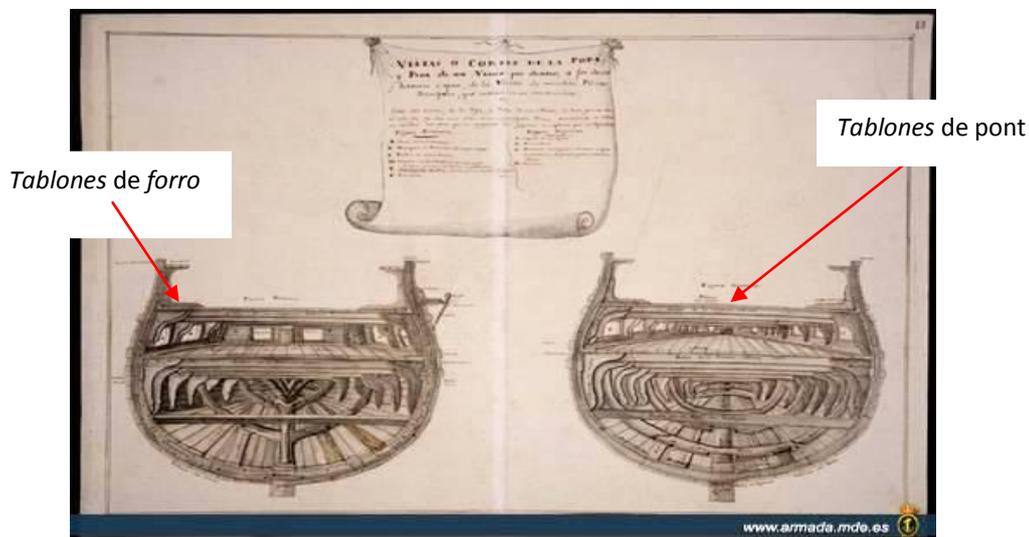


Fig. 38 : Vue de coupe d'une poupe et d'une proue de bateau de l'intérieur, où l'on voit représentée la majeure partie de ses membrures. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

<sup>419</sup> Sebastián de Pineda.

<sup>420</sup> *Broma*: Mollusque lamelibranche marin d'aspect vermiforme, présentant des siphons démesurément importants et une coquille très petite, qui laisse découverte la plus grande partie de son corps. Les valves de la coquille fonctionnent comme des mandibules, perforent les bois submergés, percent des galeries que l'animal lui même remplit d'un matériau calcaire secrété par le manteau, et causent de graves dommages à la construction navale.

Ces arbres poussaient très droit et étaient très larges si bien que d'un seul on pouvait obtenir un mât<sup>421</sup> de soixante-douze *codos*<sup>422</sup> de haut, quarante-deux mètres approximativement, et de quinze paumes de circonférence, tout d'une seule pièce.

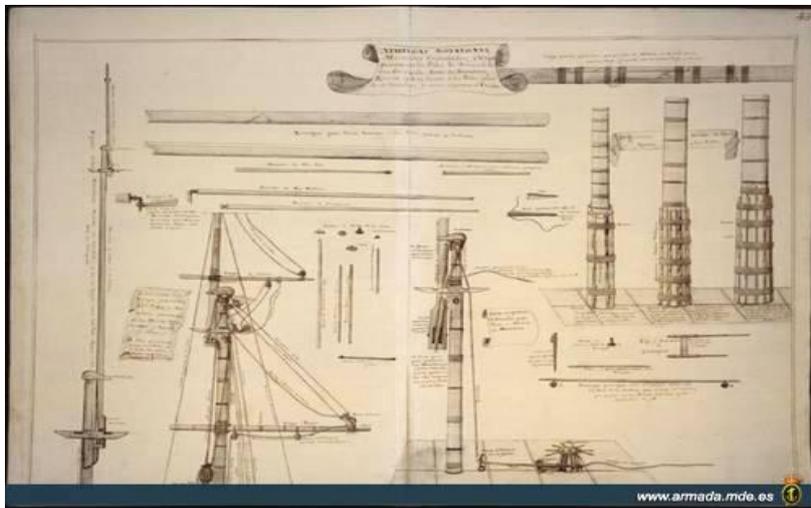


Fig. 39: Représentation des mats et vergues. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

Le *Dongon*, bois très résistant et de couleur jaunâtre, était utilisé pour le mât de beaupré, mât horizontal de la proue, pour les écoutilles et pour les planches du bordé et des ponts. Sebastián de Pineda recommandait que le bois soit coupé pendant la conjonction lunaire supérieure, la pleine lune, qu'on le laisse sécher pendant un an, sinon il fallait remplacer tous les deux ans les planches qui pourrissaient rapidement, à l'exception du Palo María qui pouvait être utilisé même s'il avait été coupé récemment.

Ces bois étaient les plus employés dans la construction des galions, mais on se servait d'autres essences comme le *Molave* pour la quille, le gouvernail, les *forros* et d'autres parties intérieures.

La main d'œuvre utilisée pour la coupe de bois et la construction de tous les navires et embarcations dans les arsenaux des Philippines était constituée en majorité par des naturels fournis par le système du *Repartimiento*, appelé *bandala*.

A l'arsenal de Cavite pouvaient travailler jusqu'à mille quatre cents charpentiers, appelés dans leur langue *cagayanes* ou *pandais*<sup>423</sup>. La dureté de leur travail et le non-paiement des

<sup>421</sup> Sebastián de Pineda.

<sup>422</sup> Un *codo*: 41,8 cm. Un *codo Real* = 57,4 cm.

<sup>423</sup> Sebastián de Pineda.

salaires causèrent l'abandon de tant de travailleurs que vers 1618 il n'y avait que deux cents indigènes dans cet arsenal.

Ceux qui étaient là pour couper, transporter et préparer les bois, recevaient de sept à huit réales par mois et avaient droit à une demi-ration. Les maîtres qui préparaient, tournaient, arrondissaient les mâts, etc., recevaient de trois à quatre réales par mois et double ration.

Selon Sebastián de Pineda, la ferronnerie était travaillée par les locaux et les Chinois: les premiers gagnaient douze réales par mois, mais les Chinois recevaient vingt-huit réales par mois et une ration.

Les attaques des Mindanaos furent un autre problème grave: en 1617, à l'arsenal de Pantao, à soixante lieues de Manille, alors qu'on y construisait le galion San Marcos et deux *pataches*, ces pirates musulmans firent prisonniers plus de quatre cents travailleurs et en tuèrent plus de deux cents autres<sup>424</sup>.

La construction de tous les galions pendant tout le XVII<sup>e</sup> siècle demanda de nombreux maîtres de fabrication dans les mains desquels résidait la direction de ces arsenaux. Il y eut constamment une grande pénurie de ces techniciens durant tout le siècle. En 1686, le Procureur Général de Manille don Juan Quijano demanda à *la Casa de Contratación* de Séville des constructeurs de galions, selon l'argumentation suivante:

*... y estando esta gente precisamente necesaria en Filipinas para conservación de aquellas Islas pues sin navíos ni naos no hay forma que no se puedan mantener debajo del amparo y dominio de Su Majestad*<sup>425</sup>.

La *bandala* était ainsi une espèce de système de réquisition obligatoire de la population philippine, pénible mais différente de l'esclavage, et nécessaire pour la Couronne, qui lui permettait de poursuivre son souhait de maintenir sa position géographique en Extrême-Orient.

Les agissements des forces qui cherchaient à interrompre les travaux, comme les attaques des Mindanaos, grandirent le caractère urgent d'y dépêcher des moyens militaires de défense destinés à contrer les attaques extérieures, à quelque prix que ce fût.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, tant la Nouvelle Espagne que l'Amérique en général étaient pauvres en gisements exploitables de fer<sup>426</sup>. Veracruz envoyait à Acapulco les ancras et du fer en barres,

---

<sup>424</sup> AGI. Filipinas, 7, R, 5 N. 53/ 1618.

<sup>425</sup> AGI. Filipinas, 44, N. 23.

<sup>426</sup> CADIZ, Juan Carlos DUQUE ESTRADA, Fernando. La construcción naval: las embarcaciones. *Puertos y Fortificaciones en América Latina y Filipinas*/ ed. par Biblioteca CEHOPU: p. 96.

en *hoja de lata*, *hojalata*, ou en feuilles, grandes et petites, qu'elle recevait de la province de Vizcaya en Espagne. Avec ce matériau, qui était plus malléable et de meilleure tenue que celui d'Asie, on fabriquait à la fonderie de Cavite les chaînes, les pièces de fixation pour la mature. Par ailleurs, une grande partie du fer utilisée dans la construction des galions et des galères provenait de Chine et du Japon. Don Antonio de Morga disait que par les jonques chinoises arrivaient: *clavazón de toda suerte, hierro en plancha, estaño y plomo, salitre y pólvora*. Le Gouverneur don Juan de Silva<sup>427</sup> achetait du fer en plaques pour que les ferronniers de Cavite les transforment en toutes sortes de clouterie. Ce même gouverneur, recherchant la qualité et le meilleur prix, avait envoyé en Chine des exemples de clous, de boulons, de vis, de punaises, de goujons' etc...<sup>428</sup>.

