Arqueología submarina y naufragios en el Perú

Jorge Ortiz Sotelo

El estudio y la interpretación del pasado son tareas que ocupan a profesionales de muy diversas disciplinas, entre ellos los historiadores, que lo hacemos basándonos en documentos, y los arqueólogos que hacen lo propio partiendo de testimonios materiales. Si bien la escritura comenzó a ser usada hace varios miles de años, esto no fue un proceso que abarcó todas las actividades humanas con similar atención. En el caso del medio marítimo, la actividad portuaria, las ciencias náuticas, la guerra y el comercio, se vieron registradas documentalmente. No ocurrió lo mismo con las naves, ya que siglos después de la aparición de la escritura, las evidencias permanecieron en el campo arqueológico. Por ejemplo, en el caso de la construcción naval, no hubo registros escritos hasta muy tarde en el siglo XVIII, y entonces sólo para grandes buques mercantes o de guerra. La arqueología submarina, obviamente, es la principal y a veces la única vía de aproximación a los detalles técnicos en el diseño y construcción de un buque antes de dicho momento. Para estudios posteriores, aún en el presente siglo, puede igualmente brindar significativos aportes, ya que la mayor parte de las fuentes escritas solo versan sobre aspectos generales dejando de lado detalles técnicos, que pueden resultar cruciales para comprender el conjunto o una parte del buque.

La arqueología submarina es una rama de la arqueología que interpreta el pasado marítimo a través del estudio de restos sumergidos, diferenciándose de la arqueología normal por el medio en el cual se lleva a cabo: el agua.

La tecnología para este tipo de trabajos se desarrolló después de la II Guerra Mundial, habiendo logrado un considerable avance desde aquel entonces. Los historiadores interesados en temas marítimos hemos encontrado que la arqueología submarina puede brindarnos elementos muy valiosos para comprobar teorías o para acceder a información que de otro modo no es asequible.

En términos generales, los restos sumergidos pueden ser de dos tipos: a) naufragios, b) zonas que por algún fenómeno tectónico se encuentren actualmente bajo el agua. Este trabajo se concentrará en el primero de estos tipos, dado que son los más frecuentes y los que probablemente puedan brindar mayor cantidad de información sobre la sociedad marítima de la época en que ocurrió ese siniestro.

Las naves han sido y siguen siendo uno de los elementos más complejos producidos por una sociedad. A diferencia de los botes, cualquiera que sea su ta-



La arqueología submarina interpreta el pasado marítimo a través del estudio de restos sumergidos.



Una nave contiene un conjunto de elementos que representan la cultura de la sociedad que la construyó y la tripuló.

maño, una nave es concebida y construida para sostener la vida de un grupo humano durante un periodo prolongado de tiempo. Así, pues, contiene un conjunto de elementos que representan la cultura de la sociedad que la construyó y la tripuló, todos los cuales estaban en uso al momento en que la nave se hundió. Esto último brinda una ventaja comparativa a la arqueología submarina respecto a la arqueología en tierra, pues en el caso de la terrestre usualmente se trabaja con restos acumulados a través de prolongados periodos de tiempo. El naufragio corresponde pues a lo que podríamos calificar como una "cápsula de tiempo".

Con certeza, muchos de los lectores de este trabajo conocen de los fabulosos tesoros encontrados en el Caribe, tales como en el caso del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, o de otros más recientes en los que el valor de lo recuperado en barras de plata y objetos de oro ha sido calculado en cientos de millones de dólares. Eso es altamente llamativo y proporcionalmente atractivo. No serán tantos los que conozcan del *Mary Rose*, buque insignia de Enrique VIII, hundido en Portsmouth en la segunda mitad del siglo XVI y recuperado tras casi 17 años de continuos trabajos; o del *Wasa*, navío sueco hundido al momento de su lanzamiento, en el siglo XVII, e igualmente recuperado tras un laborioso proceso.