Pour la construction de nouveaux galions, on récupérait des vieux vaisseaux les équipements de fer et les appareils. Pour réutiliser des matériels de la Nuestra Señora de Guia qui avait fait naufrage, on la fit brûler et la construction de la Nuestra Señora de la Limpia Concepción<sup>429</sup>, construite en 1658, utilisa ce qu'on avait récupéré. De même, à partir des restes du San Telmo et du San Antonio, on fabriqua en 1688 le Santo Cristo de Burgos.

Le plomb étiré, en lanières, ou feuilles fines, et en pains, était envoyé d'Acapulco, ou était acheté à meilleur prix en Chine ou au Japon. Les Espagnols utilisaient la technique de placage de fines feuilles de plomb pour recouvrir l'extérieur de la coque des bateaux et la protéger ainsi de la *broma* et des algues<sup>430</sup>.

Dans son compte-rendu, don Sebastián de Pineda se plaignait du fait que, ni avant ni pendant le gouvernorat de Juan de Silva, le plomb qui leur était arrivé n'avait été utilisé à la protection des bateaux, expliquant que: *siempre estaba en apuros de resistir y atacar al enemigo*. Le propos pour lequel était envoyé le plomb d'Acapulco était ainsi abandonné pour fabriquer des balles pour les mousquets.

Les câbles, les cordes, et les aussières des galions, préparées à diverses tailles, étaient fabriqués en fibre d'*abaca*, une plante semblable au bananier, originaire des Îles, atteignant six mètres de haut. Des fibres du palmier<sup>431</sup> nommé *gamu*<sup>432</sup>, on fabriquait des cordes très résistantes, même à l'eau de mer. Les voiles, faites de coton ou de tissu d'Ilocos, duraient

---

<sup>427</sup> 1609-1616.

<sup>428</sup> Emma Blair, *op. cit.*, p.175.

<sup>429</sup> AGI. Filipinas, 31, N. 42.

<sup>430</sup> Juan Carlos Cádiz, Fernando Duque de Estrada, *op. cit.*, p. 94.

<sup>431</sup> Sebastián de Pineda.

<sup>432</sup> *Gamu*: *Caryota onusta*.

plus longtemps que celles qui arrivaient d'Espagne via Acapulco. Les cordages, les aussières, les câbles et les voiles étaient fabriqués par les indigènes des Philippines en *Repartimiento*. Depuis 1608, la Loi 18. Titre 45. Livre IX de la *Navegación y Comercio des las Filipinas* stipulait que les cordages et les voiles de rechange devaient être transportés de Manille à Acapulco, en raison de leur moindre coût par rapport à ceux qui arrivaient à Acapulco via San Juan de Ulua. Mais au contraire, les cordages et les voiles continuèrent d'arriver d'Acapulco, malgré Fernando de los Ríos Coronel et Sebastián de Pineda qui avaient fait valoir que le coût à Acapulco était exorbitant, que les cordages arrivaient pourris à Manille, et que pour un dixième du prix ce pouvait être fait par les naturels grâce au système de *Repartimiento*.

Le coût de construction aux Philippines en 1615 d'un galion de mille tonnes était de vingt mille *pesos de a ocho*<sup>433</sup>, alors qu'au début du XVII<sup>ème</sup> siècle, selon Pedro Chirinos S.J., celui d'un navire fabriqué à la Nouvelle Espagne ou au Pérou allait de cinquante à soixante mille pesos, demandant plusieurs années de construction, alors qu'aux Philippines un galion était construit en moins d'un an.

Durant la troisième décennie du XVII<sup>ème</sup> siècle, Grau y Monfalcón estimait que le coût moyen de la construction d'un galion à Cavite était de trente mille pesos. En 1688, la *Audiencia* de Manille rendait compte qu'on avait payé pour la construction du Santo Cristo De Burgos une somme de 65243 pesos un *tomine* et huit grammes d'or<sup>434</sup>. En 1695, le galion San José construit par le Gouverneur Fausto Cruzat eut un coût de 63285 pesos deux *tomines* et deux grains<sup>435</sup>. L'augmentation de ces prix correspondait à l'augmentation de la taille du galion, ce qui se poursuivit au XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Les décisions de construire à Manille ou à Acapulco ne furent pas prises au seul regard du coût, mais aussi au nom d'intérêts étrangers à ceux de la Couronne: les particuliers parfois forçaient à les fabriquer à un endroit qui se trouvait être plus cher qu'ailleurs, mais où l'on pouvait utiliser l'argent du Roi à des fins personnelles.

Le développement ci-dessus sur les aspects relatifs à la construction du galion peut paraître embrouiller notre discours: néanmoins, cette impression peut être atténuée par les points suivants.

---

<sup>433</sup> CARRERA STAMPA, Manuel, «La Nao de la China», *Historia Mexicana*, Julio-Sept. 1959, vol. IX, n°33, p. 106.

<sup>434</sup> AGI. Filipinas, 25, R, 1 N.19.

<sup>435</sup> AGI. Filipinas, 15, R, 1 N. 44.

La conception du galion de Manille appliquait la science d'architecture navale d'Espagne, mais dès que l'on construisait le bateau, surgissaient diverses difficultés. Dès son départ vers la Nouvelle Espagne, le galion était soumis à de multiples attaques maritimes, météorologiques, et éventuellement humaines, quand il transitait entre les îles de l'Archipel ou arrivait sur les côtes de Nouvelle Espagne.

A Acapulco, le galion devait être préparé pour effectuer le voyage de retour. Mais même aidé par les connaissances espagnoles, l'arsenal ne disposait pas des mêmes qualifications qu'aux Philippines. Les espèces d'arbres n'étaient pas identiques, et ainsi les bois utilisés ne présentaient ni les qualités ni la résistance qu'on leur demandait. Le personnel disponible n'était pas non plus qualifié, et même si, de nos jours, un arsenal moderne dispose de plans de construction, on souffre des mêmes difficultés qu'alors quand on procède à une réparation: la répartition de connaissances entre le constructeur, le chargé de projet et le réparateur pose toujours problème, comme au XVII<sup>ème</sup> siècle.

En conséquence, à l'arrivée d'un galion, les responsables d'Acapulco découvraient généralement un problème de réparation, mais ils ne dominaient pas l'ensemble de la technique, alors qu'il fallait de façon impérative résoudre le problème correctement, dans les temps prévus, pour ne pas interrompre la chaîne d'exploitation de la ligne maritime.

Dans ce but, un certain nombre de décisions furent prises pour leur faciliter le travail: du personnel disposant de quelques notions d'architecture navale fut embarqué à Manille sur le galion, certes en vue de réparer les problèmes rencontrés durant la navigation, mais aussi pour assurer un certain transfert technique de Manille à Acapulco qui ne pouvait fournir initialement que des gens de la campagne sans connaissances techniques particulières.

### 2.3.3. Le galion de Manille, la nao de China, ou le galion d'Acapulco.

Nous venons de voir que la construction des galions était une préoccupation partagée entre Manille et Acapulco, même si le port qui décidait était Manille, Acapulco l'accompagnant.

Après sa construction, et avant d'arriver à Acapulco, le galion naviguait. En conséquence, il paraît essentiel de rappeler ce qui se passait à la mer, comment les bateaux étaient utilisés dans leur tâche de transport, pour bien comprendre les problèmes qui se présentaient à Acapulco lors de son arrivée.

L'unique moyen d'unir les Philippines avec l'Espagne par la Nouvelle Espagne était le galion. Malgré les restrictions de 1593 que l'on a citées auparavant, durant les quinze premières années du XVII<sup>ème</sup> siècle, le nombre de bateaux qui firent le voyage entre Manille

et Acapulco fut variable, allant de quatre les premières années jusqu'à deux. On retrouve ce même nombre de bateaux jusque vers 1660 ; dans ces cas-là, le bateau qui arborait le pavillon du général était appelé *Capitana* et l'autre *Almiranta*. Pour les quarante autres années, un seul galion de fort tonnage faisait généralement la traversée par an.

Les lois avaient limité le tonnage des bateaux à trois cents tonnes, bien que cette limitation n'ait jamais été jamais effective. Depuis 1589, il y avait des bateaux de sept cents tonnes<sup>436</sup>, avant 1614 les galions étaient de plus de mille tonnes<sup>437</sup>. Dans le Mémoire de la ville de Manille de la fin du siècle, on parle de navires de mille quatre cents ou mille cinq cents tonnes<sup>438</sup>, en justifiant la robustesse de ces galions qui apportait une plus grande sécurité. Et la lettre de 1696 de don Domingo de Zabalburu précise que les derniers bateaux qui avaient été perdus étaient de mille six cents tonnes<sup>439</sup>.

Le poids et le volume disponibles pour la cargaison ne variaient pas dans les mêmes proportions que le poids du bateau: le tonnage augmentait un peu, mais l'espace de chargement et son poids étaient beaucoup plus importants. Ainsi passer d'un nombre de trois ou cinq bateaux de trois cents tonnes avec une petite capacité d'emport à un ou deux de mille cinq cents tonnes démontre parfaitement que les échanges de marchandises de Chine contre l'argent mexicain à la foire d'Acapulco augmentaient sérieusement.

Mais le tonnage des bateaux utilisés variait drastiquement quand le fil de communication avec la Nouvelle Espagne se cassait. La gravité des situations rencontrées aux Philippines se voit clairement en 1638. Cette année-là, l'arrivée d'une embarcation particulière causa un grand effroi à Acapulco: ni les autorités, ni les experts ne surent la cataloguer; aviso, *patache*, frégate, petite galère des Indes du Portugal? Ils se demandèrent si elle était de cent, cent vingt ou cent cinquante tonnes au maximum<sup>440</sup>!

#### 2.3.4. Le Galion de Manille, éléphant de mer.

Le galion de Manille, semblable à une demi-lune, était un bateau de haut bord, avec deux châteaux, un plus haut à la poupe et un de proue plus bas. Ce dessin, créé au début à partir de l'expérience de navigation dans d'autres mers et pour des traversées de durée moindre que le si long voyage du galion de Manille dans l'océan Pacifique, fut la cause de beaucoup de pertes.

---

<sup>436</sup> SIERRA DE LA CALLE, Blas. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*, Valladolid, Museo Oriental de Valladolid, 1991, p.50.

<sup>437</sup> William Schurtz, *op.cit.*, p.188.

<sup>438</sup> AGI. Filipinas, 211, N. 1.

<sup>439</sup> AGI. Filipinas, 203, N. 1.

<sup>440</sup> AGI. Filipinas, 118, N.6.

La hauteur très importante de sa structure, compensée par une grande largeur de sa coque -*la manga*-, lui permettait d'affronter les puissantes et hautes vagues et les vents violents et ouragans rencontrés dans le canal San Bernardino et à son débouché.

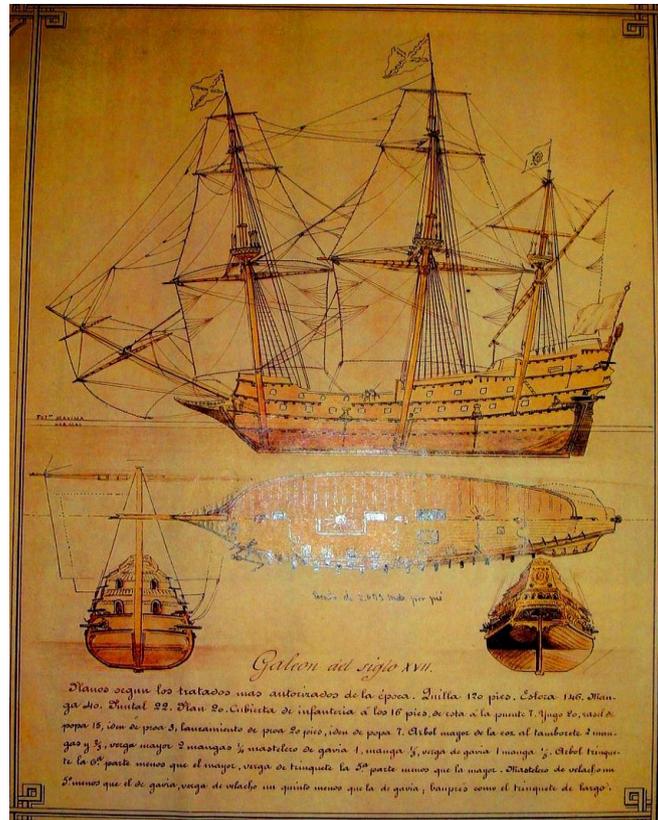


Fig. 40 : Coupe d'un galion du XVIIème siècle. Collection du Musée Historique Naval d'Acapulco.

La structure du bateau était probablement la cause des mouvements pénibles de balancement quand il n'y avait pas de vent, ou quand la furie maritime se déchaînait, ou encore quand le navire était soumis aux énormes vagues, sans l'aide de vents établis, l'obligeant à se mettre à la cape.

Passif devant la mer, en raison de son poids et de sa structure, ce galion obèse avançait lentement, supportait sans grand dommage les coups des vagues mais ne pouvait que difficilement gagner contre la force de la mer.

Par ses voiles carrées, le bâtiment était dessiné pour utiliser les vents portants qui le pousseraient; l'emploi limité de la technique des voiles d'avant qui permettaient d'utiliser les vents debout<sup>441</sup> de manière à naviguer contre eux et à louvoyer, explique les routes choisies pour l'aller comme pour le retour.

<sup>441</sup> Dictionnaire des termes maritimes : *Bolinear - Navegar de bolina* : Naviguer contre la direction du vent en formant le plus petit angle possible avec la route suivie.

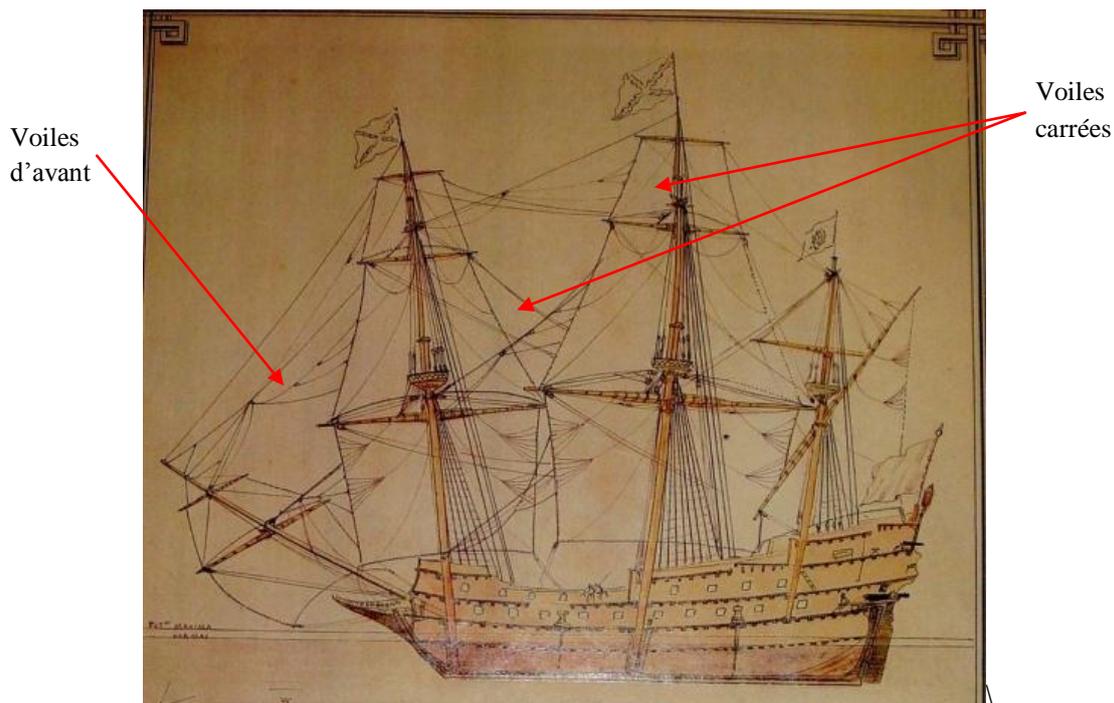


Fig. 41 : Galion du XVIIème siècle. Collection du Musée Historique Naval d'Acapulco.

La faible capacité de manœuvre de ces galions provoquée par leur poids et le type de gréement -l'ensemble des mâts, des vergues, des manœuvres et des voiles d'un bateau-, était une gêne quand le galion naviguait dans des passages resserrés ou dans les canaux formés par les îles de l'Archipel, ce qui explique le grand nombre d'*arribadas*<sup>442</sup> dans cette zone, ou quand il gagnait son mouillage, créant ainsi le besoin de petits bateaux à voile ou à rames pour les accompagner et les aider à mouiller au bon endroit.

### 2.3.5. L'activité de la route maritime au XVIIème siècle<sup>443</sup>.

Au XVIIème siècle, on remarque trois grandes périodes dans l'emploi de la route Manille-Acapulco, entraînant différents rythmes d'activités dans le port et divers niveaux de développement de la ville. La première partie d'une vingtaine d'années de la première phase montre l'emploi de beaucoup de bâtiments avec de nombreuses années blanches(6). Dans une deuxième partie, le nombre de bateaux employés diminue fortement ainsi que celui des accidents de mer (taux de réussite de voyages en forte augmentation), (voir Annexe 1).

<sup>442</sup> *Arribada* : par cette appellation, on indiquait aux Philippines l'interruption du voyage d'un galion qui avait pour diverses raisons l'obligation de revenir à Manille et qui était ressentie comme aussi grave qu'un naufrage.

<sup>443</sup> Voir annexes 1,2,3.

Tableaux des galions qui naviguèrent au XVIIème siècle et eurent des problèmes *d'arribada*.