En ambos casos hubo labores de arqueología submarina, en el primero como actividad subsidiaria a un objetivo pecuniario, la búsqueda de tesoros, mientras que en el caso del *Mary Rose* y del *Wasa* dicha labor se concentró en el conocimiento del pasado. Poniéndolo en términos peruanos, mientras que algunos huaquean, otros hacen ciencia. Sin embargo, a pesar de que ambas actividades se oponen, por definición, sería necio señalar que no se complementan, puesto que la primera toma muchas veces como punto de partida la actividad de los buscadores de tesoros. Estos, a su vez, en algunos casos logran hacer un espacio para la actividad científica, como ocurrió en el caso del *Atocha*, aun cuando luego de realizar algunas labores destructivas de otros pecios.

Pese a que existe algún interés en el tema, en nuestro país no se ha logrado desarrollar esta actividad en términos científicamente aceptables. ¿A qué se debe esto?

Creemos que la primera razón de esta situación es el mismo hecho de que el Perú tiene una gran riqueza de restos arqueológicos prehispánicos en superficie, lo cual ocupa prioritaria atención por parte de nuestros arqueólogos. Por otro lado, existe poca investigación sobre naufragios en la costa peruana, entre otras razones, debido a que no hubo pérdidas de grandes tesoros, como sí ocurrió en el Caribe. Finalmente, el alto costo de un proyecto de arqueología submarina y la inexistencia de especialistas en este rubro, han hecho que la cosa simplemente fuera considerada poco viable en términos serios.

Sin embargo, en los últimos tiempos se han dado algunos pasos significativos en procura del desarrollo de tal actividad. Estos fueron iniciados por un entusiasta grupo de buzos, probablemente ajenos a intereses científicos en un primer momento. Pese a ello, lograron motivar a la Autoridad Marítima peruana para introducir algunas regulaciones que si bien revistieron la forma de normas para buques que realizaran labores de rescate submarino, presuponiendo que esta tenía carácter comercial y estableciendo porcentajes de utilidad para el inversionista, reservaban para el Estado todos aquellos objetos que tuvieran carácter histórico. Esto, obviamente, no se condice con los patrones usuales de la Arqueología, pues sería inconcebible la realización de un reparto similar en un proyecto tal como Sipán o cualquier otro técnicamente dirigido.

Con el paso de los años, y a pesar de algunas experiencias poco edificantes en los pecios del navío chileno *San Martín* y de la goleta de la misma nacionalidad *Covadonga*, los interesados en este tipo de temas fueron variando su percepción de la misma. Fruto de ello fueron las normas emitidas a principios de los años noventa por la entonces Dirección General de Intereses Marítimos para regular las activida-

des de arqueología submarina, tomando como base las recomendaciones de la UNESCO. Asimismo, a pedido de la Armada Peruana, se constituyó una comisión asesora en el seno del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, mientras que algunos interesados en el tema crearon un instituto de arqueología marítima.

Por su parte, la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana participó en algunas de estas actividades, organizando además un seminario-taller en la Universidad de Lima, en julio y agosto de 1994, con un especialista de la Universidad de Alabama y quien esto escribe, que estudió esta especialidad en la Universidad de Saint Andrews, Escocia. Un segundo seminario fue llevado a cabo en julio de 1997, en el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, contando con el apoyo de Prom-Perú para traer a Lima al especialista argentino Javier García Cano, de la Fundación Albenga. En esa oportunidad se contó también con el apoyo de la Armada para llevar a cabo un trabajo de prospección submarina en el pecio del navío *San Martín*. Asimismo, con apoyo de la Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Lima, en 1994 se pudo enviar a Cuba a dos conservadores del Museo de la Nación para que se especializaran en el tratamiento de restos húmedos.

En el Perú no se han llevado a cabo labores de arqueología submarina en términos científicamente aceptables, más allá de la prospección del pecio del navío *San Martín*, dirigida por García Cano en 1997. Otros trabajos llevado a cabo en dicho pecio y en el de la *Covadonga* no han contado con dirección técnica apropiada, causando serios disturbios en los restos, principalmente por el exceso de entusiasmo de algunos personajes interesados en el tema. Un ejemplo de ello fue el supuesto "descubrimiento" de una placa de bronce de la *Covadonga*, que fue sacada del mar para efectos de una filmación para un canal de televisión local, sin considerar que había sido sometida a más de medio año de tratamiento para estabilizar un fuerte proceso de corrosión que la estaba afectando.

Por otro lado, si bien ambos pecios tienen cierto valor histórico, vinculado a la guerra de independencia y a la guerra con Chile, su estudio contribuiría relativamente poco al conocimiento científico de la tecnología y de la guerra naval. Mucho más rico sería desarrollar proyectos de prospección en las bahías del Callao, Cerro Azul y Paita, donde se encuentran naves del periodo colonial, de cuya historia marítima conocemos relativamente poco.

En el Callao se encuentran restos de numerosas naves, que desde el siglo XVI se fueron hundiendo por diversos motivos, algunas por vejez, incendio y causas bélicas. Estas últimas hicieron que ese proceso de acumulación de naufragios se acelerara, siendo así momentos de particular interés el ataque de Drake en 1588, los bloqueos holandeses de principios del siglo XVII, el gran maremoto de 1756, así como las guerras de la Independencia, de la Confederación y del Pacífico.

En el caso de Cerro Azul (Cañete) debemos re-



Los historiadores interesados en temas marítimos encuentran en la arqueología submarina elementos muy valiosos para comprobar teorías o para acceder a información que de otro modo no es asequible.

cordar que en sus aguas se encuentran los restos de dos naves de la Armada de la Mar del Sur, el galeón *Santa Ana* o *Visitación* y un patache, hundidas en el combate del 17 y 18 de julio de 1615 con la flotilla holandesa de Joris van Spilbergen, con gran pérdida de vidas. El lugar del combate habría sido ubicado en tiempos modernos, pues ya hace unos años el investigador norteamericano Lawrence Clayton escribió un artículo en torno a ello, y el Museo Naval del Perú cuenta con un mascarón de proa que supuestamente provendría de dicho lugar.

En Paita también tenemos un naufragio importante. Se trata del galeón *San José*, perdido el 5 de setiembre de 1685 a raíz de un incendio que no pudo ser controlado y que eventualmente hizo explotar la santabárbara o pañol de pólvora. En este lamentable accidente perecieron los cuatrocientos hombres que iban a bordo, perdiéndose además los veinticuatro cañones que llevaba la nave. Parecería que a principios de los años noventa habrían sido ubicados los restos de esta nave.

Cabe recordar, asimismo, que el conocimiento de la actividad marítima peruana no se limita a nuestras aguas, puesto que muchas naves peruanas del periodo colonial se perdieron en lugares distantes. Entre ellas podemos mencionar los casos de tres galeones de la Armada de la Mar del Sur: el *San Andrés*, hundido en Salagur, península de California, en 1600, con varios centenares de hombres de bordo; el *Jesús María*, perdido en 1654 en Chanduy, Ecuador; y el *San José*, perdido en 1631 cerca de Panamá, en un bajo entre Garachine y La Galera. Asimismo, cabe mencionar el caso del navío de la Real Armada *San Pedro Alcántara*, hundido en Peniche, Portugal, la noche del 2 de febrero de 1786, llevando a bordo casi cuatrocientos hombres, mujeres y niños, incluidos unos sesenta presos vinculados a la revolución de Túpac Amaru II, entre los cuales figuraba su menor hijo Fernando.