1600	<i>Santa Margarita</i>	Navigua pendant huit mois dans le Pacifique, jusqu'à arriver à l'une des îles Mariannes avec seulement cinquante des deux cents passagers qui étaient partis de Manille.
1600	<i>San Jerónimo</i>	A l'extérieur de l'embouchure de Espiritu Sancto, fut perdu après avoir sauvé ses passagers en s'échouant sur les îles de Catenduanes.
1601	<i>Santo Tomas</i>	Perdu corps et biens.
1603	<i>Espíritu Santo</i> <i>Jesús María</i>	<i>Arribada.</i> <i>Arribada.</i>
1604	<i>San Antonio de Padua</i>  <i>Nuestra Señora de los Remedios</i>	Perdu à cause de sa coque pourrie. Les notables de Manille revenaient en Nouvelle Espagne avec leurs familles en fuyant la violence de la ville. <i>Arribada.</i>
1608	<i>Santiago el Mayor</i>	Naufrage.
1609	<i>San Francisco</i>	Naufrage durant le voyage vers la Nouvelle Espagne.
1612	<i>Espíritu Santo</i> <i>Jesús María</i>	Revinrent à Manille après cinq mois de voyage. Le Jesús María échappa au saccage par les Japonais.
1620	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	A cause du pilote, se mit sur les récifs et ne put être sauvé. Il n'avait parcouru que 90 milles depuis Manille. Les passagers pendirent le pilote sur les lieux.
1621	<i>San Nicolás</i>	Perdu corps et biens avec 330 personnes à bord.

Pour la deuxième période, jusqu'en 1665, la rentabilité unitaire des bâtiments semble diminuer car beaucoup ne font qu'un seul voyage. Il y a beaucoup d'années blanches (12) et beaucoup d'accidents de mer après le milieu du siècle (voir Annexe 2).

1638	<i>El Concepción</i>	Fit naufrage aux Mariannes. Seuls six hommes arrivèrent aux Philippines.
1639	<i>San Ambrosio</i>	Fit naufrage sur la côte orientale de Luzon. 150 personnes périrent.
1646	<i>San Luis Rey de Francia</i>	Arrivait de Nouvelle Espagne avec le <i>socorro</i> et se perdit sur les côtes de la province de Cagayán.
1649	<i>Nuestra Señora de la Encarnación</i>	Se fracassa contre les rochers de la côte de Sosogon au Nord de la côte de San Bernardino.
1657	<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	Retrouvé au large de Huatulco en route avec des squelettes à bord.
1662	<i>San José</i>	Arriva après huit mois de voyage depuis son départ de Cavite.
1663	<i>San Sabiniano</i>	Revint à Manille après cinq mois de souffrances.

La troisième partie qui irait jusqu'à 1699, se différencie des deux autres : un rythme sur trois ans se fait jour. Les accidents ou pertes sont beaucoup moins nombreux. Il n'y a que 3 années blanches. Les bateaux font plusieurs voyages avant d'être remplacés. On se rapproche de l'emploi du même galion qui fait l'aller et le retour dans la même année (voir Annexe 3).

1672	<i>San Telmo</i>	<i>Arribada.</i>
1682	<i>Santa Rosa</i>	<i>Arribada.</i>
1687	<i>Santo Niño / Nuestra Señora de Guía</i>	Perdit plusieurs mois sur la côte de Bagatao. Revint avec sa cargaison endommagée. <i>Arribada.</i>
1692	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	<i>Arribada.</i>
1693	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	Appareilla de Manille et prit feu. Partit avec les biens les plus importants, mais le galion fut perdu, sans que l'on sache où. Deux passagers survécurent.
1694	<i>San José</i>	Enorme galion. Fit naufrage à l'entrée de la baie de Manille, victime d'une tempête, on ne retrouva aucune trace, six personnes furent sauvées et plus de 400 périrent.

### 2.3.6. La réparation navale à l'arsenal d'Acapulco.

La longue navigation à travers les eaux chaudes de l'Archipel, comme le long du courant de Kuro-Shivo qui remontait vers le Nord pour trouver les vents favorables, ou encore l'attente du vent à l'arrivée sur les côtes de Nouvelle Espagne, favorisaient l'incrustation dans la coque du galion d'une grande quantité de coquillages et principalement de la *broma*, ce petit ver de mer très agressif qui arrivait à perforer la coque et rendait le déplacement du bateau difficile en y adhérant.



Fig. 42 : *Broma. Teredo navalis.*

La route du galion l'obligeait à passer par la zone où la fréquence des typhons est la plus grande au monde: les vents forts, les précipitations, les éclairs, la mer furieuse, l'humidité, et

les températures extrêmes de chaud et de froid fatiguaient le bois, pourrissaient les aussières, les écouteles, et abimaient les voiles.

Pour réparer ses avaries, le mettre de nouveau en condition de naviguer et le ramener de façon sûre à Manille avec le *socorro* et le *situado* si attendus, après avoir suivi le protocole des visites officielles, une fois le débarquement du chargement autorisé par le Vice-Roi, vidé et après avoir vérifié qu'il ne restait plus rien à bord, le galion était tiré par ses embarcations et celles du *Real Servicio* et amené à la rame jusqu'à l'arsenal. On avait peu de temps pour caréner, lui mettre des mâts, des vergues, du gréement et des voiles, l'équiper, l'armer et le rendre apte à la navigation. Comme on l'a déjà dit, les lois pour le retour du galion étaient très précises à propos de la date du départ.

Dans une plainte en relation avec le carénage et le calfatage des galions à Acapulco, le Gouverneur Sebastián Hurtado de Corcuera<sup>444</sup> disait : *juntos los de una nao y otra aderezan la una y luego la otra*<sup>445</sup>.

Ces mots, comme les *veinticuatro lazos* que demandent les Officiers Royaux *para la planchada*<sup>446</sup> *de agua y para dar lado al galeón*<sup>447</sup>, confirment une gravure de Fernando de Bambrilla, le peintre italien de l'expédition de Alejandro Malaspina du XVIIIème siècle, qui montre comment les corvettes étaient carénées à Acapulco: la technique d'accoupler un navire à l'autre pour qu'un des deux côtés soit hors de l'eau et puisse être révisé, ou calfaté, était la même que celle qui était utilisée à Acapulco au XVIIème siècle.

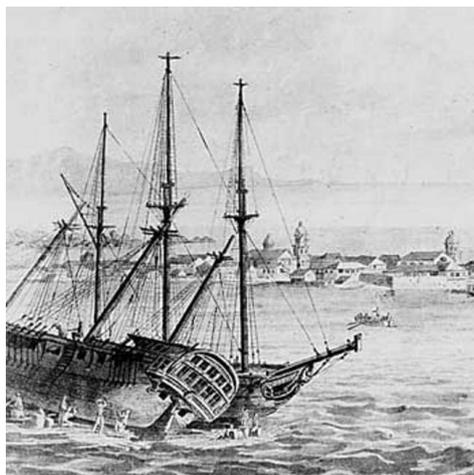


Fig. 43 : Bambrilla. Carénage des corvettes. Collection du Musée Naval de Madrid.

---

<sup>444</sup> 1635-1644.

<sup>445</sup> AGI. Filipinas, 8, R.3, N.37.

<sup>446</sup> RAE. *Planchada*: Ensemble de planches qui le long du rivage de la mer ou d'une rivière, et tenu par des béquilles dans l'eau, sert pour l'embarquement, le débarquement ou tout autre usage.

<sup>447</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1659/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

Le bateau débarrassé de ses voiles, du gréement, des canons et autres équipements, on entreposait tout cela à la Cordonnerie, comme l'appelaient les gens d'Acapulco: les Officiers Royaux, eux, appelaient cet endroit les entrepôts ou la marina. A l'intérieur, outre le matériel venant du désarmement du bateau, on conservait tout ce qui était en relation avec le galion de Manille, tant les approvisionnements que les matériels nécessaires prévus en avance. Ainsi, pour la carène, le calfatage et le remplacement du gréement pourri du galion, on disposait de brai, d'étoupe, de suif blanc de mâle, de plomb étiré, de goujons, de clous de divers types, de fil, de cuir tanné, de divers câbles, d'aussières, du nouveau gréement ainsi que de l'ancien pour l'utiliser durant le calfatage.



Fig. 44 : Ustensiles de cuisine embarqués, de calfatage. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

Généralement, on envoyait couper le bois, matériel principal, le bois à chauffer, les branches et fabriquer le charbon de bois dans les montagnes d'Acapulco ou de Puerto Marqués pour les descendre ensuite à dos de mules ou les apporter par des embarcations s'ils venaient de Puerto Marqués. On pouvait laisser le bois sur la plage pour le faire sécher.

A Acapulco, comme à Veracruz et aux Philippines, on recourait au démantèlement des embarcations qui n'étaient plus utilisées et le matériel était réemployé en fonction des besoins.

Le travail demandait des calfateurs, des charpentiers, des ferronniers, des fondeurs, des tonneliers. Pour les travaux plus particuliers, on allait chercher des spécialistes, mais en général on utilisait les *vecinos*, les noirs, les *indios chinos* libres, ou les esclaves *chinos* ou noirs appartenant au *Real Servicio*, et parfois les indigènes du système du *Repartimiento*. A l'occasion, le *Castellano* et les Officiers Royaux utilisaient les charpentiers, les calfateurs, la *gente de Mar y Guerra* des galions, jusqu'aux forçats, pour le carénage du ou des galions de

Manille, comme ceux du Pérou<sup>448</sup>, ou pour les embarcations du *Real Servicio*<sup>449</sup>. Pour éviter les vols et la contrebande lors des travaux, le *Castellano* nommait des gardes supérieurs et subalternes qui montaient la garde nuit et jour.