Finalmente, debemos señalar que los naufragios ocurridos en la costa peruana aún no han sido inventariados, siendo así que muchas veces aparecen piezas procedentes de determinadas zonas del litoral, muchas de las cuales simplemente terminan por destruirse por falta de tratamiento apropiado. Si bien son numerosos los restos de naves naufragadas en nuestras costas durante el periodo colonial, en esta ocasión vamos a compartir con los lectores un listado de naufragios ocurridos durante el siglo XIX. Dicho listado no pretende ser exhaustivo, pero sí dar una idea de lo mucho que hay aún por hacer para tener un mejor conocimiento de nuestro pasado marítimo.

No se trata de abrir una puerta al saqueo o "huaqueo" de estos lugares, sino de incitar al desarrollo de proyectos de arqueología submarina que partiendo del planteamiento de una hipótesis de trabajo, cuya demostración se lleva a cabo a través de la prospección y el estudio de los restos, determine el tipo de trabajo a realizar y si eventualmente tiene sentido la recuperación de algunas piezas.

Si bien en nuestro medio la arqueología submarina es aún pobre en recursos humanos y materiales, ofrece interesantes posibilidades al estudio de nuestro pasado, y con ello una mejor comprensión de nuestro presente y futuro. Su fomento dependerá esencialmente de instituciones interesadas en la actividad marítima, tal como hace Oannes a través de este primer simposio virtual de las Ciencias del Mar.

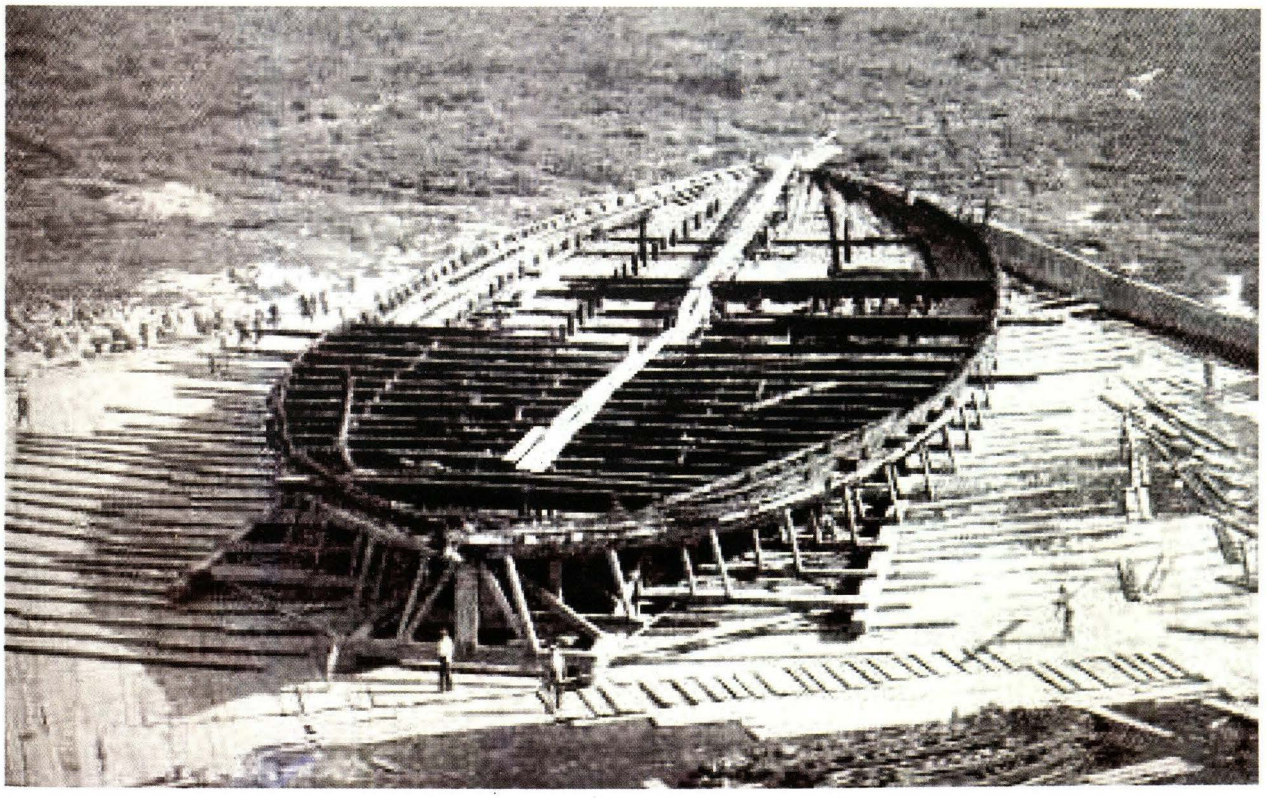
El desarrollo de la arqueología submarina permitirá dar un salto cualitativo en el conocimiento de nuestro rico pasado marítimo. Hay que recordar que durante siglos hemos estado unidos al resto del mundo casi exclusivamente por vías marítimas y que hasta principios del siglo XIX, el Callao fue el principal puerto en la costa oeste americana, al punto que casi el 90% de naves que unían sus puertos estaban basadas en el Callao.

Los trabajos de historia marítima realizados hasta la fecha nos permiten conocer la forma como se llevaba a cabo el comercio marítimo o la importancia que fue adquiriendo Paita merced a ser punto de recalada forzosa para la ruta de Panamá al Callao, pero han avanzado muy poco respecto a la vida a bordo y a las costumbres de los hombres que tripulaban las naves que surcaban nuestras aguas.

El conocimiento de estos temas resulta muy importante si entendemos que dichos hombres representaban a la sociedad de la cual provenía la nave. Así, un bergantín del siglo XVII, tripulado por españoles, mestizos, negros e indios, basado en el Callao, portaba un sinnúmero de elementos que permitían continuar a bordo la vida y las costumbres de su punto de partida. No sería extraño pues encontrar evidencias tales como vajillas, juegos, armas, e incluso algunos cueros usados en los zapatos. Tampoco conocemos mucho sobre la forma de estiba de determi-



Jorge Ortiz Sotelo, *capitán de fragata en retiro. Director Ejecutivo del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Estudió Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, siguió estudios de postgrado en la Universidad de Londres y obtuvo su Ph.D. en la Universidad de Saint Andrews, Escocia.*
Ha sido miembro de la Comisión de Integración Fronteriza que negoció los acuerdos de paz con Ecuador y director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Perú-Ecuador.



nado tipo de carga, tal como puede ser el caso del azogue o mercurio, de gran importancia durante el periodo colonial. Finalmente, el análisis de los restos de los cascos permitiría conocer las técnicas de construcción naval de los astilleros locales, pues indicios tales como la calidad de la fundición de la clavazón o el tipo de corte efectuado a las junturas de madera, nos hablarán sobre la destreza de los herreros y carpinteros de ribera.

Todo esto configura un amplio espectro de posibilidades, que requiere de variadas especialidades y técnicas. Lamentablemente, no hay en el país experiencia acumulada en este tipo de labores; pero lo que resulta más grave aún, entre todas nuestras carencias, es lo referido a la conservación del material que algunos entusiastas extraen de un naufragio.

El deterioro es inmediato, puesto que se altera la estabilidad que con el paso del tiempo han adquirido los elementos que se encuentran sometidos a determinadas condiciones de luz, oxígeno, temperatura, salinidad, etc. Su súbito desplazamiento a superficie inicia un proceso de deterioro cuya rapidez depende de las características químicas del propio material. Es por ello que no resulta extraño que, pasado algún tiempo, cañones y balas de fierro se partan debido a la presión de los cristales que se van formando en su interior.