L'importance des travaux sur le galion dépendait de la gravité de l'état dans lequel il était arrivé. La décision se prenait à Acapulco, mais Manille s'interrogea très souvent durant le XVII<sup>e</sup> siècle sur ce procédé. Le calfatage était-il donc utile ou inutile?

On changeait des parties de mât ou parfois le mât entier. Pour tuer la *broma* et enlever l'humidité du fond du navire, on utilisait un procédé connu sous le nom de *brusca*<sup>450</sup>, en approchant un rameau enflammé à l'extérieur de la coque. Les bois pourris des *ligazones* ou d'autres parties du galion étaient remplacés par des neufs. Ensuite, on le calfatait, ce qui consistait à bourrer d'étope les jointures des bois, des côtes et des ponts, à force de coups de marteau, pour ensuite les recouvrir d'une couche de brai afin de les rendre étanches.

On sortait le lest composé généralement de pierres utilisé pour améliorer la stabilité du bateau. On arrangeait les pompes. En plus des dommages dus au voyage, il fallait réparer les dégâts causés lors du déchargement des marchandises: les mulâtres, ou les esclaves du *Real Servicio*, forçaient le passage avec violence pour faire passer les caisses à travers les portes, ou les laissaient tomber sur les ponts; ils volaient tout ce qui leur passait à portée de main, dépouillant le navire des protections de plomb des canons, allant jusqu'à casser les compartiments et les pans de mur du navire pour en arracher les clous<sup>451</sup>.

Outre ces ennuis, la préparation des galions à Acapulco souleva de fortes plaintes au Roi de la part des gouverneurs et autorités de Manille. En 1633, la ville de Manille se plaignit des graves dérangements que provoquèrent le *Castellano* et les Officiers Royaux. En effet, titulaires du commandement des galions quand ils se trouvaient à Acapulco, ils tiraient grand avantage en achetant beaucoup d'esclaves qu'ils louaient à deux ou trois pesos par jour pour les utiliser au calfatage bien que le *general* et l'Amiral aient dit que ce n'était pas nécessaire. Le pire, selon la ville de Manille, était que:

*...por no ser los dichos esclavos diestros en la calafateria en lugar de aderezar las dichas naos las hechan aperder como se ha experimentado algunas vezes que habiendo*

---

<sup>448</sup> AGI. Filipinas, 27 N.167/1633.

<sup>449</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1659/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>450</sup> AGI. Contaduría, 902, desde 4-XII-1609 hasta fin octubre-1610/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>451</sup> Adición a la Ordenanza de Marina, que han de observar los navíos del Rey de las Islas Filipinas, en los Viajes al Reyno de Nueva España, Puerto de Cavite, y Acapulco, en la Carga. Fu Defgarga, y Regreffo. Tomo II. Obra publicada de real orden, siendo Arandia gobernador de Filipinas. 1757. p.16.

*ydo todo el viaje hasta aquel puerto sin hazer agua estando cargadas, y no habiendo la hubo después de descargadas en el a la vuelta se ha hallado que hacen agua por muchas partes después del aderezo hecho por los dichos esclavos<sup>452</sup>.*

La dénonciation de cette corruption administrative fut renforcée par la plainte du Gouverneur don Sebastián Hurtado de Corcuera qui demandait également que:

*...los galeones que de aquí se despacharen no se aderezen para volver porque en lugar de aderezarlos los echan a perder, que de aquí salen muy aderezados reforzados y ajustados hasta que buelvan y en estos aderezos gastan veinte o treinta mil pesos contra conciencia y ese dinero se envía menos o se gasta de más de la caja de Vuestra Majestad de allá y esto lo hacen los Oficiales Reales y el Castellano para dar de comer y acomodar a sus paniguades y criados y desta verdad soy testigo por si alguna cosa se ofrece<sup>453</sup>...*

Le coût de construction, mais aussi les dépenses exorbitantes de maintenance, furent toujours dénoncées par la ville de Manille. Les plaintes, comme le fit bien remarquer le Gouverneur don Sebastián Hurtado de Corcuera, étaient dues à *l'almojarifazgo*<sup>454</sup>. Cet impôt, recouvré à l'entrée du bateau dans le port, était collecté à Acapulco. Il devait revenir à Manille comme une partie du *situado*, mais était diminué par les Officiers Royaux de toutes les dépenses du galion et les frais administratifs, ce qui causait un déficit dans le budget destiné à payer les dépenses de *l'hacienda* de Manille.

La question de l'utilité ou de l'inutilité de la maintenance du galion à Acapulco est révélatrice d'un problème de fond: comment répartir l'argent de la Couronne, comment partager les sommes qui étaient générées par l'emploi du moyen stratégique qu'était le galion, entre deux administrations qui n'étaient pas hiérarchiquement dépendantes, et comment gérer la répartition entre les intérêts de la Couronne et ceux des particuliers?

L'éloignement des trois lieux d'action, Espagne, Manille, Acapulco, le temps nécessaire pour transmettre une information ou une question, pour décider et communiquer l'ordre correspondant, furent les causes communes à la fois au développement d'Acapulco mais aussi à son aspect chaotique.

---

<sup>452</sup> AGI. Filipinas, 27, N, 167/1633.

<sup>453</sup> AGI. Filipinas, 8, R. 3, N. 71.

<sup>454</sup> Le permis portait sur une taxe globale de dix pour-cent de la valeur autorisée pour le *tornaviaje*, sauf en 1684 et 1686, lorsque le vice-roi comte de Paredes concéda *l'indulto* de 74.000 pesos.

### 2.3.7. D'autres soutiens de l'arsenal: embarcations d'urgence, expéditions, moyens du *Real Servicio*.

Outre l'aménagement de diverses embarcations comme les avisos qui protégeaient le galion de Manille et patrouillaient les côtes de la Nouvelle Espagne, l'arsenal du port a aussi adapté d'autres bâtiments qui partaient d'Acapulco ou de Manille quand le rythme des galions était interrompu. Dans ces cas-là, la Nouvelle Espagne comme les Philippines recourraient à l'achat de bâtiments privés. Ce fut le cas en 1615: alors qu'en 1614 les Officiers Royaux reportaient l'absence de bâtiments en provenance de Manille<sup>455</sup>, le vice-roi Marqués de Guadalcazar, averti depuis l'Espagne de la présence de pirates hollandais, envoya en mai 1615 la frégate Santa Margarita, arrivée du Pérou, porter un pli du Roi pour les prévenir. Pour cela, on acheta pour huit mille pesos la frégate San Joseph qui l'accompagna comme deuxième aviso<sup>456</sup>.

Ces frégates<sup>457</sup>, la Santa Margarita et le San Joseph, furent préparées à l'arsenal d'Acapulco pour pouvoir faire le voyage: initialement dotées d'un seul pont, on dut leur en ajouter un, des mâts, un gouvernail, des pompes et des voiles. Profitant de la présence au port d'un bâtiment qui arrivait du Japon, on acheta à son capitaine don Pedro Lopez le fer, les boulons, et les différents clous nécessaires.

Dans l'autre sens, en 1637, la ville de Manille envoya la Nuestra Señora de la Concepción pour informer le marquis de Cadereyta des difficultés dont souffraient les Îles Philippines et revenir avec le *socorro* en argent et en hommes. Aperçue depuis le massif de la Mira, cette embarcation, qui ne dépassait pas les cent tonnes, fut finalement appelée frégate après bien des doutes car elle n'avait qu'un seul pont continu. Pour la mettre en condition de faire le *tornaviaje*, l'arsenal d'Acapulco eut à lui ajouter un pont pour que les personnes aient quelque part pour se protéger de jour et de nuit et pour se défendre de l'inclémence du soleil et de l'eau, à lui donner une carène solide et à lui confectionner ses voiles<sup>458</sup>.

L'arsenal contribua à l'envoi des expéditions qui partirent du port durant les premières décades du XVIIème siècle. La deuxième expédition de Sebastián de Vizcaíno aux Californies et à la recherche du détroit d'Anián, supposé faire communiquer les deux océans, partit d'Acapulco le 5 mai 1602. A l'arsenal, on construisit la frégate Tres Reyes. La *capitana*

---

<sup>455</sup> AGI. Contaduría, 903, 1615/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>456</sup> AGI. Contaduría, 903, 1616/ Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>457</sup> Selon Veytia dans son Diccionario Marítimo Español, p.283, les frégates pouvaient déplacer jusqu'à deux cents tonnes.

<sup>458</sup> AGI. Filipinas, 21, R, 12, N. 66.

San Diego et l'*almiranta* Santo Tomas, qui avait été amenées depuis *El Realejo* sur ordre du Vice-Roi, y furent seulement carénées et calfatées<sup>459</sup>.

Le 22 mars 1611, Sebastián de Vizcaíno fut nommé par le vice-roi de Velasco marquis de Salinas pour ramener les Japonais arrivés en 1610 avec don Rodrigo de Vivero, et pour chercher les îles mythiques de Rica de Oro et Rica de Plata. Pour ce voyage, on construisit à l'arsenal d'Acapulco un seul navire de fort tonnage, le San Francisco<sup>460</sup>.

De même, les trois frégates de l'expédition de Nicolás de Cardona aux Californies furent fabriquées par l'arsenal du port. Le coût de construction et de leurs équipements fut de plus de quarante-cinq mille pesos; selon les deux témoins Juan de Betancur et Lorenzo de Petrucci, l'importance de ce coût était due aux raisons suivantes: *porque generalmente en Acapulco no se construían barcos, había falta de hombres y escasez de buenas maderas, y por los precios excesivos de Acapulco*<sup>461</sup>.