El tratamiento de la multitud de objetos que podemos extraer de un naufragio, impone contar con un laboratorio adecuadamente dotado, tanto en lo personal como en lo material. Mientras que esto no ocurra, corremos el grave riesgo de destruir un patrimonio irrepetible, negándoles a las generaciones futuras de peruanos un mejor conocimiento de nuestro pasado. ⚓

Listado de naves hundidas, incendiadas o varadas en aguas peruanas, o que habían partido de puertos peruanos
Siglo XIX

(Información recopilada por el autor consultando básicamente en los catálogos del Archivo Histórico de Marina)

FECHA*	NOMBRE	TIPO	BANDERA	LUGAR
1806/06	Lucy	fragata	inglesa	Arica
1815/05	Ramoncita	fragata	española	Callao
1821/07/26	San Martín	navío	chilena	Chorrillos
1822/01	Águila	fragata		Frente a Supe
1824/02/25	Guayas	fragata	española	Callao
1824/02/25	Santa Rosa	corbeta	española	Callao
1824/02/25	Venganza	fragata	peruana	Callao
1824/11/11	General Moyano	bergantín	española	Chilca
1826/02/06	Luisa	fragata	inglesa	Frente a Barranco
1828	Caledonia	fragata	inglesa	Callao
1829	Presidente	fragata	nacional	Guayaquil
1839	Arequipeño	bergantín	nacional	Casma
1840/05/10	Francisca	goleta		Frente al puerto Santa Rosa en Lambayeque
1843	San Francisco	pailebote	nacional	Callao, bajo El Camotal
1843/03	Tescua	bergantín	colombiana	Isla Gorgona, navegando de Trujillo a Buenaventura
1843/10/18	Rosa	barca guanera	nacional	Islay
1844/09/20	Manuel	bergantín	chileno	Al norte isla Lobos de Afuera
1845	Alerta	goleta	nacional	Islay
1845	Paquete Peruano	goleta	nacional	Islay
1845	Yungay	corbeta	nacional	Islay
1845	Limeña	barca	nacional	Islay
1845	Barbarita	canoa	nacional	Cerca de Huacho
1845	Elizabeth	bote	nacional	De Huacho al Callao
1845/07/06	Libertad	fragata	nacional	Cerca de Islay
1846	Místico Milagro	bajel	nacional	Arica
1846	José	bote	nacional	Cabo Blanco
1846	Infatigable	bergantín	nacional	Tumbes
1846/06/11	Carolina Pisqueña	bergantín goleta	nacional	Chincha
1846/07/11	Paquete de Iquique	goleta	nacional	Iquique
1846/07/26	Bella Carmen	goleta	nacional	Caleta de Chincha
1846/07/26	Carmen Ligera	balandrita		Caleta de Chincha
1846/07/30	Lucía	goleta	nacional	Iquique
1847/05/24	Rímac	balandra	nacional	Playa de Bujama
1848/09	Tres Amigos	bergantín	nacional	Paita
1848/07/06	Joven Federico	bergantín		Entre Realejo y Callao.
1849	Congreso	bergantín	nacional	Cerro Azul
1849/09/15	Infatigable	bergantín	nacional	Frente a la boca grande río Tumbes
1850/06/20	Rodman	bergantín	norteamericana	Estrecho de Magallanes
1851/01	Ana	fragata	chilena	Frente a Chaviña
1851	Governor Davis	fragata	norteamericana	Callao
1851/01/13	Fanchon	fragata	norteamericana	Sechura
1851/10/13	Lord Wellington	fragata	inglesa	Frente a la isla San Lorenzo
1851/10/06	General Castilla	barca	nacional	Islas Ballestas
1851/11/16	Casandra	fragata	inglesa	Frente al puerto de San José
1852/01	Sarah Johannes	bergantín	danesa	Bajo del Camotal
1852/07	Valparaíso	bergantín	chilena	Frente a Islay
1853/01/24	Brant	fragata	inglesa	Frente a isla Asia
1853/04/05	Jowa	fragata	nacional	Puerto de San Antonio (Valparaíso)
1853/05/21	Dominga	bergantín	nacional	Caleta de Supe
1853/08/16	Leona	corbeta		Frente al Callao
1853/08/16	Leona	fragata		Bahía del Callao
1854/05/02	Mercedes	fragata	nacional	Frente a Casma
1854/10/07	Francisca y Carlota	barca	mejicana	Cerro Azul
1855/03/01	Rímac	vapor de guerra	nacional	Punta San Juan
1855/08/09	Marcial	goleta	nacional	Playa de Colán
1855/09/05	Terry	bergantín	nacional	Bajo Pambera cerca isla Mazorca entre Huacho y Chancay
1857/11/14	Elizaberth	barca	inglesa	Iquique
1858	Carolina	bergantín	nacional	San Andrés, Pisco
1858/11/11	Higlander	pontón		Arica
1859/09/26	Palmira	barca	inglesa	A una milla al norte de caleta Santa Rosa, cerca de San José
1861/09/02	Columbus	buque ballenero	norteamericana	Caleta de Negritos en Piura
1862/03/19	Bella Victoria	barca	nacional	Frente al Callao
1862/07/31	Bella Isleña	fragata	nacional	Islas Chincha
1862/11/12	Apurímac	bergantín	nacional	Frente a la isla Humphreys, Oceanía
1862/11/12	Manuelita Costas	goleta	nacional	Isla Humphreys, Oceanía
1863	Atrevida	goleta	nacional	Frente al Callao
1863	Méjico	vapor	española	
1863/05/06	Donayre	goleta	nacional	Callao
1863/11/03	Ocean Pearl	fragata	norteamericana	Frente al Callao
1863/12/31	Manuela	barca	nacional	Cerca a islotes de las Hermanas
1864	Westward Ho	fragata	nacional	Frente al Callao

FECHA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	LUGAR
1864/01/25	Agustine	fragata guanera	francesa	Islas Chincha, cuando se hallaba en lastre
1864/06/08	Chañaral	Barca	inglesa	Frente a Arica
1866	Amazonas	Fragata	nacional	Isla Abtao
1868	Unión Americana	Barca		Callao, El Camotal
1868/03/11	Tudor	fragata guanera	inglesa	Frente al Callao
1868/08/13	América	corbeta	nacional	Arica
1868/11/09	Mateo	barca	italiana	Cabo de Hornos
1869/01/13	Arica	vapor	inglesa	Al sur del puerto de Pacasmayo
1869/01/23	Santiago	vapor	inglesa	A 4 millas de puerto Mercy en el estrecho de Magallanes
1869/10/29	John Bright	barca	inglesa	Paita
1869/12/10	Mirella	fragata	inglesa	Isla sur de las Guañape
1869/12/18	Kendryck Fish	fragata	norteamericana	Bahía del Callao
1869/03/09	Reyes	vapor	nacional	En el Caribe
1870/11	Nieves Martínez	fragata	guatemalteca	Cerca de Iquique
1870/03/23	Nueva Idea	goleta	nacional	Cerro Azul
1870/03/07	Annie M. Palmer	barca	norteamericana	Isla sur de las Guañape
1870/06/14	Ecuador	vapor	PSNC	Frente a Supe
1870/07/16	Governor General	fragata	inglesa	Frente a Talara
1870/12/17	A.A. Drebert	barca	inglesa	Caleta de Molle en Iquique
1871/06	Benedicte	barca	noruega	
1871/06	Wealth of Nations	fragata	inglesa	Cerca de Islas Hormigas
1871/01/23	Favorite	vapor	PSNC	Callao
1872/01	Cosmopolita	barca	nacional	En los bajos de Chupador y Tembleque, en Tumbes
1873/01/13	Siam	fragata	inglesa	Estrecho de Magallanes
1873/02/04	Isabel	pailebote	nacional	A 40 millas al S.S.O. de San Lorenzo
1873/07/24	Sestri Ponente	vapor	italiano	Islas Guañape.
1873/10/23	Elvira	goleta	nacional	A 45 millas de la costa de Huacho
1875/09	Camilo Cavour	fragata	nacional	De Oregon al Callao
1875	Paita	vapor	inglesa	
1875	Profesor Aire	barca	inglesa	
1875/08/18	Albert Gallatin	barca	inglesa	
1875/09/01	New Wabemore	barca	inglesa	Cerca de Patagonia.
1875/09/25	Nory	fragata	noruega	A 50 millas al norte de San José
1875/10/11	Liguria	fragata	costarricense	
1875/12/01	Helen Morris	buque	norteamericana	En travesía entre Inglaterra y San Francisco
1876		balandra	nacional	Ancón
1876	Fortuna	barca	italiana	Malvinas
1876/02/11	Etelvina	barca	nacional	A 31 millas al norte de San José y 28 de islas Lobos