Les embarcations utilisées par le *Real Servicio*, composées de chaloupes, de barques et de *barcas chatas*, étaient construites et maintenues par l'arsenal d'Acapulco. A rame ou à voile, les chaloupes étaient utilisées pour la visite du *Castellano* et des Officiers Royaux aux bâtiments qui arrivaient au port. Pour transporter les marchandises et remorquer les galions, on utilisait la *barca chata* qui était capable de transporter des poids importants, en particulier les canons.

Le *Castellano* d'Acapulco Juan de Zelaeta, cherchant à éviter de trop dépenser dans la construction des *barcas chatas* qui pourrissaient en deux ans, ordonna de construire une *enramada o casa de buenas maderas*, sur laquelle on pourrait disposer la *barca chata* sans qu'elle touche le sol en l'appuyant sur des poutres; au même endroit, on garda les autres barques et chaloupes du *Servicio Real*.

A côté de l'arsenal et des entrepôts, les besoins créés autour du galion pour son entretien mais aussi pour sa défense et sa protection contre les pirates, firent développer des services de ferronnerie, de fonderie et de tonnellerie, déjà existants depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle, probablement à proximité de l'arsenal. La construction de trois *enramadas* en 1656 destinées à la ferronnerie, à la tonnellerie et à la *marina*<sup>462</sup>, laisse penser que ces services étaient les uns

---

<sup>459</sup> AGI. Contaduría, 901,1602-1603/Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>460</sup> Tomas Oteiza Iriarte, *op. cit.*, p.101.

<sup>461</sup> SANFORD A. Mosk. The Cardona Company and the Pearl Fisheries of Lower California. *Pacific Historical Review*, 1934, Mar., Vol. 3, n°. 1, pp. 53.

<sup>462</sup> AGI. Contaduría, 905B, 1656/ Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

à côté des autres, car si les travaux étaient effectivement distincts, les charpentiers, les ferronniers et les fondeurs avaient besoin de conjuguer leurs activités.

### 2.3.8. Les évolutions de la capacité de fonderie à Acapulco.

Pour un pouvoir politique au XVII<sup>ème</sup> siècle, la capacité de construire des bateaux était stratégique. Mais celle de fondre, et en particulier de fondre des canons, devint de plus en plus importante. Pour cette raison, la création d'une fonderie intéressa Acapulco non seulement pour assurer sa propre défense, mais aussi pour défendre les intérêts de la couronne espagnole tant en mer sur la route vers Manille qu'à terre, aux Philippines.

Au début de l'utilisation de cette route, les galions de Manille naviguaient en confiance et sans protection d'artillerie comme si l'océan Pacifique avait été *un tranquilo lago español*<sup>463</sup>. Les conflits que l'Espagne vivait en Europe se diffusèrent dans tout son Empire, atteignant comme on l'a déjà dit, le galion de Manille quand le Santa Ana fut capturé. A partir de ce moment-là et pour leur défense, la Couronne arma les galions pour diminuer le risque d'interruption de la ligne et de laisser sans communications les Philippines. Celles-ci se trouvaient dans une situation compliquée, empirant avec l'arrivée des Hollandais sous le commandement d'Oliver van Noort: le 14 décembre 1600, dans la baie de Manille, ses navires affrontèrent deux galions qui portaient vers la Nouvelle Espagne, coulant la *Capitana*. Par ailleurs, à Acapulco, les incursions de Francis Drake et Thomas Cavendish ouvrirent le chemin à une succession de pirates qui durant tout le XVII<sup>ème</sup> siècle traquèrent le galion de Manille, et le port subit en 1615 l'entrée de l'escadre hollandaise sous le commandement de Joris van Speilbergen.

Comme premier recours en matière de protection du galion, la Couronne fit amener des canons de Veracruz via Tehuantepec jusqu'à Acapulco. Mais les hostilités aux Philippines firent que les gouverneurs donnèrent leur priorité: si d'un côté la Couronne armait les galions à Acapulco, ceux-ci étaient désarmés à Manille, revenant sans défense au retour.

En conséquence, en 1601, on interdit cette pratique par la Loi 23. Livre 9. Titre 45 de la *Recopilacion de Indias*, et l'urgence du besoin poussa Acapulco à fondre des pièces de canon destinées aux galions.

---

<sup>463</sup> Citation de Oscar Spate. Dans: Salvador Albert Bernabéu, *op. cit.*, p. 1. El Pacífico Ilustrado.

Dans la hâte, Veracruz avait envoyé ce qu'elle pouvait. Mais, au début du siècle, le comte de Monterrey décrivit au roi le panorama de la situation d'Acapulco:

*... ha hallado tan poca y mala artillería que se teme se ha de yr quedando con mucha parte de la que va cada año en las naos no obstante la importancia de su seguridad, y a de ser conveniente prevenirla en tener fundidas algunas cantidades de piezas<sup>464</sup>, ...*

Le résultat en fut qu'une foule de manœuvres travailla à partir de 1600 dans la ferronnerie royale d'Acapulco à côté des ferronniers et du fondeur. Les travaux réalisés donnent une idée du procédé suivi pour fondre des canons de bronze: un maître charpentier et un groupe de cinq Chinois charpentiers firent les moules en bois. Presque cent *indios de la tierra en Repartimiento*, avec quatre contremaîtres espagnols, des muletiers et leurs bêtes, furent affectés à couper le bois des montagnes d'Acapulco, à le descendre et à en faire du bois de chauffage pour le four de la ferronnerie. Ils aidèrent à creuser et à amener la terre pour confectionner les moules des canons et participèrent à leur fonte. Les pièces terminées, un carrier en fit la propreté.

Les canons furent fondus en bronze bien que la technique du fer fondu<sup>465</sup> était employée en Europe<sup>466</sup> depuis le XVIème siècle. Les Flandres produisaient déjà des canons en fer fondu, mais l'Espagne à ce moment-là ne disposait pas de sa propre capacité. Ce ne fut qu'en 1629, quand la fabrique de Liérganes<sup>467</sup> commença à fonctionner, qu'elle entra de plein dans ce type de fabrication. Ce choix avait été dicté par le fait que les gisements de fer étaient rares à la Nouvelle Espagne, et surtout parce que les canons en bronze, plus légers, de meilleure qualité, de plus longue vie, étaient préférés des Espagnols.

Entre 1600 et 1602, on fondit à Acapulco un *medio sacre*, deux *pedreros*, deux *falconetes*, deux pièces de deux livres<sup>468</sup>, deux de sept livres, trois canons moyens de quatre livres, deux *sacres* de boulets de six livres et deux de huit livres, quarante boulets de cuivre, et quatre *medio cañones*<sup>469</sup>. Les modèles décrits en annexe 4 permettent de connaître l'artillerie embarquée sur les galions de Manille à l'époque.

Quand on reçut la nouvelle de l'arrivée imminente de l'ennemi hollandais, Acapulco avait un grave problème: elle ne disposait pas d'artillerie. Le marquis de Guadalcàzar décida

---

<sup>464</sup> AGI. México, 25, N.37. Carta del virrey conde de Monterrey.

<sup>465</sup> MAZA USLÉ, José Manuel. Orígenes y Fundación de las Fábricas de Liérganes y la Cavada. *ASCAGEN*, Primavera 2009, n°1, p. 5.

<sup>466</sup> La fonderie de Sussex en Angleterre avait inventé la technique de la fonte de canons.

<sup>467</sup> *Liérganes*: ville de la province de Santander, Cantabrique.

<sup>468</sup> Une livre = 0,460 kg.

<sup>469</sup> AGI. México, 25, N.37. Carta del virrey conde de Monterrey.

d'acheter et de fondre les pièces nécessaires pour sa défense et d'en fabriquer plus pour armer les galions à l'occasion de leurs voyages de retour<sup>470</sup>. Selon Jorge Denegre Vaught, avant l'apparition de l'escadre de Boris van Speilbergen, Cardona installa des canons et des lombardes pour la protection d'Acapulco<sup>471</sup>.

La situation en matière de défense à Acapulco changea après le départ de Boris van Speilbergen. Son arrivée avait favorisé la construction de la forteresse, et pour prévenir le retour des pirates, le marquis de Guadalcàzar ordonna à la ferronnerie royale de fondre de grandes *culebrinas* pour mettre en sûreté les galions de Manille. De la fonderie sortirent quatre *culebrinas* avec leurs affûts et leurs ferrures de métal, chacune avec trente boulets de bronze, et furent appelées par la suite du nom des Quatre Evangélistes. Du métal qui resta de ces pièces d'artillerie, on fit deux canons *bastardos* qui lançaient des boulets de vingt-cinq livres, et trente boulets pour chacun<sup>472</sup>, huit *sacres* de vingt à vingt-cinq quintaux qui tiraient des boulets de sept et huit livres, deux *medio sacres*, ainsi que onze petites pièces de bronze de taille intermédiaire entre le *sacre* et le *medio sacre*<sup>473</sup>.

Par ailleurs, préoccupée par les attaques de pirates aux Philippines, la Couronne envoya le 25 janvier 1616 via le détroit de Magellan une flotte commandée par don Lorenzo de Zuazola, composée de huit bateaux, avec mille six cents fantassins et cent cinquante pièces d'artillerie de bronze<sup>474</sup>.

Les mouvements cycliques de l'argent vers les Philippines et de métaux précieux vers l'Espagne suivirent leurs cours pendant tout le XVIIème siècle, mais eurent en plus à supporter la pression extérieure des pirates qui infestaient les côtes. Cette intimidation inquiéta la couronne espagnole qui décida d'augmenter sa capacité défensive. Mais, à la Nouvelle Espagne et par conséquent aux Philippines, le manque d'artillerie, arme principale pour sa défense, était *grandísima*<sup>475</sup>, de même que le besoin en armes légères, et il n'y avait que peu de fondeurs expérimentés. En 1626, le Gouverneur Niño de Tabora écrivit au Roi que: *...por falta de artillería no se atreve a hacer mas galeones mientras no hallare metales en abundancia para artillería se abstiene de lo que había propuesto en construir galeones*<sup>476</sup>.

Que faire?

---

<sup>470</sup> AGI. México, 28 N.20/Cartas del virrey marqués de Guadalcàzar.

<sup>471</sup> Jorge Denegre Vaught, *op. cit.*, p. 189.

<sup>472</sup> AGI. México, 28 N. 33. 1616/ Cartas del Marqués de Guadalcàzar.

<sup>473</sup> AGI. México, 28, N, 46. Cartas del virrey Marqués de Guadalcàzar.

<sup>474</sup> AGI. Filipinas, 20, R, 13 N.84.

<sup>475</sup> AGI. México, 28, N. 20/ Carta del virrey marqués de Guadalcàzar.

<sup>476</sup> AGI. Filipinas, 20 R, 20, N.137.

La réponse vint en 1627: le manque d'artillerie et de fondeurs à la Nouvelle Espagne obligea le marquis de Cerralvo<sup>477</sup> à demander à Manille cinquante-trois pièces d'artillerie de différentes tailles destinées à Veracruz.

Des lettres furent échangées entre la Nouvelle Espagne et l'Espagne. En 1631, le marquis de Cerralvo informait le Roi que la qualité de l'artillerie envoyée des Philippines était *bonissima*<sup>478</sup>.

Le coût des canons fabriqués aux Philippines était moins important, leur transport à la Nouvelle Espagne ne coûtait rien à la Couronne parce qu'ils étaient chargés comme lest sur les galions du Roi. D'Acapulco, ils faisaient le voyage vers Tehuantepec, remontaient le Coatzacoalcos et de là à Veracruz. En 1637, le vice-roi marquis de Cadereyta, à la note par laquelle il demandait que quelques pièces d'artillerie fussent fabriquées aux Philippines, en ajouta d'autres pour les destiner à *l'Armada de Barlovento*<sup>479</sup>.

Pour en terminer avec le siècle, en 1697, le Gouverneur Fausto Cruzat écrivit au Roi pour lui rendre compte de la poursuite d'activités de la fonderie; il expliquait que, malgré certains hauts et bas avec les fondeurs, la fabrique d'arquebuses produisait trois cents soixante arquebuses avec leurs caisses par an, et que les Entrepôts Royaux disposaient de deux mille arquebuses en plus et suffisamment de mousquets<sup>480</sup>.

La quantité de pièces d'artillerie produites à Acapulco peut paraître aujourd'hui insuffisante et l'information manquer d'importance. Cependant, pour bien apprécier la valeur de ces données, il faut se remettre dans le contexte technique et militaire du moment. Les enceintes fortifiées et les navires n'étaient équipés que de quelques pièces d'artillerie, qui n'étaient utilisées que peu souvent, spécialement à la mer: les rencontres en haute mer étaient difficiles à réaliser, à cause de l'étendue des zones maritimes.

Néanmoins, le seul fait d'armer les galions montre que la Couronne et le vice-royaume étaient préoccupés pour le galion, pour la richesse qui s'échangeait durant la foire et pour l'argent du *situado* envoyé aux Philippines.

D'un autre côté, comme ville, Acapulco fut laissée de côté par rapport à Manille. La perception des deux villes était complètement différente. Même si le port était plus proche de la capitale de la Nouvelle Espagne, son *terrible camino*, comme disait le marquis de

---

<sup>477</sup> 1624-1635.

<sup>478</sup> AGI. México, 30 N. 36/ Carta del marqués de Cerralvo.

<sup>479</sup> AGI. Filipinas, 21 R, 12, N. 66.

<sup>480</sup> AGI. Filipinas, 17 R, 1 N. 3.

Cerralvo, et son climat malsain le repoussaient et le transformaient en ville saisonnière, de peu de *gentes de calidad*, et majoritairement de noirs, de mulâtres et d'*indios chinos*. Face à l'énorme force de travail qualifiée existant à Manille, à ses moyens économiques, à sa proximité avec la Chine, le Japon et les autres pays d'Extrême-Orient, elle était dépassée, la contraignant à n'être qu'un simple prestataire de services, ne disposant que d'ateliers de ferronnerie ou de tonnellerie.

### 2.3.9. Les services associés à l'arsenal.

Outre les moyens fondamentaux de maintenance des galions et de fabrication des canons pour leur défense, la qualité de point d'appui d'Acapulco l'obligea à proposer d'autres services aussi nécessaires pour les bateaux, créant un ensemble de capacités techniques cohérent qui à son tour exigeait une main d'œuvre importante.

La préparation du galion à Acapulco en vue de le mettre en condition pour faire le voyage de retour à Manille était très distincte de ce qui se faisait aux Philippines. Pour revenir dans l'Archipel, il suivait une route différente et plus courte en temps, moins hasardeuse pourvu que le bateau parte sans retard et arrive à éviter le début de l'époque des ouragans dans l'Archipel, mais pourtant bien dangereuse parce qu'il emmenait l'argent du *situado* et courrait le risque de rencontrer des pirates à l'entrée dans les îles. Par ailleurs, et à la différence du voyage aller, il embarquait les nouveaux fonctionnaires de gouvernement, les religieux des différents ordres, les soldats, la poudre et les équipements demandés par la ville de Manille, en somme le *socorro*.

En conséquence il fallait préparer la protection de l'argent et de la poudre, puis embarquer les vivres, le biscuit, et l'eau pour tout le monde. Nous avons mentionné qu'au début du voyage on mangeait de la viande fraîche, nous avons parlé des poules si importantes pour la table de Gemelli Careri, de frère Domingo Fernández de Navarrete, du capitaine et des malades, mais au XVIIème siècle, la viande fraîche était embarquée sous forme d'animaux vivants comme des vaches, des moutons et des poules: par exemple, en 1601, les Officiers Royaux achetèrent pour les galions quarante moutons et soixante-quatre bottes de fourrage de pâture<sup>481</sup>. En 1615, ils achetèrent trois cent vingt poules et quatre moutons pour les frégates Santa Margarita et San Joseph qui partirent comme avisos aux Philippines<sup>482</sup>.

---

<sup>481</sup> AGI. Contaduria, 901. 1601. Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>482</sup> AGI. Contaduria, 903. 1615. Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

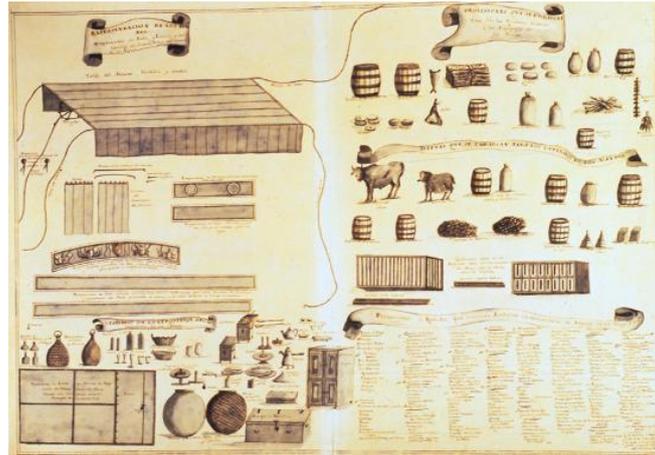


Fig. 45 : Provisions et vivres pour les longues traversées océaniques. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

Quand le galion se trouvait dans l'arsenal, une fois ses avaries réparées, vide de salpêtre, les charpentiers, ferronniers, tonneliers et adjoints poursuivaient le reconditionnement du galion pour ses besoins. A bord, les poulaillers et les râteliers, construits par les charpentiers pour les bêtes devaient être placés où on pouvait laver et où on ne gênait pas les manœuvres en cas de mauvais temps. Construits par les charpentiers, ils étaient installés à l'air libre et aux intempéries, sur la *toldilla* et aux extrémités du château.

On pourrait croire que ce travail était simple, mais dans les mains de ces humbles ouvriers se jouait le sort des personnes embarquées, du navire, et par une simple erreur ils pouvaient arriver à déséquilibrer les Philippines, ou par une «astuce» détourner beaucoup de la *Real Hacienda*.

Ces travaux, en particulier ceux des charpentiers, décrivent bien le type de tâches exécutées à Acapulco: réparations, remises en état, modifications, très rarement réalisations de quelque chose de nouveau.