1876/07/13	Chanchamayo	cañonera	nacional	Punta Falsa de Aguja, cerca de Sechura
1877	Miami	barca	inglesa	cerca de Iquique
1877/03/07	Dos Amigos	pailebote	nacional	Cerca de isla Macabí
1877/05/09	María Antonieta	barca	italiana	Punta de Lobos
1877/05/09	Shamrock	barca	norteamericana	Punta de Lobos
1877/05/09	Gabain, Alida y Lady Bellane	fragatas	inglesas	Pabellón de Pica
1877/05/09	Drot 1 y 2	buques	noruegas	Pabellón de Pica
1877/05/09	Silvia B. y Pietro B.	barcas	italianas	Pabellón de Pica
1877/05/09	Petronila	barca	nacional	Pabellón de Pica
1877/05/09	Geneva	fragata	norteamericana	Guanillos
1877/05/09	Avonmore	fragata	inglesa	Guanillos
1877/05/09	Conference	fragata	inglesa	Guanillos
1877/05/09	Conway Castle	fragata	inglesa	Guanillos
1877/05/09	Garbin	pontón		Guanillos
1877/05/09	Garbin	pailebote		Guanillos
1877/05/09	Fennos Woll	barca	alemana	Iquique
1877/05/09	Grimanesa	vapor	nacional	Iquique
1877/05/09	Herman	pailebot	holandesa	Iquique
1877/10/08	Miguelito	barca	guatemalteca	Cerro Azul
1877/11/29	Miami	barca	inglesa	Cerca de Iquique
1878/12	Valle de Chincha	vapor	nacional	
1878/12	Nuevo Colón	vapor	nacional	
1878/02/24	Minnie Graham	barca	inglesa	Islas Hormigas de Afuera
1878/05/14	Catterina Chiazzaro	barca	italiana	Isla Norte de las Chincha
1879/05/21	Independencia	fragata	nacional	Punta Gruesa
1880/05/04	Sofía	balandra		Playa de Sama
1880/06/07	Manco Cápac	monitor	nacional	Arica
1881/01/16	Unión	corbeta	nacional	Callao
1881/01/16	Atahualpa	monitor	nacional	Callao
1885	Merceditas	goleta	colombiana	Cerca de Santa Elena, Paita
1886	N° 20	bote	nacional	Tambo de Mora
1886/04/17	María del Rosario	balandra	nacional	Cerca de Mala
1887	N° 2	bote	nacional	Salaverry
1888/07/05	Anita Garibaldi	goleta	nacional	Cerca de la isla San Lorenzo
1889	Santiago	bote	nacional	Entre el Callao y Huacho
1890/10/08	Máncora	barca	nacional	
1892	Roma	balandra	nacional	Entre Mala y San Lorenzo
1892	Bote de la matrícula	bote	nacional	Ancón
1895	N° 21	lancha	nacional	Mollendo
1895/11/04	Mineral	vapor	inglesa	Caleta de Zorritos
1899/01/02	Bass Rock	barca	noruega	Chocó con una roca

* La fecha se lee de la siguiente manera: año/mes/día.