Au niveau stratégique, les marchandises qui partaient d'Acapulco, comme l'argent et la poudre, étaient bien plus importantes que les marchandises de luxe qui arrivaient de Manille. Des précautions considérables étaient prises pour envoyer l'argent, la poudre et le biscuit. A l'avant et à l'arrière de la cale du bateau, les charpentiers arrangeaient ou fabriquaient les compartiments appelés *pañoles*, les appelant par leurs noms, *pañol de la plata*, *pañol de la pólvora*, ou *del bizcocho*. Pour conserver et protéger de l'humidité principalement la poudre et le biscuit, les parois des soutes étaient garnies de nattes de palme ou de *petates* pour les

maintenir secs. Les Officiers Royaux d’Acapulco mentionnèrent que l’argent, que ce soit en lingots ou en monnaie, embarquait en caisses laquées<sup>483</sup>.

A bord, la poudre servait en général à la défense du galion de Manille et aux exercices militaires exécutés sur le trajet retour vers Manille. Durant le XVIIème siècle, même si Manille disposait de sa propre *casamata*, on y envoya de la poudre en grandes quantités à partir de la fabrique et du moulin de Chapultepec<sup>484</sup>. Selon Covadonga Villar Ortiz, deux cent cinquante-six quintaux furent transférés en 1609, cent quintaux en 1629, et mille quintaux en 1649<sup>485</sup>.

Ces dates coïncident avec les problèmes dont souffraient les Philippines: en 1609, Manille était assiégée par la flotte hollandaise de François Wittert, un des hommes d’Oliver van Noort. En 1629, les Philippines étaient attaquées en divers endroits par les pirates malais mahométans de l’île de Joló, et par les pirates *camucones* des îles proches de Bornéo<sup>486</sup>. Quand la poudre arriva à Manille en 1649, la ville avait supporté le harcèlement de treize navires hollandais qui avaient bombardé la ville durant deux années.

Le biscuit embarqué en grandes quantités pour les galions était généralement apporté depuis Puebla. A Acapulco, on en faisait pour les avisos et les embarcations qui étaient envoyés en cas d’absence de nouvelles de Manille. L’embarquement de cet aliment était délicat, parce si on entassait d’autres vivres ou armements dans le même *pañol*, la mauvaise odeur contaminait le biscuit. Parfois, on en embarquait une grande quantité en le déposant dans les coursives du pont; s’il n’était pas distribué au début de la traversée, il courrait le risque d’être mouillé par le manque d’étanchéité du bâtiment.

La tonnellerie fut depuis le début du XVIIème siècle un des travaux qui se développèrent autour du galion de Manille. A Acapulco, les Officiers Royaux appelaient *pipas* les récipients dans lesquels le galion transportait son eau. L’utilisation de plusieurs vocables comme *pipas*, *vasija* et *baril* créa un peu de confusion, mais le dictionnaire maritime nous sort de l’ornière. La *piperia* y est définie comme: *el conjunto de pipas, botas y aun cuarterolas y barrîles en que se lleva la aguada y otros géneros. Llamase también vasijera y algunos dicen botamen.*

---

<sup>483</sup> AGI. Contaduría, 902,1607/ Caja de Acapulco. Cuentas de Real Hacienda.

<sup>484</sup> dont la fin de construction date de 1600.

<sup>485</sup> VILLAR ORTIZ, Covadonga. *La Renta de la Pólvora en Nueva España (1569-1767)*, Sevilla, EEHA, 1988, p.115-116.

<sup>486</sup> José Montero Vidal, *op. cit.*, p. 185-190.

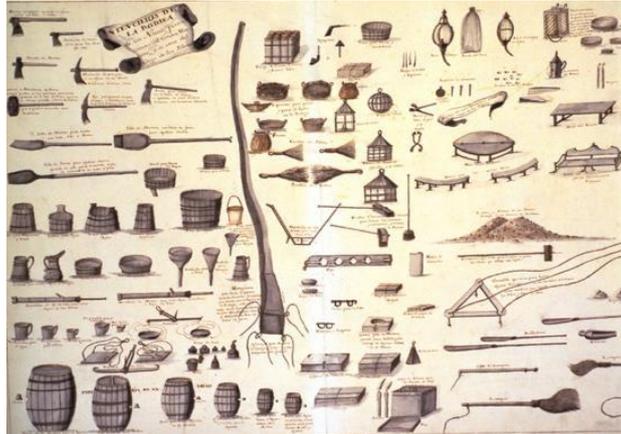


Fig. 46 : Ustensiles de soute d'un navire. Dictionnaire d'Architecture Navale Ancienne et Moderne de Juan José Navarro de Viana y Búfalo. Collection du Musée Naval de Madrid.

La question de l'eau à bord des galions était cruciale, même s'ils étaient entourés d'une quantité formidable d'eau, malheureusement salée et impossible à boire. Pour avoir une idée du besoin, une personne consomme pour survivre environ au moins deux litres par jour, ce qui fait un peu plus de soixante-dix tonnes d'eau pour deux cents personnes en six mois. Ainsi, les deux ports de la route maritime devaient résoudre le réel problème de l'approvisionnement en eau des galions quand ils venaient relâcher.

Durant les premières années du siècle, les *pipas* arrivaient à Veracruz provenant d'Espagne et transportant le vin, le vinaigre, la viande ou d'autres produits; elles étaient vidées puis envoyées à Acapulco via Tehuantepec. On les utilisait à Acapulco pour la *aguada*, c'est à dire l'approvisionnement en eau des galions.

Mais leur nombre n'était pas suffisant: les tonneliers devaient fabriquer de nouvelles *pipas*, pour les remplir d'eau potable puisée au puits du couvent de Nuestra Señora de Guía, ou de vin, de farine<sup>487</sup>, de graisse, de vinaigre de Castille ou de vinaigre local *-de la tierra-*, ou enfin d'huile.

Par manque de temps, ils remplissaient très vite les *pipas* d'eau qui arrivaient de Veracruz, sans les avoir ni lavées à l'eau propre, ni nettoyées pour qu'elles perdent leur mauvaise odeur et ne contaminent pas l'eau. En raison de ce processus insalubre, beaucoup de gens mourraient lors du trajet retour, ce qui entraîna en 1633 la plainte de don Iván Grau y Monfalcón, Procureur Général de la ville de Manille.

<sup>487</sup> On arrêta d'envoyer la farine à partir de 1620 parce qu'elle était plus facile à trouver et meilleur marché au Japon; cherchant à diminuer les dépenses de la *Real Hacienda*, la Couronne interdit cette pratique par la loi 26. Livre 9. Titre 45 de la *Recopilacion de Indias*.

Les anomalies constatées dans le travail de la tonnellerie royale montrent qu'encore à la troisième décennie du XVII<sup>e</sup> siècle le savoir-faire dans la conservation de l'eau de la part de l'ensemble de la chaîne qui préparait le galion pour son voyage de retour, était encore fragile. Néanmoins, les tonneliers étaient experts sur quelques points: les travaux réalisés à la tonnellerie et à l'arsenal d'Acapulco, surtout la nuit, devaient être surveillés par des gardes subalternes, en raison de la fréquente pratique de cacher de l'argent en pièces, en barres ou en *piñas*<sup>488</sup>, dans les creux des jarres ou des *pipas* embarquées, ou dans le lest, ou ailleurs dans les soutes du galion<sup>489</sup>.

À la différence du perfectionnement continu réalisé dans l'organisation et l'appui militaire au profit du galion de Manille durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, le niveau des opérations techniques à Acapulco fut moins achevé que ce qui avait été envisagé. Andrés de Urdaneta s'est-il trompé sur ce point?

Non, car lors du choix d'Acapulco comme port base, les capacités que pourraient atteindre les Philippines n'étaient pas connues. Les connaissances techniques dans le domaine de la construction de navires ou dans la fonte d'armement furent acquises au fur et à mesure de l'implantation espagnole dans l'Archipel.

Les coûts de main d'œuvre et de matériaux à Manille étaient beaucoup plus bas que ceux d'Acapulco. Malgré l'impulsion donnée à Acapulco au début du XVII<sup>e</sup> siècle, la compétitivité de Manille fit se déplacer toute l'industrie navale et d'armement à Manille.

Par ailleurs, le manque de main d'œuvre professionnelle fit que la Couronne préféra affecter ses rares experts à Manille plutôt qu'à Acapulco.

Ainsi, en matière de production navale, Acapulco modifia le futur qu'Urdaneta avait imaginé pour se limiter à fournir une aide, à n'être qu'une composante de l'entité principale. Quant à la fabrication d'armement, Acapulco resta complètement marginale.

Une réalisation totale de la perspective initiale d'Urdaneta aurait sûrement changé complètement le destin d'Acapulco.

\*

\* \*

---

<sup>488</sup> RAE. *Piñas*: Masse spongieuse d'argent, de forme conique, qui reste dans les moules ou se distillent les boules de matériaux argentifères.

<sup>489</sup> LORENZANA, Francisco Antonio de, *Bandos y reglas correspondientes al virreinato de la Nueva España*. Libro 2,... sobre: Aduana, pulques...comercio libre. Filipinas y Acapulco...comercio ilícito.